CXLIII/3

Irk Ferenc:*

A balesetek ürügyén

A négyrészes sorozatban a szerző kísérletet tesz arra, hogy a baleseteket tágabb, társadalmi összefüggéseibe ágyazza. Az I. részben a baleseti számadatok megbízhatóságáról, majd a balesetek társadalmi reakcióiról, a II. részben a környezet szerepéről esett szó.

III. rész

4. AZ INFORMÁCIÓ ÉS A SZABÁLYOZÁS

Napjaink egyre gyorsabban változó világában a lakosságot elárasztó információknak nem lehet eléggé nagy jelentőséget tulajdonítani. Felfogásuk és feldolgozásuk az ember számára elsősorban azért nehéz, mert az ilyen adattömeg kezeléséhez, értékeléséhez az évezredek alatt nem szokott hozzá. Márcsak ezért is fontos, hogy a külvilágnak az ember számára lényeges jellemzőiről szóló tájékoztatások egyrészt teljeskörűek, másrészt hitelesek (megbízhatóak) legyenek.

Általában a két feltétel egyike sem teljesíthető maradéktalanul. Jóindulatú igyekezettel azonban kielégítő eredményhez lehet jutni. De épp így a felületes vagy tudatosan torzító információk sok esetben kiválóan alkalmasak arra, hogy az embereket becsapják, megtévesszék, tévútra vigyék. Ezek szerint a *hibás információk* két fő csoportba sorolhatók: egyrészt az *információhiányokra*, másrészt a *tévútra vivő információkra*.

* osztályvezető, Országos Kriminológiai és Kriminalisztikai Intézet

Vannak, akik úgy gondolkodnak, hogy az embereknek nem kell mindig az orrukra kötni az igazságot. Ez nem jelent egyet azzal az ugyancsak nem ritkán előforduló gyakorlattal, amelyik egész egyszerűen tudatosan hamis információkat juttat, méghozzá egyértelmű hazugság formájában az embereknek. (Ennek egy speciális válfajáról lesz majd szó a tévútra vivő információk tárgyalása során.) Most pusztán azokra gondolok, akik úgy vélik: jobb, ha az emberek bizonyos problémákról nem tudnak. Kár teletömni a fejüket mindenféle, esetleg nem is rájuk tartozó gondokkal, hiszen van úgyis elég bajuk. A nem ismert nehézségek nyílt tárgyalása még megzavarná, kibillentené őket viszonylag nyugodt egyensúlyi állapotukból.

Ez a nézet azért veszélyes, mert az érintetteket kiskorúsítja, tehát egyenlőtlen partnerként kezeli őket, és ezáltal lassítja a valóság sokoldalú megfigyelésén alapuló önálló ítélet- és véleményalkotási tevékenységüket. Ugyanakkor gyakran előfordul, hogy az embereknek utóbb mégis el kell mondani azt, amit el akartok hallgatni előlük. De most már esetleg azért, mert ha nem mondják, akkor is mindenki érzékeli a korábban eltussolt tények kellemetlen következményeit. Az első esetben az információ birtokosa, visszatartója nem tartja vele egyenrangú partnernek a másik felet. Lényegében magát felsőbb-, az információ visszatartásával érintett tömeget alsóbbrendűnek tekinti, akinél ő úgyis jobban tudja, hogy mi való nekl. A második esetben (ami gyakran az első esetben ismertetett szellemiség gyakorlati kisugárzása) nemcsak a váratlanul bekövetkező hatások elviselése nehéz, hanem az információ birtokosa - különösen ismétlődő alkalmakkor - el is veszti hitelét. A befogadó eleve minden hírt kétkedéssel fogad. Következésképp a bizonyosan helyes - ám esetleg épp követésre felszólító, de nehezen követhető - információ befogadásával is probléma szokott lenni, mert az emberek többsége a valóban helyes és fontos információk tartalmával sem hajlandó *azonosulni*. Még ennél is rosszabb a helyzet, amikor az információkat meg sem hajlandók hallani. Korábbi élettapasztalata apatikussá tette minden külső, nem közvetlenül a létfenntartásához tartozó információval szemben. Mindig azt hallotta, hogy az információk neki, sőt érte szólnak. A kezdeti hitet követte a kételkedés, majd a teljes kiábrándulás. Sajnos ez a réteg mindaddig elérhetetlen, amíg az információ befogadása által elke-

rülni kívánt következmény közvetlenül nem érzékelhető. Az ébredés azonban ilyenkor már általában túl késő.

