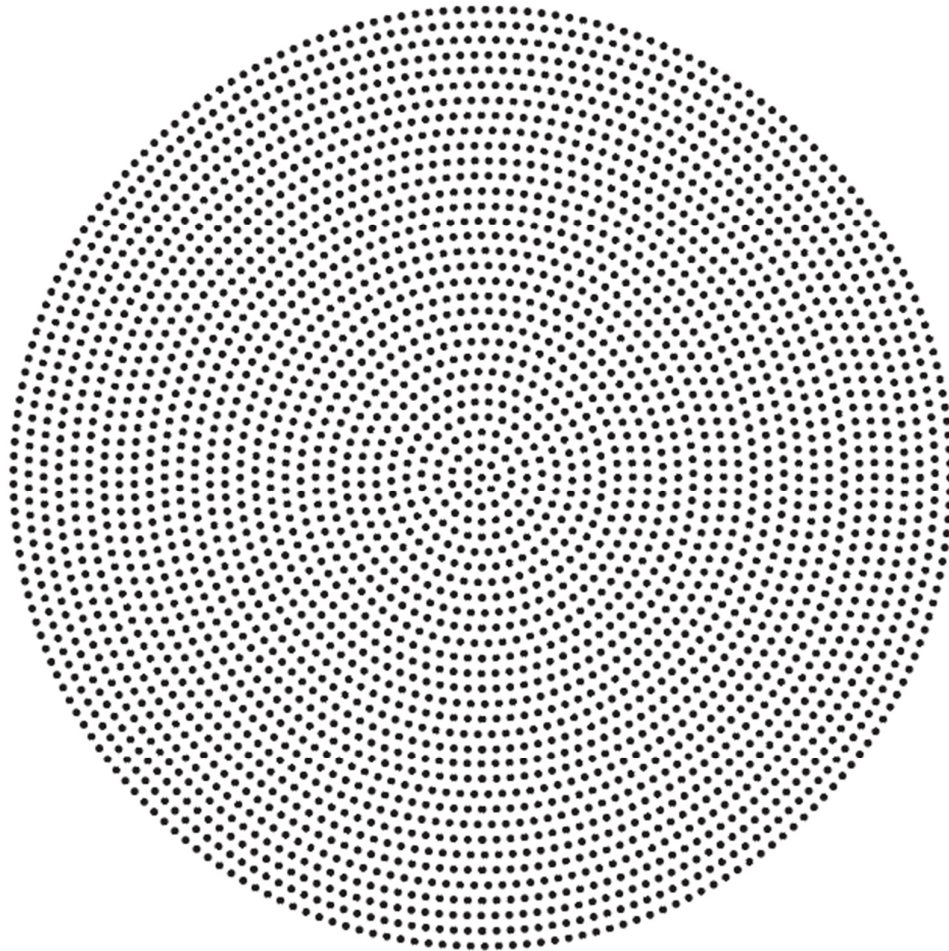


# Individuele morele verantwoordelijkheid voor cumulatieve schade



Robin van Rijswijk

3636909

Faculteit Geesteswetenschappen

Departement Filosofie en Religiewetenschap

Geschreven voor de opleiding Liberal Arts and Sciences/Wijsbegeerte

Hoofdbegeleider: Sander van Werkhoven

Tweede beoordelaar: Herman Hendriks

Inleverdatum: 31-01-2018

## **Inhoud**

I. Inleiding.....	1
II. Het is niet mijn fout .....	1
III. Voorwaarden voor morele verantwoordelijkheid .....	3
IV. Morele verantwoordelijkheid en de benzineslurper casus .....	5
V. Het schade principe .....	5
VI. Morele verantwoordelijkheid zonder intentie .....	7
VII. Verwaarloosbare schade .....	10
VIII. Tegenwerpingen .....	11
IX. Conclusie .....	13
X. Samenvatting .....	13
XI. Bronnen: .....	14

## I. Inleiding

“I will consider driving for fun on a beautiful Sunday afternoon. My drive is not necessary to cure depression or calm aggressive impulses. All that is gained is pleasure: Ah, the feel of wind in your hair! The views! How spectacular! Of course, you could drive a fuel-efficient hybrid car. But fuel-efficient cars have less “get up and go.” So let us consider a gas-guzzling sport utility vehicle. Ah, the feeling of power! The excitement! Maybe you do not like to go for drives in sport utility vehicles on sunny Sunday afternoons, but many people do.” (Sinnot-Armstrong 295)

Het bovenstaande citaat illustreert de casus die Walter Sinnot-Armstrong in *It's Not My Fault: Global Warming and Individual Moral Obligations* behandelt. De casus dient als voorbeeld voor het morele dilemma hoe een individu moreel verantwoordelijk kan zijn voor handelingen die op zichzelf niet schadelijk zijn, maar wanneer een grote groep individuen op deze wijze handelt dit grote schade tot gevolg heeft. Volgens Sinnot-Armstrong is er geen filosofisch principe dat zorgt voor een morele plicht voor een individu om af te zien van handelen wanneer de schade enkel relevant is als de handeling door een grote hoeveelheid personen wordt gedaan. Of als analogie: Er is geen individuele morele plicht om af te zien van een plezierritje in een benzineslurpende auto op een mooie zonnige zondagmiddag. In dit artikel zal ik deze stellingname verwerpen en argumenteren dat er wél een morele plicht is om af te zien van handelen in dit soort gevallen. Ik maak hiervoor gebruik van de kennisvoorwaarde van morele verantwoordelijkheid. Dit leidt tot de volgende onderzoeksvraag: Hebben we de individuele morele plicht af te zien van handelen in gevallen waarvan we weten dat de gevolgen van ons handelen op zichzelf verwaarloosbaar zijn, maar er wél cumulatieve schade is?

Eerst geef ik een overzicht van de stellingname van Sinnot-Armstrong. Vervolgens beschrijf ik een redelijk theorie-neutraal concept van morele verantwoordelijkheid, dat dient als fundament voor mijn standpunt dat er wel degelijk een individuele morele plicht bestaat om af te zien van een plezierritje in een benzineslurpende auto. Mijn argument is gebaseerd op de kennisfactor, inherent aan morele verantwoordelijkheid, die vaak als gegeven wordt beschouwd maar in mijn argument een centrale rol speelt. Samengevat stel ik dat uit het hebben van kennis over de opwarming van de aarde en de huidige klimaatcrisis een morele plicht voortkomt om af te zien van het plezierritje. Hieronder zal ik eerst de positie van Sinnot-Armstrong uiteenzetten.

## II. Het is niet mijn fout

In het artikel “It's not *my* fault: Global warming and individual moral obligations” stelt Sinnot-Armstrong zichzelf de vraag wat hij als individu moet doen om de opwarming van de aarde tegen te gaan. Alvorens zijn vraag te specificeren doet Sinnot-Armstrong, omwille van het argument, een aantal assumpties. In essentie komen de assumpties neer op het volgende:

- Klimaatverandering, de opwarming van de aarde, is echt en wordt voor een groot deel door mensen veroorzaakt.
- Ontwikkelingslanden lijden het meest onder de gevolgen van de opwarming van de aarde terwijl de opwarming van de aarde voor het grootste deel aan de ontwikkelde landen valt te wijten.

