

cretario de Defensa, para dictar las Instrucciones de desarrollo y ejecución de la presente Orden Ministerial, que en ningún caso podrá suponer aumento del gasto público.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

La presente Orden Ministerial entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

Madrid, 10 de diciembre de 2003.

TRILLO-FIGUEROA Y MARTÍNEZ-CONDE

ANEXO

1. La Fuerza del Ejército de Tierra

A. La Fuerza de Maniobra

Estará compuesta por las siguientes unidades:

- a) División Mecanizada n.º 1.
- b) Fuerza de Acción Rápida.
- c) Brigada de Cazadores de Montaña «Aragón» I.
- d) Brigada de Caballería «Castillejos» II.
- e) Mandos y Unidades pertenecientes al Núcleo de Apoyo.

B. La Fuerza Terrestre

Estará compuesta por las siguientes unidades:

- a) Fuerzas de Defensa de Área no incluidas en otras estructuras de la Fuerza.
- b) Fuerzas Específicas para la Acción Conjunta.
- c) Fuerzas Movilizables.

C. La Fuerza Logística Operativa

- a) Cuartel General.
- b) Fuerzas Logísticas.
- c) Mando de Apoyo Logístico a las Operaciones.

D. El Mando de Canarias

Estará compuesto básicamente por un Cuartel General y por las Fuerzas de Defensa de Área ubicadas en el archipiélago Canario.

2. La Fuerza de la Armada

A. La Flota

Estará compuesta por las siguientes unidades:

- a) Grupo de Unidades de Proyección.
- b) Flotilla de Aeronaves.
- c) Flotilla de Submarinos.
- d) Fuerza de Medidas Contra Minas.
- e) Escuadrillas de Escoltas.
- f) Buques de Apoyo Logístico.

Dependerá de este Mando la Brigada de Infantería de Marina del «Tercio de Armada» a efectos de preparación anfibia.

B. La Fuerza de Acción Marítima

Estará compuesta por las siguientes unidades:

- a) Buques de Vigilancia Marítima.
- b) Unidades Auxiliares.
- c) Buques Científicos.
- d) Buque Escuela.

C. La Fuerza de Infantería de Marina

Estará compuesta por las siguientes unidades:

- a) El «Tercio de Armada», cuya Brigada de Infantería de Marina dependerá del Almirante de la Flota a efectos de preparación anfibia.

- b) La Fuerza de Protección integrada por los Tercios Norte, Sur, Levante, Agrupaciones y Unidades de seguridad.

3. La Fuerza del Ejército del Aire

A. El Mando Aéreo de Combate

Dependerán de este Mando a efectos de preparación de la Fuerza las siguientes unidades:

- a) Sistema de Mando y Control.
- b) Unidades de Combate.
- c) Unidades de Apoyo al Combate.
- d) Unidades de Fuerzas Auxiliares cuando dadas sus capacidades realicen cometidos de Unidades Aéreas de Combate y de Apoyo al Combate.

B. El Mando Aéreo General

Estará compuesto por las siguientes unidades:

- a) Grupos de Mando y Control. Dependerán del Mando Aéreo de Combate a efectos de preparación de la Fuerza.
- b) Escuadrones de Vigilancia Aérea EVA,s. Dependerán del Mando Aéreo de Combate a efectos de preparación de la Fuerza.
- c) Fuerzas Principales de Defensa. Dependerán del Mando Aéreo de Combate a efectos de preparación de la Fuerza.
- d) Fuerzas de Reacción. Dependerán del Mando Aéreo de Combate a efectos de preparación de la Fuerza.
- e) Fuerzas Auxiliares.
- f) Bases Aéreas, Aeródromos y Acuartelamientos Aéreos en los que se ubiquen unidades de la Fuerza.

C. El Mando Aéreo de Canarias

Estará compuesto por las siguientes unidades:

- a) Grupo de Mando y Control de Canarias. Dependerá del Mando Aéreo de Combate a efectos de preparación de la Fuerza.
- b) Escuadrones de Vigilancia Aérea EVA,s. ubicados en el archipiélago Canario. Dependerá del Mando Aéreo de Combate a efectos de preparación de la Fuerza.
- c) Fuerzas Principales de Defensa desplegadas permanentemente en el archipiélago Canario. Dependerá del Mando Aéreo de Combate a efectos de preparación de la Fuerza.
- d) Fuerzas de Reacción desplegadas permanentemente en el archipiélago Canario. Dependerá del Mando Aéreo de Combate a efectos de preparación de la Fuerza.
- e) Unidades del SAR desplegadas permanentemente en el archipiélago Canario. Dependerá de la Jefatura del SAR a efectos de preparación de la Fuerza.
- f) Bases Aéreas, Aeródromos y Acuartelamientos Aéreos, ubicados en el archipiélago Canario, en los que se ubiquen unidades de la Fuerza.

