



مؤسسه کارآفرینان و نوابغ سعیدی
Saeedi Foundation for Elite Entrepreneurs
(SaFEE)



مسئولیت و تصمیم‌گیری

جست و جوی اصول اخلاقی در پس اتومبیل‌های خود-ران

تصمیم‌های «زنده ماندن یا مردن» را چطور در برنامه
می‌گنجانید؟

نویسنده: یان چیمن



مؤسسه کارآفرینان و نوابغ سعیدی
Saeedi Foundation for Elite Entrepreneurs
(SaFEE)

این مقاله ترجمه‌ای است از
Ian Chipman, Responsibility: Exploring the Ethics Behind Self-Driving
Cars, STANFORD BUSINESS, Autumn 2016

ترجمه محمدرضا بهاری

تاریخ ترجمه: ۱۳۹۵/۱۲/۲۰

تاریخ آخرین ویرایش: ۱۳۹۶/۰۱/۲۱

درباره مقالات وبگاه مؤسسه کارآفرینان و نوابغ سعیدی

نوآوری و کارآفرینی و حمایت از نخبگان و صاحبان فکرهای بکر در تحقق بخشیدن به ایده‌های ارزشمند آنان - که مأموریت اصلی «مؤسسه» است - خواه‌ناخواه به عرصه‌هایی مثل مدیریت کسب و کار وصل می‌شود. مطالعه برای رسیدن به این اهداف مستلزم آشنایی هر چه بیشتر با مفاهیم مرتبطی مثل رقابت، کارآیی، راهبرد، مسئولیت، مخاطره، و بهره‌وری است.

به همین منظور است که ما مقالاتی - اعم از تحلیلی یا کاربردی - در این وبگاه می‌آوریم تا چکیده تجارب صاحب‌نظران و دست‌اندرکاران این امور را در اختیار مخاطبان علاقه‌مند بگذاریم.

فعلاً این مقالات و یادداشت‌ها را عمدتاً از دو منبع معتبر:

- Harvard Business Review
- Stanford Business

ترجمه می‌کنیم و در آینده منتظر دریافت مقالات مناسب - تألیف یا ترجمه - از مخاطبانمان خواهیم بود.

برای اطلاعات بیشتر به وبگاه www.safee.ir مراجعه کنید.

جست و جوی اصول اخلاقی در پس اتومبیل‌های خود-ران

تصمیم‌های «زنده ماندن یا مردن» را چگونه در برنامه می‌گنجانید؟

تصور کنید واگن بی‌مهارتی را که دارد سریع و بیکراست به طرف پنج نفر که کمی جلوتر ایستاده‌اند می‌رود. فرض کنید می‌توانید با کشیدن یک اهرم واگن را به ریل‌های دیگری که رویشان فقط یک نفر ایستاده است منحرف کنید. آیا اخلاق می‌گوید که کاری نکنید و بگذارید آن پنج نفر بمیرند؟ یا باید اهرم را بکشید و بنابراین در مرگ یک نفر دیگر مشارکت فعال داشته باشید؟ در دنیای واقعی، «مسئله واگن»، که اولین بار در سال ۱۹۶۷ فیلسوفی به نام فیلیپا فوت مطرحش کرده است، امری انتزاعی است که کمتر کسی ممکن است واقعاً با آن مواجه شود. با وجود این، با وارد شدن ماشین‌های بی‌راننده به زندگی‌مان، سیاست‌گذاران و تولیدکنندگان اتومبیل کم‌کم دارند بر سر دوراهی اخلاقی مشابهی قرار می‌گیرند.

مثلاً، چگونه می‌توان برای اتومبیلی که می‌تواند چنان محاسبات فوری‌ای انجام بدهد که انسانی را به نفع انسان دیگری بیازارد، اصول اخلاقی برنامه‌ریزی کرد؟ قانوناً چه کسی مسئول تصادفات اجتناب‌ناپذیر اتومبیل‌های بی‌راننده است - صاحب ماشین، سازنده‌اش، یا برنامه‌ریزان؟

در چه اوضاع و احوالی اتومبیل‌های خود-ران مجازند قانون را زیر پا بگذارند؟ به این اولین برهم‌کنش گسترده مقیاس اجتماعی بین آدم‌ها و ماشین‌های هوشمند چه چارچوب نظارتی‌ای باید اعمال کرد؟

کن شوترز^۱ و نیل مالهورا^۲، استادان اقتصاد در مدرسه عالی کسب و کار استنفورد، همراه شیلا ملوین^۳ در یک مطالعه موردی با عنوان «مغزه پشت چرخ، به سوی ماشین‌های اخلاقی: تاریخچه مختصر ایمنی اتومبیل»، پیامدهای فلسفی و روان‌شناختی موضوع را به دقت بررسی کرده‌اند. شوترز درباره بعضی از این پیامدها با نشریه استنفورد بیزنس^۴ گفت و گو کرده است:

