



中国民用航空局

管理文件

文 号:民航规〔2020〕10 号

编 号:MD-MAT-FS-003

下发日期:2020 年 4 月 22 日

向无证维修单位送修或者 使用其维修件的特殊批准

1. 依据和目的

本文件依据 CCAR-91、121 和 CCAR-135 部制定,目的是明确向无中国民航局颁发维修许可证的维修单位(以下简称无证维修单位)送修或者使用其维修件的特殊批准规范。

2. 适用范围

本文件主要适用于按照 CCAR-121 部和 CCAR-135 部批准运行的航空运营人。按照 CCAR-91 部批准的航空运营人应当遵守第 5 段的基本要求,对保持航空器的适航性状态负责并承担相应的法律责任,但无需批准。

注:尽管本文件的适用情况可能发生在航空运营人的维修单位或者其他送修单位的维修过程中,但因航空运营人而非维修单位承担航空器的适航性责任,故本文件所述的特殊批准仅针对航空运营人。

3. 撤销

备用。

4. 说明

CCAR-121 和 135 部均明确要求航空器运营人承担其适航性责任,其中重要的方式是确保其航空器、发动机、螺旋桨或者其他部件维修工作应该由按照 CCAR-145 部批准的维修单位实施维修工作。

注:CCAR-135 部个别情况不要求维修系统具备 CCAR-145 部批准,但对外则应当送修按照 CCAR-145 部批准的维修单位。

尽管 CCAR-91 部大部分情况由持有航空器维修人员执照的人员维修即可,但要求航空器部件的复杂维修工作由按照 CCAR-145 部批准的维修单位实施。

由于航空制造业高度国际化和机队规模的原因,中国民航局批准的国内外 CCAR-145 部维修单位无法覆盖所有的机型及其部件,但全部以更换新件代替维修既不经济、也不现实。本文件即是考虑上述情况为航空运营人提供特殊批准的渠道,作为补充。另外,二手航材的采购在源头上实质也是上述 CCAR-145 部维修单位批准的问题,亦在此文件中规范。

通过本文件规定的渠道作为补充,结合 AC-120-FS-058R3 的发布和实施,实现航空运营人除新件、标准件、原材料以外的航材均具备中国民航局要求的维修放行证明(表格 AAC-038),避免因管理上复杂混乱造成的潜在安全隐患。

特别说明的是,尽管有本文件规定的渠道作为补充,但不能将此作为主要方式而滥用,如未按规定程序先行实施就已经造成了违章事实,需依法依规接受相应的行政处罚。

5. 基本要求

5.1 向无证维修单位送修的条件

在符合下述任一条件下,航空运营人可以向民航局申请特殊批准向无证维修单位送修中国登记航空器或其安装的发动机、螺旋桨、部件:

(1) 经查询,国内外持有中国民航局颁发维修许可证的维修

单位均无该项维修能力；

(2) 经问询,国内外持有中国民航局颁发维修许可证的维修单位有该项目维修能力,但因自身特殊情况短期内不具备承修条件；

计划送修的无证维修单位应当持有现行有效的所在国/地区民航当局颁发的维修许可证,并具有该项目丰富的维修经验。

注:建议首选航空器、发动机、螺旋桨或者航空器部件原制造厂家的维修中心;其次为所在国/地区航空运营人普遍送修的维修单位。

5.2 使用无证维修单位维修件的条件

在符合下述任一条件下,航空运营人可以向民航局申请特殊批准在中国登记航空器及其安装的发动机、螺旋桨、部件使用无证维修单位的维修件:

(1) 经查询,无法采购到新件或者有中国民航局维修放行标签(表格 AAC-038)的使用过部件;

(2) 紧急需要且短时间内无法找到有中国民航局维修放行标签(表格 AAC-038)的部件;

计划采购的航材应当由符合 AC-120-FS-058R3 规定的航材供应商提供,来源清晰,无超出原制造厂家手册修理情况。

注:对于来自有中国民航局颁发维修许可证维修单位的维修件,如可按照 AC-120-FS-058R3 的原则补发表格 AAC-038,不需要特殊批准。

5.3 内部审核和批准

上述特殊批准申请前应当首先经过航空运营人质量系统审核同意和主要维修管理人员批准,并且一般应当在签订相关合同/协议前完成。

注:对于航空运营人,主要维修管理人员为 CCAR-121 部维修副总或 CCAR-135 部维修主管。

6.特殊批准程序

6.1 申请

航空运营人申请向无证维修单位送修或使用其维修件需以正式函件的形式向合格证管理局主管维修监察员提出,并附材料具体说明符合本文件规定的条件,包括经质量系统审核同意和主要维修管理人员批准的复件。

