



WOJCIECH RAFAL WIEWIÓROWSKI
STELLVERTRETENDER DATENSCHUTZBEAUFTRAGTER

[...]
Leiter der Abteilung „Flugpersonal und
medizinische Angelegenheiten“
Europäische Agentur für Flugsicherheit
(EASA)
Postfach 10 12 53
Köln
Deutschland

Brüssel, 19. Juli 2016
WW/OL/mv/D(2016)1554 C 2016-0271
Bitte richten Sie alle Schreiben an
edps@edps.europa.eu

**Betr.: Meldung der EASA für eine Vorabkontrolle betreffend das Projekt zur
Einrichtung eines europaweiten Speichers für flugmedizinische Daten
(European Aero-Medical Repository, EAMR)**

Sehr geehrte(r) [...],

Am 10. März 2016 hat der m.d.W.d.G.b. Datenschutzbeauftragte der EASA [...] dem europäischen Datenschutzbeauftragten (EDBS) das Projekt zur Einrichtung eines europaweiten Speichers für flugmedizinische Daten (European Aero-Medical Repository, EAMR) zur Vorabkontrolle gemäß Artikel 27 der Verordnung (EG) Nr. 45/2001¹ (nachfolgend „die Verordnung“) gemeldet.

Am 22. März und am 30. April 2016 hat der EDBS einige Fragen zur Klärung gestellt und das Verfahren ausgesetzt. Die Antworten gingen am 20. April und am 3. Mai 2016 ein. Am 2. Juni 2016 hat der EDSB der EASA den Entwurf seiner Prüfung übermittelt, um sich zu vergewissern, dass diese den Sachverhalt der Angelegenheit richtig wiedergibt. Die EASA bat um ein Treffen, das am 22. Juni 2016 stattfand, und gab am 11. Juli 2016 eine Stellungnahme ab. Zwischenzeitlich wurde das Verfahren ausgesetzt.

Nachstehend folgen die Zusammenfassung des Sachverhalts des betreffenden Falls sowie die rechtliche Prüfung und die Empfehlungen des EDSB.

¹ ABl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1-12.

Sachverhalt

Der EAMR² soll ein Speicher für Informationen sein, die mit dem Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1³ für Piloten in Zusammenhang stehen. Die Piloten können das Tauglichkeitszeugnis in jedem Mitgliedstaat der EASA beantragen.⁴ Zweck des EAMR ist es, die Nichtmeldung von gesundheitlichen Problemen und das Forum-Shopping von Piloten zu verhindern, indem der Informationsaustausch zwischen den nationalen Luftfahrtbehörden (National Aviation Authorities, NAAs),^{5,6,7} den flugmedizinischen Sachverständigen (Aero-Medical Examiners, AMEs) und den flugmedizinischen Zentren (Aero-Medical Centres, AeMCs) erleichtert wird. Auf diese Weise soll ein hoher Sicherheitsstandard in der kommerziellen Luftfahrt gewährleistet werden.

Im Rahmen der Untersuchung zur Feststellung, ob die Piloten/Bewerber um eine Pilotenlizenz flugtauglich sind und ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 erhalten dürfen, müssen diese eine Erklärung zu früheren Untersuchungen, Aussetzungen und Widerrufen von Tauglichkeitszeugnissen abgeben. Mithilfe des EAMR können die NAAs/AMEs diese Eigenerklärungen leichter überprüfen, denn sie werden automatisch darüber informiert, ob ein Bewerber bereits im System erfasst ist und ob die Informationen übereinstimmen.⁸ Stimmen die Informationen nicht überein, beispielsweise weil ein Pilot erklärt, es sei noch nie eines seiner Zeugnisse ausgesetzt worden, der EAMR aber Informationen über eine Aussetzung in der Vergangenheit enthält, so warnt das System den AME, nennt den Datensatz und gibt die Behörde an, die kontaktiert werden muss, um die Situation zu klären.⁹ Es werden Informationen zu den ausgestellten Tauglichkeitszeugnissen (siehe unten) in den EAMR eingespeist, wobei die NAAs administrative Daten zur Verfügung stellen (damit können auch die AMEs, AeMCs und medizinische Sachverständigen beauftragt werden) und die AMEs, AeMCs und medizinischen Sachverständigen Informationen zu den von ihnen ausgestellten Zeugnissen angeben.