MINISTERIO DE FOMENTO

23289 *ORDEN FOM/3538/2003, de 9 de diciembre, por la que se adoptan los requisitos conjuntos de aviación relativos a la Lista maestra de equipo mínimo (MMEL) y la Lista de equipo mínimo (MEL) de los aviones civiles dedicados al transporte aéreo comercial.*

Por las Autoridades Aeronáuticas Conjuntas (JAA), organismo asociado a la Conferencia Europea de Avia-

ción Civil (CEAC) e integrado por las Autoridades nacionales de aviación civil de los Estados firmantes de los Acuerdos sobre elaboración, aceptación y puesta en práctica de los requisitos conjuntos de aviación —JAR— (Chipre, 1990), vienen siendo acordados unos requisitos comunes amplios y detallados para la gestión de la aviación civil, siempre de acuerdo en lo sustancial con la normativa emanada de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Entre las anteriores se encuentran los requisitos conjuntos de aviación relativos a la Lista maestra de equipo mínimo (MMEL) y la Lista de equipo mínimo (MEL) denominados JAR-MMEL/MEL, que fueron acordados con fecha 1 de junio de 2000 y que toman como referencia lo establecido al efecto en la Parte I, Capítulo 6, del Anexo 6 al Convenio de Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).

La adopción de las reglas JAR-MMEL/MEL es necesaria para completar las previsiones contenidas en las reglas JAR-OPS 1, incorporadas al ordenamiento jurídico español mediante el Real Decreto 220/2001, de 2 de marzo, por el que se determinan los requisitos exigibles para la realización de las operaciones de transporte aéreo comercial por aviones civiles. Concretamente el apartado JAR-OPS 1.030(a) dispone que «el operador establecerá, para cada avión, una Lista de Equipo Mínimo (MEL) aprobada por la Autoridad. Ésta estará basada y no será menos restrictiva que la Lista Maestra de Equipo Mínimo (MMEL), si la hubiera, que haya aceptado la Autoridad. Tanto la MEL como la MMEL deberán cumplir lo establecido en el JAR-MMEL/MEL».

En consecuencia, esta Orden encuentra amparo en lo previsto en la Disposición final segunda del Real Decreto 220/2001, que habilita al Ministro de Fomento para dictar cuantas disposiciones fuesen necesarias para el desarrollo de este Real Decreto y, en particular, para adoptar los Requisitos Conjuntos de Aviación (JAR) acordados por las Autoridades Aeronáuticas Conjuntas (JAA) que sean necesarios para la plena aplicación de las reglas JAR-OPS 1 que figuran en su anexo.

Así, en desarrollo del Real Decreto 220/2001, mediante esta Orden se adoptan, dándoles así naturaleza de norma jurídica interna, los requisitos conjuntos de aviación (JAR) relativos a la Lista maestra de equipo mínimo (MMEL) y la Lista de equipo mínimo (MEL), en los que se establecen las condiciones para la aprobación de dichos documentos.

En su virtud, con la aprobación previa del Ministro de Administraciones Públicas y de acuerdo con el Consejo de Estado, dispongo:

Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

Constituye el objeto de esta Orden la determinación de los requisitos exigibles para la aprobación o, en su caso, aceptación de los documentos denominados Lista maestra de equipo mínimo (MMEL) y Lista de equipo mínimo (MEL) de los aviones civiles dedicados al transporte aéreo comercial.

Artículo 2. *Adopción de las reglas JAR-MMEL/MEL.*

La aprobación o, en su caso, aceptación de las Listas maestras de equipo mínimo (MMEL) y de las Listas de equipo mínimo (MEL) de los aviones civiles dedicados al transporte aéreo comercial se regirá por lo dispuesto en esta Orden y en la sección 1 de las reglas JAR-MMEL/MEL que figuran en su Anexo.

Artículo 3. *Competencia.*

1. El Director General de Aviación Civil es el órgano administrativo competente para aprobar las Listas maes-

tras de equipo mínimo (MMEL) de los aviones a los que haya emitido un primer certificado de tipo, las Listas de equipo mínimo (MEL), de los aviones incluidos en un certificado de operador aéreo (AOC) emitido en España, y las revisiones o cambios de unas y otras.

2. Asimismo, corresponde al Director General de Aviación Civil resolver sobre las solicitudes de aceptación, cuando ésta resulte necesaria, de las Listas maestras de equipo mínimo (MMEL) aprobadas por las Autoridades competentes de otro Estado, así como la aprobación de los Suplementos a tales Listas.

