

方面为航空营运人帮助和指导，同时也是对航空营运人如何保证航材的合格性方面的具体要求。

5. 定义

5.1 民航总局批准的生产制造系统：指根据 CCAR-21 部批准的生产系统，包括：

- (1) 零部件制造人批准书 (PMA) 持有人；
- (2) 技术标准规定项目批准书 (CTSOA) 持有人；
- (3) 仅依据型号合格证生产的型号合格证持有人；
- (4) 生产许可证(PC)持有人。

5.2 民航总局批准的部件：指根据 CCAR-21 部或 CCAR-145 部，在民航总局批准的生产系统制造的或在民航总局批准的维修单位维修的，并符合民航总局批准或认可的型号设计数据的部件。

5.3 民航总局认可的部件：指下述认可的装于型号审定产品的零部件：

(1) 指根据 CCAR-21 部及双边适航协议，装于经型号认可的外国航空产品上的零部件。

(2) 根据 CCAR-145 部及有关维修合作安排或协议认可的维修单位维修的零部件。

(3) 按照航空器及其部件制造厂家指定方式进行的因设计或制造原因导致的索赔修理或执行强制性改装的零部件。

(4) 航空器制造厂家确定的标准件（如螺母和螺栓）

(5) 航空营运人根据民航总局批准的程序制造的用于自身维修目的的零部件；

(6) 由民航总局授权的人员确定符合批准的型号设计数据的零部件；

(7) 其他民航总局规定的情况。

5.4 **标准件**：指其制造符合确定的工业或国家标准或规范的零件，包括其设计、制造和统一标识要求。这些标准或规范必须是公开发布并在航空器或其部件制造厂家的持续适航性资料中明确的。

5.5 **原材料**：指符合确定的工业或国家标准或规范，用于按照航空器或其部件制造厂家提供的规范进行维修过程中的加工或辅助加工的材料。这些标准或规范必须是公开发布并在航空器或其部件制造厂家的持续适航文件中明确的。

5.6 **新件**：指没有使用时间或循环经历的航空器部件（制造厂型号审定过程中的审定要求经历或台架实验除外）。

5.7 **航材**：指除航空器机体以外的所有航空器部件和原材料。

5.8 **航材供应商**：指向航空运人提供民航总局批准或认可的航空器/航空器部件任何单位和个人。航材供应商应当为经批准或认可的航空器部件制造厂家、维修单位或者航材分销商，任何仅提供信息、运输、财务服务的代表、代理人（包括机构）不视为航材供应商。

6. 航材的标识和文件

6.1 除标准件以外，民航总局批准的新件应具备如下合格证件和标

识：

(1) 由民航总局批准的生产系统批准持有人对单个或一组航空器部件颁发的适航批准标签/批准放行证书 (AAC-038)

(2) 根据 CTS0A 制造的航空器部件，必须以永久和易读的方式标示出下列信息：

- () 制造厂家的名称和地址；
- () 部件名称、型号、件号、或型号设计；
- () 序号和/或制造日期；
- () 使用的 CTS0 号；

(3) 根据 PMA 制造的航空器部件，必须标明件号，并以标明“PMA”的信函方式标示出下列信息：

- () 名称；
- () 制造厂家或其标记；
- () 件号；
- () 该部件批准装于型号审定产品的名称和型号；

注：当有些部件较小或标注件号不实际时，可能仅在信函中注明。

6.2 对于民航总局认可的外国制造的新件，由所在国民航当局或其授权的生产系统批准持有人对单个或一组航空器部件颁发适航批准标签/批准放行证书或者出口适航证书（适用于发动机、螺旋桨）。

6.3 标准件和原材料应提供制造厂家出示的文件，表明其符合航空

器或其部件制造厂家的持续适航性资料中明确的标准或规范，并具有制造厂家的发货单、发票或其他供货证明。

6.4 除新件以外的任何用于更换的部件，应当具有按照 CCAR-145 部批准或认可的维修单位颁发的维修放行证明（因设计或制造原因导致的索赔修理或执行强制性改装的零部件可仅具有航空器及其部件制造厂家指定方式的维修放行证明），并且满足：