Der EAMR soll ein Speicher für diese Zeugnisse sein, aber auch einen automatischen Datenabgleich durchführen.¹⁰ Die EASA entscheidet nicht selbst über die Gewährung/Verweigerung/Aussetzung/den Widerruf von Zeugnissen, fungiert aber bezüglich des EAMR als Dienstleister, indem sie diesen den NAAs/AeMCs/AMEs zur Nutzung zur Verfügung stellt. Die EASA betreibt den EAMR und stellt seine operative Steuerung sicher. Zum Inhalt des Systems hat die EASA nur im Rahmen von dessen Wartung und Verwaltung Zugang. Allerdings kann sie anonymisierte Informationen zu Normungszwecken verwenden.

² Das Projekt befindet sich derzeit in der Entwicklungsphase. Start soll im Dezember 2016 sein.

³ Siehe Verordnung der Kommission (EU) Nr. 1178/2011, ABl. L 311/1 vom 25/11/2011, Anlage IV, MED.A.030. Bewerber für und Inhaber einer Lizenz für Berufspiloten (Commercial Pilot Licence, CPL), einer Lizenz für Piloten in mehrköpfigen Flugbesatzungen (Multi-crew Pilot Licence, MPL) oder einer Lizenz für Verkehrspiloten (Airline Transport Pilot Licence, ATPL) müssen über ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 verfügen.

⁴ EU-28 sowie Norwegen, Island, die Schweiz und Liechtenstein

⁵ Bei den AMEs handelt es sich um spezielle medizinische Fachkräfte, die befugt sind, Tauglichkeitszeugnisse für Piloten auszustellen.

⁶ Bei den AeMCs handelt es sich um medizinische Einrichtungen, die auf Flugmedizin spezialisiert sind. Die AMEs gehören zu ihrem Personal.

⁷ Durch den EAMR sollen auch die Antragsverfahren auf Verlängerung oder Erneuerung der Zeugnisse gestrafft werden, die in einem anderen Mitgliedstaat als dem der Erstaussstellung des Zeugnisses eingeleitet werden.

⁸ Im derzeitigen System kann eine NAA *alle* anderen NAAs fragen, ob sie über relevante Informationen zu einem Bewerber/Piloten verfügen. Dies ist jedoch sowohl für die fragende NAA als auch für die antwortende NAA mit einem beträchtlichen Aufwand verbunden und kann laut der EASA in der Praxis nicht systematisch durchgeführt werden.

⁹ Siehe 13Wp15/FS3-01,18/12/2015

¹⁰ Sie kann beispielsweise NAAs auf Datensätze zu Zeugnissen hinweisen, die schon seit längerer Zeit anhängig sind, oder Nutzer auf Unstimmigkeiten zwischen den Erklärungen der Piloten/Bewerber und den bereits im EAMR enthaltenen Informationen aufmerksam machen usw.

Die EASA beabsichtigt, den EAMR auf Artikel 15 Absatz 1 und Artikel 38 Absatz 3 Buchstabe e der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 zu stützen. Die Verordnung der Kommission (EU) Nr. 1178/2011 führt die Bestimmungen weiter aus, insbesondere in folgenden Teilen der Anhänge:

- ARA.GEN.200 (c) - Die NAAs müssen über Verfahren zum gegenseitigen Informationsaustausch verfügen;
- ARA.GEN.220(a)(5) - Anforderungen an die Führung von Aufzeichnungen für Zeugnisse;
- ARA.MED.130 - Format des Tauglichkeitszeugnisses;
- ARA.MED.150 (a) - Die NAAs müssen die Informationen zu den medizinischen Untersuchungen aufbewahren.
- ARA.MED.150 (b) und ARA.MED.150 (c) - Die medizinischen Berichte über die Lizenzinhaber müssen 10 Jahre lang aufbewahrt werden.
- MED.A.035(b)(2)(ii) und MED.A.035(b)(2)(iii) - Format des Antrags und der Erklärung zu früheren Untersuchungen.
- ARA.GEN.220(a)(5) - Sonstige Daten sind standardmäßig 5 Jahre aufzubewahren.

