



咨询通告

中国民用航空局飞行标准司

编 号:AC-121-58R2

下发日期:2016年3月31日

合格的航材

合格的航材

1.依据和目的：

本咨询通告依据 CCAR-121 部第 121.363 条制定,目的是对规章的相应条款予以解释和说明,并为航空运营人如何在使用和维修中确保航材的合法性、合格性提供相应的符合性方法和指导。

2.适用范围：

本咨询通告适用于 CCAR-121 部航空运营人除湿租以外的所有航空器。

3.撤销：

自本咨询通告颁发日起,2011 年 6 月 29 日颁发的 AC-121-58R1《合格的航材》撤销。

4.说明：

航空运营人在航空器的使用和维修中不可避免地要涉及到航材的使用问题。使用合格的航材对保证航空安全和维护航空运营人的合法利益都是非常重要的。合格的航材包括两个非常重要的

属性,第一是航材的合法性,也就是流入市场的航材应当满足民航法规中关于适航性的规定,并且具备完整、有效的合格证明文件;第二则是航材的来源、渠道应当能够确保在整个流通、运输过程中航材的适航性状况以及合格证明文件的完整有效性。概括的说,就是任何购买、销售、用于修理或装机使用的航材应当具备完整、有效的合格证明文件,以及全面、有效的可追溯性。

当前,相关的民航法规、规章中已经对航材的合法性有了比较明确的规定和要求,但对于航材的流通环节,目前的标准和管理要求尚不够完善,尤其是在对航材分销商的监管上,而航材分销商是航材流通过程中的一个重要环节,对航材合格性的保证至关重要。

目前,国内对航材分销商的管理主要是由航空运营人自己按照 121 部规章的相应规定来实施,但通过多年的运作,这种方式逐渐暴露出各航空运营人规章规定执行标准不一致、资源不能得到有效利用、重复评审且效率低下、与国际通行做法不接轨等方面的问题。最后,在航材交易过程中,航空运营人是买方,航材分销商是卖方,双方有直接的利益关系,如果没有独立的第三方机构、组织对这种活动进行管理、监督,不利于航材的适航性管理,也将直接影响到航空器的适航性管理和运行安全。

在分析、研究了国际上先进的管理理念和方法之后,民航局参照国外先进的管理理念和方法,推动民航维修协会牵头组织成立相应的航材分销商管理机构,制订相应的管理规定、评估标准和工作程序,对航材分销商实施统一的评估和监管。民航局认可维修

协会对航材分销商的资质评估结果,对维修协会的工作进行指导和监督,并在此基础之上着力推动航材分销商管理的标准化、规范化和统一化,以进一步完善国内航材的适航性管理。

另外,需要说明的是,自本咨询通告 R1 版的正式实施以来,在民航局的指导和组织下,中国民用航空维修协会已经完成航空运营人的国内主要航材分销商的资质评审工作,建立并完善了航材分销商资质评审的管理工作。该项工作的全面实施,对促进航材分销商的质量系统的建立和完善、对规范和统一航材管理标准和程序、航材合格证书管理、航材库房管理、人员资质管理等方面起到了积极地推进作用,从而进一步完善了航材合法性和可追溯性的管理。

5.定义

5.1 民航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:

5.1.1 零部件制造人批准书(PMA)持有人;

5.1.2 技术标准规定项目批准书(CTSOA)持有人;

5.1.3 仅依据型号合格证生产的型号合格证持有人;

5.1.4 生产许可证(PC)持有人。

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

5.3 民航局认可的部件:指下述认可的装于型号审定产品的零部件:

5.3.1 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;

5.3.2 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;

5.3.3 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;

5.3.4 航空器制造厂家确定的标准件(如螺母和螺栓);

5.3.5 航空运营人根据民航局批准的程序制造的用于自身维修目的的零部件;

5.3.6 由民航局授权的人员确定符合批准的型号设计数据的零部件;

5.3.7 其他民航局规定的情况。

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。

注:对已符合相应工业或国家标准或规范的标准件,如果航空器或其部件制造厂家对其采用了更为严格的检验要求或质量控制标准并赋予其全新的件号,则这些件不能再被视为标准件。

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:指向航空运营人提供民航局批准或认可的航空器部件和原材料的任何单位和个人。航材供应商包括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、运输的代表、代理人(包括机构)不视为航材供应商。

5.9 航材分销商:指以自身名义从民用航空器及其零部件制造厂家、具备合格资质的维修厂家或其他航材供应商购买和获取航材,进入库房,然后再将所购买航材的全部或部分销售或租赁给航空运营人的机构。维修单位在向航空运营人销售、租赁航材时,将视为航材分销商。

5.10 航材共享:是指由一个或多个参与方共同投入建立起的一个航材备件资源,并由多个用户共同使用这个航材备件资源的航材管理模式。

注 1:在航材共享中,航材备件资源的投入参与方可以是航空器及其零部件的制造厂家、航空公司、维修机构、航材分销商;而使用这个航材备件资源的用户主要是航空公司。

注 2:对于仅有一个用户使用航材备件资源的情形,将不被纳

入航材共享的范畴进行管理,而将按照本文件第 11 段“航材的租用和借用”的规定来进行管理。

6.航材的标识和文件

6.1 除标准件和原材料外,民航局批准的新件应具备如下合格证件和标识:

6.1.1 由民航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);

