



中国民用航空局

咨询通告

文 号：民航规〔2026〕XXX号

编 号：AC-145-FS-017 R1

颁发日期：2026年X月X日

航空器拆解

1. 依据和目的

本咨询通告依据 CCAR-145 部制定,旨在规范对以返回使用为目的的航空器拆解单位及其工作的管理,确保航空器(包括发动机、螺旋桨或其他部件)拆解件返回使用的可控性,防止因使用不合格航材对飞行安全的影响。

2. 适用范围

本咨询通告适用于中华人民共和国境内、境外设立专业开展航空器拆解业务,并计划向中国注册的航空器提供拆解件返回使用的单位。

本咨询通告不涉及航空器拆解相关的进出口及环境保护等其他要求,境内航空器拆解单位应当遵守中华人民共和国国家发展改革委、商务部、生态环境部、海关总署等部门的适用法规要求。

3. 废止

自本咨询通告发布之日起,2019年4月22日发布的 AC-145-FS-2019-017《航空器拆解》废止。

4. 说明

随着民用航空业的发展,退役航空器数量呈逐年上升的趋势。如何处理退役航空器,在避免对生态环境带来破坏的同时,开发其剩余价值,引起了国际上的广泛重视,并逐步形成了退役航空器商业回收、再利用的专业拆解行业。航空器拆解也成为了民用航空器从设计、制造到使用、退役完整产业链中必不可少的一环。

开发退役航空器的剩余价值除了传统的废品回收和转作他用外,也包括从退役航

空器上拆解一些可返回使用部件的再使用。从退役航空器拆解部件，除了与航空器退役前的状态有关外，正确拆解航空器部件也至关重要，因此，国际上各民航局都对这种活动不同程度地开展管理，以保证拆解航空器部件状态可控，确保其返回使用后不会对航空器适航性产生影响。

我国自 2009 年开始实施的《中华人民共和国循环经济促进法》明确规定，在符合有关法律、行政法规的前提下，允许和鼓励对废旧产品进行拆解或者再利用。这为鼓励和推动航空器拆解行业在我国的发展提供了机遇，政府部门也通过内部协调，明确了进出口及环境保护等职责。民航局作为民航飞行安全的主管部门，责无旁贷地负责制定航空器拆解部件返回使用的要求。

从航空器部件拆解工作来看，如以返回使用为目的，其拆解过程和要求与飞机维修中的拆件无异，尽管不是完整的航空器维修活动，但本质上属于维修活动。因此，此类航空器拆解单位可按照 CCAR-145 部的要求管理，可把航空器拆解工作归类于第 145.16 条 (g) 的“其他维修工作类别”，并按第 145.17 条划分为“机体”、“发动机”维修项目类别。因 CCAR-145 部所批准的维修项目均为有限项目，还需注明开展拆解业务的机型、发动机系列限制。

另外，鉴于“航空器拆解”项目的特殊性，不能被其他维修工作类别自动涵盖，因此，即使某一维修单位具备航空器机体项目的高级别维修能力，如计划开展航空器拆解业务，也需单独申请“航空器拆解”项目。

本通告对航空器拆解单位如何按照 CCAR-145 部要求申请批准提供指导，并明确了适用特殊要求。

5. 航空器拆解项目的申请和批准

5.1 航空器拆解项目应当按照拟开展拆解业务涉及的航空器、发动机机型/型号、系列，按照如下原则申请批准：

(1) 对于位于中国境内的申请人，应为依法设立的法人单位，可以按照其开展业务的地点，向所在地区管理局提交申请；

(2) 对于位于中国境外的申请人，应为具有 FAA、EASA 等维修许可证的维修单位或机队循环协会 (AFRA- Aircraft Fleet Recycling Association) 按适用标准认证的单位，可以向民航局飞行标准司提交申请。申请航空器拆解项目批准的境外单位无需获得中国用户意向书。

注：因对航空器拆解工作管理政策的差异，对于中国境外的航空器拆解单位，不能完全按照国际通行规则以获得本国/本地区民航局对应批准为条件。为此，中国民航局通过与 AFRA 签订合作备忘录 (MOU) 的方式，对于无 FAA、EASA 等维修许可证的单位，允许以通过 AFRA 按照最佳管理实践 (BMP-Best Management Practices) 标准进行有限拆解认证的方式代替作为申请条件。

根据中国民航局和香港民航处、澳门民航局的《联合维修管理合作安排》，中国民航局认可香港民航处、澳门民航局对其拆解单位的管理模式。其拆解器材满足本规定的登记要求后，可在中国境内使用。