Der EAMR wird nicht die komplette medizinische Akte enthalten, sondern nur eine begrenzte Menge von Informationen: Identifizierung und Kontaktdaten des Piloten, Genehmigungsbehörde, Datum der Untersuchung, Datum der Ausstellung des Zeugnisses und Ablaufdatum, eventuelle Verweigerung/ frühere oder aktuelle Aussetzung/ früherer oder aktueller Widerruf oder frühere oder aktuelle Beschränkung des Zeugnisses (jeweils ja/nein), medizinische Fachkraft, die das Zeugnis ausgestellt hat, und die jeweilige für den Sachverständigen zuständige Behörde. Dies gilt sowohl für aktuelle als auch für frühere Zeugnisse.

Die tatsächlichen Untersuchungsergebnisse, Lichtbildaufnahmen der Piloten und Gründe für Verweigerungen/Aussetzungen/Widerrufe werden nicht in den EAMR aufgenommen.

Der EAMR wird personenbezogene Daten von zwei unterschiedlichen Personenkategorien verarbeiten (betroffene Personen):

1. Piloten/Bewerber um Tauglichkeitszeugnisse: ihre Daten werden wie oben beschrieben gespeichert;
2. AMEs und medizinische Sachverständige: ihre Kontaktinformationen (entsprechen personenbezogenen Daten) werden in die ausgestellten Zeugnisse aufgenommen.

Die EASA wird einen Datenschutzhinweis entwickeln und die Genehmigungsbehörden dazu anhalten, diesen den betroffenen Personen zur Verfügung zu stellen, entweder durch persönliche Zustellung oder durch Veröffentlichung.

Sobald ein Datensatz geschaffen oder aktualisiert wird, wird eine E-Mail-Benachrichtigung an den Piloten/Bewerber gesandt. Die Benachrichtigung enthält einen schreibgeschützten Zugriffscode, über den der Pilot/Bewerber Zugang zu den zu ihm gespeicherten personenbezogenen Daten hat und die Informationen direkt im EAMR überprüfen kann. Abgesehen von diesen Fällen hat die EASA es nicht vorgesehen, den Piloten/Bewerbern Zugang zu deren Daten zu gewähren. Berichtigungsanträge sind an die zuständigen Genehmigungsbehörden in den Mitgliedstaaten zu richten (außerhalb des EAMR).

Die AMEs und AeMCs können sich auch in Ländern außerhalb der EU/des EWR befinden. Die EASA geht nicht davon aus, dass mehr als 1 % der im System stattfindenden Vorgänge von außerhalb der EU/des EWR erfolgen.¹¹

Die Daten aus den Zeugnissen werden nach Ablauf des ältesten Tauglichkeitszeugnisses 10 Jahre lang aufbewahrt. Für sonstige Daten (z. B. Kontodaten der AMEs) beträgt die Aufbewahrungsfrist 5 Jahre.

[...]

Unter Verweis auf Artikel 27 Absatz 2 Buchstaben a (Daten über Gesundheit) und b (Verarbeitungen, die dazu bestimmt sind, die Persönlichkeit der betroffenen Person zu bewerten) der Verordnung hat die EASA den EAMR zwecks Vorabkontrolle gemeldet.

Rechtliche Prüfung

Begründung der Vorabkontrolle

Artikel 27 Absatz 2 der Verordnung legt fest, dass bestimmte „risikobehaftete“ Datenverarbeitungsvorgänge vom EDSB vorab kontrolliert werden. Die entsprechenden Kriterien sind in Absatz 2 dieses Artikels aufgeführt. Dazu gehören unter anderem die Verarbeitung von Daten über Gesundheit (Buchstabe a) und Verarbeitungen, die dazu bestimmt sind, die Persönlichkeit der betroffenen Person zu bewerten (Buchstabe b). Wird eine solche Verarbeitung von einem Organ oder einer Einrichtung der EU als Verantwortlichem durchgeführt, so hat eine Vorabkontrolle stattzufinden.¹² Es ist zu beachten, dass es auch Fälle geben kann, in denen mehrere Verwaltungseinheiten gemeinsam für die Datenverarbeitung verantwortlich sind.

