Agencia Estatal
de Seguridad Aérea

Vuelos de verificación de mantenimiento

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
AESA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA

INFORMACIÓN PÚBLICA

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web

REGISTRO DE EDICIONES		
EDICIÓN	**Fecha de APLICABILIDAD**	**MOTIVO DE LA EDICIÓN DEL DOCUMENTO**
01	09/01/2023	Primera edición. Sustituye a la guía A-DSO-MCF-01 para operadores con certificado AOC.
02	Desde publicación	Actualización.

REFERENCIAS	
CÓDIGO	**TÍTULO**
REG. (UE) 965/2012	REGLAMENTO (UE) Nº 2018/1139 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, DE 4 DE JULIO DE 2018, SOBRE NORMAS COMUNES EN EL ÁMBITO DE LA AVIACIÓN CIVIL Y POR EL QUE SE CREA UNA AGENCIA DE SEGURIDAD AÉREA DE LA UNIÓN EUROPEA, Y POR EL QUE SE MODIFICAN LOS REGLAMENTOS (CE) NO 2111/2005, (CE) NO 1008/2008, (UE) NO 996/2010, (UE) NO 376/2014 Y DIRECTIVAS 2014/30/UE Y 2014/53/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, Y DEROGA EL REGLAMENTO (CE) NO 552/2004 Y (CE) NO 216/2008 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO Y DEL REGLAMENTO (CEE) NO 3922/91 DEL CONSEJO.

LISTADO DE ACRÓNIMOS	
ACRÓNIMO	**DESCRIPCIÓN**
AESA	AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA
AMC	MEDIO ACEPTADO DE CUMPLIMIENTO (*ACCEPTABLE MEAN OF COMPLIANCE*)
AOC	CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO
CDA	CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD
COE	CERTIFICADO DE OPERADOR ESPECIAL
MCF	VUELO DE VERIFICACIÓN DE MANTENIMIENTO (*MAINTENANCE CHECK FIGHT*)
MCTOM	MASA MÁXIMA CERTIFICADA DE DESPEGUE (*MAXIMUM CERTIFIED TAKE-OFF MASS*)
SOP	PROCEDIMIENTO OPERATIVO ESTÁNDAR (*STANDARD OPERATIVE PROCEDURE*)

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web

ÍNDICE

1. OBJETO Y ALCANCE 5

2. DEFINICIONES 5

3. VUELOS DE VERIFICACIÓN DE MANTENIMIENTO 6

3.1. Tipos de MCF 8

3.2. Operadores titulares de un AOC que realicen MCF con sus propias aeronaves 8

3.3. Operadores sujetos a la presentación de una declaración de cumplimiento 8

3.3.1. Operaciones comerciales especializadas 8

3.3.2. Operaciones no comerciales con aeronaves propulsadas complejas 9

3.4. Operaciones no comerciales con aeronaves distintas de las propulsadas complejas 10

4. NIVELES DE LOS MCF 10

4.1. MCF nivel A 10

4.2. MCF nivel B 10

5. DOCUMENTACIÓN 11

5.1. Operación conforme a Parte SPO 11

5.1.1. Vínculo con SPO.OP.230 11

5.1.2. Programa de vuelo 11

5.1.3. Manual de vuelo de verificación de mantenimiento 11

5.2. Operación conforme a Parte NCO 11

6. CUALIFICACIÓN DE LOS PILOTOS QUE REALICEN MCF NIVEL A 12

6.1. Operación conforme a Parte SPO 12

6.1.1. Vuelo nivel A con aeronave propulsada compleja 12

6.1.2. Otros casos 12

6.2. Operación conforme a Parte NCO 13

7. COMPOSICIÓN DE LA TRIPULACIÓN Y PERSONAS A BORDO 13

7.1. Operación conforme a Parte SPO 13

7.2. Operación conforme a Parte NCO 13

8. OTROS REQUISITOS 14

9. GESTIÓN DEL CAMBIO 14

9.1. Operadores con certificado de operador aéreo 14

9.2. Operadores obligados a presentar declaración de cumplimiento 14

10. CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN 15

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web

1. OBJETO Y ALCANCE

Una de las modificaciones realizadas al Reg. (UE) 965/2012 ha sido la inclusión de una actividad especializada específica denominada vuelos de verificación de mantenimiento o MCF en sus siglas en inglés.