Hazai történelmünk elmúlt 40 éve bőségesen tartalmaz példákat az említett esetekre. Elég, ha a régebb múltból a „kommunizmus csupán egy karnyújtásnyira van", a közelebbi múltból a „kapitalista gazdasági válság begyűrűzésének", a rendszerváltás kezdetének idejéből pedig az Európa fejlettebbik részéhez való gyors felzárkózás lehetőségének hamis mesélére utalni. (Bár tulajdonképpen mindhárom alappal sorolható a következőkben, a tévútra vivő információk körében tárgyalandó esetek közé.) Az előzőekben szűkebb körben tárgyalt összefüggések, problémák elhallgatásának, közre nem adásának jelentős része is a most tárgyalt kérdéscsoportba tartozik. (Csak azért egy része, mert a másik – jellegénél fogva – a tévútra vivő információk körébe sorolandó.)

4.1. Megtévesztő információk és a biztonság

A balesetek körén belül a *tévútra vivő információk* két fő csoportba sorolhatók. Az elsőbe a hiányosságokat elfedő, tagadó és ezért hamis biztonságérzetet nyújtó; a másodikba a felelősségelhárító információk tartoznak. A továbbiakban azonban e merev kategorizálás felesleges. Következményük ugyanis teljesen azonos: a gyanútlan, felkészületlen, tájékozatlan (azaz: nem különösen jól tájékozott és egyúttal nem eléggé rafinált) embert nagyon alkalmasak becsapni.

A hamis biztonságérzetet keltő információk sorában általában érdemes szólni a jogszabályokról, a különféle magatartásokat előíró és tiltó rendelkezésekről. Ezek ugyanis – mint a témakörben jártasak jól tudják- azt a tévhitet sugallják, hogy aki az előírásokat betartja, aki gondolkodás nélkül, mechanikusan feltétlen jogkövető, azt nem érheti baj, s egyúttal minden, vele szemben a társadalom által támasztott követelménynek ezzel eleget is tesz. Sőt! Ezzel ő – mivel viszonylag sokan vannak a jogsértők – a többiek elé állítandó példakép magaslatára emelkedett, s tulajdonképpen egy vallásosabb világban közülük sokan számíthatnának szentté avatásukra. (Már most le kell szögezni: a keresztény vallás – szerencsére – sosem a jogkövetőket, hanem az emberségből példát mutatókat emelte ki a többségből. Ők pedig olykor – noha nehéz helyzetekben helytállásuk követendő volt – egyszer ritkábban, másszor gyakrabban figyelmen kívül hagyták a jogot, ill. kifejezetten ellenszegültek a hatalom előírásainak, azaz mai szóhasználattal deviánsok voltak. Ezért is végezték közülük sokan a vérpadon.)

Akinek elégséges a tudása, az okkal vallja: az utakon nem a Kreszt tűzön-vízen keresztül érvényesítő, hanem (ha kell, a szabályok felrúgása árán is) a másikhoz minél jobban alkalmazkodó, annak hibáját előre váró azért megbocsátó és a hibát korrigáló vezetőkre volna minél nagyobb számban szükség. Sajnos, aki csak a szabályok betartására összpontosít, emberségre nemigen képes. Legtöbb esetben épp azért, mert úgy gondolkodik, hogy ha ő betartja az előírásokat, jogában áll ugyanezt mástól is megkövetelni. Hiszen az ő gondolatvilágában a szabályok tisztelete áll első helyen, és úgy véli, hogy ha más is hozzá hasonló igyekezetet fejtene ki a szabálykövetés érdekében, úgy egyetlen baleset sem történne. Ezek a „nekem elsőbbségem van" jeligével a jogaikat mindenáron érvényesítő személyek.