Der EAMR wird von der EASA betrieben. Die vorhandenen Informationen weisen aber darauf hin, dass der EAMR hauptsächlich als Speicher für die diesem zur Verfügung gestellten Daten dienen wird. Es handelt sich um eine Situation der gemeinsamen Verantwortung für die Verarbeitung: Die EASA übernimmt einige der Aufgaben eines für die Verarbeitung personenbezogener Daten Verantwortlichen (Festlegung der technischen Mittel der Verarbeitung, Gewährleistung der Sicherheit...), während sonstige beteiligte Parteien andere Aufgaben eines für die Verarbeitung personenbezogener Daten Verantwortlichen erledigen (Dateneinspeisung, Gewährleistung der Datenqualität...). Sie sind somit gemeinsam für die Verarbeitung Verantwortliche.

In diesem Zusammenhang ist hervorzuheben, dass die EASA selbst keine „Bewertung“ der Piloten/Bewerber im Sinne von Artikel 27 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung vornimmt. Der EAMR ist ein Speicher für Entscheidungen, die auf nationaler Ebene getroffen werden.¹³

¹¹ Einzelne AMEs, die sich in Ländern außerhalb der EU/des EWR befinden, sind einer „Heimat“-NAA in der EU/im EWR zugeordnet. Für AeMCs in Drittländern ist die EASA die zuständige Behörde, ähnlich wie es die NAAs für AeMCs sind, die sich in der EU befinden (Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 ARA.MED.A.001). Allerdings unterliegen die einzelnen AMEs, die in solchen AeMCs tätig sind, den Vorschriften ihrer „Heimat“-NAA. Die Rolle der EASA beschränkt sich auf die organisatorischen Belange der Arbeit der AeMCs, die für die EAMR nicht relevant sind. Dazu kommt, dass es derzeit keine AeMCs außerhalb der EU/des EWR gibt.

¹² Siehe Artikel 2 Buchstabe d der Verordnung.

¹³ Das basiert auf der gleichen Logik wie jene, die erklärt, warum die Verwaltung der persönlichen Akten, die gemäß dem Beamtenstatut anzulegen sind, keiner Vorabkontrolle unterliegt, obwohl diese sensible Daten und Informationen zu Bewertungen enthalten: Die Personalakte ist lediglich ein Speicher für das Ergebnis anderer Verarbeitungsprozesse, die selbst der Vorabkontrolle unterliegen können (z. B. Personalbeurteilungen). Siehe z. B. EDSB Fall 2013-1365, verfügbar unter https://secure.edps.europa.eu/EDPSWEB/webdav/site/mySite/shared/Documents/Supervision/Priorchecks/Opinions/2014/14-03-18_personal_files_INEA_EN.pdf

Eine ähnliche Argumentation gilt für die Verarbeitung von Daten über Gesundheit im EAMR: Die EASA fungiert lediglich als *Speicher* für die zur Verfügung gestellten Informationen.¹⁴

Somit ist Artikel 27 der Verordnung nicht auf den EAMR anwendbar. Es ist zu berücksichtigen, dass die medizinischen Untersuchungen und Beurteilungen auf nationaler Ebene und unter Aufsicht der zuständigen nationalen Datenschutzbehörde stattfinden, während der EASA im Rahmen des EAMR im Wesentlichen die Funktion eines Speichers zukommt. Unabhängig davon hat der EDSB immer noch verschiedene Empfehlungen auszusprechen, um sicherzustellen, dass der EAMR die Vorschriften der Verordnung einhält. Die untenstehende rechtliche Prüfung deckt nicht alle Aspekte der Verordnung ab, sondern nur diejenigen, die bezüglich derer Verbesserungen erforderlich sind oder die aus sonstigen Gründen Anlass zu Stellungnahmen geben.

Rechtsgrundlage

Die von der EASA angeführte Rechtsgrundlage bezieht sich auf den Informationsaustausch zwischen den zuständigen Behörden. Die wichtigste Änderung, die durch den EAMR im Vergleich zur derzeitigen Situation eingeführt wurde, besteht darin, dass es ein zentralisiertes System geben wird, das von der EASA betrieben wird.

