



## LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

---

Real Decreto 1762/2007, de 28 de diciembre, por el que se determinan los requisitos relativos a la lista maestra de equipo mínimo y la lista de equipo mínimo, exigidos a las aeronaves civiles dedicadas al transporte aéreo comercial y a los trabajos aéreos.

---

Ministerio de Fomento  
«BOE» núm. 17, de 19 de enero de 2008  
Referencia: BOE-A-2008-980

---

### ÍNDICE

<i>Preámbulo</i> . . . . .	3
<i>Artículos</i> . . . . .	4
Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación. . . . .	4
Artículo 2. Definiciones. . . . .	4
Artículo 3. Adopción de los requisitos conjuntos de aviación JAR-MMEL/MEL. . . . .	4
Artículo 4. Competencia. . . . .	4
Artículo 5. Validez de las listas maestras de equipo mínimo (MMEL) aprobadas por las Autoridades competentes de otros Estados. . . . .	4
Artículo 6. Obligaciones. . . . .	5
Artículo 7. Extensión del Intervalo de Corrección. . . . .	5
Artículo 8. Procedimiento. . . . .	6
Artículo 9. Exenciones. . . . .	7
<i>Disposiciones transitorias</i> . . . . .	7
Disposición transitoria primera. Validez de las aprobaciones emitidas de conformidad con la normativa anterior. . . . .	7
Disposición transitoria segunda. Plazo de adaptación. . . . .	7
<i>Disposiciones derogatorias</i> . . . . .	7
Disposición derogatoria única. Derogación normativa. . . . .	7

<i>Disposiciones finales</i> . . . . .	7
Disposición final primera. Título competencial. . . . .	7
Disposición final segunda. Aplicación del derecho de la Unión Europea. . . . .	7
Disposición final tercera. Desarrollo normativo. . . . .	7
Disposición final cuarta. Ejecución y aplicación. . . . .	8
Disposición final quinta. Entrada en vigor. . . . .	8
ANEXO. . . . .	8

TEXTO CONSOLIDADO  
Última modificación: 20 de septiembre de 2022

Norma derogada, con efectos de 10 de octubre de 2022, por la disposición derogatoria cuarta, apartado 2.b) del Real Decreto 728/2022, de 6 de septiembre de 2022. [Ref. BOE-A-2022-15286](#)

Las Autoridades Aeronáuticas Conjuntas (JAA), organismo asociado a la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), e integrado por las Autoridades nacionales de aviación civil de los Estados europeos firmantes de los Acuerdos sobre la elaboración, aceptación y puesta en práctica de los requisitos conjuntos de aviación (Chipre 1990), acordaron el 1 de junio de 2000 los requisitos conjuntos de aviación (JAR) relativos a la lista maestra de equipo mínimo (Master Minimum Equipment List o MMEL), y la lista de equipo mínimo (Minimum Equipment List o MEL) denominados JAR MMEL/MEL.

Estos requisitos conjuntos de listas maestras y listas de equipos mínimos (JAR-MMEL/MEL) fueron incorporados al ordenamiento jurídico español mediante la Orden FOM/3538/2003, de 9 de diciembre, para su aplicación a los aviones civiles de transporte aéreo comercial, en desarrollo del 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.

La utilización de estas listas de equipo aporta cierta flexibilidad para operar aeronaves que de otro modo quedarían forzosamente inoperantes, en ausencia del personal certificador que pueda analizar en que grado se ve afectada la seguridad del vuelo con dicho defecto.

El Reglamento (CE) n.º 2042/2003 de la Comisión, de 20 de noviembre de 2003, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas, cuyo ámbito de aplicación abarca a casi todas las aeronaves civiles, salvo algunas excepciones expresamente determinadas en el mismo, prevé la posibilidad de que el piloto al mando de la aeronave o el personal certificador autorizado pueda utilizar la lista de equipo mínimo aprobada y exigida por la autoridad competente, en caso de que surjan defectos en la aeronave.