A hamis biztonságérzetet adó szabályok közé sorolhatók a különféle *sebességkorlátozással* kapcsolatos előírások, amelyek jelentős része teljességgel alkalmatlan a jelenlegi magyar kocsiparkban ülők biztonságának szolgálatára. Legfeljebb azt a (tév)hitet erősíti, miszerint aki a sebességkorlátozásokat nem lépi túl, az megfelelő sebességgel halad, tehát jó vezető.

Természetesen könnyű az embert hibáztatni, s ezzel a döntéshozó *felelősségét másra áthárítani*. Nem tudni, hogy a teljes szakmai képzetlenség, vagy a lelkiismeretlenség játszik-e a döntésekben nagyobb szerepet. (Mikőzben e döntéshozók a tájékozatlan közvéleménnyel kívánnak a lehető legnagyobb mértékben azonosulni, a felvilágosítás helyett tudatlanságban tartva őket, a kedvükbe járni, s a lehető legkisebb ellenállás útját választva posztjukon maradni.) A jelenlegi sebességhatárok – figyelemmel a korszerűtlen járműparkra – csak hamis biztonságérzet keltésére alkalmasak. No és a közigény kiszolgálására. Az emberek túlnyomó többsége egyrészt mindig és mindenkor szeretne az akkor és ott megengedettnél gyorsabban hajtani, másrészt viszont fejét követeli a gyorshajtóknak, de különösen azoknak, akik emiatt balesetet idéznek elő.

A járművezető ugyanis a világ minden részén egyformán gondolkodik. Mindenütt úgy véli, hogy általában biztonságos a hatóság által megadott felső sebességhatár. Sőt, bizonyos szubjektív érzékelési képessége folytán úgy érzi, hogy ennél jóval nagyobb sebesség sem veszélyes. Ezért igyekszik – ha hagyják – az általa biztonságosnak tartott felső sebességhatár szélén autózni. Csakhogy mindegyik világtáj autósa a biztonságot (ennek érzetét) csak a saját térfelén közlekedő *járművekhez* viszonyítva képes mérni. Ráadásul a kocsiban ülő közvetlenül nem is annyira a biztonságot, mint inkább a kényelmet érzi. (Igaz: főként azt is igényli.) Azt észreveszi, hogy halkabb vagy hangosabb, simábban guruló vagy jobban rezonáló dobozban foglal-e helyet. Azt már kevésbé (főleg mivel általában csupán bizonyos határok között van tapasztalata), hogy ez a biztonsággal szoros kapcsolatban van. Így azután képes elhinni azt a lehetetlenséget, hogy egy tizenkét hengeres Bulck, egy hat hengeres Mercedes és egy három- vagy négyhengeres Wartburg (mint az egykori szocialista járműpark ilyen szempontból legkevésbé kifogásolható járműkonstrukciója) egyforma biztonságot nyújt. Hiszen lakott területen egyikkel sem szabad 50 felett haladni, lakott területen kívül pedig az USA-ban Bulckkal

vagy Mercedessel legfeljebb a 90-es tempó a megengedett, míg nálunk egy Wartburggal a 120 is. Persze ez így senki agyában nem merül fel. Sajnos a hazai jogalkotóéban sem. Legfeljebb az általa megalkotott szabályból ez a következtetés (is) adódik. Aki késve jön rá a valóságra, az (ha megéli) megtudhatja, hogy tévedett – méghozzá bűnösen.