El objeto de este documento es el de proporcionar información acerca de los requisitos y trámites que deben realizar aquellos operadores que realicen MCF diferenciando cuando estos vuelos se realicen con aeronaves propulsadas complejas o distintas de éstas, tal y como se definen en el Reg. (UE) 965/2012.

Esta guía está dirigida a aquellos operadores aéreos de aviones y/o helicóptero que realicen MCF con sus propias aeronaves y a los que deseen realizar estos vuelos con un carácter comercial.

2. DEFINICIONES

Aeronave propulsada compleja[1]:

- Un avión:
  - con una masa máxima certificada de despegue superior a 5700 kg, o
  - certificado para una configuración máxima de más de 19 asientos de pasajeros, o
  - certificado para operar con una tripulación mínima de dos pilotos, o
  - equipado con un turborreactor o con más de un motor turbohélice, o
- Un helicóptero certificado:
  - para una masa máxima certificada de despegue superior a 3175 kg, o
  - para una configuración máxima de más de nueve asientos de pasajeros, o
  - para operar con una tripulación mínima de dos pilotos, o
- Una aeronave de rotor basculante.

Operación comercial[2]: La explotación como servicio al público de una aeronave a cambio de remuneración o de cualquier otro tipo de contraprestación económica, o, cuando se trate de un servicio no abierto al público, cuando se realice mediante contrato entre un operador y un cliente, no ejerciendo este último control sobre el operador.

Operación especializada[3]: Cualquier operación distinta de una operación de transporte aéreo comercial en la que se utiliza una aeronave para actividades especializadas, como agricultura, construcción, fotografía, vigilancia, observación y patrulla, publicidad aérea, y vuelos de verificación de mantenimiento.

[1] Definición número (129) del Anexo I al Reglamento (UE) 965/2012 de la Comisión de 5 de octubre .
[2] Definición número (1 quinquies) del artículo 2 del Reglamento (UE) 965/2012 de la Comisión de 5 de octubre.
[3] Definición número (7) del artículo 2 del Reglamento (UE) 965/2012 de la Comisión de 5 de octubre.

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web

Vuelo de verificación de mantenimiento (MCF)[4]: Vuelo de una aeronave que posee un certificado de aeronavegabilidad o una autorización de vuelo que se lleva a cabo para detectar problemas o comprobar el funcionamiento de uno o varios sistemas, componentes o equipos después de una operación de mantenimiento en caso de que dicho funcionamiento no pueda comprobarse en los controles en tierra, y que se lleva a cabo en cualquiera de las situaciones siguientes:

a) si así lo exigen el manual de mantenimiento de la aeronave u otros datos de mantenimiento emitidos por el titular de la aprobación de diseño que sea responsable del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave;

b) tras una operación de mantenimiento, si así lo requiere el operador o si así lo propone la organización responsable del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave;

c) si así lo solicita la organización de mantenimiento para verificar si una rectificación de defectos ha resultado satisfactoria;

d) para contribuir a localizar o detectar averías.

3. VUELOS DE VERIFICACIÓN DE MANTENIMIENTO

Los MCF se consideran como una operación especializada, tal y como se recoge en la definición de operación especializada dada en el Reglamento (UE) 965/2012 de la Comisión, y que se incluye en el apartado 2. DEFINICIONES.

La realización de estos vuelos requiere el cumplimiento, por parte de los operadores aéreos, con una serie de requisitos específicos los cuales varían en función de:

- **El tipo de aeronave**: aeronave propulsada compleja o distinta de las propulsadas complejas.