3. Contra las resoluciones del Director General de Aviación Civil los interesados podrán interponer recurso de alzada.

Artículo 4. *Procedimientos.*

1. El plazo para resolver, de forma motivada, y notificar la correspondiente resolución será de 6 meses respecto de:

a) las solicitudes de aprobación, cambio o revisión de las Listas maestras de equipo mínimo (MMEL) correspondientes a los aviones a los que se haya emitido un primer certificado de tipo por la Dirección General de Aviación Civil, y

b) cuando el certificado de tipo original se haya emitido por un tercer Estado, las solicitudes de aceptación de las Listas maestras de equipo mínimo (MMEL) aprobadas por la Autoridad competente de otro Estado.

2. Las solicitudes de aprobación, cambio o revisión de las Listas de equipo mínimo (MEL) formuladas al amparo de esta Orden se resolverán motivadamente y se notificarán en el plazo de 60 días.

3. Transcurridos dichos plazos sin que haya recaído resolución expresa, las solicitudes podrán entenderse desestimadas.

Artículo 5. *Validez de las Listas maestras de equipo mínimo (MMEL) aprobadas por las Autoridades competentes de otros Estados.*

1. Las Listas maestras de equipo mínimo (MMEL) aprobadas por las Autoridades competentes de uno o varios Estados miembros de las Autoridades Aeronáuticas Conjuntas (JAA), que acrediten el cumplimiento de idénticos requisitos a los que se establecen en esta Orden serán válidas y aplicables en España como Listas de referencia a los efectos de la aprobación de las correspondientes Listas de equipo mínimo (MEL), siempre que esos Estados hayan adoptado adecuadamente los requisitos JAR-MMEL/MEL y recíprocamente reconozcan las Listas maestras aprobadas en España de conformidad con los mismos.

2. Las Listas maestras de equipo mínimo (MMEL) aprobadas por las Autoridades competentes de otros Estados distintos de los indicados en el apartado anterior podrán ser aceptadas, de oficio o previa solicitud, por la Dirección General de Aviación Civil como la Lista de referencia de las Listas de equipo mínimo (MEL) de los aviones civiles dedicados al transporte aéreo comercial incluidas en un certificado de operador aéreo (AOC) emitido en España.

3. La Dirección General de Aviación Civil podrá aprobar Suplementos a las Listas maestras aprobadas por las Autoridades de cualquier otro Estado. En tal caso, el conjunto formado por dichas Listas más los Suplementos aprobados por la Autoridad española constituirá la Lista maestra de referencia.

Disposición adicional única. *Exenciones.*

La Dirección General de Aviación Civil, con carácter excepcional y temporal, podrá conceder una exención al cumplimiento de las disposiciones contenidas en las reglas JAR-MMEL/MEL que figuran en el anexo a esta Orden, sujeta a cualquier condición adicional necesaria para alcanzar un nivel aceptable de seguridad, cuando:

- a) Exista una solicitud de exención fundada en que el cumplimiento de un requisito es impracticable, o bien es necesaria una ampliación temporal para su cumplimiento, y
- b) el solicitante acredite el mantenimiento de un nivel de seguridad equivalente.

Disposición transitoria primera. *Validez de las aprobaciones emitidas de conformidad con la normativa de aplicación antes de la entrada en vigor de esta Orden.*

Respecto de las aprobaciones emitidas conforme a la normativa de aplicación con anterioridad a la entrada en vigor de esta Orden se estará a lo dispuesto en la regla JAR-MMEL/MEL 001 que figura en su Anexo.

Disposición transitoria segunda. *Solicitudes realizadas con anterioridad a la entrada en vigor de esta Orden.*

Las solicitudes de aprobación o, en su caso, aceptación de los documentos denominados Lista de equipo

mínimo (MEL) o Lista maestra de equipo mínimo (MMEL) realizadas con anterioridad a la entrada en vigor de esta Orden se resolverán conforme a lo dispuesto en los subpartados (2) y (3) de la regla JAR-MMEL/MEL 001(a) que figura en su Anexo.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en esta Orden.

Disposición final primera. *Ejecución y aplicación de esta Orden.*

La Dirección General de Aviación Civil adoptará las medidas necesarias para la ejecución y aplicación de esta Orden y ordenará la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de las directrices o criterios acordados por las Autoridades Aeronáuticas Conjuntas para la aplicación e interpretación uniforme de las reglas JAR-MMEL/MEL.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

Esta Orden entrará en vigor al mes de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 9 de diciembre de 2003.

ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

ANEXO**ÍNDICE**

JAR-MMEL/MEL

LISTA MAESTRA DE EQUIPO MÍNIMO Y LISTA DE EQUIPO MÍNIMO

<i>Párrafo</i>	<i>Página</i>
----------------	---------------

SECCIÓN 1 - REQUISITOS**SUBPARTE A – GENERAL**

JAR-MMEL/MEL.001	Aplicabilidad	1-A-1
JAR-MMEL/MEL.005	Terminología	1-A-1

SUBPARTE B – MMEL**JAR-MMEL/MEL****Lista Maestra de Equipo Mínimo / Lista de Equipo Mínimo**

JAR-MMEL/MEL.010	General	1-B-1
JAR-MMEL/MEL.015	Tipos de operación	1-B-1
JAR-MMEL/MEL.020	Elegibilidad	1-B-1
JAR-MMEL/MEL.025	Formato e idioma de la MMEL	1-B-1
JAR-MMEL/MEL.030	Fallos de funcionamiento múltiples	1-B-1
JAR-MMEL/MEL.035	Procedimientos operativos y de mantenimiento	1-B-1
JAR-MMEL/MEL.040	Intervalos de corrección	1-B-1
JAR-MMEL/MEL.045	Aprobación de la MMEL	1-B-1

SUBPARTE C – MEL

JAR-MMEL/MEL.050	General	1-C-1
JAR-MMEL/MEL.055	Tipos de operación	1-C-1
JAR-MMEL/MEL.060	Preparación de la MEL	1-C-1
JAR-MMEL/MEL.065	Formato de la MEL	1-C-1
JAR-MMEL/MEL.070	Fallos de funcionamiento múltiples	1-C-1
JAR-MMEL/MEL.075	Procedimientos operativos y de mantenimiento	1-C-1
JAR-MMEL/MEL.080	Intervalos de corrección	1-C-2
JAR-MMEL/MEL.085	Aprobación de la MEL	1-C-2
JAR-MMEL/MEL.090	Operaciones fuera de los límites de la MEL	1-C-2
Apéndice 1 al		
JAR-MMEL/MEL.090	Operaciones fuera de los límites de la MEL	1-C-3

SECCION 1

SECCION 1

JAR-MMMEL/MEL

SUBPARTE B - MMEL

SUBPARTE A - GENERAL

JAR-MMEL/MEL.001 Aplicabilidad

(a) *Regulaciones aplicables.*

- (1) [Actualmente sin contenido];
- (2) A partir de la fecha de entrada en vigor del JAR-MMEL/MEL, las nuevas Listas de equipo mínimo (MELs) se aprobarán exclusivamente de acuerdo con lo establecido en la Subparte C de este JAR-MMEL/MEL;

(3) Las Listas maestras de equipo mínimo (MMELs) para los tipos de aeronaves cuya solicitud de certificación de tipo se realice con posterioridad a la fecha de entrada en vigor de este JAR-MMEL/MEL, se aprobarán exclusivamente de acuerdo con lo establecido en la Subparte B de este JAR-MMEL/MEL.

(b) *Directivas de Aeronavegabilidad y otros requisitos obligatorios.* Cuando exista un conflicto entre la MMEL/MEL y una Directiva de aeronavegabilidad o cualquier otro requisito obligatorio, prevalecerá la información contenida en la Directiva de Aeronavegabilidad o en el requisito obligatorio (p. ej., requisitos de aeronavegabilidad continuada).

(c) *Eficacia retroactiva.* Las MELs aprobadas con anterioridad a la entrada en vigor de esta JAR permanecerán siendo válidas y aplicables. Cuando sea requerido, las MELs deberán ser revisadas para reflejar los requisitos operacionales exigibles.

(d) *Límite de la aplicabilidad de la MEL.* La MEL es aplicable hasta el comienzo del vuelo.

JAR-MMEL/MEL.005 Terminología

Los términos y acrónimos utilizados en este JAR-MMEL/MEL tienen el siguiente significado.

(a) *"Según se requiera por requisitos operacionales".* El ítem afectado está sujeto a ciertas condiciones (restrictivas o permisivas) expresadas en los requisitos operacionales aplicables.

(b) *"Aprobado por la Autoridad"* significa aprobado por la Dirección General de Aviación Civil, salvo que sea válida y eficaz la aprobación efectuada por una Autoridad JAA de conformidad con los procedimientos acordados.

(c) *"Día de Calendario"* es el período de 24 horas desde media noche hasta la media

noche siguiente basado en tiempo UTC o local, según lo seleccionado por el operador.

(d) *"Comienzo del Vuelo".* Momento a partir del cual una aeronave comienza a moverse bajo su propia potencia con el propósito de prepararse para el despegue.

(e) *"Día del hallazgo".* Día de calendario en el que un fallo de funcionamiento fue registrado en el registro de mantenimiento / diario de a bordo de la aeronave.

(f) *"SI está instalado".* El ítem afectado es opcional, o bien no se requiere que esté instalado en todas las aeronaves afectadas por la MMEL.