6.1.2 根据 CTSOA 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:

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

6.1.3 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:

- (1) 名称;
- (2) 制造厂家或其标记;
- (3) 件号;
- (4) 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。

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,应当符合下述要求:

6.4.1 应当具备有效的维修放行证明文件(即 AAC-038 表);

6.4.2 应当具备由航空运营人或航材供应商出具的部件使用状况信息,其中应当至少包括下述该方面的内容:

(1) 最近一次部件拆下时飞机的运营人/国籍登记注册号/机型,或发动机的使用人/型号/序号;

(2) 最近一次部件拆下的时间/机构;

(3) 最近一次部件拆下的原因/状况。

6.4.3 应当具备本文件 6.8 段规定的用于确定部件适航性的适用信息。

6.5 应急情况下,国内航空运营人临时借用不具备民航局批准或认可合格证明文件的航空器部件应当符合本文件第 11.4 段的规定。

6.6 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。

6.7 由 CCAR-145 部批准的维修单位修理并返回相应送修航空运营人的部件,除应当具备 CCAR-145 部规定的维修放行证明文件(即 AAC-038 表),还应当至少提供下述记录:

6.7.1 检查发现缺陷及其纠正措施记录;

6.7.2 适航指令和服务通告执行记录;

6.7.3 零部件更换记录;

6.7.4 最终测试结论(如适用);

6.7.5 重要修理及改装记录(如适用)。

6.8 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:

6.8.1 适航指令状况;

6.8.2 服务通告的执行状态;

6.8.3 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);

6.8.4 库存寿命数据限制,包括制造日期或硫化日期;

6.8.5 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;

6.8.6 组件或器材包的缺件状况;

6.8.7 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:

7.1.1 生产许可证、生产检验系统批准书;

7.1.2 零部件制造人批准书、技术标准规定项目批准书;

7.1.3 标准件或原材料的制造厂家说明;

7.1.4 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 航空运营人在采购航材时,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 6.8 段中要求的信息。

8.3 航材采购合同与航材的合格证件及其他要求文件可以分别保存,但应确保通过追溯方法将航材采购合同与航材的合格证件及其他要求文件相互关联起来并形成有效的追溯性。

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现行有效的中华人民共和国民用航空行业标准 MH/T3014.3《航空器材包装》、MH/T3014.6《航空器材的地面装运》的要求或等效的其他要求(如:ATA-300),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:

9.2.1 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;

9.2.2 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与民航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,航空运营人应当建立

确保获得批准或认可的航材的制度,并至少包括如下内容:

10.2.1 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运营人的质量部门进行,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局批准或认可的,并特别注意以下情形:

(1) 对同样的航材报价过低的供应商;

(2) 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;

(3) 某供应商表明其可以提供任何航材;

(4) 供应商不能及时提供其已经民航局批准或认可的文件。

10.2.2 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:

(1) 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;

(2) 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;

(3) 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);

(4) 确保其库存寿命和/或寿命时限没有超期(如适用);

(5) 目视检查航材及有关文件,确认其可追踪至经民航局批

准或认可的来源；

(6) 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)；

(7) 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；

(8) 对于需要特别存储要求的航材,应该有生产厂家(对于新件)或修理厂家(对于修理件)对该航材的存储要求说明,如使用了油封还应说明油封的油型号以及油封到期时间；

(9) 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)。

10.2.3 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维修副总经理或由其授权质量部门负责人批准后生效,航空运营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 当航空运营人在任何时间、发现任何可疑的航材供应商或可疑的非经批准航材时,应当及时向民航局报告。民航局也鼓励任何个人具名或不具名向民航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,航空运营人可以向其它航空运营人或航材供应商租用或者借用航材:

11.1.1 保证租用和借用的航材是民航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;

11.1.2 租用或者借用航材的供应商应当在航空运营人的航材供应商清单之内;

11.1.3 租用或者借用的航材在使用前经过接收检查,确认该航材是适航的并处于可用状态;

11.1.4 在装机时,航空运营人应当确保租用或者借用航材的构型、状况满足相应飞机上的装机要求。

11.2 在 AOG 的紧急情况下,对于航空运营人向其他 CCAR-121 部航空运营人临时租用或借用的航材,如果出借航材的航空运营人由于客观原因无法随部件提供符合第 6 段规定的合格证件和文件,借用航材的航空运营人可以临时装机使用该航材,但不得超过 72 日历小时,同时还应当满足下述要求:

11.2.1 借用方应当与出借方签署了正式的航材租用或借用协

议；

11.2.2 借用方应当对出借方的质量系统进行了全面的评估，并确认其质量系统具备等效性，所提供的航材的合格证件和文件符合自身的标准和要求；

11.2.3 航材应当至少具备出借方签署的航材附件挂签和出库单，并且航材附件挂签上应当至少包含下述方面的内容：

- (1) 名称；
- (2) 件号；
- (3) 序号；
- (4) 部件状态(新件或可用件)；
- (5) 修理工作类别；
- (6) 寿命情况；
- (7) 适航放行证明文件种类和证书编号；
- (8) 接收检验日期、地点和授权人员签署。

11.2.4 租用或者借用的航材在使用前经过接收检查，确认该航材处于可用状态。

11.3 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：

11.3.1 其使用时间在本公司规定的寿命范围内；

11.3.2 其使用时间在外借人规定的寿命范围内。

11.4 在下列条件限定下，航空运营人可临时借用不具备民航局批准或认可合格证明文件的航空器部件：

11.4.1 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;