- De ontwikkelde landen zijn de landen die het sterkst kunnen bijdragen aan het terugdringen van de opwarming van de aarde.
- Het is te laat om de opwarming van de aarde te stoppen. Het afremmen van de opwarming kost enorm veel geld en inspanning en zal daarnaast op korte termijn economische ontwikkeling vertragen. Het afremmen van de opwarming van de aarde is van groot belang.

(Sinnott-Armstrong 293-294)

Sinnott-Armstrong stelt de volgende situatie, zoals in het openingscitaat, voor: Op een zonnige zondagmiddag lekker toeren in een *gas-guzzler*, een benzineslurpende auto zoals een klassieke Ford Mustang die vijf kilometer op één liter benzine rijdt. Het gaat om het rijden, niet het kopen van de auto, de auto is geleend. De rit dient geen belangrijk doel maar is puur ter vermaak. Een schone hybride auto voldoet niet, het gevoel van motorkracht is een belangrijke factor in het vermaak. Het gaat Sinnott-Armstrong enkel om morele verantwoordelijkheid en klimaatverandering. Andere mogelijke gevolgen als overlast of de mogelijkheid van een ongeluk worden buiten beschouwing gelaten.

De uiteindelijke vraag die Sinnott-Armstrong in het artikel onderzoekt is: Heb ik gezien de feiten omtrent de opwarming van de aarde de morele plicht niet voor mijn plezier op een zonnige zondagmiddag een ritje te maken in een benzineslurper? Om antwoord te kunnen geven op deze vraag toetst hij de casus aan de hand van verschillende morele principes. Sinnott-Armstrong trekt hieruit de conclusie dat geen van de besproken principes een individuele plicht aan hem oplegt om af te zien van het zondagmiddagritje. Ik ben het hierin niet met hem eens en zal mijn standpunt aan de hand van twee principes duidelijk maken: het schadeprincipe en het groepsprincipe.

Het schadeprincipe dat Sinnott-Armstrong toepast luidt als volgt: “We have a moral obligation not to perform an act that causes harm to others.” (Sinnott-Armstrong 297) Volgens het schadeprincipe zou er een morele plicht zijn om af te zien van het rijden in een benzineslurper indien dit schade aanricht aan anderen. Volgens Sinnott-Armstrong is het handelen, het rondrijden, noch noodzakelijk noch voldoende voor de schade door de opwarming van de aarde. Als Sinnott-Armstrong niet zou gaan rondrijden zou de opwarming van de aarde doorgaan doordat anderen wel blijven rijden en daarbij is de uitstoot van Sinnott-Armstrong alleen niet voldoende om de aarde op te warmen. Tot slot heeft hij niet de intentie om schade te doen wat hem niet verwijtbaar maakt.

Sinnott-Armstrong geeft het volgende voorbeeld om dit te verduidelijken: Stel dat er drie mensen nodig zijn om een auto, met een passagier daarin opgesloten, van een klif af te duwen en er al vijf mensen aan het duwen zijn. Als Sinnott-Armstrong besluit mee te duwen is zijn handeling noch noodzakelijk noch voldoende om de auto van de klif te duwen. Hij geeft echter aan wel de intentie om kwaad te doen te hebben. Volgens Sinnott-Armstrong is het duwen een directe oorzaak van de schade die de passagier zal ondervinden aan het van de klif afgeduwd worden doordat er een intentie is om schade te doen, ondanks dat zijn handeling noch noodzakelijk noch voldoende is (297). In het voorbeeld van de zondagmiddagrit stelt hij geen intentie te hebben om schade te doen. Sinnott-Armstrong trekt vervolgens de conclusie dat er volgens het schadeprincipe geen morele plicht is om af te zien van de plezierrit.

Het volgende principe waar ik me op richt is het groepsprincipe: “We have a moral obligation not to perform an action if this action makes us a member of a group whose actions together cause harm.”

(Sinnott-Armstrong 306) Sinnott-Armstrong trekt dit principe in twijfel omdat er veel handelingen zijn die mensen niet als moreel slecht beoordelen maar wanneer grote groepen mensen zulke handelingen uitvoeren ze wel schade veroorzaken. Het voorbeeld dat wordt gebruikt om de situatie te illustreren is als volgt: Stel dat de minister-president bijna alle belastingbetalers een cheque van €600 toestuurt. Als iedereen de cheque int heeft dat tot gevolg dat er een groot budgettekort ontstaat voor de overheid met grote economische en sociale problemen als gevolg. Je weet dat er genoeg mensen zijn die de cheque zullen innen om deze schade te veroorzaken. Het innen is legaal maar je vindt dat het illegaal zou moeten zijn.

Is het moreel gezien verkeerd de cheque te innen als individu? Sinnott-Armstrong stelt van niet. Het innen van één cheque doet niet voldoende schade en is noch noodzakelijk om de overheid bankroet te laten gaan. Daarnaast heb je geen intentie om de overheid te schaden. Sinnott-Armstrong erkent wel dat het zorgt dat je onderdeel wordt van een groep die als collectief schade veroorzaakt. Je kunt echter geen invloed uitoefenen op de uitkomst van het handelen van de mensen binnen die groep hierom heb je geen morele plicht van handelen af te zien, aldus Sinnott-Armstrong. Als kanttekening voegt hij toe dat er wellicht een voorwaarde is die wel voor de morele plicht, om af te zien van handelen zorgt, maar dat dit principe ons tot nu toe onbekend is. Alvorens ik in zal gaan op de casus van Sinnott-Armstrong zal ik eerst een opvatting van morele verantwoordelijkheid geven als basis voor het argument dat er inderdaad een plicht is voor het individu om af te zien van handelen bestaat.

### III. Voorwaarden voor morele verantwoordelijkheid

Verantwoordelijkheid en morele verantwoordelijkheid zijn twee verschillende zaken. Verantwoordelijkheid kan zich als rol, wettelijk, causaal of moreel uiten (Tognazzini 1, Isaacs 13, Van de Poel et al., 13). Bijvoorbeeld de verantwoordelijkheid voor de rol van bijvoorbeeld vader, wat de wet ons voorschrijft (niet) te doen zoals stelen en het omstoten van een glas wijn. Morele verantwoordelijkheid overstijgt deze drie vormen van verantwoordelijkheid. In het geval van stelen ben je, bijvoorbeeld, niet alleen wettelijk verantwoordelijk maar ook moreel. De wet schrijft een straf voor en de dief wordt gestraft. Voordat het zover is speelt morele verantwoordelijkheid al een rol. Boosheid en het eisen van verontschuldigen of compensatie zijn aannemelijke reacties op het terrein van de morele verantwoordelijkheid. Ik maak gebruik van een redelijk theorie neutrale opvatting van morele verantwoordelijkheid. Hiervoor neem ik vijf breed geaccepteerde voorwaarden, van Van de Poel et al. voor morele verantwoordelijkheid: capaciteit, causaliteit, kennis, vrijheid en *wrong-doing* (hierna kwaad doen) (21). Ik zal deze hieronder in deze volgorde behandelen.