  Según el Reg. (UE) 965/2012 Anexo I, la definición (129) recoge qué se considera como aeronave propulsada compleja, definición incluida en el apartado 2.

- **El tipo de operación**: no comercial o comercial.

  Las condiciones aplicables a la realización de este tipo de vuelos afectan a todo tipo de operador aéreo, esto es, tanto a los que realizan operaciones no comerciales como a los que realizan operaciones comerciales. Los operadores aéreos, en función del tipo de operación que realicen, se pueden clasificar en:

  - Operaciones no comerciales:
    - Con aeronaves moto-propulsadas complejas, que están sujetas a la presentación de una declaración de cumplimiento.
    - Con aeronaves distintas de las moto-propulsadas complejas, no sujetas a la obtención de certificado de operador ni a la presentación de una declaración de cumplimiento.
  - Operaciones comerciales:

[4] Definición número (76 bis) del Anexo I al Reglamento (UE) 965/2012 de la Comisión de 5 de octubre.

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web

- Operadores que realizan transporte aéreo comercial y son titulares de un Certificado de Operador Aéreo (AOC).
- Operadores que realizan operaciones comerciales especializadas que están sujetos a la presentación de una declaración de cumplimiento.

Con carácter general, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 5 del Reg. (UE) 965/2012, la realización de las operaciones arriba indicadas requiere el cumplimiento con los siguientes anexos del citado reglamento:

	Anexo III Parte ORO	Anexo IV Parte CAT	Anexo VI Parte NCC	Anexo VII Parte NCO	Anexo VIII Parte SPO
Transporte aéreo comercial	√	√			
Operaciones comerciales especializadas	√				√
Operaciones no comerciales con aeronaves moto-propulsadas complejas	√		√		
Operaciones especializadas no comerciales con aeronaves moto-propulsadas complejas	√				√
Operaciones no comerciales con aeronaves distintas de las moto-propulsadas complejas				√	[5]

EXCEPCIÓN: Aunque por definición de aeronave propulsada compleja, todo avión equipado con más de un motor turbohélice se considera como aeronave compleja, el artículo 6.8 del Reg. (UE) 965/2012 incluye una exención aplicable a aviones equipados con más de un motor turbohélice con un MCTOM menor o igual a 5.700 kg con los que se realicen operaciones no comerciales. En este caso la operación de estas aeronaves puede realizarse cumpliendo únicamente con los requisitos del Anexo VII (Parte NCO).

OBSERVACIONES:

- La realización de MCF con aeronaves empleadas por organizaciones de formación de pilotos (ATO o DTO) estará sujeta al cumplimiento de los requisitos anteriormente indicados.
- Los operadores titulares de un certificado de operador especial (COE) que operen aeronaves que dispongan de un certificado de aeronavegabilidad (CdA) EASA; emitido en el formato 25 de EASA; deberán cumplir con los requisitos del Reg. (UE) 965/2012 cuando realicen MCF. Únicamente estarán exentas de cumplir con los requisitos establecidos para la realización de MCF aquellas aeronaves que realicen operación exclusiva y dispongan de un CdA nacional emitido de conformidad con lo recogido en la Resolución de 29 de mayo de 2015 de la AESA.

[5] Artículo 5 del Reglamento (UE) 965/2012 de la Comisión de 5 de octubre. Las exenciones aplicables están contenidas en el artículo 6.

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web

3.1. Tipos de MCF

Se han definido dos[6] niveles de MCF:

- **Nivel A**: cuando se prevea el uso de procedimientos anormales o de emergencia, según se definan en el manual de vuelo de la aeronave, o cuando el vuelo sea necesario para probar el funcionamiento de un sistema de reserva o de otros dispositivos de seguridad.
- **Nivel B**: para cualquier vuelo de verificación de mantenimiento que no sea de nivel A.

