



MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



Revisión de INPUTS de los operadores

Luis NARBÓN

Jefe de la División de Aprobaciones y Estandarización de Operaciones Aéreas

Ignacio DELICADO

Jefe del Servicio de Listas de Equipo Mínimo

Madrid, 27-septiembre-2022

4. Revisión de INPUTS de los operadores



Alcance de la evaluación de una MEL, ¿qué se evalúa?

ORO.MLR.105 b)

The MEL and any amendment thereto shall be approved by the competent authority.

ARO.OPS.205 a)

The competent authority shall assess each item affected

El alcance de la evaluación es el de la solicitud:
cambios en la MMEL,
nueva flota,
nueva matrícula o
cualquier otro cambio propuesto por el operador.



4. Revisión de INPUTS de los operadores

Fecha de referencia para el cálculo de 90 días desde la publicación de una nueva MMEL ¿Fecha de Aprobación, de efectividad, de publicación...?

Apartado b) del AMC1 ORO.MLR.105 c)
Desde la fecha de efectividad del cambio de la MMEL.

Apartado c) del AMC1 ORO.MLR.105 c)
EASA o AESA pueden requerir tiempos menores por motivos de seguridad



En el caso de que un operador tenga MMELs de dos familias de aeronaves distintas (por ejemplo, A320 y A330), ¿cómo se gestiona el plazo de 90 días para presentar la MMEL? ¿Pueden tenerse abiertos dos expedientes a la vez con AESA? ¿Tiene que ir primero uno y luego el otro, pero seguirse respetando los 90 días de plazo?

Apartado b) del AMC1 ORO.MLR.105 c)
Desde la fecha de efectividad del cambio de la MMEL.
Cada TC tiene su MMEL.



4. Revisión de INPUTS de los operadores

¿Podrían confirmar que los 90 días de plazo para presentar una MEL que incluya una nueva MMEL son días hábiles?

Apartado b) del AMC1 ORO.MLR.105 c) establece que el operador tiene 90 días, que entendemos naturales, para adaptar sus MELeS a los cambios de la MMEL. No obstante, es posible que este plazo se reduzca si el cambio tiene un impacto en safety y lo establece EASA o AESA.



4. Revisión de INPUTS de los operadores

¿Cuáles son los mínimos que debemos tener en la MEL?

ORO.MLR.105

la MEL es un documento de uso operacional que contiene aquellos equipos que pueden estar inoperativos al comienzo de un vuelo, junto con las condiciones necesarias para mantener el mismo nivel de seguridad para el cual la aeronave fue certificada, y los plazos permitidos a la operación en esas circunstancias. Adicionalmente, la MEL nunca puede ser menos restrictiva que la MMEL en la que se basa.



Posibilidad de iniciar operación sin MEL aprobada, mediante una declaración del operador.

No es posible. Las operaciones de transporte aéreo comercial (CAT), operación especializada comercial o no comercial con aeronave compleja (SPO) y la operación no comercial con aeronave compleja (NCC) deben contar con aprobación MEL. (ORO.GEN.005 y ORO.MLR.105)

Modificaciones de la MEL y requerimientos para nuevo operador.

Obtener aprobación MEL es obligatorio para los nuevos operadores CAT, NCC y SPO comercial o no comercial complejo; potestativo para operación LCI/SAR.

Para ello deberá elaborar una MEL conforme a la norma y presentarla a AESA para su evaluación y aprobación.

Los requisitos de los operadores se encuentran en el anexo ORO y en los anexos CAT, SPA, NCC y SPO según proceda.



4. Revisión de INPUTS de los operadores

Necesidad de tener físicamente MEL disponible en Flight Deck o si es válido la copia on line.

La norma exige llevar a bordo la MEL, bien en formato físico, o bien en formato electrónico. Para operaciones CAT únicamente cuando se disponga de la aprobación EFB.



4. Revisión de INPUTS de los operadores

Equipos incorporados mediante STC a la aeronave e inclusión en la MEL



Los equipos opcionales por STC no pueden usar las entradas de la MMEL porque el titular del CT declina la responsabilidad al respecto del STC. Es por ello que para incluir condiciones de despacho se debe usar un suplemento MMEL, u obtener el visto bueno del titular del CT u obtener el visto bueno de EASA.

En varios casos particulares hemos consultado a EASA y hemos procedido como EASA indicaba o atendiendo a nuestro propio criterio cuando EASA indicaba que correspondía a nuestro criterio como autoridad nacional.

En algunos casos excepcionales dependiendo de las circunstancias también puede emplearse la CS-MMEL.



4. Revisión de INPUTS de los operadores

La necesidad de que estas listas de equipos mínimos sean efectivas en todas las flota

La norma exige que la MEL esté personalizada para cada operador, entre esa personalización se incluyen las aeronaves. Dentro de la MEL se personalizan las condiciones de despacho si es necesario para cada aeronave.