• با در نظر گرفتن ماشین‌های بی‌راننده، باید به چه مسائلی اخلاقی‌ای فکر کنیم؟

این نمونه‌اعلایی از «مسئله واگن» است. شما در موقعیتی هستید که ماشین ممکن است تصمیمی بگیرد که راننده را قربانی کند تا شخص دیگری را نجات بدهد یا عابری را قربانی کند تا عابران دیگری را نجات بدهد. روایت‌های زیرکانه‌تری از این مسئله هم هست. مثلاً اینکه دو موتورسوار داریم - یکی کلاه ایمنی به سرش گذاشته و دیگری کلاهی ندارد. من اگر بخواهم مرگ و میر را حتی الامکان کم کنم، باید به آنکه کلاه ایمنی دارد بزنم، اما این کار صرفاً درست به نظر نمی‌رسد.

وضعیت‌های فرضی بسیاری هست که باید آن را رمزبندی کنید و در تصمیم‌های محتمل اتومبیل بگنجانید. لازم است همه این وضعیت‌ها را بگنجانید، و بنابراین انتخاب اخلاقی‌تان حتی الامکان مناسب خواهد بود.

این پرسش فلسفی جالبی است که می‌شود درباره‌اش فکر کرد. ممکن است معلوم بشود که ما درباره این چیزها نسبتاً پیامدنگر هستیم. اگر بتوانیم جان پنج نفر را با گرفتن جان یک نفر نجات بدهیم، عموماً گمان می‌کنیم که این چیزی است

1 K. Shoots

2 N. Malhotra

3 S. Melvin

4 Stanford Business

که حرف زدن درباره اش برای اتومبیل سازان مشکل است، چون آنها ناگزیرند به دلایل مسئولیتی شان موقع حرف زدن درباره زندگی باز یافته و مرگ به زبان بسیار دقیقی صحبت کنند.

• اینکه ناگزیر باشیم این تصمیم های اخلاقی را از پیش بگیریم، چه پیامدهایی دارد؟

همین حالا هم ما به عنوان آدم های متکی به روان شناسی خودمان، از این قبیل تصمیم های شهودی می گیریم. و گاهی اوقات هم به غلط می گیریم: اشتباه می کنیم، چرخ را از محور نادرستش می چرخانیم. اما تصمیم های روشن و بی تردیدی می گیریم که کمتر از وقتی که می خواهیم اتومبیل خودمان را برنامه ریزی کنیم خودخواهانه است. یکی از پرسش هایی که در گفت و گوهای کلاسی پیش می آید این است که آیا در مقام راننده باید بتوانید به درجاتی خودخواهانه برنامه ریزی کنید یا نه، مثلاً کاری کنید که اتومبیل قبل از نجات عابران در فکر نجات راننده و مسافرانش باشد؟ صادقانه بگوییم که جوابم به این سؤال، وقتی قرار باشد خودم تنهایی سوار ماشین بشوم با وقتی که قرار باشد آن را برای رساندن دختر هفت ساله ام برنامه ریزی کنم خیلی متفاوت است. اگر دخترم سوار ماشین باشد، در برنامه ریزی آن خیلی خیلی خودخواهانه عمل خواهد کرد.

• چه کسانی باید در بررسی دقیق و نقد این پرسش های اخلاقی پیشگام باشند - سیاست گذاران، دست اندرکاران صنایع اتومبیل، فیلسوفان؟

واقعیت این است که بخش بزرگی از این کار به میل صنعت اتومبیل سازی انجام می شود. اما بعد سیاست گذاران در مرحله ای وارد کار می شوند. و آن وقت مرحله ای هست که در آن پرسش های مربوط به تعهد و مسئولیت پیش خواهد آمد.

مسائلی هم درباره قانون شکنی هست. پژوهشگران «مرکز تحقیقات اتومبیل» در استنفورد گفته اند که گاهی رانندگان عادی مرتکب انواع اعمال خلاف قانونی می شوند که ما را محتاط تر می کنند. دارید وارد بزرگراه می شوید و با سرعتی می رانید که از سرعت مجاز بیشتر است. کسی وارد خط سیرتان می شود و شما لحظاتی به داخل خط دیگری منحرف می شوید. در یک اتومبیل «خودمختار»، آیا «راننده» قانوناً به خاطر این چیزها مقصر است؟ آیا تقصیر قانوناً از سازنده اتومبیل است؟ با این امور چطور برخورد می کنید؟ این چیزها را باید معلوم کرد. و راستش خودم هم نمی دانم که چطور، فقط می گویم که باید معلوم کرد.

• آیا در تاریخچه ایمنی اتومبیل نکاتی هست که یادگرفتن شان در این مورد به ما کمک یا راهنمایی مان کند؟

گاهی محروم کردن مردم از حق انتخاب منافی دارد. وقتی تجهیز اتومبیل ها به کمربند ایمنی اجباری نبود، سازندگان اتومبیل هم آن را در محصولاتشان نصب نمی کردند، و وقتی استفاده از این کمربندها اجباری نبود، مردم هم آنها را به خودشان نمی بستند. با نگاهی به تحلیل هزینه-بهره می بینیم که کمربند ایمنی، با جان هایی که نجات می دهد، بسیار به هزینه اش می ارزد، چنانکه وسایل کنترل پایداری می ارزند. در اجباری کردن این چیزها منفعت زیادی هست، چون در این صورت مردم دیگر نمی توانند آنها را نخرند.