11.4.2 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具备能够证明其合格性的周转件。

11.5 航材借用方在向出借方退还航材时,应当至少具备借用方签署的航材附件挂签、出库单、航材的使用信息和证明航材适航的相关文件和/或维护记录:

11.5.1 航材附件挂签上应当至少包含下述方面的内容:

(1) 名称;

(2) 件号;

(3) 序号;

(4) 部件状态(新件或可用件等);

(5) 寿命情况(借用人使用该航材的小时、循环、日历时间信息、装机时间、拆下时间和装机机号);

(6) 用于确认航材适航性状况的其他信息(如:软件的升级、改装等)。

11.5.2 航材适航的证明性文件:

(1) 借用方如果将借用件送民航局批准的维修单位维修后返还出借人时,借用方应提供适航放行证明文件和证书编号;

(2) 借用方如果将借用件拆下直接返还出借方时,需有借用方质量系统签署的可用件拆下声明(即无事故声明),该声明应包含 11.5.1 的相关信息。如果拆下的部件不可用,或存在故障、缺陷或其他的不适航状况,借用方应当出具具体的原因和状况说明。

12. 航材共享

12.1 在满足如下要求的情况下,航空运营人可以通过航材共享的方式获取航材:

12.1.1 共享的航材为民航局批准或认可的部件,并且具备符合第 6 段规定的合格证明文件以及用于确定航材适航性状况的记录、信息;

12.1.2 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;

12.1.3 有正式的航材共享协议,其内容不违背有关中国民用航空规章的要求,协议中必须包括航材的标识和文件要求(参见本文件第 6 段的规定)、航材的送修要求和航材的适航性状况要求等确保航材合法性和合格性的条款,相关条款内容应得到局方的认可。

12.2 航材共享中为航空运营人直接提供航材的机构应当经过航空运营人的评估,并正式列入航空运营人批准的航材供应商清单内。

12.3 航空运营人应当至少每两年对航材共享中为航空运营人

直接提供航材的机构进行现场审查、评估。

12.4 航空运营人应当在其维修工程管理手册中列出航材共享中为航空运营人直接提供航材的机构,并规定相应的管理要求和工作程序。

13.航材分销商

13.1 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:

13.1.1 对于经中国民航维修协会按照民航局认可的标准、程序评估并获得维修协会颁发的航材分销商认可资质的分销商,任何航空运营人都可将其列入由其质量部门控制并正式批准的航材供应商清单中;

13.1.2 对于按照本文件第 13.3 段建立了航材分销商评估标准和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;

13.2 中国民航维修协会负责统一发布取得协会认可资质的航材分销商清单,清单中至少包括航材分销商的正式名称、地址、法人代表、具体联系人、联系方式(包括通信地址、电话、传真、联系人电子邮件)、证书编号、证书有效期、经认可的航材经营类别(含销售、租赁)、航材经营种类等信息。

13.3 航空运营人的航材分销商评估标准和程序应当满足下述方面的要求:

13.3.1 在满足下述条件的情况下,航空运营人方可建立自己的航材分销商评估标准和程序:

(1) 航空运营人已经按照 CCAR-121 部要求建立了完善、有效的质量管理体系;

(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。

13.3.2 航空运营人建立的航材分销商评估标准和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) 建立了符合本文件附件规定的航材分销商的评估大纲和标准;

(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质量部门负责人或其授权的人员进行;

(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,其中对国内航材分销商应当至少每两年进行一次现场评估;原制造厂家正式授权并指定的其生产产品的分销商应当至少每两年进行一次书面评估;对除上述规定

情况以外的其他国外/地区航材分销商的评估应当至少每两年进行一次,其中首次评估应当以现场评估的方式进行;

(5) 如果航空运营人发现航材分销商提供的器材存在缺陷、问题或不适航状况,以及航材分销商组织机构、质量体系、厂房设施等方面发生重大变化,航空运营人应当组织对有关的航材分销商进行现场评估;

(6) 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。

13.3.3 局方对航空运营人的航材分销商评估标准和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;

13.3.4 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,将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由航空运营人评估并批准的航材分销商。

13.4 航材分销商提供的航材

13.4.1 除航空器制造厂家批准的航材供应商以外,航空运营人应从其正式批准的供应商清单中所列的航材分销商处购买航材;

13.4.2 除本文件 13.4.3 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;

13.4.3 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分销控制印章;

13.4.4 对于紧急情况下,由未列入航空运营人航材供应商清单的航材分销商提供航材时,应当满足下述要求:

(1) 航空运营人的质量部门应当事先对航材分销商的资质进行书面评估,并对航材分销商提供的航材文件进行评估并记录,以确认其提供的航材是经过民航局批准或认可的,并特别注意本文 10.2.1 描述的情形;

(2) 在 3 个月内,航空运营人的质量部门应当在完成书面评估后按照局方批准的航材分销商评估要求和程序对该航材分销商进行评估(对国内航材分销商必须进行现场评估),如果评估不符合要求,则航空运营人必须立即停止使用所有由该航材分销商提供的器材。

14.生效和偏离

14.1 本咨询通告自生效之日起实施。

14.2 自本咨询通告下发实施之日起,针对 13.3.2 段第(4)款有关“对国外/地区航材分销商的评估应当至少每两年进行一次,其中首次评估应当以现场评估的方式进行”的要求,航空运营人应在 36 个日历月内完成并符合上述规定的要求。

