

ECLI	ECLI:NL:RVS:2026:3011
Datum uitspraak	27 mei 2026
Inhoudsindicatie	Bij besluit van 17 december 2021 heeft de minister het Maintenance Organisation Approval Certificate NL.145.1356 en het Bewijs van Erkenning met erkenningnummer NL-356 (de Part-145 erkenning) van ATN ingetrokken. ATN hield zich bezig met de reparatie en het onderhoud van (historische) vliegtuigen. Voor die werkzaamheden is op grond van Verordening (EU) nr. 1321/2014 van de Commissie van 26 november 2014 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en - uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen (PB 2014, L 362), zoals nadien gewijzigd, een erkenning van de minister vereist. De eisen waaraan een bedrijf moet voldoen om in aanmerking te komen voor een dergelijke erkenning staan in Bijlage II (Deel 145) van die verordening. Daarom wordt die erkenning ook wel een Part-145 erkenning genoemd.

Volledige tekst

202503016/1/A2.

Datum uitspraak: 27 mei 2026

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak op het hoger beroep van:

ATN Aircraft Division B.V., gevestigd in Hoogeveen,
appellante,

tegen de uitspraak van de rechtbank Noord-Nederland van 21 mei 2025 in zaak nr. 22/2967 in het geding tussen:

ATN

en

de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Procesverloop

Bij besluit van 17 december 2021 heeft de minister het Maintenance Organisation Approval Certificate NL.145.1356 en het Bewijs van Erkenning met erkenningnummer NL-356 (de Part-145 erkenning) van ATN ingetrokken.

Bij besluit van 12 juli 2022 heeft de minister het door ATN daartegen gemaakte bezwaar ongegrond verklaard.

Bij uitspraak van 21 mei 2025 heeft de rechtbank het door ATN daartegen ingestelde beroep ongegrond verklaard.

Tegen deze uitspraak heeft ATN hoger beroep ingesteld.

De minister heeft een schriftelijke uiteenzetting gegeven.

ATN heeft nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de Staat der Nederlanden (minister van Justitie en Veiligheid) als partij in het geding aangemerkt in verband met de door ATN gevorderde schadevergoeding wegens overschrijding van de redelijke termijn.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 16 maart 2026, waar ATN, vertegenwoordigd door mr. R.M. Schnitker, rechtsbijstandverlener in Veldhoven, vergezeld door [personen], en de minister, vertegenwoordigd door mr. G.H.H. Bisschoff en ing. M. Hoek, zijn verschenen.

Overwegingen

Inleiding

1. ATN hield zich bezig met de reparatie en het onderhoud van (historische) vliegtuigen. Voor die werkzaamheden is op grond van Verordening (EU) nr. 1321/2014 van de Commissie van 26 november 2014 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen (PB 2014, L 362), zoals nadien gewijzigd, een erkenning van de minister vereist. De eisen waaraan een bedrijf moet voldoen om in aanmerking te komen voor een dergelijke erkenning staan in Bijlage II (Deel 145) van die verordening. Daarom wordt die erkenning ook wel een Part-145 erkenning genoemd.

Het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (European Union Aviation Safety Agency; EASA) heeft uitgangspunten uitgevaardigd voor de naleving van de eisen van Verordening 1321/2014, de zogenoemde Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM). In dit geval is AMC and GM to Annex II (Part-145) to Regulation (EU) No 1321/2014, Issue 2, van 17 december 2015, zoals nadien gewijzigd, van toepassing (AMC/GM Part-145).

De relevante artikelen van Bijlage II (Deel 145) van Verordening 1321/2014 en AMC/GM Part-145, zoals deze luiden ten tijde van belang, staan in de bijlage bij deze uitspraak, die daarvan deel uitmaakt.