Por lo expuesto, y tras la reciente aprobación del Real Decreto 279/2007, de 23 de febrero, por el que se determinan los requisitos exigibles para la realización de las operaciones de transporte aéreo comercial por helicópteros, así como, el gran desarrollo alcanzado en el campo de los trabajos aéreos, este real decreto tiene por finalidad de establecer los requisitos exigidos para la utilización de la lista maestra de equipo mínimo y la lista de equipo mínimo, por todas las aeronaves que realizan transporte aéreo comercial o trabajos aéreos, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 20.4 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, y al amparo de la habilitación prevista en la disposición final cuarta de la misma Ley.

Asimismo, se establece el procedimiento para la aprobación o, en su caso, aceptación, de las mencionadas listas (lista maestra de equipo mínimo MMEL y lista de equipo mínimo MEL), y se incorpora la enmienda 1 adoptada por las Autoridades Aeronáuticas Conjuntas (JAA) el 1 de agosto de 2005, en relación con los requisitos conjuntos de aviación antes mencionados (JAR-MMEL/MEL).

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Fomento, con la previa aprobación del Ministro de Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 28 de diciembre de 2007,

DISPONGO:

**Artículo 1.** *Objeto y ámbito de aplicación.*

Este real decreto tiene por objeto la determinación de los requisitos exigibles para la utilización, aprobación o, en su caso, aceptación de los documentos denominados lista maestra de equipo mínimo (MMEL), y lista de equipo mínimo (MEL), de las aeronaves civiles dedicadas al transporte aéreo comercial y a los trabajos aéreos que operen en España.

**Artículo 2.** *Definiciones.*

A los efectos de este real decreto se entenderá por:

a) Extensión del intervalo de corrección: consiste en la ampliación de la duración del Intervalo de Corrección sujeto a los condicionantes recogidos en este real decreto.

b) Intervalo de corrección: significa una limitación en la duración de operaciones con equipos inoperantes.

c) Lista maestra de equipo mínimo (MMEL): lista maestra establecida para un tipo de aeronave, que determina los instrumentos, elementos del equipo o funciones que pueden no estar en funcionamiento temporalmente manteniendo el nivel de seguridad pretendido por las correspondientes especificaciones de la certificación de aeronavegabilidad, debido a la redundancia del diseño de la aeronave o a procedimientos, condiciones o limitaciones específicas de carácter operacional o de mantenimiento, y de conformidad con los procedimientos aplicables para el mantenimiento de la aeronavegabilidad.

d) Lista de equipo mínimo (MEL): lista basada en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL), en la que se prevé el funcionamiento de la aeronave, en condiciones específicas, sin que estén en funcionamiento determinados instrumentos, elementos del equipo o funciones al inicio del vuelo. Esta lista la elabora el operador para su aeronave concreta, teniendo en cuenta la definición de la misma y las condiciones de operación y mantenimiento correspondientes, de acuerdo con un procedimiento aprobado por la Autoridad.

**Artículo 3.** *Adopción de los requisitos conjuntos de aviación 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 las aeronaves civiles, se regirá por lo dispuesto en este real decreto y los requisitos conjuntos de aviación contenidos en las reglas JAR-MMEL/MEL que figuran en el anexo.

**Artículo 4.** *Competencia.*

1. El Director General de Aviación Civil es el órgano administrativo competente para aprobar las listas maestras de equipo mínimo (MMEL) de las aeronaves a los que haya emitido un primer certificado de tipo, y las listas de equipo mínimo (MEL) de las aeronaves que estén bajo la supervisión de la autoridad aeronáutica española, así como sus revisiones o cambios.

2. Asimismo, corresponde al Director General de Aviación Civil resolver sobre las solicitudes de aceptación de las listas maestras de equipo mínimo (MMEL), cuando ésta resulte necesaria de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5, así como la aprobación de los suplementos a tales listas.

**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 este real decreto, serán válidas y directamente aplicables en España como listas maestras de referencia a los efectos de la aprobación de las correspondientes listas de equipo mínimo (MEL), siempre que dichos Estados hayan adoptado adecuadamente las reglas JAR-MMEL/MEL a que se refiere el artículo 3, y recíprocamente reconozcan las listas maestras aprobadas en España de conformidad con las mismas reglas.

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 por la Dirección General de Aviación Civil, de oficio o previa solicitud del interesado, como la lista maestra de referencia a los efectos de la aprobación de las correspondientes listas de equipo mínimo (MEL).