(1) 该部件自上一次从运行中的航空器拆下后的所有维修工作是由 CCAR-145 部批准或认可的维修单位进行的；

(2) 所进行的维修在其批准的范围，并且符合 CCAR-145 部的维修工作准则；

(3) 该部件具有本段 6.5 中规定的适用信息记录。

6.5 航空器部件还必须具有有助于使用人最终确定其适航性的如下适用信息：

(1) 适航指令状况

(2) 服务通告的执行状态

(3) 时限/循环寿命（如使用过的航空器部件还应当包括使用时间、翻修后的使用时间、循环，及能证实其历史状况的记录文件）；

(4) 库存寿命数据限制，包括制造日期或硫化日期；

(5) 保存期间按照相应持续适航文件中存放要求进行的必要工作的状况；

(6) 组件或器材包的缺件状况

(7)以往出现过的不正常情况,如:过载、意外终止使用、过热、重大的故障或事故。

7. 航材供应商的文件

7.1 新件、标准件或原材料的供应商应具备能追溯到民航总局批准或认可的生产系统的证明文件,包括下述有效的适用文件:

- (1)生产许可证、生产检验系统批准书;
- (2) 零部件制造人批准书、技术标准规定项目批准书
- (3)标准件或原材料的指定制造厂家说明
- (4) 型号合格证或型号认可证持有人授权直接发货的证明

7.2 使用过的航空器部件的供应商应具备能追溯到民航总局批准或认可的维修单位的维修许可证件(包括其经批准的维修单位手册、维修能力清单和批准函件)。

8. 航材采购合同

8.1 航空营运人在采购航材时,必须通过与航材供应商签订合同进行。

8.2 航材采购合同中应当至少包括所采购航材的件号(或型号)、数量、航材供应商名称、合格证件要求等内容,如采购使用过的航材还须在合同中明确提供 6.5 段中要求的信息。通过航材供应商的代理人采购航材时,也必须在合同中注明所需提供航材的航材供应商。

8.3 航材采购合同应当同航材的合格证件及其他要求文件一同保存。

注：航材送修合同的有关规定参见 AC-121-66.

9. 航材的适航状况限制

9.1 航材运输及包装要满足 **ATA-300** 的要求，并应当参考 CCAR-145 部的要求妥善存储和保护，以保证其适航性；对于偏离存储条件的航材应当参考 AC-121-66 的原则进行适当处理后才能使用或者准备使用。

9.2 航空运营人在采购航材时还应当满足如下的适航性限制：

(1) 经过高温、失火、盐水或腐蚀性液体侵害的部件视为不可用件，需民航总局批准或认可的维修单位经过适当的修理和测试后确定其可用性后方可采购；

(2) 制造不合格的部件和由可能造成不明确损伤的事故航空器上拆下的部件视为永久不可用件，不得采购。

10. 可疑非经批准航材

10.1 非经批准航材是指未经民航总局批准或认可的航空器部件或原材料，这些航材可能在表面上于民航总局批准或认可的航材一样，但没有证据证明其制造或维修过程满足民航总局批准或认可的数据，而购买者不能轻易地发现（如热处理、电镀、各种测试和检查的标准等）

10.2 为避免购买和使用非经批准航材，航空营运人应当建立确保获得批准或认可的航材的制度，并至少包括如下内容：

(1) 航材供应商的评估：航材供应商的评估应当包括对除型号合

合格证持有人及其批准的供应商以外的所有供应商的评估；航材供应商的评估应当由航空营运人的质量部门进行，其中应当至少对航材供应商的文件进行评估并记录，以确认其提供的航材是经过民航总局批准或认可的，并特别注意以下情形：

()对同样的航材报价过低的供应商

()当其它供应商都短缺的航材，而某供应商却保证以比其他供应商短很多的时间供货

()某供应商表明其可以提供任何航材

()供应商不能及时提供其已经民航总局批准或认可的文件

(2)航材入库检验：航材入库检验应当由经过培训并了解航材的标识和文件的人员进行，其中至少包括下述检查内容并记录：

()确认航材的包装有航材供应商的标识，并且没有开封或破损；

()核实实际的航材和发货收据与订货单，确认在件号、序号和有关历史记录（如适用）一致

()核实航材上的标识没有被修改（如：序号被盖上、商标或件号/序号不正确或缺少、蚀刻或序号位于非正常的位置等）

()确保其库存寿命和/或寿命时限没有超期（如适用）

()目视检查航材及有关文件，确认其可追踪至经民航总局批准或认可的来源

()评估任何可见的不正常情况（如：表面被改动或不正常、

缺少要求的镀层、有使用过的迹象、擦伤、新漆覆盖旧漆、试图从外部进行修理、锈蚀或锈痕等)

