

**Kontroltab.** Hvad skal vi egentlig lave, når intelligente systemer og smarte apps laver det meste? Videnskabsjournalisten Nicholas Carr om, hvad der sker, når tilværelsen er sat på autopilot.

# Digitale barnepiger

AF MICHAEL KIRKEBY

En nat i maj 2009 styrer Flight 447 fra Air France ned i Atlanterhavet på vej fra Rio til Paris med 299 mennesker om bord. Et halvt år senere lykkes det at bjerge den sorte boks, som afslører hårrejsende optagelser fra de sidste fatale minutter i cockpittet: Mens kaptajnen tager en pause ude hos passagererne, sætter flyets fartsensorer pludselig ud, sikkert på grund af frost. I den slags situationer skal styringen overgå fra autopilot til manuel håndtering. Men andenpilotten, Pierre-Cedric Bonin, går i panik. Mens alle alarmer bimler, gør han det modsatte af, hvad han burde gøre. Resultatet er, at flyet nærmest går i stå midt i luften.

Det tager tre minutter for et tungt Airbus-fly at falde ud af himlen fra ti kilometers højde. »Det her kan ikke ske,« siger kaptajnen, da han endelig når tilbage i cockpittet. »Jamen hvad sker der?«, råber Bonin. Få sekunder senere rammer flyet havets overflade.

Bonin når aldrig at forstå, hvad der sker. Den efterfølgende havari-rapport taler tørt om »et totalt fravær af kognitiv kontrol«. Havde flyet fået lov til at styre sig selv, ville ulykken sikkert aldrig være sket. Autopiloter går ikke i panik.

Den næsten totale, men altså endnu ikke helt fuldførte automatisering af menneskelige piloters arbejdsopgaver optræder flere gange i videnskabsjournalisten Nicholas Carrs nye bog *The Glass Cage: Automation and Us*. Autopiloten i moderne fly er eksemplet over alle på, hvor dygtige vi er blevet til at udvikle systemer, der kan overtage opgaver og udrette det mest utrolige. Men også på, at udviklingen har nået et stadie, hvor vi ikke altid og uden videre selv kan overtage styringen igen.

Man behøver ikke være pilot (eller passager) for at finde det småskræmmende at læse Carrs bud på, hvad automatisering betyder for menneskets evne til at fungere selvstændigt, engageret og kompetent. Det gælder også i forhold til alle hverdagens små »autopiloter« i form af de apps, der som små kognitive støttehjul hjælper os med at gøre alting lidt smartere, lidt hurtigere og mere effektivt. Altid lige lidt mere.

Automatiseringen har bevæget sig fra fabrikkernes produktionsanlæg ud i det offentlige rum og derfra videre ind i vores hjem og er nu endt nede i vores lommer, hvorfra smartphonen jævnligt brummer med diskrete

alerts, opdateringer, notifikationer og invitationer, så vi husker ikke at glemme.

Ville vores eget lille etmotors-fly af et liv også styrte ned, hvis vi pludselig skulle styre selv? Hvor godt ville vi lykkes med at overskue dagens opgaver uden en *to do*-app, finde vej uden en gps-app eller en kæreste uden en dating-app?

STORT set lige siden vi begyndte at gå oprejst, har menneskene været i gang med at outsource opgaver til redskaber og apparater. Det er ikke nyt. Men det radikalt nye ved moderne automatisering er, at den er digitaliseret, softwarebaseret og dermed programmerbar. Ifølge Carr er det navnlig al denne komplekse software,

dette usynlige væv af determineret kodning, stålsatte algoritmer og oceaner af Big Data rundt om os, som betyder, at vi ofte ikke ved, hvad der egentlig foregår – ikke ved hvorfor vores ting virker eller ikke virker.

»Software æder hele verden,« som IT-pioneren Marc Andreessen sagde engang. Det er dette gennemsigtige software-bur, Carr refererer til med bogens titel.

Selv om Carr ser automatiseringen som ét langt og glidende kontrol-tab, er han ikke blind for teknologiens evner. Beskrivelsen er meget rammende af, hvordan vi kunne nedlægge alle verdens lyskryds, hvis der kun fandtes selvkørende biler, der koordinerede trafikken med hinanden. Det er faktisk ikke en umulig opgave. Problemet er snarere, at selv det mest perfekte system stadig skal fungere i en menneskelig og dermed højst uperfekt verden.

