

[REDACTED]
per E-Mail

An das
Luftfahrt-Bundesamt (LBA)

[REDACTED]
per E-Mail an: [REDACTED]

21.07.2022

Widerspruch gegen den Bescheid des Luftfahrtbundesamtes

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit erhebe ich binnen offener Frist **Widerspruch** gegen Ihren Bescheid vom 27.06.2022, welcher mir per E-Mail zugestellt wurde. Eine Kopie des Bescheides liegt bei.

Die Ablehnung des Antrages auf Zugang zu Informationen des LBA erfolgte grundlos. Die rechtliche Würdigung des Bescheides ist fehlerhaft.

Ungerechtfertigter Ablehnungsgrund: „interne Regelungen, keine amtliche Information“

Das Informationsfreiheitsgesetz sieht den voraussetzungslosen Zugang zu sämtlichen amtlichen Informationen vor.

Amtliche Information ist nach der Legaldefinition in § 2 Nr. 1 Satz 1 IFG jede amtlichen Zwecken dienende Aufzeichnung. Die Vorschrift ist weit gefasst und so zu verstehen, dass ein voraussetzungsloser Informationszugangsanspruch gewährt werden soll. (vgl. *Mecklenburg/Pöppelmann*, Kommentar zum Informationsfreiheitsgesetz¹)

Abgesehen davon, dass die Begründung mit „rein internem Gebrauch“ der Dokumente kein zulässiger Ablehnungsgrund gemäß dem Informationsfreiheitsgesetz ist (diesfalls wäre das IFG ja sinnlos, da es gerade eben darauf abzielt, jene Informationen beschaffen zu können, welche die Behörde nicht im Rahmen von anderen Verfahren herausgibt), ist diese Begründung auch inhaltlich falsch.

Bei den angefragten Verfahren der Behörde handelt es sich um Dokumente, welche die Behörde (Luftfahrt-Bundesamt) zur Erfüllung ihrer unionsrechtlichen Verpflichtungen erstellt hat. Diese Dokumente dienen nicht nur dem rein internen Gebrauch, sondern werden vom Luftfahrt-Bundesamt regelmäßig internationalen Stellen vorgelegt, um gegenüber diesen Stellen nachzuweisen, dass das Luftfahrtbundesamt seine unionsrechtlichen und völkerrechtlichen Pflichten erfüllt.

¹ <https://netzwerkrecherche.org/wp-content/uploads/2014/07/ifg-kommentar-buch.pdf>

Hierbei sei insbesondere darauf verwiesen, dass das Luftfahrtbundesamt in regelmäßigen Abständen gegenüber der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) im Rahmen von Standardisierungsaudits diese Verfahren vorlegen muss bzw. diese Verfahren sogar extern bewertet bzw. bemängelt werden.²

Auch sei darauf hingewiesen, dass das Luftfahrt-Bundesamt mithilfe dieser Dokumente in regelmäßigen Abständen gegenüber der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) im Rahmen des USOAP Auditprogrammes nachweisen muss, wie es seine behördlichen Pflichten erfüllt und sich hierfür eben jener amtlichen Informationen bedient.³

Von einer „rein internen“ Regelung kann daher nicht die Rede sein, zumal unionsrechtliche und völkerrechtliche Normen die Erstellung dieser Dokumente verlangen und zudem die Behörde auch dazu verpflichtet, diese Dokumente zur Prüfung vorzulegen.

Da „jede amtlichen Zwecken dienende Aufzeichnung“ dem IFG unterliegt, ist die Begründung des LBA, die Dokumente seien keine amtliche Information, schlichtweg falsch. Das Luftfahrtbundesamt hatte als zuständige Behörde im Sinne der VO (EU) 1178/2011 (bzw. VO (EG) 216/2008 sowie VO (EU) 2018/1139) ja sogar eine amtliche Verpflichtung, diese Dokumente zu erstellen.

Lückenschluss zwischen VwVfG und unionsrechtlichen Vorgaben

Die angefragten Dokumente beinhalten Verwaltungsverfahren. Jede zuständige Luftfahrbehörde innerhalb der Europäischen Union ist gemäß VO (EU) 1178/2011, Anhang VI (Teil-ARA), ARA.GEN.200 verpflichtet, solche Verwaltungsverfahren zu erstellen. Diese werden unionsrechtlich als „Managementsystem“ bezeichnet.

