

VC POSITION

PILOT SELF-ASSESSMENT-SYSTEME

Einleitung

Pilot Self-Assessment-Systeme (PSAS) dienen der Darstellung der während des Fluges generierten Daten. Sie haben die individuelle Verbesserung des einzelnen Besatzungsmitglieds zur Gewährleistung eines sichereren und effizienteren Luftverkehrs zum Ziel.

Den einzelnen Flugzeugführenden werden zu diesem Zwecke persönliche Auswertungen der erhobenen Daten der von ihnen durchgeführten Flüge zur Verfügung gestellt.

Diese Daten werden automatisiert während der Flugdurchführung erhoben und zur Auswertung gespeichert.

Bewertung

Im Vordergrund der oben genannten Systeme steht die persönliche Weiterentwicklung des einzelnen Besatzungsmitglieds. Statistische Erhebungen zu bestimmten Verhaltensweisen finden bereits heutzutage im Rahmen so genannter FODA-Auswertungen mit nachgelagerten Informationen im Rahmen des evidenzbasierten Trainings und weiteren Empfehlungen statt.

Die Selbstbewertung und der Verhaltensvergleich innerhalb der Flugbesatzungen aufgrund dieser Daten kann einen erheblichen Einfluss auf das individuelle Handeln und folglich auf das Sicherheitsniveau haben.

Aufgrund der einfachen Verfügbarkeit der Daten besteht die Gefahr, dass diese zu einem Wettbewerb, für Kohortenvergleiche, Verhaltenskontrollen oder zur Aushebelung bestehender Betriebsvereinbarungen genutzt werden. Des Weiteren birgt die Weitergabe der Daten das Risiko der nicht bestimmungsgemäßen Verwendung.

Eine aussagekräftige Auswertung der Daten verlangt notwendigerweise entsprechende Schulungen der Besatzungen, damit diesen die Grenzen des Systems und der daraus resultierenden Schlussfolgerungen bekannt sind.

Empfehlung

Die VC empfiehlt im Sinne der Datensparsamkeit nur die für die individuelle Auswertung notwendigen Daten zu erheben und zu speichern. Nicht für die Auswertung notwendige Datensätze sollen bereits bei der Erfassung verworfen werden. Der Umfang der erhobenen Daten ist festzulegen und den Besatzungen mitzuteilen.

Im Falle einer kollektiven statistischen Auswertung der Daten ist sicherzustellen, dass die erhobenen Daten vor dem Zugriff Dritter geschützt sind. Dies beinhaltet auch die Anonymisierung personenbezogener Datensätze, um beispielsweise das notwendige Schutzniveau bei der Beauftragung weiterer Dienstleister zu gewährleisten.

Zur Gewährleistung der Datensicherheit soll die Datenhoheit bei dem Mitbestimmungsgremium oder - nach entsprechender Zustimmung - der Flugsicherheitsabteilung des jeweiligen Flugbetriebs liegen. Der Zugriff durch Vorgesetzte, Exekutivorgane oder externe Dienstleister auf personalisierte Daten muss unterbunden sein, so dass eine automatisierte Auswertung die bevorzugte Vorgehensweise ist.

Im Falle einer händischen Validierung soll sichergestellt sein, dass der validierenden Person lediglich pseudonymisierte Datensätze zur Anzeige gebracht werden.

Die Teilnahme an Self-Assessment-Systemen muss jederzeit freiwillig erfolgen. Datensätze von nicht einwilligenden Besatzungen sollen gelöscht werden. Dies beinhaltet auch bereits gespeicherte Daten bei nachträglich entzogener Einwilligung. Die Rechte der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) bleiben hiervon unberührt.

Alle Daten sollten den gleichen Schutzmaßnahmen unterliegen wie Daten von Flugdatenmanagementprogrammen, sowie den nationalen und internationalen Datenschutzgesetzen.

Die Darstellung soll in einem nicht wertenden Rahmen stattfinden, bspw. durch unterlassene Einfärbung der Daten. Daten, die schwerwiegende Ereignisse, Vorfälle und/oder Unfälle enthalten, sollen nicht angezeigt werden.

Alle Beteiligten (z. B. Flugbesatzungen, Betriebs-, Sicherheits- und Schulungspersonal) sollen in der sinnvollen Nutzung, den Grenzen und potenziellen Gefahren eines solchen Systems, idealerweise auch im Linientraining, geschult werden. Da die zur Verfügung gestellten Daten den ganzen Flugverlauf umfassen, ist ein entsprechender Schulungsaufwand zu berücksichtigen. Eine Selbsteinweisung, bspw. in Form eines Computer-Based Training (CBT), erachtet die VC als nicht ausreichend.

Um vergleichendes Verhalten innerhalb der Flugbesatzungen zu unterbinden, sind im Rahmen der Self-Assessment-Systeme Kohortenvergleiche oder „Bestenlisten“ (Rankings) in jedem Falle zu unterlassen.¹

¹ IFALPA (2023). 23POS01 Pilot Self-Assessment Systems.
<https://www.ifalpa.org/publications/library/pilot-self-assessment-systems--3798>