De capaciteitsvoorwaarde gaat over wat mensen moraliteit geeft. Volgens Strawson komt morele verantwoordelijkheid voort uit de directe handelingen en relaties tussen mensen en de reacties daar op zoals: liefde, vergeving, trots, wraak en gekweld gevoelens. We hechten waarde aan de houdingen en intenties van anderen en onze eigen gevoelens en reacties op deze houdingen worden beïnvloed door onze eigen intenties<sup>1</sup> en houdingen tegenover dit soort reacties (Strawson 342).

---

<sup>1</sup> Ik hou de volgende definitie aan: intenties zijn mentale toestanden gelijk aan overtuigingen en verlangens (Schueler 1, Paul 2, 3). Bij het hebben van een intentie om boord te snijden is er een wil om brood te snijden.

Strawson noemt dit *reactive attitudes*, reactiehoudingen (343). Kort gezegd is morele verantwoordelijkheid volgens Strawson ontvankelijk zijn voor en het hebben van reactiehoudingen. Het is een gevolg van de manier waarop mensen met elkaar omgaan en reactiehoudingen hebben tegenover elkanders gedrag. Een externe rationele rechtvaardiging is volgens Strawson niet nodig. Morele capaciteit is volgens deze positie het kunnen hebben en ontvankelijk zijn voor reactiehoudingen. Van de Poel et al. noemen Strawsons positie "responsibility-as-blameworthiness" (15).

De causaliteitsvoorwaarde verbindt het morele oordeel met de relevante handeling. Voor morele verantwoordelijkheid is een causaal verband nodig. Zoals het omstoten van een vaas en degene die de vaas omstoot beschuldigen van roekeloos gedrag. Sinnott-Armstrong beroept zich in zijn casus sterk op de causaliteitsvoorwaarde door te stellen dat het causale verband tussen zijn handeling en de opwarming van de aarde verwaarloosbaar is.

De kennisvoorwaarde wordt in de filosofische literatuur overschaduwd door het vrijewilsdebat. In mijn argument vormt kennis een belangrijk aspect. Aristoteles beschreef deze voorwaarde als volgt: "Praise and blame attach to voluntary actions, i.e. actions done (1) not by force, and (2) with knowledge of the circumstances." (Aristoteles 2009) Om moreel verantwoordelijk te zijn moet je op de hoogte zijn van de omstandigheden waarin een handeling plaatsvindt. Sher noemt de standaard theorie achter de kennisvoorwaarde, *the searchlight view*. De zoeklichtpositie stelt in zijn simpelste vorm dat "how much responsibility any given agent has for what he has done is a direct function of the range of relevant facts of which he was aware." (Sher 5) Morele verantwoordelijkheid is volgens de zoeklichtpositie direct afhankelijk van de mate van bewustzijn en de hoeveelheid relevante kennis van een persoon. Alles wat buiten het zoeklicht van de persoon valt, de zaken waar de persoon niet bewust van is of kennis van heeft, kan niet worden meegenomen in een oordeel over het wel of niet moreel handelen van de persoon.

Volgens Sher heeft de zoeklichtpositie tot gevolg dat personen onder hun morele verantwoordelijkheden uitkomen in gevallen als verzaakbaarheid, slechte oordelen en een gebrek aan moreel inzicht (26). Michael Zimmerman verdedigt de *tracing* variant van de zoeklicht positie. Morele verantwoordelijkheid bij onwetendheid is volgens hem enkel van toepassing als de handeling in onwetendheid terug valt te leiden naar een eerder moment waarop de persoon onwetendheid valt te verwijten doordat hij bewust heeft gekozen om zichzelf niet op de hoogte te brengen van relevante zaken.

De laatste twee voorwaarden voor morele verantwoordelijkheid zijn vrijheid en kwaad doen. Om moreel verantwoordelijk te kunnen zijn moet je voor de vrijheidsvoorwaarde kunnen kiezen om te handelen. Vrijheid kan op verschillende manieren geïnterpreteerd worden. Iemand die handelt onder dwang is niet vrij. Voor morele verantwoordelijkheid mag iemand niet handelen onder dwang. Er zijn uitzonderingen maar dat is hier niet relevant. Het vrijewilsdebat en de verschillende posities binnen dit debat hebben verschillende consequenties voor morele verantwoordelijkheid. Ik ga uit van een situatie waarin we keuzes en morele verantwoordelijkheid hebben. De laatste voorwaarde, kwaad doen, gaat over de vraag of een persoon iets verkeerd heeft gedaan en of daar genoeg overeenstemming over is (van de Poel, et al. 23). Wat juist of verkeerd is, of goed of kwaad, hangt af van de ethische principes die we aanhouden voor onze morele oordelen. We hebben nu vijf voorwaarden voor een redelijk theorie-neutrale opvatting van morele verantwoordelijkheid. In het

volgende deel zal ik uiteenzetten hoe morele verantwoordelijkheid in de casus van Sinnot-Armstrong moet worden opgevat.

#### **IV. Morele verantwoordelijkheid en de benzineslurper casus**

De opvatting van morele verantwoordelijkheid waar ik vanuit ga vereist de vijf voorwaarden: capaciteit, causaliteit, kennis, vrijheid en kwaad doen. Sinnot-Armstrong voldoet, in zijn casus van de zondagmiddagrit, aan deze voorwaarden. Hij beschikt over morele capaciteit, er is sprake van een causaal verband tussen zijn handeling en de opwarming van de aarde, hij heeft kennis omtrent milieuproblematiek, beschouwt zichzelf vrij om te kiezen voor wel of niet rijden in zijn benzineslurper en doet iets verkeerd. Hij voldoet dus aan alle voorwaarden om moreel verantwoordelijk te worden gehouden. Niet alleen personen kunnen moreel verantwoordelijk zijn. Ook groepen, organisaties of landen kunnen moreel verantwoordelijkheid hebben.

Veel groepen hebben geen morele capaciteit. Om een groep moreel verantwoordelijk te kunnen houden moet het wel aan deze voorwaarde voldoen. De twee meest gebruikte posities die zorgen dat groepen voldoen aan de capaciteitsvoorwaarde zijn die van collectieve verantwoordelijkheid door structuur en door gedeelde intenties. De structuur in een bedrijf of instituut - denk aan beleid, regels en besluitvorming - zorgt voor een collectieve intentie en maakt een bedrijf ontvankelijk voor reactiehoudingen (Tollefsen 224, Isaacs 28-31). Een andere mogelijkheid voor collectieve morele verantwoordelijkheid is het delen van intenties zoals bijvoorbeeld voetbal vandalen die op bezoek in andere steden amok willen maken (Shockley 4, Isaacs 32-36). Om als groep moreel verantwoordelijk te zijn moet er dus een voorwaarde zijn die zorgt voor morele capaciteit. Mijn argument gaat over individuele verantwoordelijkheid voor schade veroorzaakt door ongestructureerd collectief handelen, ik noem dit cumulatieve schade. Hierbij gaat het om schade uit individuele handelingen die op zichzelf verwaarloosbaar zijn maar wanneer een grote groep individuen deze handelingen uitvoert er gezamenlijk grote schade ontstaat.