3.2. Operadores titulares de un AOC que realicen MCF con sus propias aeronaves

Los operadores titulares de un AOC que realicen MCF con sus aeronaves, de acuerdo con lo establecido en el requisito ORO.AOC.125(b), deben cumplir con:

- Parte SPO: En el caso de realizar MCF con aeronaves moto-propulsadas complejas.
- Parte NCO: En el caso de realizar MCF con aeronaves distintas de las moto-propulsadas complejas.

La realización de este tipo de vuelos, a pesar de tratarse de operaciones especializadas, no requiere que el operador presente la declaración de cumplimiento requerida en ORO.DEC.100.

3.3. Operadores sujetos a la presentación de una declaración de cumplimiento

La presentación de una declaración de cumplimiento, de acuerdo con lo establecido en el requisito ORO.DEC.100, es obligatoria para aquellos operadores que:

- Realicen operaciones comerciales especializadas.
- Realicen operaciones no comerciales con aeronaves propulsadas complejas.

3.3.1. Operaciones comerciales especializadas

3.3.1.1. Actividad MCF sin carácter comercial

Para los operadores que realicen operaciones comerciales especializadas y realicen MCF con sus propias aeronaves, los requisitos aplicables a los MCF dependerán de si la aeronave es propulsada compleja o no, como sigue:

- Parte SPO: En el caso de realizar MCF con aeronaves propulsadas complejas.
- Parte NCO: En el caso de realizar MCF con aeronaves distintas de las moto-propulsadas complejas.

Una cuestión importante para estos operadores es si deben o no modificar su declaración de cumplimiento para incluir, dentro de las actividades realizadas, los MCF, lo cual dependerá del tipo de aeronave:

[6] Ver requisito NCO.SPEC.MCF.100 y SPO.SPEC.MCF.100.

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web

- Deben modificar su declaración aquellos operadores que realicen MCF con aeronaves propulsadas complejas, indicando en la declaración la realización de este tipo de vuelos.
- No es necesario modificar la declaración en el caso de que las aeronaves sean distintas de las propulsadas complejas.

3.3.1.2. Actividad MCF con carácter comercial

En el caso de que un operador aéreo (operador A) realizase MCF con carácter comercial, esto es, ha sido contratado por otro operador (operador B) para realizar MCF a sus aeronaves, la gran diferencia es que, en este caso, aunque la aeronave sea distinta delas propulsadas complejas, el operador A debe cumplir con los requisitos de la Parte SPO al tratarse de una operación comercial. El operador A debe:

- Notificar a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea el acuerdo de arrendamiento o contrato que permita al operador A operar las aeronaves del operador B.
  - Unidad encargada: Servicio de Análisis Económico del Transporte Aéreo.
  - Correo electrónico: arrendamientos.aesa@seguridadaerea.es
  - Información en la página web de AESA:

    https://www.seguridadaerea.gob.es/lang_castellano/cias_empresas/companias_aereas/formatos_wet_dry.aspx
- Solicitar la aprobación de una Lista de Equipo Mínimo (MEL) para la aeronave con la que se van a realizar MCF.
  - Unidad encargada: Unidad MEL.
  - Correo electrónico: mel.aesa@seguridadaerea.es
  - Información en la sede electrónica de AESA:

    https://sede.seguridadaerea.gob.es/LISA/FrontController?cmd=ApartadosProceso&idProceso=165
- Una vez obtenida la MEL aprobada, presentar o modificar la declaración requerida en ORO.DEC.100 y cumplir con los requisitos aplicables de la Parte ORO y la Parte SPO.
  - Unidad encargada: Servicio de Trabajos Aéreos y Aviación General.
  - Correo electrónico: trabajosaereos.aesa@seguridadaerea.es
  - Información en la sede electrónica de AESA:

    https://sede.seguridadaerea.gob.es/SEDE_AESA/LANG_CASTELLANO/TRAMITACIONES/DECLAR_RESP/

3.3.2. Operaciones no comerciales con aeronaves propulsadas complejas

En este caso es necesario que el operador modifique su declaración para indicar que se realizan MCF.