3. La Dirección General de Aviación Civil podrá aprobar suplementos a las listas maestras aprobadas por las autoridades competentes de cualquier Estado pertenezca o no a las Autoridades Aeronáuticas Conjuntas (JAA). En tal caso, el conjunto formado por dichas listas más los suplementos aprobados por la autoridad española constituirá la lista maestra de referencia.

4. Las listas maestras de equipo mínimo (MMEL), incluyendo siempre sus posibles suplementos, recomendadas para aprobación, tanto por las Autoridades Aeronáuticas Conjuntas (JAA), como por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA), elaboradas según los requisitos que se indican en la regla JAR-MMEL/MEL.045 «Aprobación de la MMEL» que figura en el anexo, serán válidas y directamente aplicables en España como listas maestras de referencia a los efectos de la aprobación de las correspondientes listas de equipo mínimo (MEL).

#### **Artículo 6. Obligaciones.**

1. Obligatoria para cada aeronave destinada al transporte aéreo comercial y potestativamente para cada una de las destinadas a trabajos aéreos, el operador establecerá una lista de equipo mínimo (MEL) que deberá ser aprobada por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Esta lista estará basada, y no será menos restrictiva, en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) que le corresponda aprobada o aceptada, en su caso, por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

2. En el caso de que se disponga de una Lista de Equipo Mínimo (MEL), el operador no operará una aeronave si no es de acuerdo con lo establecido en la lista de equipo mínimo (MEL) y en los procedimientos asociados a la misma, recogidos en el anexo, a menos que la Agencia Estatal de Seguridad Aérea le conceda una exención según lo previsto en el artículo 9.

Estas exenciones en ningún caso permitirán una operación fuera de las restricciones establecida en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL).

3. Si la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) no existe, la lista de equipo mínimo (MEL) deberá estar basada en una lista MMEL alternativa, que a ser posible será elaborada por el titular del certificado de tipo de la aeronave y aprobada por la autoridad competente del Estado de diseño o por la autoridad de cualquier Estado pertenezca o no a las Autoridades Aeronáuticas Conjuntas (JAA), y si lo anterior no es posible, deberá basarse en listas MMEL genéricas de aeronaves semejantes en tipo y motorización.

4. Cuando la autoridad competente española o la de otro Estado miembro apruebe una revisión de la lista MMEL para un tipo específico de aeronave, los operadores que tengan aeronaves de ese tipo, dispondrán de 90 días a partir de la fecha de aprobación de la revisión, para solicitar a la Dirección General de Aviación Civil la aprobación de las listas MEL revisadas, correspondientes a las aeronaves de dicho tipo.

Los operadores dispondrán del mismo plazo indicado en el párrafo anterior, para solicitar la aceptación como lista de referencia, si procede, de la lista MMEL revisada, en caso de que haya sido aprobada por un Estado no miembro de las Autoridades Aeronáuticas Conjuntas (JAA) a que se refiere el artículo 5.2.

#### **Artículo 7. Extensión del Intervalo de Corrección.**

1. Los operadores de aeronaves deben asegurarse de que las correcciones de los equipos inoperativos sean ejecutadas lo antes posible. No obstante lo anterior, los operadores podrán hacer uso del sistema de extensión de los intervalos de corrección, cuando hayan obtenido previamente la aprobación de un procedimiento que fije las condiciones para su aplicación, y con sujeción al cumplimiento de las condiciones impuestas en la regla JAR MMEL MEL 081 incluida en el anexo.

La Dirección General Aviación Civil aprobará el procedimiento para la extensión de intervalos de corrección, cuando el operador o su personal hayan acreditado tener la competencia operacional y de ingeniería necesaria.

2. Los operadores que hagan uso de la extensión de los intervalos de corrección, están obligados a informar de ello a la Dirección General de Aviación Civil en un plazo de tiempo no superior a quince días desde el inicio de la extensión, así como de las causas debidamente justificadas que la han motivado.

3. La Dirección General Aviación Civil iniciará los trámites para la revocación definitiva del procedimiento aprobado y suspenderá cautelarmente su eficacia, de conformidad con el artículo 8.5, cuando se de alguno de los siguientes supuestos:

- a) Se haga un uso abusivo de la extensión de los intervalos de corrección (RIE).
- b) Se encuentren irregularidades en la utilización de las extensiones.
- c) Aparezcan extensiones indebidamente justificadas.
- d) Cuando el operador o su personal no cumplan las condiciones de competencia operacional y de ingeniería exigidas en el apartado 1.