Belangrijk is dat Sinnot-Armstrong het over een *moral obligation* of *duty* heeft. Zimmerman stelt dat morele verantwoordelijkheid, plicht en verplichting binnen de filosofie door elkaar gebruikt worden (Zimmerman 2013 1). Een verschil tussen morele plicht (*duty*), verplichting (*obligation*) en morele verantwoordelijkheid is dat de eerste twee altijd betrekking hebben tot de toekomst. Morele verantwoordelijkheid kan betrekking hebben tot zaken uit het verleden en in de toekomst (Van de Poel et al. 27). Terugkijkende morele verantwoordelijkheid gaat om zaken uit het verleden (een gebroken belofte), vooruitkijkende morele verantwoordelijkheid gaat over zaken in de toekomst (de plicht een belofte niet te breken). Plicht is de term die ik gebruik voor vooruitkijkende morele verantwoordelijkheid, een plicht is de moreel vereiste juiste handeling. Morele verantwoordelijkheid gebruik ik in algemenere zin en heeft betrekking op morele toereken- of toeschrijfbaarheid op basis van de vijf voorwaarden. Nu we een duidelijke opvatting van morele verantwoordelijkheid hebben kan ik de argumenten van Sinnot-Armstrong onder de loep nemen en weerleggen.

#### **V. Het schade principe**

Mijn argument tegen Sinnot-Armstrong berust op het aantonen van de morele plicht af te zien van een plezierrit in een benzineslurper. Ik richt mij op het groepsprincipe en het schadeprincipe. Sinnot-Armstrong categoriseert het schadeprincipe als een handelingsprincipe, het groepsschadeprincipe categoriseert hij als een collectief principe. Hieronder zal ik aantonen dat het groepsprincipe geen collectief principe is en (bijna) gelijkwaardig aan het schadeprincipe.

Sinnot-Armstrong noemt twee collectieve principes: Het ideale-wet-principe en het groepsprincipe (305, 306). Nadat hij heeft geconcludeerd het gegeven dat rondrijden in een benzineslurper bij wet verboden zou moeten zijn geen morele verantwoordelijkheid met zich meebrengt totdat dit daadwerkelijk verboden is en er geen institutionele collectieve verantwoordelijkheid bestaat zoekt Sinnot-Armstrong het in informele groepen (305-6). Volgens Sinnot-Armstrong is er geen sprake van een collectief van mensen die in een benzineslurper rondrijden. Er is geen groepsstructuur en er zijn geen gedeelde intenties of doelen. Het enige wat de groep die Sinnot-Armstrong voorstelt bij elkaar houdt is het feit dat alle leden van de groep dezelfde handeling uitvoeren. Het groepsprincipe luid:

- S1. “We have a moral obligation not to perform an action if this action makes us a member of a group whose actions together cause harm” (Sinnot Armstrong 306).

Sinnot-Armstrong geeft hier een verkeerde invulling aan het schadeprincipe. “Benzineslurper drivers do not share goals, do not make plans together, and do not adjust their acts to each other” (306). Zoals ik in het vorige deel beschreef aan de hand van Isaacs zijn dit de voorwaarden voor collectieve morele verantwoordelijkheid. Volgens Isaacs (en Sinnot-Armstrong zelf) gaat het hier dus niet om een collectieve morele verantwoordelijkheid. Toch noemt Sinnot-Armstrong het een collectief principe. Het collectief bestaat volgens hem uit leden die gezamenlijk schade toebrengen terwijl hun handeling als individu verwaarloosbaar is. Sinnot-Armstrong zou het niet over een collectief moeten hebben. De groep tot welke hij zichzelf als lid ziet is arbitrair en valt niet moreel verantwoordelijk te houden als groep.

In de casus van Sinnot-Armstrong gaat het om cumulatieve schade. Als hij inderdaad op zondag rond gaat rijden in zijn benzineslurper dan is hij onderdeel van een ongestructureerde groep mensen die deze handeling uitvoert. De focus moet niet op de groep liggen maar op het resultaat dat deze groep veroorzaakt: klimaatverandering. Dit resultaat zorgt niet voor morele verantwoordelijkheid voor de arbitraire groep van Sinnot-Armstrong. De individuele schade is verwaarloosbaar, aldus Sinnot-Armstrong. De cumulatieve schade is dit echter niet. Sinnot-Armstrong erkent dit zelf ook (294, 306). Het over collectieve schade hebben is op zijn minst ambigue in gevallen van cumulatieve schade. Ik stel een accuratere versie van het schadeprincipe voor:

- C1. We hebben een morele plicht af te zien van handelingen met cumulatieve schade als gevolg.

Er zijn genoeg zaken waar we niet moreel verantwoordelijk voor kunnen zijn omdat we geen kennis hebben over het feit dat ze cumulatieve schade aanrichten, of omdat de kennis die we hebben verkeerd is. Een voorbeeld is het fabeltje dat we de batterijen in onze elektronische gadgets als laptops het beste leeg kunnen laten lopen om vervolgens weer op te laden omdat dit goed zou zijn. Dit is alleen van toepassing op NiCad batterijen en in tegenstelling tot wat veel mensen denken niet op de Li-ion batterijen die in onze gadgets zitten (Sasaki, Ukyo en Novák 569). Bij Li-ion batterijen is het beter om deze op te laden voordat ze leeg zijn, het laten leeglopen beschadigt de batterijen



namelijk. De mogelijkheid van onwetendheid of onjuiste informatie vereist dus een aanpassing van C1. Vanwege bovenstaande stel ik voor C1 als te wijzigen naar:

- C2. We hebben een morele plicht af te zien van handelingen waarvan we weten dat ze cumulatieve schade als gevolg hebben.

Met C2 kan de plicht om af te zien van het plezierritje hard worden gemaakt. Sinnot-Armstrong is zoals eerder gezegd op de hoogte van de cumulatieve gevolgen. Echter zoals we hierboven hebben gezien sluit dit twee situaties uit die in de praktijk veel voorkomen. Een sterkere variant van C2 houdt rekening met handelen in onwetendheid en handelen met misinformatie. Met deze aanpassingen wordt C2 dan C3:

- C3. We hebben een morele plicht af te zien van handelingen waarvan we kennis hebben, of zouden moeten hebben, dat ze cumulatieve schade als gevolg hebben.

Ik beperk me tot C2 omdat dit direct aansluit op de casus van Sinnot-Armstrong. Om C2 te bewijzen ga ik eerst nog een stap terug naar het schadeprincipe van Sinnot-Armstrong:

- S2. "We have a moral obligation not to perform an act that causes harm to others." (297)

Sinnot-Armstrong stelt dat dit principe problematisch is omdat hij in zijn eentje geen schade zou doen tijdens zijn plezierritje. Zijn individuele handeling is noch noodzakelijk noch voldoende voor het veroorzaken van de opwarming van de aarde. In het eerder genoemde voorbeeld waarin vijf mensen een auto, met persoon er in, van een klif afduwen is de intentie schade te berokkenen de doorslaggevende factor. De handeling was noch noodzakelijk, noch voldoende. De intentie om schade te berokkenen is volgens Sinnot-Armstrong echter voldoende om de duwende persoon moreel verantwoordelijk te stellen. Dit is problematisch in het geval van de benzineslurper casus waar geen intentie om schade te berokkenen aanwezig is. Ik zal nu aantonen dat een intentie niet nodig is voor morele verantwoordelijkheid.