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web

Para ello, en la aplicación informática dedicada a la presentación y modificación de la declaración de cumplimiento, deberá modificar su declaración marcando la realización de, además de operaciones NCC, operaciones SPO y marcar la realización de actividades MCF.

3.4. Operaciones no comerciales con aeronaves distintas de las propulsadas complejas

Los operadores de aeronaves distintas de las propulsadas complejas que no realicen operaciones comerciales no están sujetos a la obtención de un AOC o presentar una declaración para poder operar. Estos operadores en el caso de realizar MCF deben cumplir con los requisitos recogidos en la Parte NCO.

4. NIVELES DE LOS MCF

Se han definido dos niveles de MCF en función de la complejidad de las tareas a realizar, nivel A y nivel B.

4.1. MCF nivel A

Tal y como se recoge en NCO.SPEC.MCF.100 y SPO.SPEC.MCF.100, se trata de un vuelo en el que se prevea el uso de procedimientos anormales o de emergencia, según se definan en el manual de vuelo de la aeronave, o cuando el vuelo sea necesario para probar el funcionamiento de un sistema de reserva o de otros dispositivos de seguridad.

Para la realización de estos vuelos se requiere una cualificación específica para la tripulación de vuelo tal y como se indica en el siguiente apartado, y el desarrollo de:

- Aeronaves distintas de las propulsadas complejas y operación no comercial: Una lista de chequeo y un aleccionamiento (*briefing*) de seguridad. Para más información ver NCO.SPEC.MCF.110.
- Aeronaves propulsadas complejas u operaciones comerciales con todo tipo de aeronaves: En este caso debe desarrollarse:
  - Programa de vuelo, conforme a lo indicado en SPO.SPEC.MCF.105, y
  - Manual de Vuelos de verificación de mantenimiento, conforme a lo indicado en SPO.SPEC.MCF.110.

4.2. MCF nivel B

En esta categoría se incluyen los vuelos distintos de los incluidos en los MCF de nivel A.

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web

5. DOCUMENTACIÓN

La documentación que debe generar el operador varía en función del nivel del vuelo (A o B), el tipo de aeronave; compleja o no compleja; y tipo de operación; comercial o no comercial; tal como se indica a continuación:

5.1. Operación conforme a Parte SPO

5.1.1. Vínculo con SPO.OP.230

Adicionalmente a los requisitos específicos establecidos en la Subparte SPO.SPEC, la operación ha de realizarse conforme a la Parte SPO, con lo cual, ha de tenerse en cuenta el requisito SPO.OP.230, y desarrollar, en su caso, Procedimientos Operativos Estándar para la actividad especializada MCF, basados en una evaluación de riesgos específica para dicha actividad, y teniendo en cuenta los requisitos establecidos en esta Subparte SPO.SPEC.

Solamente para aquellos casos en los que hay previsto un AMC al requisito SPO.SPEC.MCF.110; Manual de vuelo de verificación de mantenimiento; no se requiere el desarrollo de un Procedimiento Operativo Estándar (SOP) *ad-hoc*, dado que los contenidos incluidos en AMC1 SPO.SPEC.MCF.110, suponen un índice detallado equivalente al establecido en AMC2 SPO.OP.230. Se trata de los vuelos de nivel A con aeronaves complejas.

Para el resto de variaciones posibles: nivel/aeronave, independientemente de la operación principal del operador; CAT/SPO/NCC; se debe desarrollar un SOP conforme al requisito SPO.OP.230, basado en una evaluación de riesgos previa.

5.1.2. Programa de vuelo

El requisito SPO.SPEC.MCF.105 establece, para el caso de aeronave compleja y vuelo nivel A, el desarrollo y documentación de un programa de vuelo.