()对大量同样包装的航材随机抽样检查，确认其型号和数量是否符合

()隔离可疑的航材，并加以确认(如：获得必要的文件、确认不正常的情况是由运输或搬运造成的等)

(3)航材供应商清单：航材供应商清单应当在质量部门控制下的并经总工程师或由其授权质量部门负责人批准后生效，航空营运人应当严格按照航材供应商清单采购航材。航材供应商清单中应当至少包括航材供应商的名称、地址、联系方式、合格证件号、合格证件有效期限、采购范围等内容，并应当及时将合格证件到期、放弃、暂停或吊销的航材供应商从清单中剔除。

10.3 当航空营运人在任何时间、发现任何可疑的航材供应商或可疑的非经批准航材时，应当及时向民航总局报告。民航总局也鼓励任何个人具名或不具名向民航总局报告可疑的非经批准航材。上述报告可以向各民航地区管理局报告，也可以直接向下述地址报告：

北京东四西大街 155 号 邮编：100710

民航总局飞行标准司持续适航维修处

电话：010-64091423/1473/2423/2473

传真：010-64030987

11. 航材的租用和借用

11.1 在满足如下要求的情况下，航空营运人可以向其它航空营运人或航材供应商租用或者借用航材：

(1) 保证租用和借用的航材是民航总局批准或认可的部件并具备本文件第 6 段规定的合格证件；

(2) 租用或者借用的使用过的航空器部件必须具有适航批准标签。

(3) 租用或者借用期超过 30 天，并且租用或者借用航材的供应商不在本公司的航材供应商清单之内时，还必须具有该航材供应商的文件。

(4) 租用或者借用的航材在使用前经过接受检查，确认该航材处于可用状态。

11.2 当借用具有使用寿命的航空器部件时，还应同时满足下述要求：

(1) 其使用时间在本公司规定的寿命范围内

(2) 其使用时间在出借人规定的寿命范围内。

11.3 在下列条件限定下，航空营运人可临时借用不具备民航总局批准或认可的航空器部件：

(1) 航空器运营中出现的应急情况下（如在国外造成航班延误或取消），可以借用具有类似 AAC-038 的适航批准标签的航空器部件，并在最长不超过 10 个连续日内拆下；

(2) 当因执行强制性改装、航空器或航空器部件制造厂家的保修或者索赔修理造成航空器不能正常投入运行时，可以在涉及的航

空器部件返回前使用航空器或航空器部件制造厂家提供的周转件。

12. 航材共享

12.1 在满足如下要求的情况下，航空营运人可以使用航材共享的方式提供航材：

(1) 共享的航材为民航总局批准或认可的部件；

(2) 航材共享的成员具备符合本咨询通告要求的供应商评估和入库检验系统

(3) 有正式的航材共享协议，并且其内容不违背有关中国民用航空规章的要求

12.2 航空营运人应当将其航材共享的参加方列入其航材供应商评估范围内。

12.3 航空营运人应当在其维修工程管理手册中列出航材共享的参加方，并规定相应的工作程序。

13. 航材分销商

13.1 航材分销商是指以自身的名义购买航材，进入库房，再将其转卖或分卖给最终使用人的航材经销商。对于协助航材的最终使用人购买航材，但由民航总局批准的生产系统、批准或认可的维修单位或民航总局根据双边协议接受的外国航空当局批准的生产系统直接供货至最终使用人的代理人，不视为航材分销商。