**Artículo 8. Procedimiento.**

1. Los operadores podrán solicitar a la Dirección General de Aviación Civil la aprobación, cambio, revisión o, en su caso, aceptación de los documentos denominados lista maestra de equipo mínimo (MMEL), y lista de equipo mínimo (MEL), de las aeronaves civiles dedicadas al transporte aéreo comercial y a los trabajos aéreos, presentando la solicitud acompañada de la siguiente documentación necesaria para su tramitación y evaluación:

- a) La lista maestra de equipo mínimo (MMEL) y los suplementos si los hubiere.
- b) La lista de equipo mínimo (MEL).
- c) La justificación y los medios de cumplimiento del nivel de seguridad equivalente, para el caso de solicitar la exención prevista en el artículo 9.
- d) Las listas maestras de equipo mínimo (MMEL) alternativas, a que se refiere el artículo 6.3 cuando la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) no exista.
- e) En caso de querer utilizarse, se debe también aportar el procedimiento para las extensiones del intervalo de corrección previsto en el artículo 7, junto con la justificación de cumplimiento de competencia operacional y de ingeniería necesaria para poder aplicarlo.

2. El plazo para resolver, y notificar la correspondiente resolución, será de 6 meses para:

- a) Las solicitudes de aprobación, cambio o revisión de las listas maestras de equipo mínimo (MMEL) correspondientes a las aeronaves cuyo primer certificado de tipo haya sido emitido por la Dirección General de Aviación Civil.
- b) Las solicitudes de aceptación de las listas maestras de equipo mínimo (MMEL) cuando ésta resulte necesaria de conformidad con el artículo 5.
- c) Las solicitudes de aceptación de las listas maestras de equipo mínimo (MMEL) alternativas, a que se refiere el artículo 6.3.

3. Las solicitudes de aprobación, cambio o revisión de las listas de equipo mínimo (MEL), así como de la exención prevista en el artículo 9, se resolverán y se notificarán en el plazo de 60 días.

Asimismo, se resolverán y notificarán en los mismos términos y plazo, las solicitudes de aprobación del procedimiento para la extensión de los intervalos de corrección a que se refiere el artículo 7.

4. Transcurridos dichos plazos sin que haya recaído resolución expresa, las solicitudes podrán entenderse estimadas.

5. Cuando concurren razones justificadas de grave riesgo para la seguridad o, en su caso, los supuestos previstos en el artículo 7, la Dirección General de Aviación Civil iniciará de oficio el procedimiento de revocación de las aprobaciones o aceptaciones reguladas por este real decreto, lo que conllevará, previa audiencia del interesado, la suspensión cautelar de las mismas.

6. Contra las resoluciones del Director General de Aviación Civil los interesados podrán interponer recurso de alzada ante el Secretario General de Transportes.

**Artículo 9. Exenciones.**

La Dirección General de Aviación Civil, con carácter excepcional y temporal, podrá conceder una exención al cumplimiento de los requisitos contenidos en las reglas JAR-MMEL/MEL que figuran en el anexo, previa solicitud del operador, cuando el cumplimiento de un requisito resulte impracticable o sea necesaria una ampliación temporal para su cumplimiento, siempre que el solicitante acredite el mantenimiento de un nivel de seguridad equivalente.

Antes de otorgar la exención, la Dirección General de Aviación Civil podrá establecer las condiciones adicionales que considere necesarias para alcanzar un nivel aceptable de seguridad.

**Disposición transitoria primera. Validez de las aprobaciones emitidas de conformidad con la normativa anterior.**

Mantendrán su eficacia las listas maestras de equipo mínimo (MMEL) y las listas de equipo mínimo (MEL) aprobadas antes del 1 de mayo de 2000, así como las emitidas conforme a la 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.

**Disposición transitoria segunda. Plazo de adaptación.**

Las aeronaves civiles dedicadas al transporte aéreo comercial y a los trabajos aéreos que no dispongan de listas de equipo mínimo (MEL) aprobadas de acuerdo con lo dispuesto en la disposición transitoria primera, deberán solicitar su aprobación antes del 28 de septiembre de 2008, conforme al procedimiento previsto en el artículo 8.