14.3 自本咨询通告下发实施之日起,针对 13.3.2 段第(4)款

有关“原制造厂家正式授权并指定的其生产产品的分销商应当至少每两年进行一次书面评估”的要求,航空运营人应在 24 个日历月内完成并符合上述规定的要求。

航材分销商评估大纲

1、目的

本大纲的目的是为航材分销商的评估提供指导,以便航空运营人、有关机构或单位对航材分销商的评估和管理能够满足中国民航相关法规中关于航材适航性管理的要求。

2、参考

本大纲参考美国联邦航空局(FAA)咨询通告 AC 00-56A、航空公司、维修企业和相关协会的航材管理标准制定。

3、适用性

本大纲所规定的标准适用于所有向中国注册的航空运营人提供航材的国内和国外/地区的航材分销商。

4、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) 对于国外或地区的航材分销商,还应当获得本国/地区民航当局批准或认可的航材分销商资质证书,如:满足美国 FAA AC00-56 中列出的质量体系标准,并由认证机构评审颁发的航材分销商证书。

5、航材分销商资质评审标准

5.1 质量控制系统和质量管理手册

5.1.1 分销商应建立一个包括本标准内所有质量要素的质量系统,以确保出售的航材满足规章要求和客户要求;分销商应编制一套至少包含本标准要求的所有质量要素的质量手册,手册中应详细说明所有相关的管理规定和操作规程要求。

5.1.2 质量手册以及相应的支持性文件应保持现行有效,并且应易于工作人员、客户和审核人员的获取和查阅。

5.1.3 国内航材分销商的质量手册应当至少使用中文,国外或者地区航材分销商的手册可以使用中文或者英文。

5.1.4 对于质量系统的任何重大变更,分销商应及时对质量手册以及相应的支持性文件进行修订,并以书面的形式通知航空运营人。

5.1.5 质量管理手册应包括但不限于以下内容:

(1) 组织结构说明,通过组织结构图说明质量控制部门与其

它部门的关系；

(2) 人员岗位和职责表述；

(3) 质量管理手册以及相应的支持性文件、和相关的技术文件的分发与修订控制；

(4) 记录保存系统；

(5) 人员的资质、培训要求和授权；

(6) 时寿件和时寿产品的控制(根据适用情况)；

(7) 入库的差异件的控制(根据适用情况)；

(8) 航材接收检验程序；

(9) 测量工具和测试设备的校验控制程序(根据适用情况)；

(10) 航材库房管理要求和相关管理说明；

(11) 航材的识别和标识管理系统；

(12) 航材存储环境的控制(根据适用情况)；

(13) 印章的控制方法或等效签名控制方法；

(14) 技术资料管理；

(15) 质量系统的自我审核要求；

(16) 供应商评估和管理,其中包括供应商清单；

(17) 航材可追溯性要求；

(18) 合格证件和放行证明文件；

(19) 航材租赁返回；

(20) 发货。

5.2 质量系统的自我审核

5.2.1 航材分销商质量系统应建立一个自我审核方案,以确保本标准切实执行和质量控制系统能持续满足规章及客户要求。质量系统自我审核应按照规定的程序和检查单进行实施,自我审核每 12 个月至少一次。自我审核方案应进行闭环控制,以持续完善质量系统。分销商应根据制定的程序和检查单实施自我审核,以确保质量系统控制切实有效。分销商应制定自我审核大纲,其中至少包括审核频度、审核标准、审核记录(包括实施审核的人员、审核时间、以及不符合项的改正措施)。

5.2.2 质量管理手册应包括自我审核的纠正措施程序,以及记录自我审核和改正措施的表格,其中包括:

(1) 纠正措施应能有效解决自我审核发现的不符合项,并能按期解决;

(2) 纠正措施应能查明造成问题的根源并予以纠正,同时改正类似的不符合项;

(3) 纠正措施应能杜绝该问题的再次发生。

5.3 库房和环境要求

5.3.1 航材分销商应具有合适的库房,以确保航材在存储中不会被损坏。库房应具有足够的存储空间和合适的存储货架。航材应当以正确的方式存放,以防止受损。

5.3.2 库房应具有防潮、防火、防晒、防爆的功能;库房内应清洁、通风良好,无直接热辐射和虫害。存储对温湿度有特殊要求的航材,相关储存区域应满足其存储要求。

5.3.3 分销商应防止非授权人员接近库房。

5.3.4 如果分销商还从事非航空产品的销售,则应将航空产品和非航空产品隔离存储,以防止非航空件被误用于航空产品的销售。

5.3.5 如果分销商的库房中存有非可用件,则应将可用件和非可用件隔离存放,以防止非可用件被销售。

5.4 人员的资质、培训要求和授权

5.4.1 为保证质量系统有效实施,分销商应在其质量手册中明确与航材管理相关各类人员的资质和培训要求,包括:库房管理人员、航材接收检验人员、发货人员、供应商评估和管理人员、质量审核人员、测量工具和测试设备管理人员、记录和技术资料管理人员等。

5.4.2 分销商应按年度制定培训计划并按计划实施培训工作。

5.4.3 负责质量管理的人员应至少接受以下方面的培训:

- (1) 适航法规中关于航材合法性、合格性的规定;
- (2) 质量管理知识的培训;
- (3) 公司质量手册的培训;
- (4) 质量审核人员还需质量审核知识和技能的培训。

5.4.4 负责航材质量控制的管理人员、航材检验员、航材采购人员应至少接受以下方面的培训:

- (1) 适航法规中关于航材合法性、合格性的规定;
- (2) 内部航材管理程序的培训;

- (3) 航材适航证明文件的符合性要求；
- (4) 航材入库检验的培训；
- (5) 航材储存、包装和运输要求的培训。

5.4.5 所有的培训都应记录,包括理论培训和实习培训。培训记录保存至被培训员工离开本公司之后 24 个月。培训记录应至少包括下述内容:

- (1) 培训类型；
- (2) 培训项目和具体内容；
- (3) 培训日期和培训课时；
- (4) 培训教员和培训人员；
- (5) 培训机构名称和培训地点；
- (6) 培训证书或考试成绩单(根据适用情况)。

5.4.6 分销商质量管理部门应建立授权程序并对人员进行评估授权,其中至少对质量审核人员和航材检验人员进行授权。

5.5 航材可追溯性要求

5.5.1 分销商应建立一个合法的获取航材的系统,以保证购买的航材能满足本标准中附录 1 中合格航材的要求。分销商的质量管理手册中应明确航材的可追溯性要求,以确保其购买的航材可以追溯到合法的航材购买来源,包括航材的原制造厂、局方批准的型号合格证持有人等。另外,分销商还应按照规章的要求提供与航材批准状态相关的证明文件或材料。

5.5.2 分销商应建立相应的要求和程序,确保能与供货商进行

充分的沟通与联系,所购买的航材能够满足适航法规的相关要求以及客户的需求;在所购买航材出现偏差的情况下能够及时通知客户,并对相关航材进行有效的隔离和妥善处理。

5.5.3 分销商应建立一个所有航材供应商的供货清单,并全面记录每件/批次航材的购买来源和质量情况。

5.5.4 航材分销商建立的航材可追溯性要求应确保能获得如下信息:

(1) 航材以往可能出现过的不正常情况,如:过载、过热、恶劣环境使用等;

(2) 适航指令(AD)的完成状况的记录文件。AD的符合性证明文件应写明AD号、AD修正号、日期和符合性方法,例如:“正号、日期和符合性方法,截至日期。用件号(P/N)____轴封严更换轴封严(签字)”;

(3) 除新件以外的经过大修、修理和改装的部件应具备相应的合格证明文件(如:AAC-038表、AAC-085表),以及能够证明其来源的相关文件或材料;

(4) 对于使用过的航材,需提供原使用者出具的无事故声明。

5.6 供应商的评估

5.6.1 航材分销商应建立起由质量部门负责的供应商审批机制,编制具体的评估方案,以确保航材来源的合法性。其中,航空器制造厂或航材原制造厂授权的供应商可不予评估。

5.6.2 航材分销商应每24个月对其供应商进行一次评估和审

批,评估内容至少包括:

(1) 企业经营的合法性;

(2) 供应商的航材来源控制和合格证件管理,应满足附录 1 的规定;

(3) 供应商对航材的入库验收、航材控制、记录、发货检查和运输等(参照本标准的相关要求);

(4) 时寿件的控制和记录(根据适用情况);

(5) 授权人员的管理。

5.6.3 航材分销商应对审批合格的供应商建立供应商清单,并从列入清单中的供应商处购买航材。

5.7 航材接收检验

5.7.1 航材检验人员应对所有购进航材进行全面的目视检查,其中包括但不限于以下检查内容:

(1) 航材的外包装检查,确认没有开封或破损;检查航材的外观正常,无不正常情况,如:表面破损、缺少标识;使用过的航材对痕迹、擦伤、以新漆覆盖旧漆、试图从外部进行修理、遮盖其锈蚀或锈痕等。静电敏感器材应有防静电包装;

(2) 确认所有的堵头和盖子都正确安装(根据适用情况);

(3) 确认航材件号(包括“—”后的数字和字母)、型号、序号、生产批次号等项目都与随附文件内容完全一致;

(4) 确认航材数量、件号或标注的件号情况(包括“—”后的数字和字母),型号等项目与购买合同(订货单)中的内容完全一

致；

(5) 检查航材必须的合格证明文件(如:适航放行证明、航材合格证件、可追溯性文件等)齐全、填写完整和签署正确;对于除新件以外的任何用于更换的使用过的部件,还应检查满足 5.11.3 要求的部件使用记录信息;

(6) 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)。

5.7.2 对于紧固件的抽样目视检查应包括对通用工艺和规范的检查,原制造厂出具的合格证的检查,或局方规定的合法来源的检查。分销商应在质量手册中制定相关程序,以确保能够获取和保留原始合格证件。

5.7.3 发现任何可疑的非经批准航材时,应根据 AC-21-01 和 AC-121-58 的要求及时向民航局报告。

5.7.4 分销商应建立检查印章的责任系统,包括控制印章的分发、使用、收缴、更换、保存、撤销等。授权的航材检验员完成检验工作后应在指定位置加盖检验章。航材检验人员的检验印章在印章丢失、被盗或持有该印章的检验人员离开该岗位后 24 个月内,分销商不得使用相同印记的印章。航材分销商可以建立与印章管理等效的签名责任系统,包括法律法规许可批准的电子签名系统,以及其中所涉及到的合法签名识别、存档和注销等。