2. Aan de intrekking van de Part-145 erkenning van ATN zijn twee besluiten voorafgegaan: een beperkende maatregel van 14 september 2021 en een schorsing van de erkenning van 9 november 2021. Voor een volledige weergave van de totstandkoming en inhoud van die twee besluiten verwijst de Afdeling naar de overwegingen 3.1 tot en met 3.6 van de uitspraak van de rechtbank (ECLI:NL:RBNNE:2025:1975). Kort gezegd zijn die besluiten genomen naar aanleiding van een audit van 2 september 2021, waarbij de Inspectie Leefomgeving en Transport verschillende bevindingen bij ATN heeft gedaan die duiden op overtreding van Bijlage II (Deel 145) van Verordening 1321/2014. Eén van die bevindingen is dat het beheerproces van de kalibratie van precisie-gereedschap niet op orde is bij ATN, waardoor gebruik is gemaakt van niet gekalibreerd precisie-gereedschap. Dat is volgens de minister een level 1-bevinding met een direct gevaar voor de vliegveiligheid waartegen handhavend moet worden opgetreden.

ATN heeft geen bezwaar gemaakt tegen de besluiten van 14 september 2021 en 9 november 2021.

3. Bij het besluit van 17 december 2021 heeft de minister de Part-145 erkenning ingetrokken, omdat ATN ook na de beperkende maatregel gebruik heeft gemaakt van precisie-meetinstrumenten die volgens de minister niet op de juiste wijze zijn gekalibreerd, en omdat ATN geen gevolg heeft gegeven aan de voorwaarden voor opheffing van de schorsing. Het interne kwaliteitsborgingssysteem functioneerde nog steeds niet effectief. De minister heeft de intrekking gegrond op de artikelen 145.A.40, onder b, 145.A.65, onder c, 145.B.45 en 145.B.50 van Verordening 1321/2014, en de artikelen AMC 145.A.40, tweede lid, en AMC 145.B.50, onder a, van ACM/GM Part-145.

4. In geschil is of ATN een overtreding heeft begaan en of de intrekking van de Part-145 erkenning evenredig is.

Uitspraak van de rechtbank

5. De rechtbank heeft overwogen dat de minister bevoegd was om handhavend op te treden tegen ATN. ATN heeft artikel 145.A.40, onder b, van Verordening 1321/2014 overtreden, omdat zij niet heeft voldaan aan de in artikel AMC 145.A.40, tweede lid, van ACM/GM Part-145 neergelegde eis dat gereedschap gekalibreerd moet worden volgens de instructies van de fabrikant van dat gereedschap. Volgens de rechtbank moeten ook de ijkmaten die bij de micrometers horen, de kabelspanningsmeter, de meetklok en de manometer gekalibreerd worden. Verder heeft ATN zich niet gehouden aan de beperkende maatregel, omdat zij de manometer heeft gebruikt nadat die maatregel van kracht was geworden. ATN heeft ook niet voldaan aan de voorwaarden uit het schorsingsbesluit om de vrijgavecertificaten van door haar onderhouden vliegtuigen in te trekken en haar klanten te informeren over de schorsing, aldus de rechtbank.

De rechtbank is van oordeel dat de intrekking van de Part-145 erkenning niet in strijd is met het evenredigheidsbeginsel. De minister is begonnen met een beperkende maatregel, daarna heeft hij een schorsing opgelegd en pas nadat de voorwaarden uit die schorsing niet werden nageleefd, is hij overgegaan tot intrekking van de erkenning. ATN had kunnen weten dat zij de beperkende maatregel niet naleefde door werkzaamheden met niet gekalibreerde precisie-instrumenten te blijven uitvoeren. Ook heeft ATN zelf de keuze gemaakt om de voorwaarden uit het schorsingsbesluit niet na te leven, aldus de rechtbank.

