

Aansprakelijkheid

Ype Wijnia

1 mei 2015

Vorige week werd ik geattendeerd op de zorgen die Google had voor de aansprakelijkheid van hun zelfrijdende auto. Eerst dacht ik dat ik het verkeerd begrepen had. Je zou namelijk zeggen dat de eerste zorg bij het maken van een autonoom voertuig de veiligheid is. Op de snelweg is dat niet zo'n probleem, daar is het een kwestie van afstand houden en tussen de lijntjes blijven. Maar in de bebouwde kom, met zeer onvoorspelbaar gedrag van de medeweggebruikers en rare situaties waarbij noodgedwongen van de verkeersregels moet worden afgeweken schijnt dat toch akelig lastig te zijn. Kijk maar eens naar beelden van de DARPA urban challenge, waarin meerdere auto's "bevroren", botsten of op hol sloegen. Dus puur technisch te zien is er nog wel wat te doen. Om je dan druk te maken over de aansprakelijkheid kwam dan weer typisch Amerikaans over.

Alleen, in dit geval bleek ik het toch echt verkeerd begrepen te hebben. Men vermoedde bij Google namelijk dat men de veiligheid wel onder de knie zou krijgen, of tenminste, dat men de zelfrijdende auto een stuk veiliger kon maken dan een auto met bestuurder. Grove schatting, ongeveer 50%. Het aantal dodelijke slachtoffers in het verkeer zou in Nederland dan dalen tot grofweg 250 per jaar, in plaats van ruim 500 nu. Maar de zorg van Google ging over het feit dat ze dan geen 250 bedankbrieven zou krijgen, maar 250 aansprakelijkheidsstellingen. Toen ik dat las, moest ik ze inderdaad gelijk geven. Ongeacht hoe veilig ze de auto zouden maken, elk ongeval wat toch nog voor zou komen zou de schuld zijn van Google. Dus ervan uitgaande dat absoluut 100% veilig niet bestaat, is de veiligheid niet het probleem maar de aansprakelijkheid.

Als je er zo naar kijkt is het een machtig ethisch dilemma. Je hebt de mogelijkheid een hoop mensenlevens te redden, maar als je dat doet ben je in éne schuldig aan de dood van alle mensen die je niet gered hebt. Terwijl als je alleen maar toekijkt zonder een vinger uit te steken je er gewoon mee wekomt.

Het rare is dat dit niet alleen bij de autonome auto speelt. Veel vliegtuigexperts zijn het erover eens dat de grootste risicofactor in een vliegtuig de piloot is. Vele ongevallen hebben te maken met botte menselijke fouten veroorzaakt door vermoeidheid of afleiding, denk maar eens aan de piloten die hun bestemming misten omdat ze in de cockpit op hun laptop aan het werk waren. Andere ongevallen hebben te maken met de verkeerde reactie (= niet volgen voorgeschreven procedure) op een technisch mankement. Een computer zou hier veel beter scoren. Toegegeven, voor fouten die nog nooit eerder gebeurd zijn bestaat geen procedure, dus dan wint het improvisatievermogen van de piloot het misschien van de computer. Maar met ruim 100 jaar vliegtuiggeschiedenis en onnoemelijk veel ongelukken die al hebben plaatsgevonden is het flight manual inmiddels een lijvige verzameling procedures voor de meest uiteenlopende noodsituaties. Cru gezegd, voor elke regel in het manual is een vliegtuig neergestort. Dus als je de risico's tegen elkaar afweegt van kans op fouten tijdens elke vlucht tegen alleen een kans op fouten bij de meest extreme situaties dan ligt de keuze voor de hand, namelijk de piloot uit het vliegtuig. Maar we doen precies het omgekeerde. De reden hiervoor is puur emotioneel. Je vertrouwt erop dat de piloot ook niet dood wil, maar van een computer weet je dat natuurlijk niet, die kan het waarschijnlijk niets schelen. Dat argument klinkt zeer overtuigend, totdat er in ene een piloot met zelfmoordneigingen achter het stuur zit, zoals bij het recente ongeval in de Franse Alpen. Bovendien bleken toen de beveiligingsmaatregelen die genomen om kapers buiten de deur te houden ook een risico te veroorzaken. Toch is er niemand die nu serieus oppert om de piloten helemaal uit te bannen, hetgeen de kracht van het emotionele argument toont.