5.7.5 凡购买新标准件或原材料的航材分销商应制定相应的检查措施以确认所购买的标准件或原材料满足相应的技术规范,

或附带有相应的性能测试数据。分销商应确保能够获得所需的技术规范,以便实施检查,同时应保证技术规范现行有效。分销商应建立并妥善保存核实紧固件满足相应技术规范的检查记录。

5.7.6 分销商应建立所有入库航材的接收检验记录,其中应至少包括下述方面的内容:

- (1) 航材的制造厂名称、型号/件号;
- (2) 航材的序号/供应商的批次号;
- (3) 航材的状态,其中应包括航材的新旧状况和 5.4 段中规定的信息,时寿件应标明其有效寿命状况;
- (4) 航材的数量;
- (5) 航材合格证明文件的类型和文件编号;
- (6) 对于除新件以外的任何用于更换的使用过的部件,应记录 5.11.3 的使用记录信息;
- (7) 航材供应商的名称、地址和联系方式;
- (8) 订单号;
- (9) 航材供应商的发货单号。

5.8 测量工具和测试设备(根据适用情况)

5.8.1 如果需要对样品进行检查,所使用的测量工具和测试设备应按照相关要求进行检查管理。分销商应制定管理程序,确保所有测量工具和测试设备的校验应能满足相应的国家标准、工业技术标准或工具设备制造厂家的要求。

注:使用的专用工具设备校验应按照工具设备制造厂家规定

标准和要求进行校准；使用的通用工设备校验不得低于国家计量检定规程的检定标准。

5.8.2 分销商应制定相关的控制程序，保证相应的测量工具和测试设备在使用时处于有效的效验期内，所实施的校验应当能追溯到相应的校验标准，对每次校验予以记录并妥善保存。

5.8.3 用于工设备校验的计量标准器应当经国家计量行政部门检定合格后使用，计量标准器应送至国家计量行政部门授权并且得到中国国家实验室认可委员会按照现行有效的《检测和校准实验室认可准则》认可的检定机构检定，送检的计量标准器应包含在其授权的能力范围。

5.9 航材控制

5.9.1 航材处理：航材应当以正确的方式处理，防止损坏和性能蜕变。根据需要对航材进行必要的包装。航材的存储区域应定期进行检查，以确保航材的正确存储和有效识别。

5.9.2 货架管理：分销商应建立货架管理系统，包括但不限于航材入库挂签、剩余航材的控制和清点、航材合格证件及相关文件的控制和保存。

5.9.3 批次号控制：航材分销商应确保航材的批次隔离，这样可以区分不同批次的相同航材，例如飞机紧固件。航材批次号控制程序应包括批次航材区分方法和航材分离情况的记录。对于某批次航材，航材分销商购买数量减去销售数量应当等于库存量。

5.9.4 召回控制：分销商应保存航材发货记录，包括航材批次

号、数量和对应每批次的购买客户等,以便根据相关制造厂的召回信息或当发现任何可疑的非经批准航材时,及时跟踪和召回已发运的航材。

5.9.5 包装控制:在任何可行的情况下,航材在存储和运输都应当使用原制造厂的包装。包装上应写明制造厂、分销商、件号、序号、批次号(根据适用情况)和数量等。

(1) 分销商应按照 ATA-300 的包装要求,或等效要求,或客户的特殊需求进行包装。对于易燃、易爆和有毒材料应按照制造厂的要求或相关规章要求进行正确的包装;

(2) 对于航材运输过程中容易刮破的部位在包装时要适当地加固处理;对于航材运输过程中需要经过污染区域时,包装要做到防腐蚀的要求。如:海上运输航材,其包装就需要做到防海水浸蚀;对于防震、防弯曲的航材,除在运输过程中要注意加固保护外,同时也要在包装时要做到防震、防弯曲的加固并加以明显的识别标志。

5.9.6 静电敏感器材:对于静电敏感器材,应根据静电敏感器材的安全操作说明进行验收、包装、保管和保护,并注明必要的警告标识。

5.9.7 部件存放:质量系统应确保可用部件通过正确的包装,防止其损坏和被外界环境影响。部件上的所有管路和电器接头处应安装堵盖。分销商的质量系统应防止“恶劣”环境对部件性能的影响。

5.9.8 航材件号标识:所有航材应具有明确的件号标识,不允许一件航材具有多个件号标识。分销商不允许擅自修改和更换部件的件号标牌或制造厂的件号信息。

5.9.9 不合格的航材处理:分销商应通过闭环管理,采取有效纠正措施,发现和处理不合格的航材。这类航材应与可用航材隔离存放。

5.9.10 报废件的处理:分销商应建立报废件处理程序,通过钻孔、碾碎等方式对报废件进行破坏处理,以确保其在丢弃报废件之前对报废件进行了充分的破坏处理,不会再被使用。报废程序中应明确负责报废件处理和监督人员的职责。航材的报废工作应当在质量部门的监控下实施,负责监督航材报废工作的质量部门人员不得同时承担报废实施工作。

(1) 所有序列号标注的报废部件应记录,记录内容应包括部件名称、件号、序号、报废日期、报废实施人员和质量部门监督人员;

(2) 分销商应记录和保存所有被报废处理的时寿件,记录内容应包括部件名称、件号、序号、报废日期、报废实施人员和质量部门监督人员,该记录应保存至少 7 年;

