

Het principe van de goede huisvader

of

Het belang van normen en waarden in een technocratie

Onze maatschappij worstelt meer en meer met onoplosbare vragen rond oorzaak, schuld en verantwoordelijkheid voor grote maatschappelijke problemen. Enerzijds stelt men vast dat de politiek haar greep op een aantal problemen verloren heeft. Anderzijds wordt in de pers voortdurend de schuldvraag gesteld in verband met belangrijke problemen.

Enkele voorbeelden: wie is verantwoordelijk voor de huidige kapitaalcrisis? Evident: diezelfde bankiers die nu opnieuw van hoge bonussen mogen genieten. Wie is verantwoordelijk voor de Dexia affaire? Evident: de bestuurders. Wie is verantwoordelijk voor onze verlaagde krediet rating bij Standard & Poors? Evident: onze politici die het geld over de balk gooien. Wie is verantwoordelijk voor het ongeval van een vliegtuig in de Caraïben? Evident: de piloot. Wie is verantwoordelijk voor het broeikaseffect? De Chinese leiders.

Een ander voorbeeld: Stel: u bent trader van aandelen in het jaar 2008. Uw baas geeft u 's morgens een lijstje van potentieel interessante beleggingen die in de afgelopen jaren alleen maar in waarde gestegen zijn. U verhandelt met uw computer aan een razendsnel tempo honderden verschillende soorten aandelen voor verscheidene miljoenen Euro per dag. U werkt zich te pletter voor uw bedrijf. Plotseling stort uw wereld in. Bent u nu verantwoordelijk voor de kapitaalcrisis? Of is het uw baas? Hopelijk heeft u nog een e-mail uit het jaar 2006 waarin u uw baas waarschuwde voor de risico's. En komt uw foto nu op de cover van Time magazine: "de man die de wereldcrisis uitlokte"? Misschien wel.

Een eerste probleem is dat onvoldoende onderscheid gemaakt wordt tussen oorzaak, fout, schuld en verantwoordelijkheid. Soms stapt een hoge verantwoordelijke op omwille van fouten gemaakt door medewerkers, ook al treft hem geen schuld. Externe druk kan daartoe leiden; een bepaald vertrouwen is geschonden en de leider moet vervangen worden om het vertrouwen te kunnen herstellen.. Als een regering valt omwille van een corrupt politicus, dan treft deze politicus wel degelijk schuld en dan moet hij opstappen.

Een ander onderscheid waarmee men het moeilijk heeft is collectieve en individuele schuld. We houden niet erg van collectieve schuld, behalve als we zelf individuele schuld toegewezen krijgen. Ik geloof niet dat collectieve schuld noodzakelijk individuele schuld inhoudt. Dat is wel vaak het geval, maar zeker niet altijd.

Daarnaast bestaat primaire schuld en medeplichtigheid of schuldig verzuim. Je doet op het eerste zicht niets verkeerd. Je verneemt wel iets maar je meldt het niet omdat je het niet gelooft, omdat je het niet kan natrekken, omdat je vreest voor je carrière of voor de goede naam van je vrienden. Daarna blijkt dat jij de enige bent die geïnformeerd werd. Misschien krijg je meer klappen dan de schuldige.

Ook in het verleden worstelde men met dergelijke vragen. Maar de vragen worden steeds subtieler en dat heeft alles te maken met de toenemende complexiteit en techniciteit van de dingen. Was de kapitaalcrisis te voorzien? Men maakt verwijten aan het adres van de politici maar zelfs de grootste bollebozen en Nobelprijswinnaars aan de economische faculteiten geven nederig toe dat ze deze kapitaalcrisis niet hadden zien aankomen. Het is in feite een massapsychose die ontstoken werd door de ontdekking van een aantal miskleunen. Miskleunen die verborgen zaten in onbegrijpelijke

computerberekeningen en waardeschattingen van portfolio's van effecten. Nu zit de ganse kapitaalmarkt in een kramp en ze raakt er maar niet uit.

In de techniek zijn fouten en oorzaken van fouten meestal goed op te sporen. Gebeurt er een ongeval, dan kan men gewoonlijk de oorzaak achterhalen en terugvoeren tot een ontwerpfout, een productiefout, een onderhoudsfout, of een gebruikersfout of tot een combinatie van fouten. Die combinatie kan zeer onwaarschijnlijk zijn. In de luchtvaart is men zeer vertrouwd met deze problematiek en gaat men tot in de kleinste details alles analyseren en certificeren om ongevallen zo onwaarschijnlijk mogelijk te maken.