(g) *"Inoperativo".* Indica que un ítem, función, componente ó sistema, no funciona adecuadamente por no cumplir con su propósito ó bien por no funcionar constantemente dentro de los límites o tolerancias de su diseño.

Algunos sistemas han sido diseñados para ser tolerantes al fallo y son supervisados mediante ordenadores digitales que transmiten mensajes de fallo a un ordenador central a los efectos de mantenimiento. La presencia de esta categoría de mensajes no significa que el sistema esté inoperativo.

(h) *"MEL".* Acrónimo de Lista de equipo mínimo.

(i) *"MMEL".* Acrónimo de Lista maestra de equipo mínimo.

(j) *"Suplemento a la MMEL".* Lista asociada a la MMEL de una aeronave para la cual la solicitud del primer certificado de tipo se ha realizado ante una Autoridad de otro Estado. Esta lista asociada identifica cualquier diferencia respecto a la MMEL previamente aprobada. Esta MMEL y su Suplemento constituyen la MMEL aprobada (de referencia).

(k) *"Certificado de Tipo".* Certificado de tipo, Suplemento al Certificado de Tipo o equivalente, emitido por la Autoridad

(l) *"Titular del Certificado de Tipo".* Titular o solicitante de un Certificado de Tipo, Suplemento al Certificado de Tipo o equivalente.

(ll) *"ítem".* Puede significar aspecto, elemento, conjunto o sistema de elementos, etc.

JAR-MMEL/MEL.010 General

(a) La Lista maestra de equipo mínimo (MMEL) es una lista (incluyendo un preámbulo) correspondiente a un tipo de aeronave que determina aquellos instrumentos, ítems de equipamiento o funciones que, en tanto se mantiene el nivel de seguridad pretendido en los requisitos aplicables (por ej., requisitos JAR u otros), pueden estar temporalmente inoperativos debido a la redundancia inherente del diseño, o bien debido a procedimientos, condiciones o limitaciones específicas de carácter operacional o de mantenimiento, y de conformidad con los procedimientos aplicables de aeronavegabilidad continuada.

(b) Se requiere que todos los ítems relacionados con la aeronavegabilidad de la aeronave y no incluidos en la lista estén operativos.

(c) No se requiere que aparezcan en la Lista los elementos del equipamiento que no estén relacionados con la seguridad (Por ej., cocinas (galley), equipamiento para la comodidad del pasajero y, en general, ítems que no afecten a la aeronavegabilidad y/o a la operación segura).

JAR-MMEL/MEL.015 Tipos de operación

La MMEL deberá cubrir todos los tipos de operación para los que la aeronave haya sido certificada de tipo.

JAR-MMEL/MEL.020 Solicitud

La Autoridad sólo aceptará una solicitud para aprobación de la MMEL del titular del Certificado de Tipo.

JAR-MMEL/MEL.025 Formato e idioma de la MMEL

(a) La MMEL se presentará con un preámbulo, definiciones y, en su caso, con notas aclaratorias que reflejarán adecuadamente el alcance, límite y propósito de la lista.

(b) La MMEL estará escrita en un idioma que sea aceptable para la Autoridad.

JAR-MMEL/MEL.030 Fallos de funcionamiento múltiples

La MMEL deberá proporcionar una guía acerca de los efectos que sobre la seguridad pudieran tener fallos de funcionamiento múltiples, cuando aquellos efectos pudieran ser significativos.

JAR-MMEL/MEL.035

Procedimientos operativos y de mantenimiento.

(a) Son necesarios procedimientos operativos y de mantenimiento para soportar ciertos ítems de la MMEL. Estos procedimientos deberán ser identificados ante la Autoridad durante el proceso de aprobación de la MMEL, sin embargo, los procedimientos en sí mismos no formarán parte de la aprobación.

(b) Estos procedimientos deberán estar referenciados en la MMEL y publicados simultáneamente a la MMEL como guía para los operadores.

(c) Cuando la MMEL sea revisada los procedimientos deberán ser adecuadamente modificados.

JAR-MMEL/MEL.040 Intervalos de corrección

La MMEL deberá estipular intervalos de corrección A, B, C y D.

La categoría de cada ítem inoperativo deberá determinarse de acuerdo a los requisitos especificados a continuación:

(a) *Categoría A:*

(f) No se especifica un intervalo estándar para su corrección, sin embargo los ítems en esta categoría deberán ser corregidos de acuerdo con las condiciones estipuladas en la MMEL.

(ii) Cuando se especifique un período de tiempo, éste empezará a las 00:01 del día de calendario posterior al día del hallazgo.

(b) *Categoría B:* Los ítems en esta categoría deberán ser corregidos en el intervalo de tres días de calendario consecutivos, excluyendo el día del hallazgo.