Aprobación MEL con nuevo aviónica

Deberán proceder a incluir las nuevas entradas del equipamiento instalado, en base a la MMEL de referencia o el suplemento MMEL correspondiente. Una vez hayan modificado la MEL deberán solicitar aprobación de la nueva revisión.



4. Revisión de INPUTS de los operadores

¿Las aeronaves de una ATO deben contar con aprobación MEL?



Los requisitos de operación de las aeronaves operadas por una organización ATO deben cumplir con las partes NCC o NCO en función del tipo de aeronaves que operen (artículo 5.5 del reglamento 965/2012)

En el caso de ser aeronaves complejas deberán contar con una MEL. *Ver NCC.GEN.101 Requisitos adicionales para la operación de aeronaves complejas por una organización de entrenamiento ATO.*

Para ATO que opere con aeronave no compleja, la operación equivale a una operación NCO, por lo que la MEL no es obligatoria sino potestativa, y en caso de decidir disponer de ella, solamente se debe notificar a la autoridad, que no tiene obligación de aprobarla.



4. Revisión de INPUTS de los operadores

Nuevo formato de aprobación de la MEL F-COA-AOC-001 y el destinatario del mismo



Solicitudes de aprobación de MEL de operadores CAT o CAT mixtos. Cualquier solicitud de ámbito no CAT deberá usar el formato de solicitud MEL.

Gestión de entrada de nuevos aviones con los nuevos formatos: dado que la solicitud MEL se suele enviar con más antelación que los cambios del manual de operaciones, ¿se pueden enviar por separado las solicitudes de aprobación de los diferentes manuales?

Si las circunstancias lo justifican, es posible enviarlo por separado, no tenemos inconveniente



4. Revisión de INPUTS de los operadores

Necesidad de ser titular de una aeronave para solicitar aprobación MEL.
(Legitimidad del solicitante)

La norma exige que las aeronaves estén matriculadas o arrendadas al operador para emitir la aprobación. Si no hay arrendamiento vigente no se puede emitir la aprobación porque la aeronave no tiene la titularidad necesaria.



¿Es posible tener una MEL por tipo de aeronave en lugar de cada registro individual enumerado en la MEL?

La MEL es una aprobación que se otorga al operador y a la matrícula. En la aprobación MEL que se emite se está reflejando la aprobación para cada matrícula. En cada ítem se pueden detallar diferentes condiciones de despacho para cada matrícula o tipo de operación si fuera necesario.



4. Revisión de INPUTS de los operadores

¿Se van a tomar medidas para evitar que el operador actúe como intermediario entre las organizaciones de diseño que emiten suplementos a la MMEL para solventar las discrepancias de dichos suplementos?
Les pido consideren que la vía sea la unidad inspectora de EASA que corresponda a dichas organizaciones.



El Servicio MEL no ha obligado a ningún operador a actuar como intermediario con una DOA. Lo que sí hemos hecho es evaluar la documentación aportada, poner de manifiesto las carencias existentes desde nuestro punto de vista, y las consecuencias que esto tendría en el proceso de aprobación. En ese marco sí hemos recomendado al operador que se ponga en contacto con la DOA para pedirle que subsane las deficiencias, ya que es el operador el cliente de la DOA. Por último, creemos que es responsabilidad del operador, en primera instancia y conforme a la norma, tomar medidas para garantizar la seguridad, lo que incluye hablar con la DOA si el suplemento MMEL es manifiestamente incompleto y no garantiza per sé la seguridad de la operación.



4. Revisión de INPUTS de los operadores



Posibilidad de resolver discrepancias menores en la siguiente revisión

Existe y se aplica desde hace tiempo cuando las circunstancias lo justifican.

¿Se puede solicitar MEL pendientes de la matrícula de la aeronave?

Sí, dispondrá de un plazo para proceder a la matriculación o arrendamiento (entre uno y dos meses), que le será comunicado en el Dictamen Técnico.



4. Revisión de INPUTS de los operadores

Cuando el operador presenta un escrito de cambio de alcance de una MEL cuyo expediente ha sido ya abierto por AESA, ¿el plazo de 60 días hábiles para resolver el procedimiento se reinicia desde que se presenta el escrito? ¿O bien sigue contando la fecha de la solicitud inicial?



Estamos consultándolo internamente



4. Revisión de INPUTS de los operadores

Estado de revisión de EUMMEL



La publicación o revisión de nuevas MMELs es competencia de EASA, no de AESA, por lo que no podemos pronunciamos al respecto, lo desconocemos.

Nueva normativa EASA MEL

Hasta donde llega nuestro conocimiento, el reglamento de operaciones R965/2012 no contiene cambios recientes al respecto de la MEL.



4. Revisión de INPUTS de los operadores

Posibilidad de facilitar el acceso privado a la página web del titular del certificado de tipo como alternativa a la presentación de la documentación por sede electrónica

No podemos usar ese recurso salvo que sea libre el acceso, o se facilite por parte del titular del Certificado de Tipo un acceso exclusivo para AESA. Sí podemos usar un acceso a intranets de operadores, que crean un usuario y contraseña específica para nosotros.