Carrs frygt er, at når vi bruger vores egne opfindelser til at fejte stadig flere problemer væk foran os, risikerer vi at ende som en slags curling-børn, der ikke bare bliver mindre selvstændige, kompetente og ansvarsfulde, men også mindre lykkelige.

Når autopiloten i et fly har kontrollen i 99,9 procent af flyvetiden, handler det nemlig ikke kun om, hvordan piloter skal vedligeholde deres kompetencer og fortsat føle sig ansvarlige. Det handler også om, hvad pokker de skal lave i det hele taget. Hvad vi alle sammen skal give os til, mens systemerne snurrer i baggrunden eller nede i lommen?

Nicholas Carr har tidligere begået bestsellere som *What the Internet Is Doing to Our Brains* (2011) og *Does IT matter?* (2004). Mest berømt er nok hans artikel fra *The Atlantic* i 2008, »Is Google Making Us Stupid?«, hvor han for alvor fik sparket en debat i gang om informationsteknologiens diffuse følgevirkninger.

Med *The Glass Cage* kommer han langt omkring med videnskabsjournalistens sans for rammende citater og klare pointer uden for mange forbehold. Og dog kan man godt savne nogle modeksempler undervejs, for verden bevæger sig sjældent så entydigt, som Carr giver indtryk af.

Nicholas Carr: »*The Glass Cage: Automation and Us*«. W.W. Norton & Company, 2014



Den »sorte« boks fra Flight 447 fra Air France, der sladrer om pilotens manglende kognitive kontrol i de afgørende minutter. FOTO: REUTERS/SCANPIX

## DEBAT

Skriv til [ideer@weekendavisen.dk](mailto:ideer@weekendavisen.dk)

### Tyske dinosaurer

Svend Kjems Hove  
Cand.ling.merc., translator  
Brøndbyvestervej 20-7  
2600 Glostrup

Under overskriften »Tag ikke livet af dinosaurerne« i Ideer den 9. januar lader Nina Fauerholdt temaet medbestemmelse for lønmodtagere i virksomhedsbestyrelser passere revy i form af et overblik

over de seneste 40 års danske historie, hvor emnet især var oppe at vende i 1970'erne.

Det kommer dog også rent en passant til et udblik mod andre horisonter, idet det nævnes, at arbejdstagere i Tyskland siden 1951 har haft ret til at besætte halvdel af bestyrelsesposterne i større aktieselskaber. Dette er imidlertid en sandhed med modifikationer, for dette gælder kun i en meget speciel industri, nemlig kul- og stålindustrien. I 1951, da denne

lov, der hedder »Montan-Mitbestimmungsgesetz« blev vedtaget, var det en meget stor industrigren, men fra omkring 1960 har den været under afvikling og beskæftiger nu kun en beskedent brøkdel af arbejdstagerne. Den er dog stadig i kraft, men da den kun gælder for virksomheder med over 1.000 beskæftigede, er dens betydning ret perifer.

Der foreligger imidlertid en anden lov kaldt »Mitbestimmungsgesetz« fra



1976, der giver arbejdstagerne ret til halvdelen af bestyrelsespladserne i virksomheder med over 2.000 ansatte. Medarbejderindflydelsen er

dog begrænset af, at en af medarbejderrepræsentanterne skal repræsentere de ledende funktionærer, ligesom det i en situation, hvor stemmerne står lige, er formandens stemme, der er afgørende. Bestyrelsesformanden er altid udpeget af virksomheds-ejerne, så der er ikke tale om et gennemført princip om ligelig medbestemmelse.

For andre tyske virksomheder med over 500 medarbejdere gælder der så endelig et regelsæt fra 1952 (ændret i

2004) om, at arbejdstagerne besætter en tredjedel af bestyrelsesposterne, så medarbejderindflydelsen er også her sat i system med vanlig tysk grundighed.

Grundigheden har så til gengæld medført, at det princip om ligelig medbestemmelse for arbejdstagerne på bestyrelsesplan, der refereres til i artiklen, altså først blev forankret på generelt plan i 1976, så det tyske forspring er ikke så markant, som årstallet 1951 antyder.