5.2 航空器拆解单位的基本条件和管理要求同其他维修单位，但考虑到航空器拆解工作的特点及适用性，除申请单位应具备航空器定检 (C 检以上) 维修经历外，在 CCAR-145 部条款的符合性方面特别明确如下：

(1) 第 145.18 条要求的厂房设施：应当为单独配备的机库，可以与其他机体维

修项目共用，但在开展航空器拆解工作时应当划分出明显的隔离区域，以避免与正常的机体维修工作区域混淆。应当具备拟返回使用拆下器材的存储设施，器材存储设施应当保证存储器材的安全，存储环境应当满足清洁、通风及温湿度的要求。特定器材的存储应当满足其制造厂家的要求。

注：尽管某些情况下航空器拆解工作可以在机库外开展，但申请航空器拆解项目的单位应当具备固定的机库。

(2) 第 145.19 条要求的工具设备：除需具备通用工具设备外，机型维修专用工具设备可以在开始航空器拆解工作前具备，包括协议租用或者借用。

(3) 第 145.21 条要求的人员：授权签署《航空器拆解件挂签》的人员视为放行人员，对于拆解复杂航空器的授权人员要求如下：

a. 对于境内单位，航空器拆解放行人员执照上应当至少具备一个同类机型的机型签署经历，并经过所从事拆解机型系统的熟悉性培训；拆解人员应经过所从事拆解机型系统的熟悉性培训。

b. 对于境外单位，符合本国/本地区民航局或机队循环协会规定的执照要求，具有同类机型的实际维修经验，并经过所从事拆解机型系统的熟悉性培训。

(4) 第 145.22 条要求的技术文件：如申请批准时不具备与所拆解航空器构型对应的技术文件，应当能够确保在拆解前具备，并符合如下条件之一：

a. 本单位已经具备相同机型但不同构型航空器的拆解经验且具备相关技术文件；

b. 本单位不具备申请机型拆解经验，应当具备具有申请机型维修经验的工程技

术人员。

(5) 第 145.28 条要求的维修单位手册：针对航空器拆解工作编制的手册，除符合适用的内容要求外，还应当包含本通告第 6、7 段的管理要求。

注：如本单位还有航空器拆解之外维修项目的批准，上述手册应当与其他维修项目的《维修管理手册》分开编制。

(6) 第 145.31 条要求的维修放行证明：对拟返回使用拆解件需签发《航空器拆解件挂签》，并至少包括本通告附录样例适用的信息。

注：《航空器拆解件挂签》仅意味着拆解工作符合标准。除本通告第 8 段所述的特殊情形外，拆解件必须由经批准的维修单位维修和签发 AAC-038 表《批准放行证书/适航批准标签》后才能返回使用。

(7) 第 145.33 条要求的年度报告：除按照本通告第 7 段的要求上传部件信息外，每年度需报告详细的拆解航空器情况，包括拆解航空器架数/发动机台数、航空器/发动机来源、器材流向、拆解率、固体废物处理情况等。

注：拆解率通常可以按可返回使用的件数与最终拆解总件数比值，或按可返回使用的部件和材料的总重量和飞机重量的比值来测算。

5.3 境内单位航空器拆解工作的生态环保要求：

(1) 申请人需按照生态环保相关要求，提供对于拆解后不可回收废物的处理方式及途径说明。

(2) 申请人需在其管理手册中明确拆解率控制内容，并不断提升其拆解率。

5.4 境内单位航空器拆解特殊情况下可能异地执行，机库可采用协议租用或借用，但

需经主管监察员评估并向民航局飞标司报备后方可实施。

6. 航空器拆解的要求

6.1 航空器拆解单位首先应当根据航空器注销登记证明和履历文件核实其来源，并在确认符合如下原则之一后方可开展拆解工作：

- (1) 直接从民航运行中退役的航空器；
- (2) 退役前虽然发生了事故，但未造成报废，并经过修复恢复了适航性；
- (3) 退役后规范封存，并未经历过水浸、火烧等灾害情况。

注：对于不符合上述原则的航空器，不限制航空器拆解单位开展其他目的的拆解，但拆解部件不得返回使用。对于一些局部损伤的事件在不影响其他部件功能的情况下，经拆解单位所属局方评估后，可以视为符合第（2）条。如航空器在运行期间经历过非严重事故需要拆解，则必须已经完成了事故调查，并由责任调查部门正式发布了《事故调查报告》。