## **VI. Morele verantwoordelijkheid zonder intentie**

Sinnot-Armstrong's handeling is noch noodzakelijk en niet voldoende voor de opwarming van de aarde. Hij heeft geen intentie om milieuschade aan te richten, maar Sinnot-Armstrong is wél op de hoogte van alle gevolgen van de opwarming van de aarde. Hij is niet alleen op de hoogte van de gevolgen maar ook van het ontstaan van de opwarming van de aarde en de ernst van de situatie. Het is veilig om te stellen dat Sinnot-Armstrong goed op de hoogte is van een van de grootste problemen van de twintigste en eenentwintigste eeuw en weet wat er op het spel staat (Sinnot-Armstrong 293-4, 296, 312). Ik zal op twee manieren tonen dat de intentie om schade te doen noch noodzakelijk is voor het toekennen van morele verantwoordelijkheid. De eerste mogelijkheid doet beroep op de kennis over de situatie van de actor, de tweede manier is de positieve intentie om schade te doen te vervangen door zijn negatieve tegenhanger.

In gevallen waar de actor voldoende kennis over de situatie heeft is een intentie noch noodzakelijk voor morele verantwoordelijkheid. Het dubbeleffect principe houdt in dat voorziene bijeffecten van onze handelingen onze handeling als immoreel kunnen bestempelen. Als ik intentie A heb en vervolgens A doe en daarbij het voorzienbare effect B optreedt, ben ik dan moreel verantwoordelijk

voor B? Thomas van Aquinas beschrijft dit dilemma in zijn *Summa Theologica* wanneer hij de vraag stelt of het gerechtvaardigd is te doden uit zelfverdediging: als de enige manier waarop je je eigen leven kan redden het doden van een ander is, is dit doden dan immoreel? Volgens Aquinas wel, want moord is volgens hem altijd immoreel (Aquinas 1471). Joseph Mangan geeft een werkbaar principe op basis van bovenstaand dilemma. Volgens Mangan is in bepaalde ernstige gevallen een handeling met negatief effect wel moreel acceptabel. Het principe van Mangan luidt: "A person may licitly perform an action that he foresees produce a good and bad effect provided that the four conditions are verified at one and the same time" (43). Een persoon mag een handeling waarvan hij een goed en slecht effect kan voorzien uitvoeren als aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1. Dat de handeling op zichzelf mag niet immoreel zijn;
  2. Dat het goede, niet het slechte, effect moet geïntendeerd zijn;
  3. Dat het goede effect mag niet voortkomen uit het kwade;
  4. Dat er een proportioneel zwaar wegende reden is om het slechte effect toe te staan.
- (Mangan 43)

Neem de volgende twee situaties:

A1. Angela moet zich haasten om de trein te halen. Ze rent over een druk station, wetende dat ze zo tegen iemand op kan botsen. Het gaat mis. Ze ziet iemand die uit een winkel komt lopen te laat. Ze kan hem niet ontwijken en botst tegen hem op waardoor hij een hete koffie over zich heen krijgt. Zijn witte overhemd is verpest.

B1. Bert moet zich haasten om de trein te halen. Hij heeft een rare vorm van humor en houdt van leedvermaak. Terwijl hij zich haast duwt hij iedereen die koffie in zijn hand heeft omver in de hoop dat iemand het over zich heen krijgt. Het lukt, iemand krijgt zijn koffie over zijn witte overhemd.

Angela heeft geen intentie om koffie over mensen te gooien maar ze voorziet dat ze tegen mensen op kan botsen. Het bijeffect van Angela's haasten en rennen is dat iemand koffie over zich heen krijgt. Bert heeft wel de intentie om koffie over mensen heen te gooien. Angela en Bert zijn beide moreel verantwoordelijk voor hun handeling. In situatie A1 hebben we te maken met het dubbeleffect. Ze hebben beide schade aangericht. Intuïtief of puur vanuit de handeling kijkend zouden we Angela's handelen misschien minder zwaar aanrekenen dan dat van Bert maar het resultaat bij beide is hetzelfde. Neem nu de volgende twee situaties:

A2. Angela rent, wetende dat ze iemand omver kan lopen, over het station op zoek naar een politieagent omdat ze een gesprek heeft opgevangen dat er een aanslag op de trein zal plaatsvinden. Ze botst tegen iemand op die daardoor koffie over zijn witte overhemd krijgt.

B2. Bert rent over het station op zoek naar een politieagent omdat hij een gesprek heeft opgevangen dat er een aanslag op de trein zal plaatsvinden. Tijdens het rennen duwt hij voor zijn plezier mensen met koffie omver, iemand krijgt koffie over zijn witte overhemd.

Het contrast tussen A2 en B2 is dat Angela een risico neemt door over het station te rennen wetende dat ze daarmee anderen omver kan lopen, maar ze doet dit om een groter gevaar tegen te gaan. Het risicovolle gedrag dient hier in tegenstelling tot in situatie A1 een groot algemeen goed. Bert daarentegen heeft de intentie om de koffie over mensen te gooien door ze om te duwen. Waar

in de eerste situatie onduidelijkheid is of Angela's handelen valt te excuseren is dat in A2 een stuk duidelijker. Ze probeert een groter gevaar te voorkomen. Voor situatie A1, B1 en B2 gaat dit niet op. Bert mag dan wel proberen een groter gevaar te voorkomen, hij heeft ook de intentie koffie over mensen te gooien. Alleen in situatie A2 is koffie over iemand heen gooien moreel toelaatbaar.

Sinnot-Armstrong stelt dat zijn casus niet vatbaar is voor het dubbeleffect principe. Zijn versie is echter te beperkt: "We have a moral obligation not to harm anyone intentionally (either as an end or as a means)". (303) Dit is het schadeprincipe met de toevoeging van het hebben van een intentie als voorwaarde. Sinnot-Armstrong houdt geen rekening met punt twee en vier van het principe. Wanneer wel rekening wordt gehouden met punt twee en vier is de uitkomst van de auto-van-een-klif-duwen casus tegenovergesteld aan de conclusie van Sinnot-Armstrong. Hij stelt namelijk dat "my intention provides a reason to pick my act out of all the other background circumstances and identify it as a cause." (293) De intentie om schade te berokkenen zorgt dat we de handeling als oorzaak moeten zien (297).

Sinnot-Armstrong heeft de in benzineslurper casus niet de intentie om schade te doen, wat hem vrij zou stellen van blaam. Dit gaat volgens het dubbeleffect principe niet op. Het dubbeleffect stelt juist dat er geen intentie nodig is een handeling als oorzaak aan te wijzen. A1 en B1 zijn gelijk volgens het dubbeleffect. Het duwen van de auto gaat niet samen met de intentie om schade te berokkenen aan de inzittende maar schade is een duidelijk te voorzien bijeffect van het van de klif duwen van de auto. Het te voorziene bijeffect maakt de handeling, het duwen, tot oorzaak van de schade. Ik zal later op dit punt terugkomen en argumenteren dat dit verstrekkende gevolgen heeft voor de stellingname van Sinnot-Armstrong.