(c) *Categoría C:* Los ítems en esta categoría deberán ser corregidos en el intervalo de diez días de calendario consecutivos, excluyendo el día del hallazgo.

(d) *Categoría D:* Los ítems en esta categoría deberán ser corregidos en el intervalo de ciento veinte días de calendario consecutivos, excluyendo el día del hallazgo.

JAR-MMEL/MEL.045 Aprobación de la MMEL

(a) La Autoridad aprobará la MMEL, y sus cambios, exclusivamente cuando se haya demostrado el cumplimiento de los requisitos aplicables de esta Subparte B a su entera satisfacción.

en práctica procedimientos especiales para operar fuera de las condiciones impuestas por la MEL. En ninguna circunstancia los procedimientos especiales serán utilizados para permitir vuelos fuera de los límites de la MMEL de referencia.

(b) Cuando se haya concedido a un operador una aprobación para aplicar dicho procedimiento para un tipo particular de aeronave, se mencionará con toda claridad como una condición en la MEL.

(c) Cuando así lo apruebe la Autoridad, los operadores con amplia experiencia en un tipo particular de aeronave y con los medios necesarios de dirección de operaciones y apoyo de ingeniería podrán ejecutar el procedimiento especial para operar la aeronave, con sistemas o equipos inoperativos no permitidos por la MEL, exclusivamente con el propósito de situar la aeronave a un lugar donde la corrección pueda ser realizada.

(d) En tales circunstancias, pudieran ser requeridos factores compensatorios alternativos tales como combustible de reserva incrementado y mínimos meteorológicos más exigentes.

Apéndice 1 al JAR-MMEL/MEL.090 Operaciones fuera de los límites de la MEL

(a) Introducción

Este Apéndice establece las condiciones y circunstancias bajo las cuales la Autoridad puede aprobar la solicitud de un operador de aplicar un procedimiento especial para operar una aeronave fuera de los límites de la Lista de equipo mínimo (MEL). Este Apéndice establece el procedimiento especial que habrá de seguir un operador aprobado al efecto.

(b) Solicitudes de Aprobación

(1) Los operadores pueden solicitar de la Autoridad la aprobación de un procedimiento especial para operar una aeronave cuando no se cumplan las condiciones normales de la MEL.

(2) La aprobación puede ser concedida por la Autoridad cuando esté convenida de que se aplicarán los criterios apropiados en lo relativo a la seguridad de tales vuelos, teniendo en consideración la experiencia general y particular del operador y las disposiciones aplicables.

(3) Será excepcional que se dé una aprobación cuando un tipo de aeronave haya estado en servicio con el operador durante menos de un año. Contar con una organización de apoyo de ingeniería, cualificada en el tipo, será un requisito esencial para ello.

(4) La Autoridad supervisará las operaciones realizadas fuera de los límites de la MEL para asegurarse de la corrección de los criterios aplicados por el operador. Si la

(d) Se requiere que en la MEL estén los procedimientos desarrollados en sí mismos o los símbolos haciendo una referencia al documento que los contiene.

(e) La MEL deberá ser revisada cuando los procedimientos aplicables de operaciones o mantenimiento referenciados en la MMEL sean revisados.

NOTA: A no ser que se permita específicamente, un ítem inoperativo no puede ser retirado de la aeronave.

JAR-MMEL/MEL.080 Intervalos de corrección

(a) El operador deberá tener en cuenta al preparar su MEL los intervalos de corrección establecidos en la MMEL.

(b) El operador puede permitir una única extensión para los intervalos de corrección B, C ó D de la misma duración que la especificada en la MMEL siempre que:

(i) Se haya establecido por el operador una descripción de las obligaciones y responsabilidades específicas para controlar las extensiones, y

(ii) La Autoridad sea notificada dentro de los 10 días siguientes de cualquier extensión autorizada.

(c) El operador es responsable de establecer un programa efectivo de correcciones que incluya el seguimiento de los ítems inoperativos y la coordinación de las piezas, personal, instalaciones y procedimientos necesarios para asegurar la corrección en tiempo.

(d) No se permitirá el despacho de la aeronave después de la finalización del intervalo de corrección especificado en la MEL, a no ser que:

(i) El intervalo de corrección haya sido extendido de acuerdo al subpárrafo (b) anterior; ó

(ii) El defecto haya sido corregido.

JAR-MMEL/MEL.085 Aprobación de la MEL

La Autoridad aprobará la MEL, y sus cambios, exclusivamente cuando se haya demostrado el cumplimiento de los requisitos aplicables de esta Subparte C a su entera satisfacción.