6.2 航空器拆解工作应当在完成所有拟返回使用部件拆解后，再开展其他目的的拆解工作，并通过工作区域的隔离或明显标识实施有效控制。

6.3 在拟返回使用的部件拆解后，由拆解人员完整记录部件信息，并经授权放行人员核对后签发《航空器拆解件挂签》。部件信息应当至少包括如下内容：

- (1) 名称、件号/型号、制造厂家、制造序号；
- (2) 如有铭牌，应当注明并附铭牌照片；
- (3) 如时寿件，应当根据航空器履历文件注明确认的时寿信息。

注：对于没有序号或时寿信息不能确定的部件，不得允许返回使用。

6.4 签发《航空器拆解件挂签》的拆解部件应当及时转移至隔离控制区域妥善保存，并及时将信息录入登记管理系统。

6.5 拆解工作应符合生态环保相关要求，并按需向当地环境保护主管部门报备。

6.6 拆解单位应当按照相应持续适航文件的要求对各类器材予以严格保护、存储和质量管控，尤其是发动机、起落架、计算机、作动类部件等。对于拆解过程中损伤或状态不明的器材，需要严格控制、甄别、记录和评估，不能简单交由部件维修单位检测修理后流通使用或直接交易流通。对于发动机油封、航空器停场封存、时寿件管理等工作需重点管控并确保正确实施。

6.7 境内拆解单位拆解器材的流通、出售应符合相关政策要求，并确保流向清晰，可追溯。

7. 航空器拆解件登记管理系统和公开信息平台

7.1 航空器拆解单位应当建立在质量部门控制下的拆解件登记管理系统，并符合如下要求：

(1) 登记本单位所拆解的所有航空器信息，至少包括机型、生产序号、退役前国籍登记号、适航证编号和颁发民航当局，并附注销登记证明复印件。

(2) 能完整记录并展示从某一航空器上拆下并拟返回使用的所有部件信息。

(3) 登记每一拟返回使用部件的部件标识信息，并附部件标识或铭牌照片、《航空器拆解件挂签》复印件。

(4) 登记本单位所拆解航空器和器材状态相关的具体信息，至少包括停止运行

后总停放时长（月）、拆解前在本单位的停放时长（月）、航空器转运至本单位的途径（陆运、飞行转场等）、最后一次飞行后至拆解前的维护保养和维修情况（需简要描述）。

7.2 对于某一架航空器的上述登记信息，一经完成拟返回使用部件的拆解工作应当立即冻结，防止随意更改。如有新增拆解件或信息修改，需向平台管理方提交报告后补充录入系统。

7.3 航空器拆解单位应当将拟返回使用航空器部件的信息（应至少包括 7.1 中所含信息），发送至符合民航局相关要求的协会组织指定的公开信息平台或其他符合要求的平台登记，在可供行业查询其履历后（对外可仅展示或查询必要的信息），方可对外销售。

注 1：上述协会组织，如果在中国境内，应是经国家民政部正式批准成立的行业社团法人机构；如果在中国境外，应当是所在国家或地区民航当局认可的协会组织。当前境内符合要求的登记平台网址为：<http://adcr.camac.org.cn>，境外符合要求的登记平台网址为：<https://registry.afra.aero/caac>。境外登记平台需与境内协会组织的公开信息平台通过接口连接，方便使用人一次性查询来源。拆解单位可根据自身需求选择境内或境外符合要求的登记平台，境内拆解单位至少应在符合要求的境内平台登记。

注 2：对于境内拆解单位，对器材登记和追溯有其他要求的，一并按其他要求实施。

8. 航空器拆解件直接返回使用的情况

8.1 在满足下述全部情况时，拆解航空器的部件可直接返回原航空运营人使用：

- (1) 航空器在原航空运营人运行期间直接退役；
- (2) 部件在原航空运营人的监控下由合格的航空器拆解单位拆解并挂《航空器拆解件挂签》；
- (3) 返回部件直接由原航空运营人按照其规定挂签；
- (4) 返回部件性能及状态未受长期封存停场影响，符合适航条件。

8.2 航空器拆解单位应当记录上述直接返回原航空运营人使用部件的信息，并保存航空运营人挂签的复印件。此类返回部件在满足现行有效的 AC-120-FS-058《合格的航材》中关于借用航材的限制条件的情况下，可用于支援不同航空运营人 AOG 需求。