Hasonló bűnbakkeresés folyik a sebességkorlátozó táblák tájékán. A hatalom egyes bölcs képviselői néhány éve – de még a rendszerváltás előtt – úgy vélték, hogy a lakosságot kiskorúnak célszerű tekinteni. Ne ajánljanak neki sebességértékeket se az útkanyarok előtt, se másutt. Tiltsanak és kötelezzenek mindenkit, mert a bürokraták ügyis jobban tudják, mint az arra járó, hogy milyen sebességgel kell és lehet az adott helyen autózni. Ők képesek arra – vélik a döntéshozatal egykori és mai bölcsei –, hogy pontosan meghatározzák: személy- és teherautóval, száraz és vizes úton, szuper radiálgumival és „baráti" diagonállal, gyakorlott és kezdő vezető számára melyik az az egyetlen helyes sebességérték, ami a biztonságot szolgálja. Meg egyébként is – vélik az imént említett kiválóságok –: hogyan lehetne megbüntetni azt, aki a jelzett, a javasolt, a kért irányértéknél alacsonyabb sebességgel haladva sem képes az úton tartani kocsiját? Merőben más a helyzet tilalom esetén! Aki az engedélyezettnél gyorsabban megy (ha megcsúszik, ha nem, tehát ha vétett a biztonság ellen, ha nem), büntethető. És aki lassabban megy a megengedettnél, a hatalom képviselői által biztonságosnak tartott felső sebességértéknél? Nos, először is ez nemigen fordul elő, mert az értékeket nem az ott közlekedő járművek zömére, hanem a potenciálisan legnagyobb veszélyt jelentőkre (a legkönnyebben kisodródókra) irányadóan határozták meg. Másodszor: az engedélyezettnél lassabban hajtókra is rá lehet húzni a gumiparagrafust: nem az útviszonyoknak megfelelően közlekedtek. (Bár ezt az ajánlott sebesség esetén is meg lehetne tenni, így hát az autós társadalom kiskorúvá nyilvánítására logikus magyarázat nincs.) A tévútra vivő információk következő körét a *biztonsági öv* használati szokásai közül meríthetjük. Hazánk e tekintetben több, a fejletten motorizált országokkal egybevetve egyedülálló sajátossággal szolgál. Íme ezek közül néhány érdekesebb.

Magyarország egyike volt azoknak az európai államoknak, amelyekben – büntetés kilátásba helyezése mellett – a legkorábban rendelték el az övhasználatot. Ma viszont hazánk egyike azoknak az államoknak, ahol a legkevesebben használják ezt az életet, testi épséget védő berendezést. Természetesen egyszerű az okokat a csekély jogkövetési hajlandóságra, az előírások semmibe vételére visszavezetni, azaz az egész kérdést az általános állampolgári fegyelmezetlenség egyik megjelenési formájaként elkönyvelni. Mert ez valóban igaz: csak az a kár, hogy már megint nem okokkal, hanem következményekkel állunk szemben.

Vannak ugyanis további olyan körülmények, amelyek között néhány valódi okra is leltehetünk. Közös jellemzőjük: mind tudati jellegű.

Érdemes szólni a „nagy fekete autókról", amelyek övelt (tisztelet a kivételnek) pilóták és gazdáik, rendszerváltáson innen és túl, általában nem használják – sem elöl, sem hátul. Többen azért ülnek hátra, hogy ne kelljen becsatolniuk magukat. És épp ez a szemlélet a furcsa. A normális állapot (miként minden nyugati országban) az volna, hogy a hatalom reprezentánsai nem kibújni igyekeznének az előírások alól, hanem élen járnának a *példamutatásban*. Ott elképzelhetetlen lett volna már húsz évvel ezelőtt is, hogy egy rendőr, egy miniszter vagy annak gépkocsivezetője (már ahol nem maga a miniszter vezeti az autót) ne csatolta volna be magát. Szóba sem jöhetett a jogon kívüliség vagy a törvény felettiség ilyen látványos fitogtatása. (Túl azon a szomorú helyzeten, hogy épp azok nem képesek – nálunk – bizonyos tényeket tudomásul venni, akiknek a náluk tudatlanabbak milliólt kellene erről meggyőzniök. Számos szomorú tapasztalat ellenére egyesek e körben is úgy vélik, hogy órangyal vigyázza minden mozdulatukat, s ezért sebezhetetlenek, őket soha nem érheti baleset. Nem veszik észre, hogy a baleset ellen a legkifinomultabb „gorilla" sem képes védelmet nyújtani. Itt a legjobb testőr sem tudja megmenteni az életüket.)