13.2 航空运营人欲从航材分销商处购买航材应当遵守下述规则：

(1) 对于经过民航总局认可的协会评估并获得其航材分销商证

书的分销商，任何航空运营人都可以购买航材。

(2) 对于按照本文件第 13.4 段建立了航材分销商评估程序并获得批准的航空运营人，可以从经过其评估并列入航材供应商清单的航材分销商处购买航材。

13.3 民航总局认可协会评估的航材分销商（备用）。

13.4 航空运营人的航材分销商评估程序的批准

13.4.1 申请航材分销商评估程序批准的航空运营人应当满足如下条件：

(1) 航空运营人在建立 CCAR-121 部要求的质量管理体系上没有申请偏离或者豁免；

(2) 航空运营人的质量管理体系经过局方的监察并建立了良好的可信度；

(3) 在申请前三年内没有发生过非经批准航材装机或者入库的事件；

(4) 建立了有效的可疑非经批准航材的报告制度。

13.4.2 航空运营人建立的航材分销商评估程序应当满足如下要求：

(1) 航材分销商的评估由质量部门的人员进行，并且评估人员的资格要求和培训能保证其进行有效的评估；

(2) 建立了航材分销商的评估大纲和标准，并且其中至少包括了本文件附件规定内容的评估；

(3) 建立了评估记录、发现问题改正监督和批准审核制度，其

中航材分销商的批准应当由总工程师或者由其授权质量部门负责人进行；

(4) 建立了航材分销商变化跟踪及其持续监督制度，保证对航材分销商评估的持续有效性，其中应当包括至少每两年进行再评估的要求；

(5) 建立了发现航材分销商提供可疑非经批准航材的信息报告和终止使用航材分销商的信息通报制度。

13.4.3 局方对航空运营人的航材分销商评估程序的批准将以批准其包含在维修工程管理手册的形式，或者作为维修工程管理手册的附件单独批准。

13.4.4 当局方认为航空运营人不再满足获得航材分销商评估程序批准的条件或者航空运营人不能有效执行航材分销商评估程序时，可以要求航空运营人修改维修工程管理手册，删除航材分销商评估程序，并且在航材供应商清单中删除所有的航材分销商。

13.5 航材分销商提供的航材

13.5.1 除航空器制造厂家规定的航材供应商以外，航材分销商提供的航材应当来自航空运营人航材供应商清单规定的供应商。

13.5.2 除本文件 13.5.3 段规定的情况外，航材分销商提供的航材应当满足本文件第 6 段规定的航材合格证件和文件要求。

13.5.3 对于只有一个合格证件的一批航材，航材分销商可以在保存原始合格证件的情况下向航空运营人提供原始合格证件的复印件加

盖航材分销商的盖章。

航材分销商评估大纲

1. 目的

本文件的目的是为航材分销商的评估提供指导，以便与有关机构或单位对航材分销商的评估能够获得民航总局的认可。

2. 参考

本文件参考美国联邦航空局（FAA）咨询通告 AC 00-56A 制定。

3. 基本要求

（1）航材分销商应当建立有效的质量体系对其航材分销的各个环节进行控制，确保其销售的航材符合中国民用航空规章的有关规定

（2）航材分销商应当以手册的形式阐明和规范其管理，并保证其手册在实际的航材分销活动中遵循手册的规定。

（3）对于地点在中国境外的航材分销商，还应当获得本国民航当局批准或认可的航材分销商资格证书。

4. 质量体系的要素

可接受的航材分销商的质量体系中应当至少包括以下要素：

（1）接收检验程序：确保获得的航材及其文件可以追溯到经批准或认可的航材供应商。

（2）培训要求：确保构成质量体系的人员经过足够的培训，

以保证质量体系有效实施。

(3) 人员资格管理程序：明确授权进行质量鉴定的人员，并确保其满足规定的资格要求和培训。

(4) 可疑航材的隔离程序：确保可疑航材不能由非授权人员的接近。

(5) 测量设备的控制：如需要此类设备时，应当为其提供合适的保存、使用和计量控制。

(6) 库存寿命控制：确保每一具有库存寿命的存储件满足其质量和技术要求。

(7) 技术资料管理：当需要使用有关的技术资料时，应当确保其管理满足现行有效和使用时可接近的要求。

(8) 检验印章控制：包括其发放、使用、补发、遗失的控制及其管理责任说明。

(9) 包装控制：确保航材在运输过程中能保护避免损伤或者变质。

(10) 环境控制：确保需要特殊保存环境的行才可以识别并按期要求保存。

(11) 合格证件管理：包括确保复制的合格证件及其他文件的可追踪性。

(12) 货架管理：包括但不限于入库挂签和货架控制、剩余航材的控制和清点，同时还包括航材合格证件及文件的控制

和保存。

(13) 出入库记录：包括但不限于初始接收航材、出售和发运航材及随同航材的文件的记录。

(14) 质量体系有效性的监督程序：包括内部审核大纲，大纲中应当至少包括审核频度、审核标准、审核记录及发现问题改正的程序等内容。

(15) 召回控制系统：确保召回通报能够有效地发至已经发运的航材。

(16) 危险品控制和运输系统：应当满足所在国家的控制要求和国际民航组织有关的危险品运输要求。