De tweede mogelijkheid is de positieve benadering van de intentie tot schade doen negatief te beschrijven. Door te stellen dat het immoreel is om geen intentie te hebben om géén schade te doen. In plaats van geen intentie te hebben om schade te doen zou het immoreel zijn voor Sinnot-Armstrong geen intentie te hebben tot het vermijden van schade. Het vermijden van schade toedoen is één van de meest fundamentele principes binnen de filosofie. Daarnaast stelt Sinnot-Armstrong zelf dat het wenselijk is de opwarming van de aarde zo veel mogelijk te beperken (294, 312). Dit idee kan op verschillende manieren geïnterpreteerd worden zoals eerder beschreven aan de hand van Hanser. Het kan om directe schade aan een persoon gaan zoals pijn of het in de weg staan van welvarendheid van een persoon of personen. Zelfs vanuit een utilistisch perspectief, dat niet op het individu is gericht, is het hebben van de intentie om geen schade te doen een goed beginpunt aangezien schade doen per definitie een negatief effect heeft. De utilist kijkt niet naar de handeling op zich maar naar de uitkomst die het minste schade doet of het meeste welvaart brengt is de wenselijke uitkomst. Het komt erop neer dat Sinnot-Armstrong een immoreel persoon is indien hij niet de intentie heeft om schade te vermijden. Gezien de standpunten van Sinnot-Armstrong lijkt het veilig te stellen dat hij betreffende dit onderwerp geen immoreel persoon is of wilt zijn.

Het argument van Sinnot-Armstrong dat hij geen intentie heeft om schade te doen blijft staan maar is irrelevant gezien hij ook de intentie heeft om schade doen te vermijden. Dit betekent dat in de auto-van-een-klif-duwen casus er ook zonder intentie om schade te doen sprake is van morele verantwoordelijkheid. Op twee manieren heb ik aangetoond dat het hebben van een intentie noch noodzakelijk is voor morele verantwoordelijkheid.

## VII. Verwaarloosbare schade

Sinnot-Armstrong's argument dat zijn aandeel noch noodzakelijk noch voldoende is om schade te veroorzaken staat nog steeds. In de volgende analogie wordt dit punt nogmaals verduidelijkt:

“Global warming is more like a river that is going to flood downstream because of torrential rains. I pour a quart of water into the river upstream (maybe just because I do not want to carry it). My act of pouring the quart into the river is not a cause of the flood. Analogously, my act of driving for fun is not a cause of global warming.” (298)

Een liter water in een rivier gooien die overstroomt is niet de oorzaak van de overstroming. De aanhoudende regenbuien zijn de oorzaak van de overstroming. Het is niet noodzakelijk noch voldoende om de overstroming te veroorzaken. Het causaal verband tussen het water in de rivier gooien en de overstroming is te zwak om het eerste als oorzaak van het tweede te zien. Als het causaal verband te zwak is, of verwaarloosbaar, is de handeling moreel irrelevant, aldus Sinnot-Armstrong (299). Om de morele plicht om af te zien van het plezierritje hard te maken moet er verder worden gekeken dan de dunne causale verbinding tussen de handeling en de cumulatieve schade.

De causaliteitsvoorwaarde hangt samen met de voorwaarden van capaciteit, kennis, vrijheid en kwaad doen. We kunnen in cumulatieve schade gevallen morele verantwoordelijkheid niet simpelweg afschrijven vanwege het zwakke causale verband tussen de handeling en het cumulatieve resultaat. In gevallen van vervuiling zou dit onwenselijke resultaten opleveren. Denk naast de opwarming van de aarde bijvoorbeeld aan straten vol blik en plastic of zoals Michael Phelps beweerde, zwembaden vol urine. Dat het eerste bij wet is verboden is niet relevant gezien de extreem lage pakkans. Het is onze keuze het moreel juiste te doen, ons aan de wet te houden, en ons blikje niet op straat te gooien. Dit terwijl een blikje meer of minder op straat niet voldoende is om een straat vuil te noemen. Hetzelfde geldt voor het urineren in het zwembad. Als het causale verband tussen mijn handeling en de cumulatieve schade zwak is moeten we dus verder kijken dan de causale voorwaarde. De vrijheidsvoorwaarde staat niet ter discussie en of van kwaad doen kan worden gesproken moet nog blijken. De voorwaarden van capaciteit en kennis blijven over.

Om morele relevantie, in het geval van een minimale causale verbinding, hard te maken moet ik me beroepen op de capaciteit en kennis voorwaarden. Sinnot-Armstrong's casus gaat uit van een persoon die beschikt over de morele capaciteit, dat punt hoeft niet gemaakt te worden. De last komt dus te liggen op de kennisvoorwaarde. Eerder heb ik bewezen dat een intentie niet nodig is om moreel verantwoordelijk te zijn en dat het hebben van een intentie om schade te doen en het voorzien van schade een handeling beide immoreel maken. C2 houdt echter geen stand als we rekening houden met de voorwaarden van noodzakelijkheid of het voldoende zijn van de handeling voor schade. Als we dit meenemen in het schadeprincipe krijgen we:

C2'. We hebben een morele plicht af te zien van handelingen waarvan we kennis hebben dat ze cumulatieve schade als gevolg hebben, ook wanneer de handeling op zich noch noodzakelijk of voldoende is voor het veroorzaken van de cumulatieve schade.

Chad Vance geeft een principe dat nagenoeg gelijk is, hij stelt het volgende principe voor:

“An action is prima facie morally wrong if [...] the action is neither necessary nor sufficient for any harm, but is an action that makes one a member of a group whose actions collectively cause harm, and the agent either (a) acts with the intent to produce harm (as a means or end), or (b) does not intend harm, but strongly foresees that harm will result from the group’s action.” (Vance 572)

Vance gebruikt de auto-van-een-klif-duwen casus als voorbeeld. Hij stelt dat (a) het hebben van een intentie om schade te doen gelijk is aan (b) het veroorzaken van duidelijk voorzienbare schade, zonder de intentie schade te doen te hebben. Zoals we eerder hebben gezien geeft Sinnott-Armstrong toe dat wanneer er een intentie is om schade te doen de bijdrage noch noodzakelijk noch voldoende hoeft te zijn. Denk terug aan de voorbeelden met Angela en Bert. Ondanks het zwakke causale verband tussen de handeling en het resultaat kan de handeling door het hebben van een intentie om schade te doen toch worden aangewezen als oorzaak. Wanneer de handeling een groot algemeen goed zou dienen zou de handeling toelaatbaar zijn (A2). In de casus van Sinnott-Armstrong is dat niet het geval. Zijn plezierritje levert enkel hem plezier op. In het geval dat iemands individuele handeling verwaarloosbaar is maar bijdraagt aan cumulatieve schade is de handeling verkeerd als de persoon de intentie heeft schade toe te brengen. Zoals Sinnott-Armstrong stelt in de auto-van-een-klif-duwen casus. Omdat een intentie als voorwaarde voor morele verantwoordelijkheid gelijk is gesteld aan het met grote zekerheid kunnen voorzien van schade als gevolg van een handeling maakt dit het plezierritje immoreel. Er is geen reden om een uitzondering te maken voor gevallen van cumulatieve schade. We hebben dus een morele plicht af te zien van handelingen waarvan we weten dat ze cumulatieve schade veroorzaken ondanks dat onze handeling op zichzelf noodzakelijk noch voldoende is voor de cumulatieve schade.