4. Revisión de INPUTS de los operadores

¿Se puede solicitar MEL en blanco?



Sí, pero no es una MEL en blanco, existe un modelo de MEL todo operativo en la sede electrónica.

Posibilidad de iniciar operación con el antiguo formato de MEL en blanco, en vez de usar el formato de MEL todo operativo donde es obligatorio redactar en la MEL una lista de entradas NO GO

- La MEL en blanco sin lista de entradas ya no se permite por la seguridad de la operación. Sólo se permite en ciertas circunstancias excepcionales justificadas, se recomienda consultar
 - Elaborar y evaluar una MEL todo operativo con el nuevo formato requiere algo más de tiempo que una MEL en blanco en formato antiguo, pero mucho menos que una MEL "estándar"



4. Revisión de INPUTS de los operadores

La implementación de las modificaciones de procedimientos MEL por EASA y su interpretación por AESA. Responsabilidad del operador o de AESA que es el Organismo que aprueba la MEL del operador



Cualquier modificación de EASA al respecto de los procedimientos MEL se implanta en AESA siguiendo el mismo camino que las modificaciones normativas asociadas a la norma de operaciones aéreas.

Las obligaciones de AESA al respecto se encuentran en la parte ARO del reglamento de operaciones, las del operador en el anexo ORO y anexos que procedan conforme al tipo de operación.



4. Revisión de INPUTS de los operadores

Unidad de criterio entre distintos inspectores

Realizamos reuniones periódicas de coordinación

Agradecemos si nos identifican diferencias, para poder tomar medidas y disculparnos

Se pide una guía de AESA con criterios claros de evaluación, y que se avise si los criterios evolucionan

La guía actual es muy generalista.

Hay criterios distintos entre evaluadores y hay cambios de criterio que se conocen durante la evaluación de una MEL.

Ejemplo de cambio de criterio reciente: las ELT deben constar como "no go", aunque la MMEL permita despacho



Cuando se publique el nuevo procedimiento se procederá lo más rápido que se pueda a actualizar la Guía para operadores de AESA al respecto de la MEL. Adicionalmente cuando se producen cambios de criterio a nivel general se comunica a los operadores cuando éste se toma. A veces lo que se llama cambio de criterio es algo que viene motivado a su vez por un cambio de MMEL o equipamiento (casuística más habitual).

Al respecto del criterio de las ELTs, éste se estableció a finales de 2016 con la llegada del nuevo jefe de Servicio, y no es correcto que sean NO GO siempre, el criterio es que al menos una ELT de algún tipo esté disponible al despacho, o dicho de otro modo, que aunque la MMEL permite diferir todas las ELTs siempre se salga a volar con una operativa por razones de seguridad. Nos parece una muy buena sugerencia que esto se refleje en la guía y así se hará.



4. Revisión de INPUTS de los operadores

De acuerdo con la regulación EASA Reg. (EU) 748/2012 para la certificación inicial, para obtener el certificado tipo del avión debe tener aprobado el OSD que contiene MMEL. No obstante, en el caso de aeronaves a las que se aplica el CS-23, a diferencia de los aviones certificados con CS-25, en muchas ocasiones la lista MMEL y MEL se coinciden o son muy similares. Por lo tanto me gustaría saber, ¿existe tal dependencia de que la modificación de MEL implica la necesidad de certificar de nuevo el OSD con la autoridad?



Tanto en aviones certificados con CS-23 como con CS-25 existen diferencias y similitudes entre la MEL y la MMEL en que se basa. Hasta donde llega nuestro conocimiento no es cierto que por una modificación de MEL haya que certificar el OSD de nuevo con la autoridad.



4. Revisión de INPUTS de los operadores

Operamos en lucha contra incendios y no tenemos implantada una MEL, por lo que queremos evaluar si sería conveniente dar el paso. ¿Qué departamento de la organización es el responsable de desarrollar la MEL?



El que el operador decida, aunque conforme a la norma debe implicarse siempre a operaciones y aeronavegabilidad y deberá existir coordinación entre ambos. Si se dispone de MEL se tendrá mayor flexibilidad al despacho.

Uso de MEL en operadores COE donde la misma no es obligatoria, pero la tienen aprobada

Los operadores COE deciden si tener MEL o no. Si el operador COE decide:

- No tener MEL, entonces no deberá revisarla (puesto que no existe) y operará conforme al principio de que cualquier elemento de equipo que afecte a la aeronavegabilidad y/o la operación será NO GO.
- Tener MEL aprobada, por lo que deberá revisarla cuando proceda (generalmente cambios de MMEL, altas y bajas de aeronaves etc), y deberá operar conforme a MEL en toda circunstancia. Aclaro que la operación bajo MEL en toda circunstancia es infinitamente MENOS restrictiva que operar con condición NO GO en toda circunstancia debido a no tener MEL.



Gracias por su atención