(3) 分销商应要求自己的转包单位和修理厂对报废件采取相同的处理措施。(根据适用情况)。

5.9.11 可疑非经批准的航材的隔离:分销商应建立可疑非经批准航材的隔离程序,一经发现可疑航材,应对其进行封存和挂签

隔离,标注不可用件,未经允许非检验人员不得接近。分销商应按照 AC-21-01 和 AC-121-58 规定向民航局报告可疑非经批准航材。

5.9.12 航化产品控制:

(1) 对航化产品进行生产、分装、配制、加工等活动的航材分销商,应满足 CCAR-53 部的要求,并具备民航局颁发的“民用航空用化学产品设计/生产批准函”;

(2) 航化产品应有时限控制制度,其产品存储必须满足温度、湿度、防火等安全条件的要求;

(3) 硫化产品的相关测试或试验报告中标明其名称、批次、包含具体日期的有效期、测试的相关数据等。

5.9.13 危险品的控制

(1) 危险品控制和运输应当满足所在国家的控制要求和国际民航组织有关要求;

(2) 凡控制危险品(包括存储和运输)人员,都应接受相关法规和知识的培训;

(3) 对于易燃航材要用阻燃材料进行包装,对于易爆的航材要用防震材料进行包装,对于腐蚀性材料要用防腐蚀材料密封进行包装,对于放射性材料必须用防辐射的铅罐密封进行包装;

(4) 对于危险品航材,必须贴上和挂好危险品标识;

(5) 对于危险品运输一定要经过检验人员严格检查并在库房存放的时间符合货物运输前的保管时间;

(6) 在库房存放时要严格与一般货物隔离,不得混放。

5.9.14 对航空油料产品的控制

(1) 分销航空油料的公司,应具备有效的 CCAR-55 部“民用航空油料供应企业批准书”,并满足 CCAR-55 部的要求;

(2) 航空油料产品应有时限控制制度,其产品存储必须满足温度、湿度、防火等安全条件的要求;

(3) 航空油料产品的相关测试或试验报告中标明其名称、批次、有效期、测试的相关数据等。

5.10 库存寿命控制

分销商应建立库存寿命控制系统,有效识别和控制时寿件和时寿产品。超时限或过期的时寿件和时寿产品应当与可用件隔离,或销毁。时寿件控制方案应确保没有超时限的航材被发出。这个程序应包括对装有时寿零件的部件的处理措施。

5.11 合格证件和放行证明文件

5.11.1 分销商应向客户提供附录 1 要求航材的合格证明证件。分销商在质量管理手册中应制定相关程序,说明当发货时需要提供复印件时,应如何提供满足客户要求的原始合格证明证件的真实复印件(如:在复印件上加盖分销商的证明印章或出具相关的分销商放行证明文件)。

5.11.2 分销商应根据需要出具相关证明性文件,以证明出售航材的是否:

(1) 出现过载、过热、或环境损坏等状况;

(2) 从政府或军方获得。

5.11.3 对于除新件以外的任何用于更换的部件,分销商应提供由中国民用航空局(CAAC)审定合格的维修机构出具的部件放行证明文件。该放行证明应由维修机构的有资质的授权人员签署。部件的适航批准标签(AAC-038表)签署要求参见CCAR-145部。证明性文件中应包括该部件的主要修理工作和所更换的关键部件的工作记录复印件。同时,还应提供相关部件使用状况信息,其中应当至少包括下述该方面的内容:

(1) 最近一次部件拆下时飞机的营运人/国籍登记注册号/机型,或发动机的使用人/型号/序号;

(2) 最近一次部件拆下的时间/单位;

(3) 最近一次部件拆下的原因/状况;

(4) 对于具有寿命时限要求的航材,还需提供能够追溯到自新件或翻修(即寿命恢复到与新件等同的初始状态)后的所有使用时间记录(即航材的使用时间/使用循环/日历时限)。

5.11.4 分销商的质量手册应建立相应的规定和程序,以确保所销售的航材可以追溯到中国民用航空局(CAAC)批准或认可的制造厂、维修机构或航材供应商。同时,分销商应能够按照以上要求提供相关信息,证明每个部件是被合法批准。

5.11.5 分销商应制定程序,对于再分销的航材,航材分销商在保存航材原始合格证件的情况下,向客户提供批准的合格标签复印件和相关文件复印件。例如: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客户提供原始合格证件的复印件,并由授权的航材检验人员在复印件上加盖其印章以表明其是原始证件的真实复印件。

5.11.6 分销商应建立放行证明文件控制要求。放行证明文件可以采用印章(TRUE COPY 章)或者证明信函的方式,并在手册中备案。不论采取何种方式,应包括以下要素:

- (1) 公司名称;
- (2) 签署放行的人员签名;
- (3) 放行的日期。

5.12 航材租赁

5.12.1 从事航材租赁的航材分销商应建立一套租赁航材的管理系统,包括管理部门、管理程序、租赁协议要求、租赁航材跟踪、租赁航材的内部控制和标识、租赁航材的合格证件的管理、客户通知和追回制度、租赁航材的返回要求、记录保存等。