Als Grundlage für die Rechtmäßigkeit sieht die EASA Artikel 5 Buchstabe a der Verordnung (d. h. Wahrnehmung einer Aufgabe im öffentlichen Interesse). Daneben ist Artikel 10 heranzuziehen, denn ein Teil der im EAMR vorhandenen Informationen wird sich auf Gesundheit beziehen.

Die von der EASA in der Dokumentation zitierten Rechtsvorschriften stellen eine solide Rechtsgrundlage für den Informationsaustausch zwischen den verschiedenen Parteien dar. In Artikel 15 Absatz 1 der Verordnung Nr. 216/2008 heißt es „die Agentur und die nationalen Luftfahrtbehörden tauschen die Informationen aus, die ihnen bei der Anwendung dieser Verordnung und der Durchführungsbestimmungen zugänglich sind“. In den Anhängen zur Verordnung der Kommission Nr. 1178/2011 werden die Anforderungen für diesen Austausch näher bestimmt.

Allerdings besteht gemäß den genannten Rechtsvorschriften für die verschiedenen beteiligten Interessenvertreter lediglich eine Pflicht zur Zusammenarbeit und zum Austausch von Informationen (einschließlich von Informationen zu aktuellen und früheren Zeugnissen, wenn dies für die medizinische Untersuchung erforderlich ist). Die Einrichtung eines zentralen Speichers für aktuelle und frühere Zeugnisse durch die EASA ist nicht vorgesehen.¹⁵

Artikel 10 der Verordnung enthält spezifische Bestimmungen zur Verarbeitung spezieller Datenkategorien, einschließlich Daten über Gesundheit. In Artikel 10 Absätze 2 und 4 werden die Bedingungen festgelegt, unter denen Daten über Gesundheit verarbeitet werden dürfen. Keiner der in Artikel 10 Absatz 2 aufgeführten Fälle ist hier einschlägig.¹⁶ Auch Artikel 10 Absatz 3 greift nicht, da der EAMR als solcher kein Instrument der medizinischen Diagnostik

¹⁴ Siehe EDSB Fall 2015-0138, Stellungnahme zu keiner Vorabkontrolle verfügbar unter: https://secure.edps.europa.eu/EDPSWEB/webdav/site/mySite/shared/Documents/Supervision/Priorchecks/Opinions/2015/2015-06-03_Goalkeeper_software_environment_EEAS_EN.pdf

¹⁵ Siehe ebenso EDSB Fall 2013-1296, verfügbar unter: https://secure.edps.europa.eu/EDPSWEB/webdav/site/mySite/shared/Documents/Supervision/Priorchecks/Opinions/2016/16-05-18_OLAF_PC_EN.pdf

¹⁶ Buchstabe a [ausdrückliche Einwilligung] findet keine Anwendung, da der EAMR keine Möglichkeit der Verweigerung der Einwilligung vorsieht. Buchstabe b [Rechte des für die Verarbeitung Verantwortlichen auf dem Gebiet des Arbeitsrechts] findet keine Anwendung, da die EASA (als Verantwortliche) nicht die Arbeitgeberin der Bewerber/Piloten ist. Die Buchstaben c bis e sind ganz offensichtlich auch nicht einschlägig.

ist oder anderweitig mit der Gesundheitsversorgung in Zusammenhang steht.¹⁷ Schließlich legt Artikel 10 Absatz 4 der Verordnung fest, dass das allgemeine Verbot der Verarbeitung spezieller Datenkategorien aufgehoben werden kann, falls „vorbehaltlich angemessener Garantien [...] aus Gründen eines wichtigen öffentlichen Interesses“ Ausnahmen „durch die Verträge zur Gründung der Europäischen Gemeinschaften oder andere auf der Grundlage dieser Verträge erlassene Rechtsakte [...]“ vorgesehen werden.