Beoordeling van het hoger beroep

6. ATN betoogt dat de rechtbank ten onrechte heeft overwogen dat zij artikel 145.A.40, onder

b, van Verordening 1321/2014 heeft overtreden. Volgens ATN heeft de rechtbank AMC/GM Part-145 onjuist gekwalificeerd als bindend recht en heeft zij onvoldoende getoetst of ATN's afwijkende werkwijze, waarbij nauwlettend de voorschriften van de fabrikant van de luchtvaartuigen zijn gevolgd, gelijkwaardig was aan artikel AMC 145.A.40, tweede lid, van ACM/GM Part-145. Ook voert zij aan dat de minister de werkwijze van ATN, zoals neergelegd in het Maintenance Organisation Exposition (MOE) in 2016 heeft goedgekeurd. Daarnaast heeft de rechtbank volgens ATN ten onrechte geen rekening gehouden met het feit dat de vliegveiligheid nooit in het geding is geweest, waardoor het twijfelachtig is of de geconstateerde bevinding over het gereedschap terecht als level 1-bevinding is aangemerkt. ATN betoogt verder dat de intrekking van de Part-145 erkenning onevenredig is. Zij heeft al 36 jaar op vrijwel dezelfde wijze gewerkt en heeft ten tijde van de schorsing te kennen gegeven dat zij bereid is twee externe deskundigen aan te trekken om het kwaliteitsborgingssysteem te verbeteren. Volgens ATN had de minister moeten volstaan met een minder vergaande maatregel, mede gezien het karakter van de onderneming als kleinschalige dienstverlener en het ontbreken van veiligheidsincidenten.

De overtreding en kwalificatie daarvan

7. Op grond van artikel 145.A.40, onder b, van Verordening 1321/2014 moeten de gereedschappen worden geijkt volgens officieel erkende normen en met een regelmaat die nodig is om de bruikbaarheid en de nauwkeurigheid ervan zeker te stellen.

Op grond van artikel 145.A.65, onder c, dient de organisatie een kwaliteitsborgingssysteem op te zetten dat zowel de overeenstemming met de vereiste normen op het gebied van luchtvaartuigen en luchtvaartuigonderdelen als de geschiktheid van de procedures monitort, om te waarborgen dat genoemde procedures tot goede onderhoudspraktijken en luchtwaardige luchtvaartuigen en luchtvaartuigonderdelen leiden.

Volgens artikel AMC 145.A.40(b), tweede lid, van ACM/GM Part-145 moeten de gereedschappen gekalibreerd worden volgens de instructies van de fabrikant van de gereedschappen.

7.1. Volgens informatie van EASA is een AMC "a means to comply with the rule, but not the only means: they are non-binding. So you are not obliged to follow an EASA AMC, and may choose other means to demonstrate compliance with the rules. [...] if you follow the EASA AMC there is a presumption that you comply with the rules, and competent authorities will recognise that compliance without the need for any further demonstration of compliance from your side. If you choose to use alternative means to comply with the rule, you will need to demonstrate compliance with the rule to your competent authority. The burden of proof of compliance rests fully with you."

Anders dan ATN stelt, heeft de rechtbank dit onderkend door te overwegen dat een AMC een richtlijn is en geen wet. Gelet op de gezaghebbende status van een AMC/GM is de rechtbank er daarbij wel terecht van uitgegaan dat de wijze die artikel AMC 145.A.40(b), tweede lid, van ACM/GM Part-145 voorschrijft voor het kalibreren als een officieel erkende norm geldt. Het kalibreren van gereedschap volgens de instructies van de fabrikant van de gereedschappen is dus de hoofdregel. De Afdeling volgt de rechtbank in haar oordeel dat het daarom aan ATN is om aan te tonen dat de door haar gestelde wijze van kalibreren een daarmee gelijkwaardig resultaat geeft.

7.2. ATN is daarin niet geslaagd. Haar stelling dat het kalibreren van precisie-meetgereedschap volgens de instructies van de fabrikant van de luchtvaartuigen

gelijkwaardig is aan de hoofdregel, is zonder nadere onderbouwing, welke ontbreekt, niet begrijpelijk. De voorschriften van een fabrikant van een luchtvaartuig houden in de regel niet meer in dan welke meetinstrumenten met welke algemene specificaties moeten worden gebruikt bij het onderhoud van dat luchtvaartuig. Voor de vaststelling óf een meetinstrument feitelijk nog voldoet aan die algemene specificaties, moeten de voorschriften van de fabrikant van dat gereedschap worden gevolgd. Daarbij komt dat ATN zelf heeft erkend dat een fabrikant van luchtvaartuigen niet altijd voorschriften over het gebruik van gekalibreerd gereedschap in de onderhoudsvoorschriften opneemt.