ملاحظات مسئولیت همچنین می تواند شرکت ها را وادارد که در اتومبیل های خودشان تجهیزات ایمنی خودکار هم بگنجانند. اما این در عمل مسئله جالبی را پیش می آورد، و آن این است که در نظام مسئولیت، به عهده گرفتن خدمات از نادیده گرفتن آنها عقوبت سنگین تری دارد. اگر در اتومبیل کیسه هوا نصب کنید و این کیسه کسی را آزار بدهد، این یک اشکال خیلی بزرگ مسئولیتی است، اگر نصب نکنید و کسی جان ببازد مسئله خیلی مهمی نیست. حالا فرض کنید شرکتی در اتومبیل های خود-ران تولیدی خودش تجهیزات ایمنی خودکار نصب کند. این تجهیزات در موارد بسیاری جان افراد را نجات می دهند، اما گاهی منجر به مرگ کسانی هم می شوند. گمان می کنم این تجهیزات ایمنی در نظام مسئولیتی شکست خواهد خورد.

● اتومبیل‌های بی‌راننده با چه نوع موانع نظارتی مواجه خواهند شد؟

وقتی مردم از اتومبیل‌های خود-ران صحبت می‌کنند، توجه بسیاری به اتومبیل گوگل، که کاملاً خودکار است، جلب می‌شود. اما این در واقع فقط یک پیشروی در خودکارسازی است - ذره ذره و کم کم. کنترل پایداری و ترمزهای ضد قفل چرخ از نوع تجهیزات خودران‌اند، و تعداد آنها با گذشت زمان بیشتر و بیشتر می‌شود. گوگل در «سیلیکون ولی»^۵ مدام توجه بیشتری به خود جلب می‌کند، اما این اتومبیل‌سازان سنتی‌اند که طرح‌ها را عملاً اجرا می‌کنند.

پس می‌شود در این باره بسترها و معیارهای متفاوتی را در نظر گرفت. مثلاً اینکه آیا این امور باید گام به گام پیش برود، یا پرش بزرگی به طرف اتومبیل‌های خودران به سبک گوگل باشد؟ برقرارسازی نظام‌های نظارتی متفاوت موجب تأیید یکی از این رهیافت‌ها در مقابل دیگری خواهد شد. مطمئن نیستم که این سیاست درستی است یا نه، ولی حرکت گام به گام و رشدیابنده ممکن است سیاست خوبی باشد. اما این این سیاست از منظر سازندگان اتومبیل هم واقعاً خوب و از منظر گوگل نه آن قدرها خوب خواهد بود و این رهیافت، اگر بتواند در تعیین جهتی که معیارها به نفع فناوری شرکت پیش بروند مؤثر باشد، بالقوه ممکن است مزیتی برای شرکت به بار بیاورد. این موضوعی است که شرکت‌هایی که وارد این عرصه می‌شوند باید، علاوه بر تأمل در مسائل اخلاقی، از لحاظ راهبردی درباره‌اش فکر کنند.

● به نظر شما چه پرسش‌های اخلاقی بزرگ دیگری مطرح خواهند شد؟

آیا زمانی می‌رسد که افراد از داشتن حق رانندگی محروم شوند؟ حالا واقعاً خیلی بعید می‌نماید. توی جاده افتادن و آزادانه رانندگی کردن یک کار خیلی امریکایی است. محرومیت از چیزی که به نظر می‌رسد با هویت بسیاری از مردم عجین شده باشد کار عجیب و غریبی است.

اما این موضوع سوابق و شواهدی دارد. یکی‌اش که نیل مالهوترا، مؤلف همکار من در این مقوله، ذکر کرده خانه‌سازی است. این کاری است که سابقاً، صد و پنجاه سال پیش، خودمان برای خودمان انجام می‌دادیم و دولت هیچ نظارتی بر آن نداشت. موضوع بسیار سراسر است - این خانه شماسست، پناهگاه شماسست. اما این روزها، در بیشتر جاهای ایالات متحده، اگر بخواهید خانه‌ای بسازید انواع و اقسام مقرراتی هست که می‌گوید سیم‌کشی‌تان باید چگونه باشد، پهنای این چقدر باشد، ارتفاع آن چقدر باشد. برای هر جزئیات کوچکی مقررات شدید هست.

اساساً نمی‌توانید کار را خودتان انجام بدهید مگر اینکه همه این مقررات را رعایت کنید. ما این را از دست افراد درآورده‌ایم چون فهمیده‌ایم که گرفتن این اختیار از آنها پیامدهای مفیدی دارد. همین وضع ممکن است برای اتومبیل هم پیش بیاید.