Hebben we in normaal asset management hier nu ook mee te maken? Vervelend genoeg wel, al is het gelukkig meestal op een iets kleinere schaal. Waar je het verschijnsel het meeste ziet is bij

inspecties. Neem een willekeurig object, dat eens in de zoveel jaar geïnspecteerd wordt. Als bij die inspectie een ernstig tekort gevonden wordt, moet dat onmiddellijk hersteld worden. Voor de zeer ernstige gebreken mag de inspecteur de plaats bij wijze van spreken niet verlaten voordat de reparatieploeg ter plaatse is. Emotioneel gezien is dit goed te snappen: als je gezien hebt dat er ernstige tekortkomingen voor de veiligheid zijn en je gaat weg en er gebeurt daarna een ongeval, dan zal je je de rest van je leven schuldig voelen (hopelijk). Dus het is bijna onmenselijk de inspecteur te vragen de status van het object alleen maar te melden en dan verder te gaan met het volgende object.

Alleen, als je hier wat dieper over nadenkt zie je dat het rationeel klinkklare onzin is. Als je een fout ziet bij een inspectie, dan zit die er gemiddeld al het halve inspectie interval. De fouten kunnen immers overal in het interval zijn opgetreden, dus gemiddeld op de helft. Maar dat betekent dat het risico van weggaan en ergens in de komende weken een reparatieploeg langs laten komen als ze een gaatje hebben nauwelijks iets aan het risico toevoegt, hooguit een paar procent. Het argument dat gebruikt wordt om hun emotie rationeel te onderbouwen is dan weer de aansprakelijkheid. Men denkt en/of beweert stellig dat als er na de inspectie een ongeval gebeurt je aansprakelijk bent. Als dat zo zou zijn zouden de inspecteurs inderdaad een punt hebben.

Maar ergens rinkelt toch een alarmbelletje. Stel je voor dat ze gelijk hadden, dan zou je er als eigenaar van de asset belang bij hebben om je assets maar niet te inspecteren. Immers, wat niet weet dat niet deert. Maar zo werkt het Nederlands recht gelukkig niet. In beginsel is draagt eenieder zijn eigen schade. Als je de eigen schade vergoed wil hebben van een ander, zul je moeten bewijzen dat die ander die schade bij jou veroorzaakt heeft middels een onrechtmatige daad. De bewijslast ligt dus bij de klager¹. Nu is veroorzaken een lastig begrip als het om een asset gaat, de eigenaar is er immers niet bij als het object schade veroorzaakt. Voor dit soort gevallen bestaat een begrip als nalatigheid, waarbij een eigenaar die niet goed voor zijn spullen zorgt aansprakelijk is voor de schade die die spullen veroorzaken. Het niet repareren van een ernstig gebrek valt zeker onder nalatigheid, dus de inspecteurs hebben een punt. Maar niet inspecteren terwijl je weet dat er een ernstig gebrek kan optreden is minstens zo nalatig. Dus qua aansprakelijkheid is er geen verschil tussen de situatie voor en na de inspectie. En gezien de tijd dat het gebrek bestaan kan hebben is het toestaan van een iets ruimere reparatieperiode niet een extra nalatigheid.

Betekent dit dan dat een inspecteur zich helemaal niet druk hoeft te maken om ernstige gebreken? problemen? Nee natuurlijk niet, als het gebrek tijdens de inspectie ontstaat en dus een acuut karakter kent zal ook de respons onmiddellijk moeten zijn. Denk aan het uit bedrijf nemen, het afzetten van de omgeving, het oproepen van een ploeg voor noodreparatie. Maar als het een situatie betreft die vermoedelijk al langere tijd bestaat dan ontbreekt het acute karakter. En dus hoeft ook de respons niet acuut te zijn. Al is dat iets anders dan op de lange termijn. Enige weken waarin een zorgvuldige planning gemaakt kan worden lijkt dan een goed compromis.

Om terug te komen op de zelfsturende voertuigen, hoe moet daar dan omgegaan worden met aansprakelijkheid? Een eerste respons is misschien toch om de eisen te definiëren waaraan de autopiloot moet voldoen, inclusief protocollen om een veilige stop te doen bij geconstateerde problemen. Als na een ongeluk blijkt dat het systeem aan de vereisten voldeed dan is in beginsel de fabrikant niet aansprakelijk. Maar dat zal nog wel even duren voordat die vereisten goed gedefinieerd worden. Tot die tijd houden we het stuur maar zelf in handen.

Ype Wijnia is partner bij AssetResolutions B.V., een bedrijf dat hij samen met John de Croon heeft opgericht. Periodiek geven ze in deze column hun visie op een aspect van asset management. De columns staan gepubliceerd op de website van AssetResolutions, <http://www.assetresolutions.nl/nl/column>

¹ Toevallig is net besloten om de bewijslast om te keren in het geval van aardbevingsschade in Groningen. Maar daarvoor is gekozen omdat de NAM de helft van de schadeclaims botweg afwees, in weerwil van het algemene advies om de schade ruimhartig te vergoeden (zie ook een eerdere column)