JAR-MMEL/MEL.090 Operaciones fuera de los límites de la MEL

(a) Bajo ciertas condiciones y circunstancias especificadas la Autoridad podrá conceder a los operadores una aprobación para introducir y poner

(b) Cuando sea publicada una revisión ordinaria de la MMEL para un tipo específico de aeronave, el operador tendrá 90 días a partir de la fecha de recepción de la revisión para revisar su MEL. Pueden requerirse plazos más breves para llevar a cabo las revisiones relacionadas con la seguridad.

JAR-MMEL/MEL.065 Formato de la MEL

(a) La MEL deberá contener un preámbulo, definiciones y, en su caso, notas aclaratorias que deberán reflejar adecuadamente el alcance, límite y propósito de la Lista.

(b) La MEL deberá indicar el estado de la revisión de la MMEL en la que está basada.

(c) El preámbulo deberá contener procedimientos para guía de las tripulaciones de vuelo en el uso de la MEL.

JAR-MMEL/MEL.070 Fallos de funcionamiento múltiples

El operador garantizará que la MEL, incluyendo su preámbulo, refleje la guía dada en la MMEL sobre los efectos de fallos de funcionamiento múltiples.

JAR-MMEL/MEL.075 Procedimientos operativos y de mantenimiento

(a) Al elaborar su MEL los operadores deberán tener en cuenta los procedimientos operativos y de mantenimiento a los que se haga referencia en la MMEL.

(b) Se deberá cumplir con los procedimientos operativos al planificar/operar con ítems inoperativos de la Lista. Normalmente estos procedimientos serán realizados por la tripulación de vuelo, sin embargo otro personal puede estar cualificado y autorizado para realizar ciertas funciones. La realización satisfactoria de todos los procedimientos, independientemente de quien los realice, es responsabilidad del operador. Se requiere la publicación de los procedimientos correspondientes como parte del manual del operador o de la MEL.

(c) Los procedimientos de mantenimiento deberán ser realizados antes de la operación con ítems inoperativos de la Lista. Normalmente estos procedimientos se realizarán por personal de mantenimiento, sin embargo, otro personal puede estar cualificado y autorizado para realizar ciertas funciones. La realización satisfactoria de todos los procedimientos, independientemente de quien los realice, es responsabilidad del operador. Se requiere la publicación de los procedimientos correspondientes como parte del manual del operador o de la MEL.

(b) Para tipos de aeronaves para los cuales la primera solicitud de certificado de tipo se haya presentado ante una Autoridad de otro Estado, la MMEL podrá basarse en la aprobada por dicha Autoridad (MMEL de origen). Las diferencias respecto a la MMEL de origen se incluirán en el Suplemento a la MMEL (definido en el apartado (j) del JAR-MMEL/MEL.005).

(c) Cuando un cambio en el certificado de tipo tenga efecto sobre la MMEL, el titular del certificado de tipo deberá solicitar la aprobación de los cambios necesarios en la MMEL.

JAR-MMEL/MEL.050 General

(a) La Lista de equipo mínimo (MEL) es una lista (incluyendo un preámbulo) que contempla, bajo condiciones especificadas, la operación de una aeronave con ciertos instrumentos, ítems de equipamiento o funciones inoperativos al comienzo del vuelo. Esta Lista será preparada por el operador para su aeronave en particular, de acuerdo con un procedimiento aceptable para la Autoridad, teniendo en cuenta la definición de la misma y las condiciones de operación y de mantenimiento aplicables.

(b) Se requiere que todos los ítems relacionados con la aeronavegabilidad de la aeronave y no incluidos en la Lista estén operativos.

(c) No se requiere que aparezcan en la Lista los elementos del equipamiento que no estén relacionados con la seguridad (por ej., cocinas (galleys), equipamiento para la comodidad del pasajero y, en general, ítems que no afecten a la aeronavegabilidad y/o a la operación segura). Los operadores deberán establecer un procedimiento eficaz para determinar si los fallos que correspondan a estos elementos pueden afectar a la aeronavegabilidad y/o la seguridad de la operación.

(d) La MEL puede contener material orientativo adicional o procedimientos operativos y de mantenimiento modificados.

JAR-MMEL/MEL.055 Tipos de operación

Con el acuerdo de la Autoridad, la MEL puede incluir provisiones específicas para tipos particulares de operación llevadas a cabo por el operador (p. ej., entrenamiento de tripulaciones, vuelos de posicionamiento, vuelos de demostración etc.)

JAR-MMEL/MEL.060 Preparación de la MEL

(a) La MEL deberá estar basada y no ser menos restrictiva que la MMEL de referencia (si existe) aprobada por la Autoridad.

Autoridad no lo encontrara conforme, la aprobación para aplicar el procedimiento especial será suspendida o revocada.

(c) *Procedimiento Especial.*

(1) El procedimiento especial puede dividirse en cuatro fases:

- (i) Solicitud
- (ii) Consulta
- (iii) Toma de decisión
- (iv) Autorización.