7.3. De Afdeling volgt ATN evenmin in haar stelling dat de minister de door haar voorgestane wijze van kalibreren heeft goedgekeurd. In het door de minister goedgekeurde MOE van ATN staat niets over het kalibreren van precisie-meetgereedschap volgens de instructies van de fabrikant van luchtvaartuigen. Voor zover ATN in dit verband betoogt dat de minister heeft goedgekeurd dat zij haar gereedschap "for tolerance only" zou kalibreren, mist dat betoog feitelijke grondslag. Kalibreren "for tolerance only" houdt in dat een meetinstrument, meestal door de gebruiker zelf, wordt vergeleken met een door de fabrikant van dat instrument meegeleverde standaard (de ijkmaat) om vast te stellen of afwijkingen binnen de vooraf gedefinieerde acceptatiegrenzen (toleranties) vallen. In tegenstelling tot een uitgebreide kalibratie wordt bij kalibratie "for tolerance only" het meetinstrument dan ook niet technisch bijgesteld om de afwijking naar nul te brengen. ATN heeft in het MOE een paragraaf opgenomen over kalibreren "for tolerance only". De minister heeft zich met juistheid op het standpunt gesteld dat die paragraaf alleen zag op de micrometers zelf en niet op de bij die micrometers behorende ijkmaten. De ijkmaten zijn benodigd voor het vóór gebruik juist instellen van de micrometers, en moeten dus wel worden gekalibreerd. De goedkeuring van de minister zag dus alleen op een specifiek meetinstrument en niet op de door ATN voorgestane wijze van kalibreren als zodanig.

7.4. De conclusie is dat ATN niet aannemelijk heeft gemaakt dat de door haar gevolgde wijze van kalibreren gelijkwaardig is aan de hoofdregel voor het kalibreren van precisie-meetgereedschap zoals neergelegd in artikel AMC 145.A.40(b), tweede lid, van ACM/GM Part-145, dan wel is goedgekeurd door de minister. ATN heeft ook na de beperkende maatregel gebruikgemaakt van precisie-meetinstrumenten die niet op de juiste wijze zijn gekalibreerd. Haar interne kwaliteitsborgingssysteem functioneerde niet, omdat dat uitging van een onjuiste wijze van kalibreren. Dit betekent dat niet relevant is wat ATN over de afzonderlijke meetinstrumenten heeft aangevoerd. De rechtbank is daarom terecht tot het oordeel gekomen dat ATN de artikelen 145.A.40, onder b, en 145.A.65, onder c, van Verordening 1321/2014 heeft overtreden.

Het betoog faalt in zoverre.

7.5. De volgende vraag is of die overtreding een level 1-bevinding is. Level 1-bevindingen vereisen op grond van artikel 145.B.50 van Verordening 1321/2014 directe actie van de minister: beperken, schorsen of intrekken van de erkenning. Volgens artikel 145.A.95 van Verordening 1321/2014 is een level 1-bevinding "elke ernstige inbreuk op de eisen van deze bijlage die de veiligheidsnormen verlaagt en de vliegveiligheid ernstig in gevaar brengt".

De minister heeft nader toegelicht waarom hij deze tekortkoming als level 1-bevinding heeft aangemerkt. Het gaat bij het onderhouden van vliegtuig(onderdel)en om specifieke meetwaarden, voorgeschreven door de ontwerphouder van het vliegtuig(onderdeel). Het structureel gebruikmaken van niet-gekalibreerd gereedschap bij dit soort metingen kan een nadelig effect hebben op het veilig functioneren van het vliegtuig(onderdeel). De van toepassing zijnde regelgeving beoogt het veiligheidsrisico zoveel mogelijk te beperken. Dat er

achteraf geen afwijkingen aan de vliegtuig(onderdel)en waar ATN aan heeft gewerkt zijn geconstateerd, betekent volgens de minister daarom niet dat er geen sprake kan zijn van een level 1-bevinding.

De Afdeling volgt de minister in dit standpunt. Volgens artikel AMC 145.B.50(a) van AMC/GM Part-145 is het niet werken met gekalibreerd gereedschap een voorbeeld van een level 1-bevinding. Daarmee is al gegeven dat het om een ernstige inbreuk gaat die de vliegveiligheid ernstig in gevaar brengt, ook al heeft er (nog) geen veiligheidsincident plaatsgevonden.