Da die Europäische Union keine Kompetenzen hinsichtlich der Erlassung rein „verfahrensrechtlichen“ Verwaltungsrechts besitzt, in der Luftfahrt jedoch umfangreiche materielle verwaltungsrechtliche Vorgaben erlassen hat, wurden die nationalen Behörden durch die Bestimmung ARA.GEN.200 dazu verpflichtet, eine verfahrensrechtliche Brücke zwischen den jeweiligen nationalen Verwaltungsverfahrenen (VwVfG in Deutschland, z.B. AVG in Österreich) und Verwaltungsverfahren-Grundrechten (Grundgesetz, weiters auch Verpflichtungen aus der EMRK sowie Grundrechtecharta der Europäischen Union) und dem materiellen Luftfahrt-Verwaltungsrecht der Europäischen Union (z.B. in VO (EU) 1178/2011, Anhang VI Teil-ARA) zu schaffen.

Die angefragten Verfahrensanweisungen stellen somit de-facto eine Erweiterung oder Umsetzung des VwVfG dar. Die Argumentation der Behörde, dass dies „Interna“ seien, vermag nicht zu überzeugen. Mit derselben Argumentation könnte man auch weite Teile des VwVfG als „Interna“ ansehen, diese Inhalte nicht mehr veröffentlichen und die Rechtsnormunterworfenen vor eine verfahrensrechtliche Überraschung stellen.

² vgl Verordnung (EU) No 628/2013 über Standardization-Inspections, sowie die Vorlagepflicht für jene Dokumente in VO (EU) 1178/2011, Anhang VI (Teil-ARA), ARA.GEN.200 (d).

³ vgl ICAO Assembly Resolution A37-5.

Ungerechtfertigter Ablehnungsgrund: „öffentliche Sicherheit“

Eine Beeinträchtigung der „öffentlichen Sicherheit“ (§ 3 Abs. 2 IFG) kann im Rahmen dieses Auskunftsersuchens nicht festgestellt werden.

Das LBA verkannte bei der Begründung, was das Wort „Verfahren“ überhaupt bedeutet:

Verfahren: WIE mache ich etwas prinzipiell (z.B. eine Aufsichtstätigkeit)

versus

Konkrete Planungsinformation: WER macht WANN und WO eine solche Tätigkeit

Liegt ein Ausnahmetatbestand (wie eben jener der „öffentlichen Sicherheit“, § 3 Abs. 2 IFG) vor, darf der Informationszugang nur in dem Umfang versagt werden, in dem die Information schutzwürdig ist. Dies bedeutet, dass das Luftfahrtbundesamt nicht „gesamtheitlich“ über den Antrag zu entscheiden gehabt hätte, sondern getrennt bezüglich der einzelnen angefragten Verfahren. Sofern sensible Informationen enthalten gewesen wären, wären diese zu schwärzen gewesen und der Rest des Dokuments wäre gemäß dem IFG zugänglich gewesen.

Jedenfalls wäre hinsichtlich aller Dokumente einzeln zu entscheiden.

Angefragt waren ausschließlich Dokumente zu Verwaltungsverfahren und keine konkreten Planungsinformationen der Luftfahrtaufsicht. Es interessiert im Rahmen dieses Auskunfts-Begehrens nicht, welcher Inspektor wann an welchem Flugplatz auftaucht und welches Luftfahrzeug er oder sie kontrolliert. Die angefragten Verfahren beinhalten jedoch wertvolle Informationen darüber, welche Verfahrensgrundrechte die betroffene kontrollierte Person hat, wie diese über Kontrollergebnisse verständigt wird, ob ein Inspektor alleine oder in einem Gremium über Beanstandungen (z.B. ob überhaupt eine Beanstandung vorliegt, wie schwer diese ist) und über mögliche Konsequenzen entscheidet, ob die Person über Einspruchsrechte verständigt wird und ob die betroffene Person überhaupt solche Rechte hat. Einsicht in solche Verfahren zeigt auf, ob und in welchem Ausmaß das Luftfahrtbundesamt bei seinen Tätigkeiten die Bestimmungen des Grundgesetzes, der EMRK sowie der GRC umsetzt.