Angesichts der Menge an sensiblen Daten, die im EAMR verarbeitet werden, **muss zur Einrichtung eines Zentralspeichers eine solide Rechtsgrundlage vorhanden sein, damit die Rechtmäßigkeitsanforderungen gemäß Artikel 5 Buchstabe a und Artikel 10 Absatz 4 der Verordnung erfüllt werden.**

Eine solche Rechtsgrundlage könnte beispielsweise durch eine Änderung der Verordnung der Kommission (EU) Nr. 1178/2011 geschaffen werden oder durch eine sonstige Entscheidung auf der entsprechenden Ebene. Der EDSB berücksichtigt auch, dass Artikel 63 Absätze 2 bis 8 des Vorschlags der Kommission zur Überarbeitung der EASA-Verordnung Bestimmungen enthalten, die – würden diese wie vorgeschlagen verabschiedet – in Zukunft eine Rechtsgrundlage darstellen könnten. Absatz 8 des genannten Artikels sieht die Befugnis der Kommission vor, in Durchführungsbestimmungen detaillierte Anforderungen, einschließlich Datenschutzerfordernissen, festzulegen.¹⁸ In jedem Fall muss erst eine Rechtsgrundlage vorhanden sein, bevor das System mit der Verarbeitung personenbezogener Daten und deren Verwendung beginnen kann.¹⁹

Übermittlungen außerhalb der EU/des EWR

Einige AMEs/AeMCs können sich in Ländern außerhalb der EU/des EWR befinden. Das bedeutet, dass bei der Nutzung des Systems personenbezogene Daten gelegentlich außerhalb der EU/des EWR übermittelt werden. Gemäß den einzelstaatlichen Datenschutzbestimmungen und der Verordnung²⁰ Nr. 45/2001 gelten in einem solchen Fall besondere Vorschriften. Was die Verordnung Nr. 45/2001 betrifft, so hat der EDSB in einem Positionspapier seine Auffassung zu diesen Übermittlungen dargelegt.²¹

Der EDSB geht davon aus, dass AMEs, die sich außerhalb der EU/des EWR befinden und den EAMR verwenden, einer NAA innerhalb der EU zugeordnet sind. Diese NAAs sind auch für die Verwaltung ihrer Nutzerkreise verantwortlich, darunter fallen auch AMEs, die sich außerhalb der EU/des EWR befinden. Somit würde die Einhaltung der Bestimmungen zur Übermittlung von personenbezogenen Daten außerhalb der EU/des EWR in den Verantwortungsbereich der NAAs fallen.

Die Tatsache, dass die AMEs/AeMCs, die sich außerhalb der EU/des EWR befinden, ihre Aufgaben gemäß den Bestimmungen der Verordnung der Kommission Nr. 1178/2011 erfüllen, ist als solches eventuell nicht ausreichend, um zu gewährleisten, dass auch die einzelstaatlichen

¹⁷ Der EAMR ist ein Instrument, mit dem die AMEs die von den Piloten/Bewerbern abgegebenen Erklärungen nochmals prüfen können. Zweck des EAMR ist es, unterlassene Angaben aufzudecken und nicht eine Diagnose/Behandlung/Versorgung für festgestellte Krankheiten zur Verfügung zu stellen.

¹⁸ KOM(2015)0613 vom 7.12.2015

¹⁹ [...]

²⁰ Es handelt sich um die jeweils gültigen Bestimmungen zur Umsetzung von Artikel 25 und 26 der Richtlinie 95/46/EC (ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31–50); Stand vom 25. Mai 2016, Kapitel V der Verordnung (EU) Nr. 679/2016 (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1–88).

²¹ Positionspapier zur Übermittlung personenbezogener Daten an Drittländer und internationale Organisationen durch Organe und Einrichtungen der EU, verfügbar unter: https://secure.edps.europa.eu/EDPSWEB/webdav/site/mySite/shared/Documents/Supervision/Papers/14-07-14_transfer_third_countries_EN.pdf, siehe insbesondere S. 9 zum „Pull“-Verfahren.

Bestimmungen zur Datenübermittlung eingehalten werden. Die EASA sollte die NAAs auf diesen Aspekt aufmerksam machen.