Maar er zijn grenzen. Want zoals de lucht- en ruimtevaart als disciplines vandaag de grenzen van het menselijke vernuft bereiken, zo verkennen zij stilaan ook de grenzen van de traceerbaarheid en de certificeerbaarheid. Een Boeing 707 had een honderdtal sensoren; een nieuwe Boeing 787 heeft er tienduizenden. Wie beheerst deze complexiteit nog? Meer en meer gaat men complexe technische systemen als organismen gaan beschouwen die een bepaald gedrag met een bepaalde waarschijnlijkheid gaan vertonen. Maar wie is dan verantwoordelijk als er iets fout loopt? De menselijke conditie op zijn best.

De Amerikaanse lawyers houden van aansprakelijkheid. Ze proberen steeds een bepaalde instantie of nog beter een bepaalde persoon aan te wijzen. Overmacht of 'Acts of God' zijn juridisch niet zo interessant. Ook de pers houdt van duidelijke schuldtoewijzing. Nochtans bestaan er scenario's van samenlopende omstandigheden waarin niemand schuld treft. En een zeer lage waarschijnlijkheid vermenigvuldigd met een zeer hoog aantal vluchten zal af en toe een crash opleveren. Toch zal men ook voor deze rampen een schuldige zoeken. De passagiers dienen te beseffen dat geen enkele vlucht 100% risicovrij is. Beweren dat dit niet zo is, getuigt van de hoogmoed van Icaros.

De Europeanen geloven vooral in regulering. Ze denken dat het mogelijk is alles in goede banen te leiden. Maar de ervaring leert dat regulering steeds de feiten achterna holt. Ze is vaak ook contraproductief. Ze verhoogt de complexiteit nog verder, en dit gewoonlijk ten voordele van buitenlandse beunhazen die van regulering nooit gehoord hebben. Regulering mist vaak haar doel in complexe materies omdat de controle te moeilijk is.

In een complexe en technische omgeving is het dus van belang dat iedereen op de werkvloer zo correct mogelijk handelt. Het *principe van de goede huisvader* is het enige principe waarop men individuen in een complexe maatschappij kan afrekenen. Heeft iemand gehandeld volgens normen en waarden of heeft hij alleen persoonlijk voordeel nagestreefd? Ook al is men maar een klein radertje in een complex organisme, men moet kunnen weerstaan aan de situationele verlokkingen van luiheid, winstbejag, carrièrezucht en menselijk opzicht. Men moet zich ook afvragen of het werk dat men doet een zinvolle bijdrage levert aan de maatschappij. De toewijzing van gezag en verantwoordelijkheid moet op basis van dit criterium gebeuren: wie kan het best weerstaan aan de heersende verlokkingen? Niet de successen en de fouten zijn belangrijk, wel het hout waaruit men gesneden is. Confucius had het niet beter kunnen zeggen.

Vertaald naar de luchtvaart: iedere technicus en iedere ingenieur moet zijn verantwoordelijkheid zo goed mogelijk opnemen, problemen oplossen en gevaren signaleren, ook als hij onder druk staat. Vertaald naar de traders: iedere trader moet risico's op zijn niveau signaleren. Als hij ontdekt dat zijn werk geen zinvolle bijdrage aan de maatschappij levert, moet hij proberen een ander meer zinvol werk te zoeken.

Vertaald naar de politici: iedere politicus moet onkreukbaar zijn en weerstaan aan de druk van tijdgeest en populisme. Maakt hij toch een inschattingsfout, dan is niet die fout belangrijk maar de wil

om het effect van de fout te herstellen. Vertaald naar de kiezer: men moet niet alleen kiezen voor een bepaald programma (de programma's van de partijen zijn niet zo verschillend ondanks wat men wil doen geloven), men moet vooral kiezen voor de meest onkreukbare politicus, degene die het belang van de natie het best boven het eigenbelang kan plaatsen. Hoe je dat kan meten of weten, is een andere zaak, maar er zijn een aantal geschikte indicatoren.

Vertaald naar ons allemaal: wie is verantwoordelijk voor het broeikaseffect? Iedereen en niemand. Maar geen enkele wereldleider of Durban – top kan dit probleem oplossen! Alleen het principe van de goede huisvader kan hier soelaas bieden. Iedereen moet op zijn niveau ethisch handelen met de schaarse natuurlijke hulpbronnen en verspilling tegengaan. Wie dit niet doet, mag voor mijn part aan de schandpaal, bijvoorbeeld op de cover van Time magazine.

Heverlee, 14 januari 2012