Auch die Information „WAS genau kontrolliert wird“ (z.B. welche Akten einer Flugschule, welches Bauteil eines Flugzeuges) ist nicht schützenswert - im Gegenteil: der Inhalt einer Kontrolle sollte für den Betroffenen keinesfalls Überraschung sein. Im Sinne der Sicherheit sollte von der Luftfahrtbehörde auch ohne eine IFG-Anfrage vorab veröffentlicht werden, an welchen neuralgischen Punkten Sicherheitsprobleme auftauchen könnten. Solche Informationen über kritische Bereiche (z.B. Dokumente, Bauteile, Verfahren) können auch von den Rechtsnormunterworfenen gezielt dazu genutzt werden, auf diese Sicherheitsprobleme zu achten.

Auch die Information „WAS TOLERIERT WIRD“ und was nicht, ist nicht schützenswert: Es ist im Sinne der Rechtssicherheit und Gleichheit vor dem Gesetz erforderlich, dass die Behörde kein Geheimnis daraus macht, welche Verhaltensweisen von Piloten sie toleriert und welche nicht, welche Mängel als leichte oder schwere Mängel angesehen werden oder welche Anforderungen an flugschulinterne Verfahren sie stellt. Um ein Beispiel aus der Automobilbranche zu bemühen: Ob eine Profiltiefe von 1,4mm bei einem Autoreifen zu einer Beanstandung führt oder nicht ist keine „interne schützenswerte Information“ der Behörde sondern eine wertvolle Hilfestellung für die Allgemeinheit.

Luftfahrtsicherheitsinformationen sind öffentlich

Das Luftfahrtbundesamt steht als zuständige Luftfahrtbehörde nicht im Dienste der Amtsverschwiegenheit oder der Geheimhaltung, sondern hat einen gesetzlichen Auftrag zur Veröffentlichung von Sicherheitsinformationen und Informationen über Sicherheitsprobleme.⁴

Daher kann auch beim besten Willen nicht eingesehen werden, warum z.B. das angefragte **Verfahren zur Verteilung von Sicherheitsinformationen** ein Geheimnis sein soll. Auch das **Verfahren, WIE das Luftfahrtbundesamt Sicherheitsbedenken** behandelt, ist generell nicht schützenswert da es nicht jenen Bereich betrifft, bei wem, wann und wo im Rahmen von Kontrollen Mängel festgestellt werden, sondern wie die Behörde mit bereits erhobenen Informationen über Sicherheitsmängel verfährt. Wiederum: Informationen über Sicherheitsprobleme und potentielle Sicherheitsmängel sind kein Geheimnis, sondern eine im Sinne der Luftfahrt zu veröffentlichende wichtige Information, vgl. ErwG (5) der VO (EU) 376/2014. Daher sind auch die behördlichen Verfahren im Umgang mit diesen Informationen als ebenso öffentlich relevant einzustufen.

Vermischung von „Safety“ und „Security“:

Liegt ein Ausnahmetatbestand (wie eben jener der „öffentlichen Sicherheit“, § 3 Abs. 2 IFG) vor, darf der Informationszugang nur in dem Umfang versagt werden, in dem die Information schutzwürdig ist. Die Begründungen des IFG sehen hier folgende Beispiele vor: *Ausstattungs- und Einsatzkonzepte der Polizeien des Bundes und des Landes, Vorbereitung von Planungsentscheidungen für Alarmierungsfälle, Geisellagen und Fahndungslagen.*⁵

In der Luftfahrt wird zwischen **Safety** und **Security** unterschieden. Eine Übersetzung dieser Begriffe ins Deutsche führt hier leider in die Irre – da beide Begriffe mit „Sicherheit“ übersetzt werden müssten, jedoch gänzlich unterschiedliche Bereiche abbilden:

- ⇒ Safety: Schutz vor nicht-gewollten (z.B. technischen) Gefahren
- ⇒ Security: Schutz vor vorsätzliche verursachten Gefahren (z.B. Terrorismus)

Wie auf den ersten Blick erkennbar ist, bezieht sich der Ausnahmegrund des § 3 Abs 2. IFG auf Gefahren, die dem Bereich der „Security“ zuzuordnen sind. Der vorliegende Antrag hat sich ausschließlich auf Verfahren im Bereich der luftfahrtbehördlichen Tätigkeit in Bezug auf Pilotenlizenzen und Flugschulen (VO (EU) 1178/2011, Aircrew-Regulation) bezogen.