Ellenkezőlegi Az NSZK-ban pl. a 70-es évek közepén az ott minden bizonnyal legnépszerűbb politikus, maga Schmidt kancellár propagálta reklám formájában az övhasználatot honfitársainak. Bizonyára nem azért, mert anyagi nehézségei voltak, s jól jött a hirdetésből szerzett zsebpénz. Kelet-Európában neki éppúgy nem akadt mindmáig követője, mint a néhai Kekkonen elnöknek, aki a 70-es évek elején – az aggasztó halálozási számok láttán – személyes tekintélyét vetette latba a finnek jobb belátásra bírásában. Ma már tudjuk: igen jó eredménnyel. Igaz, hogy egyik említett vezetőt sem érte soha az a vád, hogy választóitól, népétől elidegenedett. Tettekkel mutatták, bizonyították, hogy egyek a néppel, értük élnek, dolgoznak. Van idejük „apró-cseprő" kérdésekkel is foglalkozni.

Már eddig is szó esett a felelősségelhárító rendelkezések egynémelyikéről. Számuk igen nagy, ezért teljeskörű felsorolásuk amúgyis lehetetlen. Jelen munkának nem is ez a célja. Néhány további, e körbe tartozó előírás kiemelése azért célszerű lehet. Pusztán illusztrációként, a korábban már mondottak megerősítése céljából.

4.2. A jogi szabályozás korlátai

A *közlekedési előírásokban* sok helyen találhatók olyan ködösítő megfogalmazások, amelyek következtében az emberek kisebb-nagyobb csoportja bármikor bűnbakká tehető. Mégpedig annak ellenére, hogy számos esetben pontosan ismert, az érintettek által egyszer teljesíthető, másszor teljesíthetetlen, számértékekkel kifejezhető kívánalmak húzódnak meg a háttérben.

Egyik ilyen előírás a „megfelelő", „mérsékelt sebességgel" haladásra felszólítás, több alkalommal kiegészítve olyan, ugyancsak homályos fogalmakkal, mint hogy „minden olyan akadály előtt meg kell tudni állni, amire az adott körülmények között számítani kell". A jogszabály világért sem úgy fogalmaz, hogy a zebrát - amennyiben azon gyalogos halad át - úgy kell megközelíteni, hogy a jármű sebessége 30 km/óránál ne legyen nagyobb. A jogszabály nem azt írja le, hogy tompított fénnyel olyan közvilágítás nélküli úton, ahol gyalogos és kerékpáros közlekedésre számítani kell, legfeljebb 40 km/óra sebességgel biztonságos a haladás.

Nem azt teszi - mert a jogalkotónak egészen egyszerűen nincs mersze arra, hogy ilyesmire buzdítson, hiszen óhaját úgysem követné senki. Ha viszont valaki ennél nagyobb sebességgel haladva vétlenül elül valakit: megkezdődik a jogtudorok iszapbirkózása. Az embertől elvárható gondosságról alkotott különféle elképzelések ütköznek egymással össze. Ezek egyike úgy véli, hogy az ember mindig eleget tud tenni a jog - akár ilyen homályos - elvárásainak. A másik a lehetőségeket mérlegeli, s elutasítja a jog korlátlan uralmát. A sérülést előidéző teje felett dogmatikusok és pragmatikusok vívnak késhegyig menő csatát, hosszú időn, hónapokon, olykor éveken át, általában előre kiszámíthatatlan kimenetellel.

Jellemző, hogy a valóságban gyakran teljesíthetetlen elvárásokkal - feltehetően a dogmatizmus és a jogi tilalmak mindenhatóságába vetett hit utóéletének köszönhetően - hazánkban a joggyakorlat a közlekedők számára messze magasabb mércét állít, mint a fejlett autós országokban. Talán még mindig vannak nálunk olyanok, akik úgy gondolják: így lehet közlekedési morált, helyes viselkedést kialakítani. Félő, hogy tévednek. Ésszerű előírásokra mindenütt szükség van. Előre kiszámíthatóan betarthatatlan előírások viszont csak arra alkalmasak, hogy egyszer egyik, másszor másik ember vétjék - teljesen vétlenül - a jogalkalmazás áldozatává. Próbálna csak - az előzőek alapján - mindig jogkövető lenni az az autóbuszvezető, akinek 70 km/óra átlagsebességre kiszámított menetrend szerint kell 2-300 km-es útszakaszokat sötétben megtennie. Ha csupán egy-két napon keresztül betartaná az éjszakai láthatóságra vonatkozó előírásokat: alkalmatlanság címén bizonyára elbocsájtanák.