### **VIII. Tegenwerpingen**

Vance behandelt twee mogelijke tegenwerpingen tegen deze conclusie. De eerste tegenwerping betreft situaties waarin de actor onwetend is over de gevolgen van zijn gedrag. De tweede tegenwerping stelt dat het argument te veel zou bewijzen. Ik zal het eerste argument kort behandelen en vervolgens uitgebreider aandacht besteden aan de tweede tegenwerping.

De eerste tegenwerping betreft handelen in onwetendheid: Kan iemand die niet op de hoogte is van de opwarming van de aarde en klimaatverandering worden geëxcuseerd? Eerder noemde ik principe C3: We hebben de morele plicht af te zien van handelingen waarvan we kennis zouden moeten hebben dat ze cumulatieve schade tot gevolg hebben. Als we de zouden-moeten-wetenfactor meenemen in C2' krijgen we:

C3': We hebben de morele plicht af te zien van handelingen waarvan we kennis hebben, of zouden moeten hebben, dat ze cumulatieve schade tot gevolg hebben, ook wanneer de handeling op zich noch noodzakelijk of voldoende is voor het veroorzaken van de cumulatieve schade.

Dit vereist een analyse van morele verantwoordelijkheid bij onwetendheid waar ik hier geen ruimte voor heb. Het debat over onwetendheid kent verschillende standpunten die verschillende mate van

verantwoordelijkheid toeschrijven<sup>2</sup>. In de casus van Sinnot-Armstrong is dit niet van toepassing omdat volledige kennis over de gevolgen van de opwarming van de aarde en klimaatverandering aanwezig zijn.

De tweede tegenwerping stelt dat het principe te veeleisend is. Rijden in een auto zou volgens het principe immoreel zijn vanwege de vele ongelukken die in het verkeer voorkomen. Om complicaties te voorkomen gaat Vance uit van een uitstoot neutrale auto. Vance merkt terecht op dat deelnemen aan het verkeer op verschillende punten verschilt met de gevolgen van een plezierritje. Verkeersongelukken zijn bijna altijd tussen deelnemers aan het verkeer, de verkeersdeelnemers zijn zich bewust van de risico's die ze nemen en in het geval van gemotoriseerde voertuigen is deelname gereguleerd. De gevolgen van klimaatverandering daarentegen treffen vooral degenen die er geen baat bij hebben. Veel van de getroffen zijn niet op de hoogte van de risico's (of zijn nog niet eens geboren) en er is geen systeem dat probeert de schade te minimaliseren zoals dat er wel is voor het besturen van gemotoriseerde voertuigen (Vance 578). Er is dus een relevant verschil tussen een plezierritje wetende wat de gevolgen van milieuvervuiling zijn en aan het verkeer deelnemen. De plezierrit van Sinnot-Armstrong blijft dus immoreel, aldus Vance. Het verweer van Vance is echter niet voldoende.

Sinnot-Armstrong zou kunnen reageren dat veel van onze gewoontes, zoals met de auto naar werk gaan, onder bepaalde omstandigheden problematisch zijn voor C2'. Want welk groter goed is voldoende om deze volgens het principe wellicht immorele handelingen moreel toelaatbaar te maken? Hoeveel kunnen we van mensen vragen? Veel mensen wonen en werken op verschillende plekken en reizen dagelijks in de auto heen en weer naar werk. Sinnot-Armstrong stelt dat het praktisch bijna onmogelijk is om te bepalen of het forenzen moreel toelaatbaar is. Het doel, werken, en de goede gevolgen daarvan is lastig tegenover de negatieve bijeffecten te zetten. Sinnot-Armstrong zou kunnen stellen dat dit ook geldt voor vuurwerkshows, autosport of vliegtuigvakanties. Voor zaken als de traditie vuurwerk af te steken met de jaarwisseling, grote sportevenementen en vliegtuigvakanties naar exotische oorden valt lastig te bepalen of het goede opweegt tegen de cumulatieve schade. Vraagt C2' dan toch te veel van ons? Of zijn deze gewoontes simpelweg immoreel?

Om te stellen dat naar werk forenzen immoreel is zou een enorme impact hebben aangezien een inkomen een basisbehoefte is. Dit terwijl vliegtuigvakanties luxes zijn. Als we het onderscheid tussen basisbehoeften en luxe als criterium aanhouden voor wat een groter goed dient en wat niet, zal dit veel gewoontes moreel verwerpelijk maken. Misschien dat dit ons terechtwijst op onze immorele gewoontes of wellicht is C2' te veeleisend. Een andere mogelijkheid is om te stellen dat we moeten doen wat binnen ons kunnen ligt om te zoeken naar alternatieven of mogelijkheden de schade te beperken. Zoals eerder al genoemd geeft Sinnot-Armstrong zelf ook aan dat het afremmen van de opwarming van de aarde van groot belang is. Carpoolen is een goed voorbeeld van een dergelijk alternatief. Het vergt een kleine inspanning maar als in elke auto drie of vier mensen worden vervoerd in plaats van één levert dat enorme winst op. In de autosport is sinds 2012 een alternatief op de Formule 1, de Formule E. Auto's in de formule E rijden niet meer op fossiele brandstoffen maar op elektriciteit. De sensatie van een benzinemotor wordt misschien nog niet geëvenaard maar een alternatief hoeft niet direct de originele gewoonte te vervangen of exact hetzelfde te zijn. De

---

<sup>2</sup> George Sher geeft een overzicht van dit debat in *Who Knew? Responsibility without awareness*.

tegenwerping dat C2' te veel vraagt is dus terecht maar door de toepassing van criteria voor het bepalen wat voor een goed tegenover de slechte handeling moet staan kan deze kritiek weerlegd worden.

In dit deel heb ik aangetoond dat het argument dat verwaarloosbare schade moreel irrelevant is niet altijd op gaat. Door dit te erkennen en niet te zoeken naar een principe dat berust op de causaliteitsvoorwaarde maar naar een alternatief, in dit geval de kennis voorwaarde, valt morele verantwoordelijkheid te erkennen in de benzineslurper casus van Sinnot-Armstrong. Er kan een weloverwogen besluit worden genomen om wel of niet te handelen. De conclusie die volgt uit de hierboven gegeven argumenten is dat er wel een plicht is om af te zien van het zondagmiddagritje in de benzineslurper. De stellingname van Sinnot-Armstrong dat er geen morele plicht is om af te zien van handelen in het geval van verwaarloosbare schade is niet correct als we alle voorwaarden van morele verantwoordelijkheid overwegen.

## **IX. Conclusie**

In dit artikel heb ik Sinnot-Armstrong's stelling dat er geen morele verantwoordelijkheid volgt uit schade als gevolg van collectief handelen weerlegt. Eerst heb ik aangetoond dat het niet om collectieve schade gaat maar om cumulatieve schade. Vervolgens heb ik aangetoond dat morele verantwoordelijkheid bij schade niet alleen opgaat wanneer er een intentie om schade te doen is. Hierna heb ik het schadeprincipe dat Sinnot-Armstrong gebruikt aangepast zodat bij een zwak causaal verband tussen de handeling en de cumulatieve schade er wel een individuele morele plicht is om van handelen af te zien. Vervolgens heb ik een tweetal tegenwerpingen besproken. Het principe houdt stand tegen de tegenwerpingen wanneer de handeling geen groot goed dient. Er moet wel worden opgemerkt dat het lastig valt te bepalen wanneer dit het geval is. Ik heb twee mogelijke criteria gegeven die hierbij kunnen helpen. Dit is een punt dat meer aandacht vereist. Echter het antwoord op de gestelde vraag of we een individuele morele plicht hebben af te zien van handelen in gevallen waar de gevolgen van handelen op zichzelf verwaarloosbaar zijn maar de cumulatieve schade moreel relevant is, is positief. In het geval van de door Sinnot-Armstrong behandelde casus zorgt het gewijzigde schadeprincipe voor de plicht af te zien van het plezierritje in de benzineslurper.