**Disposición derogatoria única. Derogación normativa.**

Sin perjuicio de lo establecido en la disposición transitoria primera, queda derogada la 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, así como cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en este real decreto.

**Disposición final primera. Título competencial.**

Este real decreto se dicta al amparo de la competencia exclusiva que atribuye al Estado el artículo 149.1.20.<sup>a</sup> de la Constitución, en materia de tránsito y transporte aéreo.

**Disposición final segunda. Aplicación del derecho de la Unión Europea.**

Este real decreto se dicta de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2042/2003 de la Comisión, de 20 de noviembre de 2003, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas, y sin perjuicio de lo previsto en el mismo y en el Reglamento (CE) n.º 1592/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2002, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea.

Lo dispuesto en este real decreto no exime de la observancia del deber de registro de cualquier defecto que no se rectifique antes del vuelo conforme a lo previsto en la disposición M.A. 403 del anexo I del Reglamento (CE) n.º 2042/2003 de la Comisión, de 20 de noviembre de 2003, que será de obligado cumplimiento tanto en los supuestos en los que el piloto utilice la lista de equipo mínimo, como en los casos en los que se conceda una exención según lo dispuesto en el artículo 9.

**Disposición final tercera. Desarrollo normativo.**

El Ministro de Fomento dictará cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo de este real decreto.

Se faculta al Ministro de Fomento para introducir en el anexo cuantas modificaciones técnicas sean necesarias para mantener su contenido actualizado, de conformidad con lo acordado por la Autoridades Aeronáuticas Conjuntas (JAA) en relación con los requisitos conjuntos de aviación (JAR) relativos a la lista maestra de equipo mínimo y la lista de equipo mínimo denominados JAR-MMEL/MEL.

**Disposición final cuarta.** *Ejecución y aplicación.*

La Dirección General de Aviación Civil adoptará las medidas necesarias para la aplicación y ejecución de este real decreto, y ordenará la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de las directrices o criterios acordados por las Autoridades Aeronáuticas Conjuntas (JAA), para la aplicación e interpretación uniforme de los requisitos conjuntos de aviación (JAR) relativos a la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) y la lista de equipo mínimo (MEL), que figuran en el anexo, así como el material de guía que le acompaña.

**Disposición final quinta.** *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor al mes de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 28 de diciembre de 2007.

JUAN CARLOS R.

La Ministra de Fomento,  
MAGDALENA ÁLVAREZ ARZA

**ANEXO**

**Requisitos Conjuntos de Aviación**

ÍNDICE

**JAR-MMEL/MEL**

LISTA MAESTRA DE EQUIPO MÍNIMO Y LISTA DE EQUIPO MÍNIMO

SUBPARTE A - GENERAL		
JAR-MMEL/MEL.001	Aplicabilidad	1-A-1
JAR-MMEL/MEL.002	Entrada en Vigor	1-A-1
JAR-MMEL/MEL.003	Cumplimiento	1-A-1
JAR-MMEL/MEL.005	Terminología	1-A-1
SUBPARTE B – MMEL		
JAR-MMEL/MEL.010	General	1-B-1
JAR-MMEL/MEL.015	Tipos de Operación	1-B-1
JAR-MMEL/MEL.020	Preparación de la MMEL	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-2
JAR-MMEL/MEL.045	MMEL Aprobación	1-B-2
JAR-MMEL/MEL.046	MMEL Revisiones	1-B-2
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.081	Extensión del Intervalo Corrección (RIE)	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

## SECCIÓN 1 - JAR-MMEL/MEL

### Subparte A - General

#### JAR-MMEL/MEL.001– Aplicabilidad

(a) *Límite de la Aplicabilidad de la MEL. La MEL es aplicable hasta el comienzo del vuelo.* (Ver ACJ-MMEL/MEL.001(a).)

(b) *Directivas de Aeronavegabilidad y otros Requisitos Obligatorios.* Cuando exista un conflicto entre la MMEL o MEL y una Directiva de Aeronavegabilidad o cualquier otro Requisito Obligatorio, prevalecerán las informaciones o datos contenidos en la Directiva de Aeronavegabilidad o en el Requisito Obligatorio (Ej. Requisito de Aeronavegabilidad continuada).