Die Verordnung VO (EU) 1178/2011 und die hierzu erstellten Verfahren beziehen sich ausschließlich auf den Bereich der „Safety“ – also dem Schutz vor technischen Gefahren und latenten Sicherheitsmängeln. Dies kann nicht mit einer „Geisellage“ oder einem „Alarmierungsfall“ verglichen werden.

Klargestellt wird noch einmal, das keinerlei Informationen aus dem Bereich der „Security“ – also der Luftfahrtsicherheit im Sinne einer Gefahrenabwehr gegen Terrorismus, Straftaten, Flugzeugentführung oder Manipulation – beantragt waren. Diese Bereiche werden durch gänzlich andere unionsrechtliche Pflichten⁶ geregelt, jedenfalls nicht durch die VO (EU) 1178/2011 über Pilotenlizenzen.

⁴ unter anderem geregelt in VO (EU) 1178/2011, Anhang VI (Teil-ARA), ARA.GEN.135 (a), (d).

⁵ <https://dserver.bundestag.de/btd/15/044/1504493.pdf> Seite 10.

⁶ z.B. VO (EG) 300/2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit (Anm.: „Security“) der Zivilluftfahrt.

Verfahren über die Durchführung von Aufsichtstätigkeiten

Wie bereits dargelegt wurde wird Auskunft darüber verlangt, WIE Aufsichtstätigkeiten stattfinden. Dies beinhaltet zumindest folgende Punkte, die üblicherweise in Verfahrensanweisungen dieser Art geregelt sind:

- Ob Aufsichtstätigkeiten angekündigt werden oder unangekündigt stattfinden
- In welcher Form und innerhalb welcher Frist Personen / Organisationen über die Ergebnisse dieser Aufsichtstätigkeiten informiert werden
- Welche Punkte bei Aufsichtstätigkeiten kontrolliert werden (z.B. Audit-Checklisten)
- Wann kontrollierte Punkte für die Behörde als „erfüllt“ oder „nicht erfüllt“ gelten
- Wie die Behörde Beanstandungen klassifiziert (Stufe 1 / Stufe 2, ARA.GEN.350)
- Beim Vorliegen welcher Merkmale die Behörde davon ausgeht, dass eine „Senkung des Sicherheitsstatus“ vorliegt, die „Flugsicherheit gefährdet ist“ oder „gefährdet sein könnte“, insbesondere wer innerhalb der Behörde befugt ist, diese Entscheidungen zu treffen, ob diese Entscheidungen von einer Einzelperson oder einem Gremium getroffen werden, wie der ausreichende Sachverstand der entscheidenden Personen sichergestellt ist und ob diese Entscheidungen außerhalb eines Gerichtsverfahrens beansprucht werden können
- Wie die Betroffenen über ihre Rechte informiert werden
- Welche Rechtsmittelrechte und Rechtsmittelverfahren vorgesehen sind
- Wie die Rechte aus GG, EMRK, GRC und höchstrichterlichen verwaltungsrechtlichen Entscheidungen in die Tätigkeit der Behörde einfließen

Es ist verständlich, wenn die Behörde konkrete Planungsdaten von Aufsichtsmaßnahmen (die jedoch ohnehin nicht angefragt waren) als „sensible interne Daten“ klassifiziert. Gemäß der Begründung der Ausnahmeregelung des § 3 Abs. 2 IFG wäre dies z.B. die Information darüber, wann eine Polizeikontrolle stattfindet.

Dennoch – um bei dem Beispiel aus dem polizeilichen Sektor zu bleiben: Die Information darüber, welche generellen internen Anweisungen Polizisten zum Dienstwaffengebrauch bekommen, ob sie sich bei Verhaftungen auf den Hals des Betroffenen knien dürften (wie z.B. im dem bekannten US-amerikanischen Fall George Floyd) sind keine „sensiblen internen Daten“ sondern generelle verfahrensrechtliche Festlegungen der Behörde, die für alle Bürger von Bedeutung sind.

Verfahren für die Bearbeitung einzelner Anträge

Die angefragten **Verfahren über die Bearbeitung von Anträgen, Beurteilung der Compliance von Anträgen** und **Verfahren zur Ausstellung von Zertifikaten** sind vergleichbar mit einem Verfahren „wie wird eine Baugenehmigung erteilt“ oder „Verfahren zur Ausstellung eines Führerscheines“. Es handelt sich hierbei um Verfahren, die festlegen, wie Anträge von Parteien abgearbeitet werden.