5.1.3. Manual de vuelo de verificación de mantenimiento

El requisito SPO.SPEC.MCF.110 establece, para los vuelos de nivel A, el desarrollo de un manual de vuelo de verificación de mantenimiento. Este manual y sus actualizaciones deben entregarse a la autoridad.

Para el caso de aeronaves complejas, se establece un índice en AMC1 SPO.SPEC.MCF.110.

Para el caso de aeronaves no complejas, ha de tenerse en cuenta el apartado 6.1.1.

5.2. Operación conforme a Parte NCO

En el caso de vuelos MCF realizados conforme a la parte NCO, el requisito NCO.SPEC.MCF.110 refiere específicamente a la actualización de la lista de verificación genérica a desarrollar para cualquier actividad especializada; homólogo del requisito SPO.OP.230; independientemente del nivel del vuelo (A o B).

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web

6. CUALIFICACIÓN DE LOS PILOTOS QUE REALICEN MCF NIVEL A

Con respecto a la cualificación de los pilotos encargados de realizar este tipo de vuelos, se establecen requisitos diferenciados en función de la parte de aplicación; SPO o NCO; el nivel del vuelo (A o B) y de si la aeronave es propulsada compleja o no.

Para aquellos casos en los que la norma no especifica esta cualificación, así como para llevar a cabo los vuelos nivel B, el operador deberá determinar los requisitos establecidos y documentarlo tal como proceda; SPO.OP.230 o NCO.SPEC.MCF.110.

6.1. Operación conforme a Parte SPO

6.1.1. Vuelo nivel A con aeronave propulsada compleja

En este caso los pilotos deben cumplir con lo establecido en el requisito SPO.SPEC.MCF.115. Para ello el operador debe establecer:

- Índice de contenidos del curso de formación que deben superar los pilotos, AMC2 SPO.SPEC.MCF.120.
- Personal apto para impartir entrenamiento en tierra y en vuelo, AMC1 SPO.SPEC.MCF.120 (d).
- Requisitos de experiencia y experiencia reciente de los pilotos, SPO.SPEC.MCF.115.

Además, en el artículo 9 bis bis del Reg. (UE) 965/2012 se ha incluido una medida transitoria para los pilotos que viniesen realizando este tipo de vuelos antes del 25 de septiembre de 2019, como sigue:

El piloto que haya actuado, antes del 25 de septiembre de 2019, como piloto al mando en un vuelo de verificación de mantenimiento que, de conformidad con la definición del punto SPO.SPEC.MCF.100 del Anexo VIII, esté clasificado como vuelo de verificación de mantenimiento de nivel A, obtendrá reconocimiento a efectos del cumplimiento del punto SPO.SPEC.MCF.115(a)(1) de dicho anexo. En ese caso, el operador garantizará que el piloto al mando reciba instrucciones sobre cualquier diferencia que se haya detectado entre las prácticas operativas establecidas antes del 25 de septiembre de 2019 y las obligaciones establecidas en el Anexo VIII, Subparte E, Sección 5, de la Subparte E del Anexo VIII del presente Reglamento, incluidas las derivadas de los procedimientos relacionados determinados por el operador.

6.1.2. Otros casos

Tanto en vuelos de nivel B como en vuelos de nivel A con aeronave motopropulsada no compleja, el operador deberá establecer requisitos y documentarlo a través de un procedimiento operativo estándar, SOP; SPO.OP.230.

6.1.2.1. Vuelo nivel A y aeronave motopropulsada no compleja

En este caso, no son de aplicación las especificaciones establecidas en el requisito SPO.SPEC.MCF.115 relativas al curso de entrenamiento y la experiencia y experiencia reciente, dado que se refieren específicamente al caso de aeronave motopropulsada compleja.

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web

6.2. Operación conforme a Parte NCO

El piloto encargado de realizar MCF nivel A debería estar habilitado como instructor de vuelo. conforme se indica en el AMC1 NCO.SPEC.MCF.120.