9. 发动机、螺旋桨或者其他部件拆解件的返回使用

9.1 对于按照 CCAR-145 部获得批准的维修单位，在承修发动机、螺旋桨或者其他部件时，如因可维修性或经济性原因确定报废后，维修单位可以在其批准的能力范围内进行拆解，并在符合下述条件的情况下使用其拆解件：

- (1) 获得送修人的书面同意；
- (2) 经过必要的检测、修理，获得 AAC-038 表《批准放行证书/适航批准标签》以确认其适航性，方可供本单位维修中使用；
- (3) 上述发动机、螺旋桨或者其他部件拆解件可用于不同送修人的不同发动机、螺旋桨或其他部件，也可退回到被拆解发动机、螺旋桨或其他部件的所有人，由其负责处置进入流通领域，但相应拆解件在装机使用前须获得 AAC-038 表《批准放行证书/适航批准标签》以确认其适航性。

9.2 对于按照 CCAR-145 或 FAA 或 EASA 批准的具备发动机翻修能力的维修单位，可

以参照前述航空器拆解项目的申请和批准及管理要求申请该型号的发动机拆解能力，并需符合以下管理要求：

(1) 对于境内单位，发动机拆解放行人员应具有维修人员执照，并经过所从事拆解发动机系列的熟悉性培训；拆解人员应经过所从事拆解发动机系列的熟悉性培训。

(2) 对于境外单位，发动机拆解放行人员和拆解人员应符合本国/本地区民航局或机队循环协会规定的执照要求，具有同系列发动机的实际维修经验，并经过所从事拆解发动机系列的熟悉性培训。

9.3 发动机拆解返回使用的部件除需由拆解单位按规定挂签外，需送有中国民航局维修许可的维修单位维修和签发 AAC-038 表《批准放行证书/适航批准标签》后才能返回使用。

注：以上第 8、9 项中需要流通的器材也需要在登记平台登记。

10. 附则

本通告自发布之日起实施，对于已经批准的拆解维修单位，除定检维修经历的要求外，其他应在 2026 年 6 月 30 日前符合本通告要求。

附录. 航空器拆解件挂签样例

正面:

(单位名称和/或标志 Organization Name and/or Logo)	
航空器拆解件挂签 Dismantle Parts Tag	
部件信息 Parts Info.:	
名称 Part Name:	_____
件号/型号 Part/Type Number:	_____
制造厂家 Manufacturer:	_____
制造序号 Serial Number:	_____
是否有铭牌 Name Plate:	<input type="checkbox"/> 无 No <input type="checkbox"/> 有 Yes
是否有寿命 Life Limit:	<input type="checkbox"/> 无 No <input type="checkbox"/> 有 Yes
寿命信息 Life Limit: _____	
拆解自航空器/发动机 Dismantled Aircraft/Engine Info.:	
退役前营运人 Former Aircraft Operator:	_____
机型和/或发动机型号 Aircraft and/or Engine Model:	_____
国籍登记号 Nationality Registration Number:	_____
制造厂家 Manufacturer:	_____
制造序号和/或发动机序号 Manufacturer and/or Engine Serial Number:	_____
拆解实施单位 Dismantle Organization Info.:	
单位名称 Organization Name:	_____
地点 Address:	_____
CCAR-145 维修许可证编号(CCAR-145 License No.):	_____
签署批准人 Approval Personnel Info.:	
姓名 Name:	_____ 签名 Signature: _____
航空器维修人员执照号(Personnel License No.):	_____
签署日期 Approval Date:	_____

背面：

<p>(单位名称和/或标志 Organization Name and/or Logo)</p> <p>航空器拆解件挂签 Dismantle Parts Tag</p>
<p>声明： 兹声明此部件来源真实可靠，并且没有经历过：</p> <ul style="list-style-type: none">● 严重事故；● 浸入盐水或暴露在其他腐蚀性介质；● 过热或其他形式的极限应力作用；● 军用或其他非民航运营使用。
<p>Declaration: Declare that the origin of this part is genuine and reliable, and that it has NOT been subjected to:</p> <ul style="list-style-type: none">● Severe accidents;● Immersion in salt water or exposure to other corrosive media;● Overheating or any other form of extreme stress;● Military use or any other non-civil aviation service.
<p>使用者职责： 本文件仅意味此部件的拆解工作符合经批准的标准，但不代表可以直接安装到有关航空产品上使用。使用者应当确保此部件按照经批准的标准维修并放行后方可使用。</p>
<p>User Responsibility: This document only certifies that the removal of this part complies with approved standards. It does not authorize direct installation on the aviation product. The user shall ensure that this part is maintained and released in accordance with approved standards to use.</p>