#### JAR-MMEL/MEL.002– Entrada en vigor

Las enmiendas al JAR-MMEL/MEL entran en vigor a partir de los 6 meses después de su publicación.

#### JAR-MMEL/MEL.003– Cumplimiento

(Ver ACJ-MMEL/MEL.003)

Este JAR no se aplicará retroactivamente. Las MMELs y MELs en vigor antes del 1 de Mayo 2000 continuarán válidas y aplicables.

#### JAR-MMEL/MEL.005– Terminología

Los términos y acrónimos utilizados en este JARMMEL/MEL tienen el siguiente significado:

(a) «Según se requiera por requisitos operacionales». El ítem de equipamiento enumerado está sujeto a ciertas condiciones (restrictivas o permisivas) expresadas en los requisitos operacionales aplicables.

(b) «Aprobado por la Autoridad» significa documentado por la Autoridad apropiado para el propósito deseado (Referirse al JAR-1).

(c) «Autoridad». El organismo competente responsable de la normativa de seguridad y supervisión de la Aviación Civil. En el contexto del JARMMEL/MEL Subparte B, se refiere a la Autoridad del Estado de Diseño. En el contexto del JARMMEL/MEL Subparte C, se refiere a la Autoridad del Estado del Operador.

(d) «Día del Calendario» es el período de 24 horas desde la media noche hasta la media noche siguiente, basado en tiempo UTC o local, según sea seleccionado por el operador.

(e) «Comienzo del Vuelo». Momento a partir del cual una aeronave comienza a moverse con su propia potencia con el propósito de prepararse para el despegue.

(f) «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.

(g) «Equipo» significa ítem, función, componente o sistema.

(h) «Día del Vuelo» significa el período de 24 horas (desde la media noche hasta la media noche siguiente), basado en tiempo UTC o local, según sea seleccionado por el operador, durante el cual por lo menos un vuelo es iniciado por la aeronave afectada.

(i) «Si está instalado» significa que el ítem afectado es opcional o bien no se requiere que esté instalado en todas las aeronaves afectadas por la MMEL.

(j) «Inoperante» significa que el equipo no cumple su cometido definido o bien no está funcionando dentro de los límites o tolerancias de su diseño. Algunos equipos han sido diseñados para ser tolerantes al fallo y son supervisados mediante ordenadores que transmiten mensajes de fallo a un ordenador central a los efectos de mantenimiento. La presencia de esta categoría de mensajes no significa necesariamente que el equipo esté inoperativo.

(k) «JAA MMEL» significa la MMEL (incluyendo el Suplemento a la MMEL) que es recomendada por las JAA para aceptación por la Autoridad.

(l) «MEL». Acrónimo de Lista de Equipo Mínimo.

(m) «MMEL». Acrónimo de Lista Maestra de Equipo Mínimo.

(n) «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 no-JAA. El Suplemento identifica cualquier diferencia respecto a la MMEL aprobada por el Estado de Diseño. La MMEL aprobada por el Estado de Diseño y su Suplemento constituyen la JAA MEL.

(o) «Intervalo de Corrección» significa una limitación en la duración de operaciones con equipos inoperantes.

(p) «RIE». Acrónimo de Extensión del Intervalo de Corrección.

(q) «Suplemento al Certificado de Tipo» está definido en JAR 21 / EASA IR Parte 21.

(r) «Titular del Suplemento al Certificado de Tipo» es el titular, o solicitante, de un Suplemento al Certificado de Tipo.

(s) «Certificado de Tipo» está definido en el JAR 21 / EASA IR Parte 21.

(t) «Titular de Certificado de Tipo» es el titular, o solicitante, de un Certificado de Tipo.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

### Subparte B - MMEL

#### JAR-MMEL/MEL.010– General

(a) La MMEL es un documento que lista el equipamiento que puede estar temporalmente inoperativo, sujeto a ciertas condiciones, en tanto se mantiene un nivel de seguridad aceptable, según sea requerido en los requisitos JAR aplicables o requisitos equivalentes. Cada MMEL es específica para cada tipo de aeronave.