Het betoog faalt in zoverre eveneens.

De evenredigheid van de intrekking

8. Zoals de Afdeling heeft overwogen in haar uitspraak van 5 maart 2025, [ECLI:NL:RVS:2025:678](#), geldt bij handhavingsbesluiten bij de toets aan het evenredigheidsbeginsel de maatstaf van de zogeheten Harderwijk-uitspraak (uitspraak van 2 februari 2022, [ECLI:NL:RVS:2022:285](#)). Daarbij geldt als uitgangspunt dat het algemeen belang gediend is met handhaving en dat om die reden in de regel tegen een overtreding moet worden opgetreden. Handhaving blijft dus voorop staan.

Handhavend optreden is volgens de Harderwijk-uitspraak alleen onevenredig als er in het concrete geval omstandigheden zijn waaraan een zodanig zwaar gewicht toekomt dat het algemeen belang dat gediend is met handhaving daarvoor moet wijken. Dan is er een bijzonder geval waarin toch van handhavend optreden moet worden afgezien. Een bijzonder geval kan zich bijvoorbeeld voordoen bij concreet zicht op legalisatie, maar ook andere omstandigheden van het concrete geval kunnen leiden tot het oordeel dat er een bijzonder geval is.

8.1. De minister heeft zich op het standpunt gesteld dat intrekking van de Part-145 erkenning noodzakelijk was in het belang van de vliegveiligheid. ATN heeft in strijd met de opgelegde beperkende maatregel gewerkt met een instrument waarvan op dat moment bekend was dat dit gekalibreerd diende te worden en waarvan vaststond dat dit niet gekalibreerd was.

Ook heeft de minister uiteengezet dat de intrekking niet plotseling is gebeurd. De minister heeft in de loop van de jaren veel contacten, audits, overleggen en bestuurlijke gesprekken met en bij ATN gehad. Bij een audit in juni 2021 zijn vele basale bevindingen geconstateerd die het interne kwaliteitssysteem van ATN zelf had moeten ondervangen. Vanwege de vele bevindingen en het niet naar behoren functionerende kwaliteitssysteem heeft er in september 2021 weer een audit plaatsgevonden. Daarbij zijn naast 15 bevindingen de in geding zijnde level 1-bevinding geconstateerd. Dat heeft geleid tot het opleggen van de beperkende maatregel. Vervolgens heeft er op 6 oktober 2021 een bestuurlijk gesprek tussen ATN en de minister plaatsgevonden. Daaruit bleek dat er nog steeds een verschil in inzicht bestond tussen de wijze van kalibreren en welke gereedschappen gekalibreerd moesten worden. Ook was de minister onvoldoende overtuigd van het actieplan van ATN om de in september geconstateerde tekortkomingen op te lossen en was er weer een bevinding gedaan, specifiek met betrekking tot het kwaliteitsborgingssysteem van ATN. Het vorenstaande heeft tot de schorsing van de erkenning geleid. Vervolgens is geconstateerd dat ATN een overtreding met betrekking tot de level 1-bevinding heeft gedaan, door gereedschappen te gebruiken waarvan het gebruik expliciet niet was toegestaan. Ook had ATN de voorwaarden uit de schorsing niet nageleefd. Dit alles heeft uiteindelijk geleid tot intrekking van de erkenning in december 2021.

8.2. De Afdeling is evenals de rechtbank van oordeel dat, gelet op deze feitelijke toelichting

van de minister, die als zodanig niet, dan wel onvoldoende door ATN is betwist, de intrekking van de Part-145 erkenning niet in strijd is met het evenredigheidsbeginsel. De minister heeft eerst getracht om met minder vergaande maatregelen dan een intrekking van de erkenning handhavend op te treden. Dat heeft niet tot beëindiging van de overtreding geleid. ATN heeft zich onvoldoende bereid getoond om zich aan te passen aan de uit de Unieregelgeving voortvloeiende voorwaarden die de minister stelde. Dat zij een klein bedrijf is met 36 jaar ervaring en zelf andere maatregelen heeft voorgesteld, zoals het aantrekken van deskundigen om het kwaliteitsborgingssysteem te verbeteren, betekent niet dat zij zich niet aan de algemeen geldende regelgeving hoefde te houden. Er bestaat ook overigens geen aanleiding voor het oordeel dat sprake is van een bijzonder geval om af te zien van verdergaand handhavend optreden, te weten de intrekking van de Part-145 erkenning. Ook dit betoog slaagt niet.