(2) El procedimiento a seguir en cada una de estas fases deberá estar establecido en el Manual de Operaciones del operador.

(3) Todo el personal autorizado por el operador a actuar en su nombre en relación con el procedimiento especial deberá aparecer listado en el Manual de Operaciones, donde se especificará además el alcance de su autorización.

(4) El operador deberá establecer el procedimiento completo a seguir, incluyendo procedimientos alternativos a utilizar en el caso de no funcionamiento del telex y fax, tales como el uso de la radio o la comunicación telefónica.

(5) El operador confeccionará un formulario para su uso en el procedimiento especial. Asimismo se deberá establecer en el procedimiento el flujo requerido para la tramitación de dicho formulario. Una copia del formulario acompañará a la solicitud de aprobación del procedimiento especial por parte del operador ante la Autoridad.

(6) El personal autorizado por el operador en relación con el procedimiento especial garantizará que, cuando se consideran operaciones que están fuera de los límites de la MEL, se aplicarán buen criterio operacional y de ingeniería.

(7) El procedimiento especial constituye una extensión temporal de la MEL para el propósito del vuelo o vuelos afectados. Es un método no estándar de cumplimiento con la MEL.

(8) El procedimiento especial permite únicamente un vuelo (o vuelos) con el propósito de situar la aeronave en un lugar donde sea razonablemente factible que se realicen las correcciones. Tal vuelo (o vuelos) se realizarán de manera que se minimice cualquier riesgo adicional.

(9) El comandante es el responsable de asegurar que la aeronave es aceptable para el vuelo (o vuelos) previsto. Es decisión exclusiva del comandante formular la solicitud para la realización de un vuelo (o vuelos) según el procedimiento especial.

(d) *Condiciones para vuelos según el procedimiento especial.*

(1) Si no es posible situar la aeronave por medio de un único vuelo en un lugar donde las correcciones o sustituciones puedan ser llevadas a cabo, se permitirá un número de vuelos que no superará el mínimo requerido.

(2) El formulario del procedimiento especial, que deberá ser un documento identificado numéricamente, deberá ser normalmente enviado vía telex ó fax a las partes involucradas, incluyendo al comandante. El formulario deberá ser emitido/cumplimentado por el personal designado en el Manual de Operaciones como autorizado al efecto por el operador.

(3) El formulario deberá identificar la MEL y el ítem(s) afectado, el comandante que lo ha solicitado, y los especialistas de ingeniería y operaciones consultados en el proceso de la toma de decisión.

(4) El formulario deberá indicar las condiciones técnicas y operacionales, si las hubiera, que hayan de cumplirse durante el vuelo(s).

(5) El formulario amparará cualquier anotación en el registro técnico de la aeronave asegurando que la misma sea despachada de acuerdo con los procedimientos del operador.

(6) La Autoridad deberá ser notificado, utilizando el formulario del procedimiento especial, del vuelo(s) y de todas las circunstancias y condiciones bajo las cuales el vuelo (s) fue operado, en el plazo de diez días.

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

23290 *REAL DECRETO 1541/2003, de 5 de diciembre, por el que se modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, y el Decreto 1844/1975, de 10 de julio, de servidumbres aeronáuticas en helipuertos, para regular excepciones a los límites establecidos por las superficies limitadoras de obstáculos alrededor de aeropuertos y helipuertos.*

El Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, modificado por el Decreto 2490/1974, de 9 de agosto, en desarrollo del artículo 51 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre navegación aérea, recogió en una sola disposición todas las prescripciones anteriores en materia de servidumbres aeronáuticas que afectan a los aeropuertos. Análoga-

mente, el Decreto 1844/1975, de 10 de julio, de servidumbres aeronáuticas en helipuertos, estableció la regulación para las servidumbres en torno a los helipuertos. En los artículos quinto y sexto del referido Decreto 584/1972, de 24 de febrero, así como en los artículos sexto y séptimo del Decreto 1844/1975, de 10 de julio, se especifican, respectivamente, las diferentes áreas y superficies limitadoras de obstáculos en torno a los aeropuertos y helipuertos.

Así, el artículo séptimo del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, al igual que el artículo octavo del Decreto 1844/1975, de 10 de julio, establecen taxativamente que «ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar en altura los límites establecidos por las superficies anteriormente definidas». De conformidad con los referidos decretos, esta restricción sólo es susceptible de excepción en los supuestos de apantallamiento. Esto hace que los Decretos 584/1972, de 24 de febrero, y 1844/1975, de 10 de julio, no estén plenamente ajustados a las previsiones sobre la restricción de obstáculos alrededor de los aeropuertos y helipuertos actualmente contenidas en el