## **X. Samenvatting**

Vervuiling en milieuproblematiek hebben een enorme invloed op de planeet, het klimaat en de mens. Veel van de schade door mensen is op zichzelf verwaarloosbaar. Denk aan een leeg blikje weggooid op straat of een zondagmiddagritje in de auto om van het lekkere weer en het platteland te genieten. Deze handelingen zijn als enkel geval zo goed als schadeloos, maar wanneer grote groepen mensen op deze wijze handelen heeft dit grote gevolgen. De huidige milieucrisis is niet meer ongedaan te maken en kan alleen nog maar worden afgeremd als zoveel mogelijk mensen zich hier voor inzetten. De mensen die deel uitmaken van de oorzaak van de milieucrisis zijn ook degenen die er van profiteren en de middelen hebben er iets aan te doen. Sinnot-Armstrong stelt dat we geen individuele plicht hebben om van dit soort handelingen af te zien. In dit artikel argumenteer ik tegen deze stelling dat we door de kennis die we hebben over de zeer zekere

resultaten van ons handelen tezamen als individu wel degelijk de plicht hebben om van sommige van dit soort handelingen af te zien. Ik doe dit aan de hand van de volgende onderzoeksvraag: Hebben we de individuele morele plicht af te zien van handelen in gevallen waarvan we weten dat de gevolgen van ons handelen op zichzelf verwaarloosbaar zijn, maar er wél cumulatieve schade is?

Sinnot-Armstrong toetst deze stelling aan een aantal ethische principes. Twee van deze principes zijn het collectieve schadeprincipe en het schadeprincipe. Als casus kiest hij voor een zondagsmiddagsrit in een benzineslurpende auto. Hij stelt dat zijn autorit niet noodzakelijk noch voldoende is om verantwoordelijk te worden gehouden voor de opwarming van de aarde of de milieucrisis waarin we ons momenteel bevinden. Daarnaast stelt hij dat hij geen intentie heeft om schade te berokkenen. Ik argumenteer eerst dat het voor morele verantwoordelijkheid niet nodig is om een intentie om schade te berokkenen te hebben. Als schade een bijeffect is van een handeling kan dit genoeg zijn om moreel verantwoordelijk te zijn voor de handeling. Daarnaast hebben morele personen de intentie om schade te vermijden. Als we bewust kiezen om geen schade te vermijden maakt dit ons moreel verantwoordelijk voor onze handelingen.

Om de stelling van Sinnot-Armstrong te weerleggen stel ik een schadeprincipe voor dat rekening houdt met bovenstaande voorwaarden, C2': We hebben een morele plicht af te zien van handelingen waarvan we kennis hebben dat ze cumulatieve schade als gevolg hebben, ook wanneer de handeling op zich noch noodzakelijk of voldoende is voor het veroorzaken van de cumulatieve schade. Ik toon aan dat volgens dit principe handelingen die een zwak causaal verband met de gevolgen (cumulatieve schade) hebben moreel relevant zijn wanneer we kennis hebben van de gevolgen en de handeling geen algemeen goed dient. Ik doe dit door intenties en kennis hebben van de gevolgen gelijk te stellen. Het principe lijkt echter teveel eisend te zijn. Het principe zou leiden tot een situatie waarin we de morele plicht hebben af te zien van veel van onze gewoontes. Om te zorgen dat het principe niet teveel eisend is stel ik voor dat we een criterium nodig hebben om te bepalen wanneer handelingen die volgens het principe immoreel zijn wel toelaatbaar zijn. Ik geef twee mogelijke criteria. Het vinden van het juiste criterium is een geschikt onderwerp voor een vervolgonderzoek waar ik me graag aan zou willen wagen.

## **XI. Bronnen:**

Aquinas, Thomas, *Summa Theologica*. Vol. 2. Bezinger Brothers, 1947. New York

Fischer, John Martin, en Mark Ravizza. *Perspectives on moral responsibility*. Cornell University Press, 1993. New York.

Isaacs, Tracy Lynn. *Moral responsibility in collective contexts*. Oxford University Press, 2011.

Mangan, Joseph T. "An historical analysis of the principle of double effect." *Theological Studies*, vol. 10, no. 1, 1949, pp. 41-61.

Marquis, Don. "Doctrine of Double Effect." *The International Encyclopedia of Ethics*, Blackwell Publishing Ltd, 1 Feb. 2013, [dx.doi.org/10.1002/9781444367072.wbiee481](https://doi.org/10.1002/9781444367072.wbiee481).

Paul, Sarah K. "Intention." *The International Encyclopedia of Ethics*, Blackwell Publishing Ltd, 1 Feb. 2013, <http://dx.doi.org/10.1002/9781444367072.wbiee561>.



Poel, Ibo van de, et. al. *Moral responsibility and the problem of many hands*. Routledge, 2015. Londen.

Sasaki, Tsuyoshi, Yoshio Ukyo, en Petr Novák. "Memory effect in a lithium-ion battery." *Nature materials*, vol. 12, no. 6, 2013, pp. 569-575.

Schueler, G. F. "Intentionality." *The International Encyclopedia of Ethics*, Blackwell Publishing Ltd, 1 Feb. 2013, <http://dx.doi.org/10.1002/9781444367072.wbiee667>.

Sinnott-Armstrong, Walter. "It's Not My Fault: Global Warming and Individual Moral Obligations" *Perspectives on climate change: Science, economics, politics, ethics*, vol. 5, 2005, pp. 285-307.

Sher, George. *Who knew? Responsibility without awareness*. Oxford University Press, 2009. New York.

Shockley, Kenneth. "Collective Responsibility." *The International Encyclopedia of Ethics*, Blackwell Publishing Ltd, 1 Feb. 2013, <http://dx.doi.org/10.1002/9781444367072.wbiee435>.

Strawson, Peter F. "Freedom and resentment." *Proceedings of the British Academy*, vol. 48, 1962, pp. 1-25.

Tognazzini, Neal A. "Responsibility." *The International Encyclopedia of Ethics*, Blackwell Publishing Ltd, 1 Feb. 2013, <http://dx.doi.org/10.1002/9781444367072.wbiee499>.

Vance, Chad. "Climate change, individual emissions, and foreseeing harm." *Journal of Moral Philosophy*, vol. 14, no. 5, 2017, pp. 562-584.

Zimmerman, Michael J. "Moral responsibility and ignorance." *Ethics*, vol. 107, no. 3, 1997, pp. 410-426.

Zimmerman, Michael J. "Duty and Obligation." *The International Encyclopedia of Ethics*, Blackwell Publishing Ltd, 1 Feb. 2013, <http://dx.doi.org/10.1002/9781444367072.wbiee158>.