Eine Berührung der „öffentlichen Sicherheit“ ist nicht erkennbar. Auch haben diese Verfahren nichts mit Aufsicht oder Kontrollen, Polizeistategien, Einsatzstrategien oder Gefahren für die öffentliche Sicherheit zu tun.

Die Begründung der Behörde, diese Verfahrensanweisungen nicht herauszugeben, entbehrt daher jeglicher rechtlicher Grundlage.

Übersicht über die Struktur des Managementsystems des LBA

Angefragt war auch eine Auskunft darüber, aus welchen Verfahren/Verfahrensanweisungen/Dokumenten/Formularen/Handbüchern das gemäß ARA.GEN.200 eingerichtete Managementsystem des LBA besteht.

Ohne konkrete Informationen darüber, welche Dokumente bei der Behörde überhaupt vorliegen, ist eine zielgerichtete Anfrage gemäß IFG schwer möglich.

Da das behördliche Managementsystem gemäß ARA.GEN.220 (a)(1)⁷ auch eine Übersicht darüber beinhalten muss aus welchen Dokumenten es besteht, und das LBA daher unionsrechtlich verpflichtet ist, eine solche Übersichtsliste zu besitzen, dürfte es für das LBA ein Leichtes sein, eine solche Übersichtsliste zu übermitteln.

Sensible Daten, Ausnahmegründe wie die öffentliche Sicherheit usw. sind keinesfalls schlagend, wenn es darum geht, ein reines Inhaltsverzeichnis einzusehen.

Hierzu auch ein Auszug aus den Anwendungshinweisen zum IFG:

Insbesondere Organisations- und Aktenpläne soll gemäß den Anwendungshinweisen zum Informationsfreiheitsgesetz jede Behörde veröffentlichen. Solche Organisations- und Aktenpläne sollen es den Bürgern erleichtern sich einen Überblick über die vorhandenen Informationen zu schaffen. (siehe Anwendungshinweise zum Informationsfreiheitsgesetz, Bek. D. BMI v. 21.11.2005 – V 5a – 130 250/16, 12. Punkt⁸)

Abschließend: Die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) sieht keine Gründe, warum Management-Verfahren nicht herausgegeben werden sollen

Abschließend möchte ich anmerken, dass ein gleichlautendes Informations-Auskunfts-Begehren⁹ auch an die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) ergangen ist. Die EASA hat die betreffende Auskunft über ihre Management-Verfahren im Bereich der VO (EU) 1178/2011 ohne Einschränkungen erteilt.

Das entsprechende Schreiben der EASA lege ich diesem Widerspruch als Beweismittel bei.

Da auch die de-facto Oberbehörde des LBA auf europäischer Ebene, die EASA, keine sicherheitsrelevanten Gründe für die Verweigerung der Herausgabe dieser Informationen erblickt hat, ist es auch an der Zeit, dass das LBA seine Blockadehaltung aufgibt und in transparenter Manier einen Einblick in seine bisherige „Blackbox“ erlaubt.

Somit lege ich Widerspruch gegen Ihren Bescheid vom 27.06.2022 ein und begehre Auskunft über die mit Antrag vom 25.05.2022 angefragten Informationen. Im Falle einer Ablehnung ist diese für jede zu schwärzende Stelle und für jedes Dokument einzeln zu begründen.

Mit freundlichen Grüßen,



Datum: 21.07.2022 16:44:47

Dieses mit einer qualifizierten elektronischen Signatur versehene Dokument hat gemäß Art. 25 Abs. 2 der Verordnung (EU) Nr 910/2014 vom 23. Juli 2014 ("eIDAS-VO") die gleiche Rechtswirkung wie ein handschriftlich unterschriebenes Dokument.

Dieses Dokument ist digital signiert!

Prüfinformation:
Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter:
www.handy-signatur.at

www.a-trust.at

TRUST
einfach sicher

⁷ VO (EU) 1178/2011, Anhang VI (Teil-ARA), ARA.GEN.220 (a)(1).

⁸ [https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/themen/moderne-verwaltung/ifg/anwendungshinweise-bmi-zum-](https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/themen/moderne-verwaltung/ifg/anwendungshinweise-bmi-zum-ifg.pdf;jsessionid=EBC136337123C4ACEA3486EAE58A74B7.2_cid350?__blob=publicationFile&v=4)

[ifg.pdf;jsessionid=EBC136337123C4ACEA3486EAE58A74B7.2_cid350?__blob=publicationFile&v=4](https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/themen/moderne-verwaltung/ifg.pdf;jsessionid=EBC136337123C4ACEA3486EAE58A74B7.2_cid350?__blob=publicationFile&v=4)

⁹ gemäß VO (EG) 1049/2001.