(b) Todos los ítems relacionados con la aeronavegabilidad de la aeronave que no estén incluidos en la lista se requiere automáticamente que estén operativos.

(c) No se requiere que aparezcan en la Lista los elementos del equipamiento que no estén relacionados con la seguridad, como por ejemplo cocinas y equipamiento para la comodidad del pasajero (ver ACJ-MMEL/MEL.010(c)).

#### JAR-MMEL/MEL.015– Tipos de Operación

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

#### JAR-MMEL/MEL.020– Preparación de la MMEL

(a) La JAA MMEL inicial o Suplemento a la JAAMMEL deberá ser emitido por el Titular del Certificado de Tipo.

(b) Las enmiendas a la JAA MMEL o Suplemento a la JAA MMEL deberán ser emitidas por el Titular del Certificado de Tipo o Titular del Suplemento al Certificado de Tipo, según corresponda.

(c) Las solicitudes para la aprobación inicial de la MMEL deberán proceder del Titular del Certificado de Tipo.

(d) Las solicitudes para la aprobación de cambios para una MMEL ya aprobada, deberán proceder del Titular del Certificado de Tipo o bien del Titular del Suplemento al Certificado de Tipo, según corresponda.

#### JAR-MMEL/MEL.025– Formato e Idioma de laMMEL

(Ver ACJ-MMEL/MEL.025)

(a) La MMEL se presentará con un Preámbulo relevante, Definiciones y, en su caso, 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 deFuncionamiento Múltiples

(Ver ACJ-MMEL/MEL.030)

La MMEL deberá tener en cuenta los efectos de los fallos de funcionamiento múltiples.

#### JAR-MMEL/MEL.035– ProcedimientosOperativos y de Mantenimiento

(a) Los Procedimientos Operativos y de Mantenimiento son necesarios para sustentar ciertos ítems de la MMEL. Estos Procedimientos deberán ser elaborados y publicados por el

Titular del Certificado de Tipo o el Titular del Suplemento al Certificado de Tipo, según corresponda. Cuando la MMEL sea revisada, los procedimientos deberán ser adecuadamente modificados.

(b) El propósito de estos procedimientos deberá ser identificado durante el proceso de aprobación de la MMEL. Sin embargo, los procedimientos en sí mismos no estarán sujetos a aprobación.

(c) Estos procedimientos deberán estar referenciados en la MMEL y publicados simultáneamente a la MMEL.

#### **JAR-MMEL/MEL.040– Intervalos de Corrección**

(Ver ACJ-MMEL/MEL.040/.080)

La MMEL deberá estipular los Intervalos de Corrección según las categorías A, B, C y D.

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

##### *(a) Categoría A:*

(i) 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 en días de calendario, 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 dentro de los tres días de calendario consecutivos, excluyendo el día del hallazgo.

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

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

#### **JAR-MMEL/MEL.045MMEL– Aprobación**

(a) Nuevas JAA MMELs y cambios a JAA MMELs existentes, serán únicamente aprobadas de acuerdo con este JAR-MMEL/MEL Subparte B.

(b) La JAA MMEL (incluyendo el Suplemento a la MMEL) deberá ser recomendada a las Autoridades para su aprobación. Es responsabilidad de cada Autoridad aprobar la MMEL para el uso de sus operadores.

#### **JAR-MMEL/MEL.046MMEL– Revisiones**

El Titular del Certificado de Tipo o del Suplemento al Certificado de Tipo, según corresponda, deberá informar positivamente a todos los operadores conocidos cuando una revisión de la JAA MMEL (incluyendo el Suplemento a la MMEL) sea publicada.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO.

### **Subparte C - MEL**

#### **JAR-MMEL/MEL.050– General**

(a) La MEL es un documento que lista el equipo que pueda estar temporalmente inoperativo, bajo condiciones específicas, al comienzo del vuelo. Este documento será preparado por el operador para su/s aeronave/s en particular, de acuerdo con un procedimiento aceptable por la Autoridad, teniendo en cuenta la configuración de la/s misma/s y las condiciones de operación y de mantenimiento aplicables.