Rechte der betroffenen Personen: Information und Auskunft

Die EASA erhebt die Informationen, die in den EAMR aufgenommen werden, nicht direkt von den betroffenen Personen (insbesondere Piloten/Bewerber). Was das Recht auf Information angeht, so findet auf die EASA Artikel 12 der Verordnung Anwendung und die EASA ist verpflichtet, betroffenen Personen über die Verarbeitung zu informieren, es sei denn, dass dieses „sich als unmöglich erweist oder einen unverhältnismäßigen Aufwand erfordern würde“ (Artikel 12 Absatz 2 der Verordnung). Dies hat zu erfolgen „bei Beginn der Speicherung der Daten bzw. im Fall einer beabsichtigten Weitergabe der Daten an Dritte spätestens bei der ersten Übermittlung“ (Artikel 12 Absatz 1 der Verordnung). Normalerweise werden diese Informationen den betroffenen Personen über kurze Datenschutzhinweise zur Verfügung gestellt.

Im vorliegenden Fall verfügt die EASA über die E-Mail-Adressen aller betroffenen Personen. Der automatische Versand einer E-Mail mit einem Datenschutzhinweis oder einem Link scheint keinen unverhältnismäßigen Aufwand darzustellen. **Somit muss die EASA betroffene Personen entsprechend informieren.**²² Im Hinblick auf die Piloten/Bewerber können diese Informationen in die Benachrichtigung aufgenommen werden, mit der diesen mitgeteilt wird, dass ein Eintrag vorgenommen wurde. Was die AMEs/Sachverständigen betrifft, so sind diesen die Informationen zur Verfügung zu stellen, wenn deren Konten eingerichtet werden.

Das Recht auf Auskunft über personenbezogene Daten gemäß Artikel 13 der Verordnung gibt betroffenen Personen insbesondere das Recht, eine Kopie ihrer personenbezogenen Daten zu erhalten, die von einem Verantwortlichen verarbeitet werden. Laut der EASA soll die Wahrnehmung dieses Rechts über die NAAs erfolgen, da die EASA nicht beabsichtigt, selbst Auskunft zu geben. Was die Eintragungen im EAMR betrifft, so schickt die EASA den Piloten/Bewerbern eine Benachrichtigung mit einem Zugangscode, über den diese auf ihre im EAMR gespeicherten Datensätze zugreifen können. Dadurch haben die Piloten/Bewerber bereits Zugang zu ihren eigenen Daten, die im EAMR verarbeitet werden.

Somit hat die EASA bereits vorgesehen, im Falle der Erstellung eines Datensatzes oder dessen Aktualisierung den Zugang zu ermöglichen. Es scheint auch kein Grund vorzuliegen, warum eine Einschränkung gemäß Artikel 20 der Verordnung erforderlich wäre und die EASA hat auch kein solches Erfordernis geltend gemacht. Somit **hat die EASA auch auf sonstige Anfragen von betroffenen Personen den Zugang zu ermöglichen.**

Sicherheit

[...]

²² Die NAAs müssen gemäß einzelstaatlichem Recht Informationen über *ihre* Verarbeitung personenbezogener Daten zur Verfügung stellen, einschließlich Informationen über die Empfänger der von *ihnen* erhobenen personenbezogenen Daten, worunter sich auch die EASA befindet.

Schlussfolgerung

Obgleich die gemeldeten Datenverarbeitungsvorgänge nicht der Vorabkontrolle gemäß Artikel 27 der Verordnung unterliegen, hat der EDSB verschiedene Empfehlungen ausgesprochen, um die Einhaltung der Verordnung sicherzustellen. Zusammenfassend handelt es sich um folgende Empfehlungen:

- Schaffung einer soliden Rechtsgrundlage für einen *Zentralspeicher* mit Informationen über Tauglichkeitszeugnisse;
- Information der betroffenen Personen über die Verarbeitung ihrer personenbezogenen Daten;
- Bereitstellung des Zugangs zu den eigenen personenbezogenen Daten auf sonstige Anfragen von betroffenen Personen;
- [...]

Bitte erstatten Sie innerhalb von drei Monaten nach dem Datum dieser Stellungnahme über die Umsetzung dieser Empfehlungen Bericht.

Mit freundlichen Grüßen

[gezeichnet]

Wojciech Rafał Wiewiórowski

CC: [...], DPO, EASA
 [...], Legal Adviser/acting DPO, EASA
 [...], Deputy Head of Aircrew and Medical Department, EASA