Luftfahrt-Bundesamt

Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums
für Digitales und Verkehr (BMDV)

Luftfahrt-Bundesamt • 38144 Braunschweig

Nur per E-Mail an:



Ihr Zeichen: #249895
Ihre Nachricht vom: 25.05.2022
Unser Zeichen:
Unsere Nachricht vom:
Auskunft erteilt:
Telefon:
Telefax:
E-Mail:
Datum: 27. Juni 2022



Antrag auf Informationszugang nach dem Informationsfreiheitsgesetz (IFG)

hier: Behördenverfahren gemäß EASA Teil-ARA [#249895]

Sehr 
es ergeht folgender

– Bescheid –

1. Ihr Antrag auf Zugang zu amtlichen Informationen nach dem IFG wird abgelehnt.
2. Verwaltungskosten werden nicht erhoben.

Begründung:

I. Sachverhalt

Mit E-Mail vom 25.05.2022 haben Sie Zugang zu amtlichen Informationen gemäß § 1 Abs. 1 S. 1 IFG sowie nach dem UIG und VIG beantragt. Konkret beantragten Sie die Übermittlung folgender Dokumente:

- 1.) Eine Übersicht, welche Verfahren/ Verfahrensanweisungen/ Dokumente/ Formulare/ Handbücher das gemäß ARA.GEN.200 eingerichtete Managementsystem des LBA umfasst.
- 2.) Die Verfahren (Verfahrensanweisungen, Handbücher, interne Richtlinien) die die Behördenverfahren in den folgenden Bereichen gemäß AMC1 ARA.GEN.200(d) abbilden: Bearbeitung von Anträgen und Beurteilung der Compliance von Anträgen, Ausstellen von Zertifikaten, Durchführung von Aufsichtstätigkeiten, Bearbeitung/ Beurteilung von Beanstandungen, Durchsetzungsmaßnahmen, Behandlung von Sicherheitsbedenken sowie Verfahren zur Verteilung von Sicherheitsinformationen, sofern ein Sicherheitsproblem erkannt wurde.

...

II. Rechtliche Würdigung

Ein Anspruch auf Zugang zu den von Ihnen angefragten Informationen besteht nach den Vorschriften des IFG nicht.

Bei den von Ihnen beantragten Informationen dürfte es sich bereits um keine amtlichen Informationen im Sinne des § 2 Nr. 1 S. 1 IFG handeln. Trotz der weiten Legaldefinition der amtlichen Information dienen die von Ihnen erbetenen Informationen keinem amtlichen Zweck in diesem Sinne, da sie nicht im Rahmen der behördlichen Aufgabenerfüllung erlangt wurden. Vielmehr handelt es sich bei den Verfahrensanweisungen um nach innen gerichtete (interne) Regelungen des Arbeitsablaufs, die die behördliche Aufgabenerfüllung erst strukturiert ermöglichen sollen. Die gesetzgeberische Intention des IFG ist jedoch primär auf die Vermittlung von Sachinformationen und nicht auf rein dienstinterne Informationen gerichtet.