注:除国内外持有中国民航局颁发维修许可证的维修单位均无该项维修能力时可申请同一件号/型号的数个送修或者采购外,其他情况每个申请限定一个项目,多个项目需逐一申请。

6.2 审核

主管维修监察员审核并提出意见后,以合格证管理局主管局领导签发文件方式正式提出特殊批准建议,提交民航局飞行标准司。

如合格证管理局发现申请在签订合同/协议前未经质量系统同意或者主要维修管理人员批准,可告知航空运营人:

(1) 撤消申请并取消送修、采购或者租借航材;

(2) 继续申请, 完成改正并接受处罚。

如撤消申请, 可直接结束流程并存档; 如选择继续申请, 合格证管理局应当在提交民航局飞行标准司特殊批准建议前完成警告或者罚款处理。

如申请时已经送修或采购, 应当直接处以罚款处理。

注: 上述未经质量系统同意或者主要维修管理人员批准的情况, 意味着送修、采购或者租借航材已经不受维修系统质量控制, 属违章行为但还未造成事实, 初次发现可仅处以警告, 再次发现则应处以一定数额的罚款。如申请时已经送修或采购, 意味着已经发生违章事实。

6.3 批准

民航局飞行标准司在收到合格证管理局的特殊批准建议后, 在确认查询或者问询结果属实并且已经完成适用的处罚后, 将以批准函件的方式予以特殊批准(样式见附录 1), 并授权合格证管理局签署批准返回使用。

6.4 批准返回使用签署

如特殊批准为向无证维修单位送修, 合格证管理局应当对航空器送修的情况开展监修, 对发动机、螺旋桨或者其他航空器部件送修可根据情况确定开展监修或维修记录审核, 并指定维修监察员在特殊批准的送修完成后, 按如下方式签署批准返回使用:

(1) 如送修航空器, 以维修单位维修放行证明加上指定维修监察员签署监修报告的方式批准;

(2) 如送修发动机、螺旋桨或者其他航空器部件,以维修单位按其所在国/地区民航当局规定签署的维修放行证明加上维修监察员签署表格 AAC-038(签署规范见本文件附件 2)的方式批准。

如特殊批准为使用无证维修单位的维修件,在航空运营人接收维修件后,合格证管理局应当指定维修监察员完成实物核对,并在核对无误后签署表格 AAC-038(签署规范见本文件附件 2)批准返回使用。

注:尽管经过特殊批准程序,但不能保证上述送修或者维修件一定签署批准使用。对发现与特殊批准情况不符或者存在明显质量问题的情况,合格证管理局及其维修监察员有权拒绝签署批准使用。

7. 预防性措施

尽管允许上述特殊批准,但航空运营人应当采取必要的预防性措施尽量减少,具体包括:

(1) 在购买航空器时充分考虑并提前规划维修、航材供应资源;

(2) 促进国内外维修单位积极建立维修能力并申请 CCAR-145 部的批准;

(3) 合理规划航材库存储备,及早预警,及时送修;

(4) 避免因非维修管理原因造成的特殊批准申请。

如果航空运营人因非维修管理原因多次造成特殊申请的批准,合格证管理局和民航局飞行标准司可以对符合程序的特殊申

请不予批准。

注：非维修管理原因包括受诸如统一选型、采购、招标等非维修主管领导决策导致的公司内部组织行为，此类情况局方不予干预，但也不考虑这类原因的特殊批准。

8. 法律责任

上述特殊批准并非对无证维修单位的批准，也并非对送修或者维修件的技术把关，仅是对航空运营人维修系统体系发挥其应有效能的确认，及对明显的不符合性问题进行纠正，不能减免航空运营人对其运行航空器的适航性责任，包括对其选择无证维修单位或者使用的维修件承担全部责任。

附录一：特殊维修批准函件样例



中国民用航空局飞行标准司

特殊维修批准函件

编号:FS-MAT-2020XXX

XXX 航空公司:

基于你公司的申请并经民航 XX 地区管理局审核,现特殊批准你公司开展如下送修(或者采购):

如送修:注明具体送修项目及维修任务、维修单位和维修地点、送修数量(如适用)。

如采购:注明具体采购项目和数量(如适用)、航材来源、维修单位及所在国/地区批准证件编号、原维修放行证明及编号。

上述送修(或者采购)完成后,需经民航 XX 地区管理局指定维修监察员依据本批准函件签署批准后才能返回使用。

特别声明:尽管获得本批准函件,但当维修监察员发现影响或者潜在影响航空安全的问题或者缺陷时,有权拒绝签署批准返回使用。

批准人及职务

批准日期