Hasonló a helyzet az „aki nem alkalmas, az ne üljön a volán mögé" jelszóval. Az alkalmasság és az alkalmatlanság szempontjait még elméletben sem könnyű meghatározni. Mégis sokkal egyszerűbb feladat, mint a volán mellett ülve kinek-kinek a maga állapotáról meggyőződnie. Utólag persze már minden egyszerű. Ha balesetet okozott: alkalmatlan volt; ha nem: alkalmas. A bizonyításhoz bonyolult műszerek és tesztek állnak rendelkezésre - no nem az átlagembernek, hanem a hatalom képviselőinek.

Közismert tény, hogy azok a vezetők, akiknek viszonylag kevés a gyakorlatuk, sokkal gyakrabban hibáznak, mint tanultabb sorstársaik. Nem azért, mintha az újoncok feletőtlenebbek, hebehurgyábbak, másokkal szemben kíméletlenebbek (vagy mint sokan szeretik mondani: agresszívabbak) volnának. Az ok viszonylag egyszerű. Egyrészt - a vezetői engedély kézbe adásakor, ennek puszta tényével - azt akarják elhitetni velük, hogy éppúgy képesek a biztonságos vezetésre, mint akik éveken át a kilométerek tíz- és százezrei során váltak profikká. Másrészt - mivel egész egyszerűen nem ismerik (mert még nem is ismerhetik, hiszen nem volt hol és mikor kipróbálniuk) teljesítőképességük határait - ezt külső segítség nélkül is elhiszik magukról. A kezdeti időszakban vagy sorozatosan szerencséjük van, s számtalan veszélyes helyzetet megúsznak, vagy egyszer nincs, s akkor súlyos árat fizetnek ügyetlenségükért. Ma - szemben több, nálunk motorizáltabb országgal, ahol ráadásul az ember már gyerekkorától kezdve szüleivel vezet, velük együtt tanul - a szóbeli intelmen kívül semmi nem figyelmezteti az embert arra, hogy még nem mestere annak, aminek tudásáról mesterlevelet kapott. Hasonlattal élve: a kezdő úgy dönt mások (és a maga) életéről, haláláról, mint azt a mindenféle gyakorlat nélküli kezdő orvos tenné, ha mondjuk a diplomaosztás másnapján egyedül kellene súlyos műtétet levezetnie. A társadalom - irányítóival együtt - az utóbbi helyzetet el sem tudja képzelni. Az előbbi esetben viszont a teljes, egyszemélyi felelősséget a járművezetőre hárítja.

Ismert a „felelősségátruházósnak" egy másik iskolapéldája is. És ez is a vezetési alkalmasság egyik tipikus, olykor bűnbakállító esete. A fáradtság, a kimerültség nem ritkán baleseti forrás. Előjelei számos könyvben olvashatók. Néha mégsem észlelhetők - esetleg ép a kimerültség miatt. Aki már aludt el volán mögött (bizonyára többen vannak, mint azok, akik többé nem is ébredtek fel), azok között nem egy olyan is akad, aki előzőleg - noha a hosszú vezetés miatt különösen figyelt rá - semmiféle előjelet nem észlelt magán.

Megint más a helyzet a hivatásos járművezetőkkel. Egyikük sem mondhatja munkaadójának, hogy fáj a feje, s ezért haza akar menni; vagy összeveszett a feleségével, s emiatt nem jön dolgozni; avagy láztalan még, de már bújkál benne a betegség, s ezért nem jön munkába. A hivatásos vezető ugyanis vagy dolgozik, vagy orvoshoz megy, hogy az betegállományba vegye. Természetesen szabadsága terhére is otthon maradhat, de a döntéshozók, amikor a fizetett szabadság idejét meghatározták, általában mégis úgy gondolhatták, hogy az évi négyhét hét szünet pihenésre és nem betegségvárásra, netán családi konfliktusok levezetésére való.