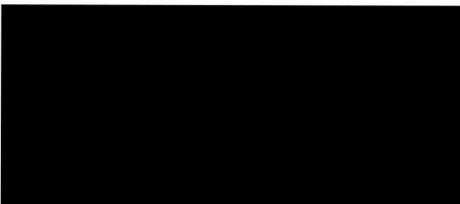
Darüber hinaus steht der Informationserlangung im vorliegenden Fall auch § 3 Nr. 2 IFG entgegen: Nach dieser Norm besteht kein Anspruch auf Informationszugang, wenn das Bekanntwerden der Information die öffentliche Sicherheit gefährden kann. Diese Voraussetzung ist vorliegend erfüllt. Das Schutzgut der öffentlichen Sicherheit umfasst u.a. die Unversehrtheit der grundlegenden Einrichtungen und Veranstaltungen des Staates. Durch den erfassten Schutz von grundlegenden Einrichtungen des Staates werden unter anderem auch verwaltungsinterne Abläufe und Strukturen geschützt. Schutzgut ist dabei nicht nur die Funktionsfähigkeit der Einrichtungen, sprich der Schutz davor, dass eine informationspflichtige Stelle an ihrer Aufgabenerfüllung gehindert wird. Weitergehend wird auch die Sicherstellung der organisatorischen Vorkehrungen geschützt. Denn die Erfüllung der einer staatlichen Einrichtung jeweils zugewiesenen Aufgaben hängt von geordneten verwaltungsinternen Abläufen ab. Durch eine Offenlegung der sensiblen verwaltungsinternen Vorgabedokumente, die spezifische Regelungen bezüglich der durchzuführenden Kontroll-, Prüf- sowie Aufsichtstätigkeiten und dem Umgang mit Beanstandungen und Sicherheitsbedenken treffen, droht vor dem Hintergrund der von Ihnen angemerkten Verwendung zu wissenschaftlichen Zwecken die konkrete Gefahr, dass sich eine unbestimmte Anzahl an Adressaten der Aufsichtstätigkeit entziehen können und damit die effektive Aufgabenerledigung des Luftfahrt-Bundesamtes im Bereich des besonderen Gefahrenabwehrrechts unterlaufen. Diese absehbare Gefährdung des Verkehrssicherheitsbereiches bzw. der u.a. für den Personen- und Warentransport vorbehaltenen Verkehrsinfrastruktur steht Ihrem Begehren entgegen.

Ansprüche nach dem UIG und VIG sind darüber hinaus nicht ersichtlich.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist beim Luftfahrt-Bundesamt, Hermann-Blenk-Straße 26, 38108 Braunschweig, einzulegen.

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag



Chief Legal Adviser
Executive Directorate

Cologne

Subject: Your request on access to documents

Reference: your request dated 25 May 2022 [#249913]

Attachments:

- PR.ORG.00001-001 Organisation Application Management
- PR.ORG.00002-001 Organisation Approval Technical Investigation
- PR.ORG.00003-001 Organisation Approval audit
- PR.ORG.00004-001 Organisation Surveillance
- PR.ORG.00005-001 Non compliance management for organisation approval
- PR.SDIR.00001-001 EASA Safety Directives

Dear [REDACTED]

Thank you for your request from 25 May 2022, in which you request access to documents in accordance with Regulation (EC) No 1049/2001,¹ that is applicable to documents held by the European Union Aviation Safety Agency (EASA) under Art. 119(1) of Regulation (EU) No 2018/1139.²

After reviewing your request I would like to inform you as follows.

Assessment:

EASA decided to disclose the requested internal procedures related to EASA's activities in the area of Aircrew Regulation (EU) 1178/2011. Please note that personal data has been removed from the disclosed documents in order to protect the privacy and the integrity of the individuals concerned in accordance with Article 4(1)(b) of Regulation 1049/2001.

You can also find further information on EASA approvals of organisations in the area of Aircrew Regulation (EU) 1178/2011 on our website at: [Approved Training Organisations \(ATO\) | EASA \(europa.eu\)](#).

Regarding your request to access Member States management system documents, we invite you to contact with the relevant National Competent Authorities which own these documents.

¹ Regulation (EC) No 1049/2001 of the European Parliament and of the Council of 31 May 2001 regarding public access to European Parliament, Council and Commission documents (OJ L 145 of 31.3.2001, p. 43).

² Regulation (EU) No 2018/1139 of the European Parliament and of the Council of 4 July 2018 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Union Aviation Safety Agency, and amending Regulations (EC) No 2111/2005, (EC) No 1008/2008, (EU) No 996/2010, (EU) No 376/2014 and Directives 2014/30/EU and 2014/53/EU of the European Parliament and of the Council, and repealing Regulations (EC) No 552/2004 and (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council and Council Regulation (EEC) No 3922/91 (OJ L 212, 22.8.2018, p. 1–122).

Means of redress:

You are hereby notified that you have a right to request the Agency to reconsider its decision regarding the above mentioned decision by making a confirmatory application. In such case, you should send your justified confirmatory application in writing to the Executive Director of the Agency (Postfach 10 12 53, 50452 Cologne, Germany). Please note that you have 15 working days from receipt of this letter in which to make the confirmatory application. Any confirmatory application received beyond this deadline cannot be accepted.

Yours sincerely,

e-signed