Verzoek om schadevergoeding

9. ATN heeft de Afdeling verzocht om een schadevergoeding wegens overschrijding van de redelijke termijn als bedoeld in artikel 6 van het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden.

9.1. Bij de beoordeling van de redelijke termijn dient de duur van de procedure als geheel in aanmerking te worden genomen. De redelijke termijn voor de afdoening van bestuursrechtelijke geschillen die bestaan uit een bezwaarprocedure en twee rechterlijke instanties is in beginsel vier jaar, waarvan zes maanden redelijk is voor de behandeling van het bezwaar, anderhalf jaar voor de behandeling van het beroep en twee jaar voor de behandeling van het hoger beroep. De redelijke termijn vangt aan op het moment waarop het bestuursorgaan het bezwaarschrift heeft ontvangen.

9.2. Na ontvangst van het bezwaarschrift op 25 januari 2022 is op het moment van het doen van deze uitspraak de redelijke termijn met meer dan vier maanden overschreden. Deze overschrijding is toe te rekenen aan de rechtbank. Uitgaande van een forfaitair tarief van € 500,00 per half jaar dat de redelijke termijn is overschreden, heeft ATN recht op een schadevergoeding van € 500,00 van de Staat.

Eindoordeel

10. Het hoger beroep is ongegrond. De Afdeling bevestigt de uitspraak van de rechtbank.

11. De minister hoeft geen proceskosten te vergoeden.

12. De Afdeling zal de Staat veroordelen tot betaling aan ATN van een schadevergoeding van € 500,00 wegens overschrijding van de redelijke termijn. Ook moet de Staat de proceskosten vergoeden die ATN heeft gemaakt voor het indienen van het verzoek om schadevergoeding.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

I. bevestigt de aangevallen uitspraak;

II. veroordeelt de Staat der Nederlanden (minister van Justitie en Veiligheid) tot betaling aan ATN Aircraft Division B.V. van een schadevergoeding van € 500,00;

III. veroordeelt de Staat der Nederlanden (minister van Justitie en Veiligheid) tot vergoeding van bij ATN Aircraft Division B.V. in verband met de behandeling van het verzoek om schadevergoeding opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 467,00, geheel toe te

rekenen aan door een derde beroepsmatige verleende rechtsbijstand.
Aldus vastgesteld door mr. C.H.M. van Altena, voorzitter, en mr. A. Kuijer en mr. M. den Heyer, leden, in tegenwoordigheid van mr. A.G. de Vries-Biharie, griffier.

w.g. Van Altena
voorzitter

w.g. De Vries-Biharie
griffier

Uitgesproken in het openbaar op 27 mei 2026

611

BIJLAGE

Wettelijk kader (zoals dat luidde ten tijde van belang)

Bijlage II (Deel 145) van Verordening (EU) nr. 1321/2014 van de Commissie van 26 november 2014 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen

Artikel 145.1 Algemeen

In dit deel wordt verstaan onder de bevoegde autoriteit:

1. voor organisaties met hoofdvestiging in een lidstaat: de door die lidstaat aangewezen autoriteit [...].

Sectie A: Technische vereisten

Artikel 145.A.10 Toepassingsgebied

Deze sectie beschrijft de eisen waaraan een organisatie moet voldoen om zich te kwalificeren voor de afgifte of voortzetting van een erkenning voor het onderhoud van luchtvaartuigen en luchtvaartuigonderdelen.

Artikel 145.A.40 Uitrusting en gereedschappen

[...]

b) De organisatie dient gereedschappen, uitrusting en vooral testapparatuur zo nodig te controleren en te ijken volgens officieel erkende normen en met een regelmaat die nodig is om de bruikbaarheid en de nauwkeurigheid ervan zeker te stellen. Deze ijkingen en de terugvoering op de gebruikte norm dienen door de organisaties geregistreerd te worden.