Para vuelos nivel B, el operador deberá determinar los requisitos establecidos, NCO.SPEC.MCF.110.

7. COMPOSICIÓN DE LA TRIPULACIÓN Y PERSONAS A BORDO

El operador deberá determinar la necesidad de embarcar personal adicional para llevar a cabo la actividad especializada.

El operador podrá incluir como miembros de la tripulación; figurando en la Declaración General de Tripulación; a los Técnicos de Mantenimiento de Aeronaves que tengan que realizar funciones de mantenimiento en la aeronave durante la rotación de la misma.

En este caso será necesario recoger esta posibilidad en el Manual de Operaciones, indicando claramente las funciones y responsabilidades de este personal, así como el entrenamiento y/o cualificación; incluyendo tanto las cuestiones relativas a la seguridad operacional "*Safety*", como a la seguridad "*Security*"; requerido para ello.

Este personal deberá, por tanto, cumplir con los criterios, requisitos, procedimientos, etc. que se establecen para los miembros de la tripulación y que se encuentra correspondientemente documentada, ver apartado 6.

Se distinguen los siguientes aspectos:

7.1. Operación conforme a Parte SPO

El requisito SPO.SPEC.MCF.115 establece:

- Vuelos nivel A: se requiere especialista de tarea o piloto adicional a bordo salvo justificación.
- Durante los vuelos MCF, independiente del nivel, no deberían ir a bordo otras personas distintas de la tripulación de vuelo y especialistas de tarea requeridos para la actividad MCF, GM1 SPO.SPEC.MCF.115.

7.2. Operación conforme a Parte NCO

El requisito NCO.SPEC.MCF.125 establece, para vuelos nivel A, que el piloto al mando no debe permitir otras personas a bordo que las requeridas para llevar a cabo la actividad.

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web

8. OTROS REQUISITOS

En esta guía se han revisado los aspectos principales incorporados por la designación de los vuelos de verificación de mantenimiento como actividad especializada dentro del ámbito de aplicación del Reg. (UE) 965/2012.

No obstante, se incorporan en estas Subpartes SPEC.MCF algunos requisitos que el operador ha de revisar para asegurar su cumplimiento.

- Simulación de procedimientos anormales o de emergencia en vuelo.
- Sistemas y equipos identificados potencialmente no fiable.
- Limitaciones del tiempo de vuelo y requisitos de descanso, pilotos a los que aplica ORO.FTL.
- Requisitos relativos al registrador de voz en cabina de vuelo, al registrador de datos de vuelo y a la grabación de enlaces de datos para titulares de un AOC.
- Limitaciones operativas, alivios NCO.

9. GESTIÓN DEL CAMBIO

Para aquellos operadores obligados a contar con un Sistema de Gestión; Parte ORO, Reg. (UE) 965/2012; la adaptación a la normativa de aplicación para la actividad especializada de vuelos MCF, requiere llevar a cabo la adecuada gestión del cambio, conforme a los procedimientos establecidos por el operador.

9.1. Operadores con certificado de operador aéreo

Los titulares de un AOC que vayan a realizar este tipo de vuelos con sus propias aeronaves, deberán tratar la operación de acuerdo con el ORO.AOC.125.

Los procedimientos específicos deben cumplir con lo establecido en SPO.SPEC.MCF o NCO.SPEC.MCF, según corresponda.

9.2. Operadores obligados a presentar declaración de cumplimiento

En este caso, no se requiere que el operador aporte a AESA más documentación que la prevista en el apartado 6, para el caso del Manual de Vuelo de Verificación de Mantenimiento para vuelos nivel A, tal como se establece en el requisito SPO.SPEC.MCF.110.

No obstante, el operador ha de llevar a cabo, documentar y archivar, la correspondiente gestión del cambio.

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web

10. CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN

Actualización.

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web