5.12.2 从事航材租赁的分销商,应与租赁方签署协议。协议应明确与租赁方的权利和责任。从事航材租赁的分销商应确保其出租的航材满足适航性要求,文件齐全有效。

航材共享和航材按飞行小时付费也应满足航材租赁的管理要求和合格证件要求。

5.12.3 航材出租时,至少应向客户提供航材以下材料:

5.12.3.1 有效的适航放行证明文件;

5.12.3.2 如果是使用过的部件,应当具备由航空运营人、维修

机构或航材供应商出具的部件使用状况信息,其中应当至少包括下述该方面的内容:

(1) 最近一次部件拆下时飞机的运营人/国籍登记注册号/机型,或发动机的使用人/型号/序号;

(2) 最近一次部件拆下的时间/单位;

(3) 最近一次部件拆下的原因/状况;

(4) 对于具有寿命时限的部件需提供剩余使用时间等相关数据。

5.12.3.3 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。

5.12.4.航材分销商租赁航材返回时,对于使用过的航材,应要

求租借方提供如下合格证文件和相关使用历史纪录,以确保航材的可用状态:

5.12.4.1 应当具备有效的适航放行证明文件(即 AAC-038 表);

5.12.4.2 应当具备由航空运营人的质量管理部门出具的部件使用状况信息,其中应当至少包括下述该方面的内容:

(1) 最近一次部件拆下时飞机的运营人/国籍登记注册号/机型,或发动机的使用人/型号/序号;

(2) 最近一次部件拆下的时间/单位;

(3) 最近一次部件拆下的原因/状况;

(4) 租赁期间部件装机使用时间记录。

5.12.4.3 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。

5.13 发货

5.13.1 分销商发货时应根据 ATA300 要求或等效要求及客户的要求对航材进行包装,以防止货物在运输过程中损坏。

5.13.2 应由授权人员(包括:航材检验人员或库房管理人员)对发货的航材进行全面的目视检查,目视检查包括但不限于以下内容:

(1) 检查航材无物理损伤;

(2) 检查航材所有管道和电气接头的堵头确认已经安装(根据适用情况);

警告:禁止使用胶带包裹电气接头或液体管路的开口或开放处。胶带上的胶残留物可能会造成电气接头绝缘或造成液压或燃油组件污染。

(3) 确认发货航材件号(包括“—”后的数字和字母)、型号、序号等项目与随附文件完全一致;

(4) 确认发货航材数量、件号或标注的件号情况(包括“—”后的数字和字母)、型号等项目与客户购买合同(订货单)中的内容完全一致;

(5) 确认装箱单中包括所有客户要求的信息;

(6) 确认包装箱和部件的包装满足发货要求;

(7) 确认所有的相关证明文件(适航发行证明文件、航材合

格证、可追溯文件等)齐全、完整、有正确签署。

5.13.3 分销商应建立所有分销航材的分销记录,其中应至少包括下述方面的内容:

- (1) 航材的型号/件号;
- (2) 航材的序号/批次号;
- (3) 航材的状态,其中应包括航材的新旧状况和 5.4 段中规定的信息,时寿件和时寿产品应标明其有效寿命状况;
- (4) 航材的数量;
- (5) 航材合格证明文件的类型和文件编号;
- (6) 客户名称、地址和联系方式;
- (7) 客户订单号;
- (8) 发货单号。

5.14 记录保存

5.14.1 从航材销售之日起,分销商应保存相关可追溯性证明文件 7 年(包括航材的出入库记录)。文件按应能证明航材的序号或批次号的可追溯性(如果适用)。同时,分销商应建立一个填报系统,以确保针对每个客户和每笔分销交易的区分和便于查找。

5.14.2 对于那些能够确认紧固件和原材料的化学特性和物理特性符合相应技术规范的文件,分销商应建立一个系统,正确管理这类文件的保存、分发和收回。

5.14.3 记录那些能够确认紧固件完整性的文件,包括物理和化学测试报告。该文件应至少保存 7 年。

5.14.4 所有时寿件都应具有能追溯到局方批准的合法来源或其他合法来源的记录,从而确认当前时寿件的状态。

5.14.5 所有记录都应妥善保存,以防止损坏、非法修改、变质和丢失等情况的发生。

5.15 技术资料管理

5.15.1 应确保技术资料其现行有效和便于相关人员使用;

5.15.2 技术资料的存储,应杜绝水、火、丢失、非法修改等不安全因素。

附录 1

飞机零部件合格证件和标识列表

序号	零部件类别	合格证件和标识
1	标准件和原材料	<p>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。如标准件生产商出具的合格证(COC)、原材料可追溯至热代码或批号的物理/化学性能的报告。</p>
2	中国民航局批准的新件	<p>(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);</p> <p>(2) 根据 CTSOA 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:(I)制造厂家的名称和地址;(II)部件名称、型号、件号、或型号设计;(III)序号和/或制造日期;(IV)使用的 CTSO 号;</p> <p>(3) 根据 PMA 制造的航空器部件,必须标明件号,并以标明"造的航空的信函方式标示出下列信息:(I)名称;(II)制造厂家或其标记;(III)件号;(IV)该部件批准装于型号审定产品的名称和型号;</p>
3	中国民航局认可的新件	<p>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,如 FAA 表 8130-3, EASA 表 1, 或者是与中国有双边协议的其他国家出具的适航批准文件。</p>
4	除新件以外的任何用于更换的部件	<p>按照 CCAR-145 部批准或认可的维修单位颁发的维修放行证明(AAC-038)</p>