Artikel 145.A.65 Veiligheids- en kwaliteitsbeleid, onderhoudsprocedures en kwaliteitsborgingssysteem

[...]

c) De organisatie dient een kwaliteitsborgingssysteem op te zetten dat de volgende elementen bevat:

1. onafhankelijke audits teneinde zowel de overeenstemming met de vereiste normen op het gebied van luchtvaartuigen en luchtvaartuigonderdelen als de geschiktheid van de procedures

te monitoren, om te waarborgen dat genoemde procedures tot goede onderhoudspraktijken en luchtwaardige luchtvaartuigen en luchtvaartuigonderdelen leiden [...].

Artikel 145.A.95 Bevindingen

- a) Een niveau 1-bevinding is elke ernstige inbreuk op de eisen van deze bijlage die de veiligheidsnormen verlaagt en de vliegveiligheid ernstig in gevaar brengt.
- b) Een niveau 2-bevinding is elke inbreuk op de eisen van deze bijlage die de veiligheidsnormen kan verlagen en de vliegveiligheid in gevaar kan brengen.
- c) Na ontvangst van een kennisgeving betreffende de bevindingen overeenkomstig punt 145.B.50 moet de houder van de erkenning als onderhoudsorganisatie een actieplan voor corrigerende maatregelen opstellen en aantonen dat hij tot voldoening van de bevoegde autoriteit corrigerende maatregelen heeft getroffen binnen een met de bevoegde autoriteit overeengekomen periode.

Sectie B: Procedure voor de bevoegde autoriteit

Artikel 145.B.45 Intrekking, schorsing en beperking van de erkenning

De bevoegde autoriteit dient:

- a) een erkenning op redelijke gronden te schorsen in het geval van een potentieel gevaar voor de veiligheid; of
- b) een erkenning te schorsen, in te trekken of te beperken krachtens punt 145.B.50.

Artikel 145.B.50 Bevindingen

a) Indien tijdens audits of anderszins blijkt dat er sprake is van tekortkoming van de vereisten van deze bijlage (deel 145), dient de bevoegde autoriteit de volgende maatregelen te nemen:

1. Voor bevindingen van niveau 1 moet onmiddellijke actie genomen worden door de bevoegde autoriteit om de erkenning van de onderhoudsorganisatie in te trekken, te beperken of te schorsen, geheel of gedeeltelijk en in verhouding met de bevinding van niveau 1, totdat de organisatie corrigerende maatregelen heeft genomen.
 2. Voor bevindingen van niveau 2 moet de bevoegde autoriteit een periode van niet meer dan drie maanden toekennen voor corrigerende maatregelen die een passend antwoord vormen op de aard van de bevinding. In sommige omstandigheden, bij het einde van deze eerste periode en afhankelijk van de aard van de bevinding, kan de bevoegde autoriteit de periode van drie maanden verlengen, indien een bevredigend corrigerend actieplan is opgesteld.
- b) De bevoegde autoriteit neemt maatregelen om de erkenning geheel of gedeeltelijk te schorsen, indien binnen de door de bevoegde autoriteit toegestane termijn geen corrigerende maatregelen worden genomen.

Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) to Annex II (Part-145) to Regulation (EU) No 1321/2014, Issue 2

Artikel AMC 145.A.40(b) Equipment and tools

[...]

2. Inspection, service or calibration on a regular basis should be in accordance with the equipment manufacturers' instructions except where the organisation can show by results that a different time period is appropriate in a particular case.

3. In this context officially recognised standard means those standards established or published by an official body whether having legal personality or not, which are widely recognised by the air transport sector as constituting good practice.

Artikel AMC 145.B.50(a) Findings

In practical terms a level 1 finding is where a competent authority finds a significant non-compliance with Part-145. The following are example level 1 findings:

[...]

- If the calibration control of equipment as specified in 145.A.40(b) had previously broken down on a particular type product line such that most 'calibrated' equipment was suspect from that time then that would be a level 1 finding.

Note: A complete product line is defined as all the aircraft, engine or component of a particular type.

[...]