Az emberek tudva vagy anélkül számos esetben vezetnek kényszerűségből elvileg alkalmatlan állapotban. Általában mégsem történik baleset.

Ebből viszont az is nyilvánvaló: ha valakit ilyen okkal a háttérben egy baleset során tettenérnek, az tulajdonképpen az igazságszolgáltatás vétlen szelekciójának eredménye.

Az *üzemi munkavégzés* területén a félrevezető, de főként a felelősséget áthárító információs rendszernek ismét más fajtáival találkozhatunk. A témakör iránt érdeklődő azonban a balesetek két, viszonylag alaposan szabályozott területe között hasonlóságokat is felfedezhet. Noha a közlekedés biztonságát egyetlen, a munkavédelmet viszont nagyszámú előírás hivatott biztosítani; mindkét területen létezik ún. „gumiparagrafus". Ennek értelmében tulajdonképpen a jogalkalmazótól függ, hogy egy baleset után kit, miért és mikor von felelősségre. Egy másik csoportba tartoznak azok a rendelkezések, amelyeket az érintettek ugyan jól ismernek, de számos ok miatt (mert a szabály mindenkori alkalmazása felesleges, mert – s ez a leggyakoribb – az előírások betartása megnehezíti és lassítja a munkát) megszegnek. Igen fontos ok a teljesítményszemlélet elsőbbsége a biztonsággal szemben. Ilyen esetben kifejezett ösztönzésre (majdhogynem vagy ténylegesen parancsra) szegik meg az érintettek az utasításokat. A *feladatot* mindenáron *teljesíteni kell* – még ha olykor épp a biztonság rovására, s ebben a szemléletben a hajdan volt sztahanovista mozgalmak rémképei kísértenek.

Vannak még olyan helyek, ahol elsődlegesen nem a rossz munkaszervezés a ludas a balesetekben, hanem az elavult, a korszerű technika által fél évszázada vagy még több ideje meghaladott munkakörülmények. Itt is és más helyütt is jellemző: egyrészről a dolgozóval elhitetik, hogy a munkavédelmi előírások betartása esetén mentesülhet mindenféle balesettől, egészségkárosodástól, másrészt nem teremtik meg az előírások követhetőségének feltételeit. A „legfőbb érték az ember" jelszó volt, amikor ezzel a szöveggel plngálták tele a gyárak téglakerítéseit, s ezt a táblát hurcoltatták végig a sátoros ünnepek alkalmával a rendszer éltetésére kivezényelt emberekkel. Ez a mondás azonban nemcsak abban az időben volt üres szólam. Az maradt sokhelyütt még ma is. Noha a változás – főként az utóbbi negyedszázadban – hatalmas, mégis százezrével kerülnek emberek évente idő előtt nyugdíjba.

Az *otthoni és a szabadidő* balesetek körében szintén találkozhatunk félrevezető információkkal. Ezek gyökere merőben más. Az egész jelenségkör ismeretének, a szervezett balesetmegelőző intézményrendszernek a hiánya a legfőbb ok. A reklámok azt sugallják pl., hogy a lakásokban az áramütés, a gázrobbanás komoly veszély, sőt a balesetekben vezető szerepet játszik. Vizsgálatunkban ezek az esetek még tizedszázalékban sem voltak mérhetők. A 20998 balesetből 4 volt az elektromos árammal kapcsolatos, robbanás pedig egy sem. Ha sonlóképp sokat emlegetett baleseti forrás a víz. A balesetek közül 5 ilyen akadt, bár bizonyos, hogy országosan ennél rosszabb a kép. Ugyancsak viszonylag ritka a mérgezés. (Az említett balesetszámból 21 volt. Ami e jelenségkört az előbbiekhez képest más megítélés alá helyezi, az az a tény, hogy noha a balesetek teljes körén belül nem tükrözi a számarányokat, azonban az élet elvesztésének lehetőségét szem előtt tartva kétségtelenül a balesetek zöménél veszélyesebbek.)