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

(c) No se requiere que aparezcan en la Lista los elementos del equipamiento que no estén relacionados con la seguridad, como por ejemplo cocinas y equipamiento para la comodidad del pasajero. Los operadores deberán establecer un procedimiento eficaz para determinar si los fallos que no estén listados, pueden afectar a la aeronavegabilidad y/o seguridad de la operación (ver ACJ-MMEL/MEL.010(c)).

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

**JAR-MMEL/MEL.055– Tipos de Operación**

(Ver ACJ-MMEL/MEL.055)

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, incluyendo el Preámbulo y las Definiciones, deberá estar basada y no ser menos restrictiva que la MMEL (si existe) aprobada por la Autoridad.

(b) Si tal MMEL no existe, la MEL deberá estar basada en una MMEL alternativa con el acuerdo de la Autoridad (ver ACJ-MMEL/MEL.060(b)).

(c) Cuando sea publicada una revisión de la MMEL, el operador tendrá 90 días a partir de la fecha de la revisión para solicitar la aprobación de la MEL revisada a la Autoridad.

(d) Pueden requerirse plazos más breves para llevar a cabo revisiones relacionadas con la seguridad.

**JAR-MMEL/MEL.065– Formato de la MEL**

(Ver ACJ-MMEL/MEL.065)

(a) La MEL deberá contener un Preámbulo y Definiciones relevantes 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 una guía para tripulaciones de vuelo y personal de mantenimiento para el uso de la MEL.

**JAR-MMEL/MEL.070– Fallos de Funcionamiento Múltiples**

El operador deberá garantizar 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**

(Ver ACJ-MMEL/MEL.075)

(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. El operador deberá estar preparado para presentar estos procedimientos a la Autoridad durante el proceso de aprobación de la MEL.

(b) Se deberá cumplir con los Procedimientos Operativos al planificar y/o operar con ítems inoperantes. 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) Se deberá cumplir con los procedimientos de mantenimiento antes de operar con ítems de la Lista inoperantes. 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.

(d) Se requiere que en la MEL del operador estén los procedimientos, en sí mismos, o los símbolos con indicaciones de su necesidad y referencias para localizarlos.

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

(f) A no ser que se permita específicamente, un ítem inoperativo no puede ser retirado de la aeronave.

**JAR-MMEL/MEL.080– Intervalos de corrección**

(Ver ACJ-MMEL/MEL.040/080)

(a) El operador deberá tener en cuenta, al preparar su MEL, los Intervalos de Corrección establecidos en la MMEL. El Intervalo de Corrección en la MEL no deberá ser menos restrictivo que el correspondiente Intervalo de Corrección en la MMEL.

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

(c) No se permitirá la operación de la aeronave después de la finalización del Intervalo de Corrección especificado en la MEL, a no ser que:

(i) El defecto haya sido corregido, o

(ii) El Intervalo de Corrección haya sido extendido de acuerdo con JAR-MMEL/MEL.081

**JAR-MMEL/MEL.081– Extensión del Intervalo de Corrección (RIE)**

(Ver ACJ-MMEL/MEL.081)

Sujeto a la aprobación de la Autoridad, el operador puede utilizar un procedimiento para la extensión de los Intervalos de Corrección B, C y D, de la misma duración que la especificada en la MEL, siempre que:

(a) Se haya establecido por el operador una descripción de las obligaciones y responsabilidades específicas para controlar las extensiones y que hayan sido aceptados por la Autoridad, y

(b) El operador únicamente conceda una única extensión del Intervalo de Corrección aplicable, y

(c) La Autoridad sea notificada de cualquier extensión concedida dentro de un período de tiempo aceptado por la Autoridad que no exceda de un mes, y

(d) La Corrección se lleve a cabo lo antes posible.

**JAR-MMEL/MEL.085– Aprobación de la MEL**

Nuevas MELs y cambios en las MELs existentes serán exclusivamente aprobadas de acuerdo con este JAR-MMEL/MEL Subparte C.

**JAR-MMEL/MEL.090– Operaciones Fuera de los Límites de la MEL**

Sin perjuicio de lo establecido en JARMMEL/MEL.081, sujeto a la aprobación de la Autoridad, el operador puede estar exento de cumplir con la MEL adecuada, siempre que tal exención cumpla con las limitaciones establecidas en la MMEL.

Este texto consolidado no tiene valor jurídico.