REPÚBLICA
DEL ECUADOR

Resolución Nro. DGAC-DGAC-2026-0129-R

Quito, D.M., 16 de octubre de 2026

DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

EL DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL, ENCARGADO

CONSIDERANDO:

Que, la República de Ecuador como Estado signatario y miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), es responsable de mantener los más altos estándares en materia de seguridad operacional y de seguridad de la aviación Civil;

Que, el artículo 226 de la Constitución de la República del Ecuador, preceptúa: *"Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución"*;

QUE, el artículo 394 de la Constitución Ibídem, establece, en la parte pertinente, que: *"El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. (…). El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias*";

QUE, la Codificación de la Ley de Aviación Civil, publicada en el Suplemento del Registro Oficial Nro. 435, de 11 de enero de 2007, fue derogada mediante la disposición derogatoria segunda de la Ley Orgánica de Aviación Civil, publicada en el Sexto Suplemento del Registro Oficial Nro. 382, de 2 de octubre de 2026, cuyo artículo 9 establece que la Dirección General de Aviación Civil es la autoridad aeronáutica civil del Ecuador y una entidad de derecho público, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, financiera y técnica, adscrita al ente rector del transporte aéreo; y que, en tal calidad, es *"el organismo técnico que regula, controla y administra la actividad aeronáutica y aeroportuaria, velando por la seguridad operacional y la seguridad de la aviación en el ámbito de la aeronáutica civil ecuatoriana";*

Que, corresponde a la Autoridad Aeronáutica Civil del Ecuador, de acuerdo al artículo 10 numeral 1 de la Ley Orgánica de Aviación Civil, *"b) Vigilar y controlar las actividades relacionadas con la aeronáutica civil de las personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, que operen en el país."*; y "*q) Las demás establecidas en la Ley, su reglamento, regulaciones técnicas y demás normativa secundaria"*;

Que, asimismo, el numeral 2, del mismo artículo 10 de la Ley Orgánica Ibídem, dispone que es función específica y privativa de la Autoridad Aeronáutica Civil del Ecuador, en

* Documento firmado electrónicamente por Quipux

materia de regulación, entre otras, la de los literales c) y f), que señalan: *"**c)** Adoptar las medidas preventivas y cautelares necesarias para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas y de seguridad de la aviación, sin perjuicio de las responsabilidad que hubiere lugar;* y, *"**f)** Modificar, suspender, cancelar, restringir o revocar parcial o totalmente, cualquier certificado, autorización, permiso de operación o licencias, emitidos por la Dirección General de Aviación Civil, si como resultado de la inspección, reinspección, reexaminación, o de cualquier otra investigación, se determina que la seguridad operacional, seguridad de la aviación civil o del transporte aéreo comercial y el interés público lo requiere"*;

Que, por su parte, de conformidad con lo establecido en el numeral 13, del artículo 10 de la Ley Orgánica de Aviación Civil, atañe a la Autoridad Aeronáutica Civil del Ecuador, *"**a)** Emitir Certificados de Operador Aéreo, Certificados de Operación, Autorizaciones, Especificaciones Operacionales o similares, en cumplimiento de los requisitos y condiciones establecidos por la normativa secundaria para el efecto"*;

Que, de igual forma, la Ley Orgánica de Aviación Civil, en el artículo 122, dispone: ***"Compromiso de cumplimiento normativo. -** El otorgamiento de un permiso de operación implica, para su titular, la obligación de cumplir las condiciones bajo las cuales fue concedido, así como las disposiciones legales y reglamentarias vigentes en materia de aeronáutica civil."*;

Que, mediante Decreto Ejecutivo No. 344 de 06 de agosto de 2024, publicado en el Segundo Suplemento del Registro Oficial Nro. 621 de 14 de agosto de 2024, el Sr. Daniel Noboa Azin, Presidente Constitucional del Ecuador, encargó: *"(...) al señor Juan Pablo Franco Castro la Dirección General de Aviación Civil, hasta la designación de su titular"*;

Que, la compañía AIRZAB S.A. es poseedora de un permiso de operación para la prestación del servicio de transporte aéreo, público, doméstico, no regular, en la modalidad de taxi aéreo, de pasajeros, carga y correo, en forma combinada, en todo el territorio continental ecuatoriano, incluido Galápagos (entre islas), renovado por el Consejo Nacional de Aviación Civil, de esa fecha, mediante Acuerdo No. 040/2022 de 13 de diciembre de 2022, en cuya Cláusula Segunda se describe el equipo de vuelo autorizado y en la Cláusula Cuarta, se estipula que *"La base principal de operaciones y mantenimiento de "la aerolínea", se encuentra ubicada en el Aeropuerto San Cristóbal de la Provincia de Galápagos y como Sub-Bases de operación en los aeropuertos que la DGAC autorice y califique"*;

Que, la Dirección General de Aviación Civil, en ejercicio de sus potestades, como autoridad responsable, emitió a favor de la compañía AIRZAB S.A., el certificado de explotador de servicios aéreos – AOC # **AZB-135-09** de 20 de diciembre de 2016, con última modificación de fecha "27-ago-2024", por el que se acreditó que *"**AIRZAB S.A.***

* Documento firmado electrónicamente por Quipux

Resolución Nro. DGAC-DGAC-2026-0129-R

Quito, D.M., 16 de octubre de 2026

está autorizado a realizar operaciones de transporte aéreo comercial no regular ***(Taxi Aéreo)****, según se define en las Especificaciones Operacionales…, de conformidad con la Declaración de Cumplimiento y con la* ***RDAC Parte 135****"*;

Que, es de conocimiento público que el 6 de septiembre de 2026, se accidentó en el aeropuerto "Seymour" de la Isla Baltra, perteneciente a la provincia de Galápagos, una aeronave Piper modelo Seneca PA-34, matrícula **HC-CYK**, de la aerolínea AIRZAB S.A.;

Que, siendo atribución de la Dirección General de Aviación Civil vigilar y controlar las actividades relacionadas con la aeronáutica civil de las personas jurídicas que operan en el país, en resguardo de la seguridad operacional, el Director de Certificación Aeronáutica y Vigilancia Continua, con memorando No. DGAC-DCAV-2026-1430-M de 14 de septiembre de 2026, dispuso a los servidores Inspector de Aeronavegabilidad y Especialista Aeronáutico, la ejecución de una inspección no programada al explotador aéreo AIRZAB S.A. en su base de operaciones localizada en el aeropuerto San Cristóbal (Galápagos), entre el 20 al 23 de septiembre de 2026;

Que, a través del memorando No. DGAC-OAER-2026-0094-O de 01 de octubre de 2026, el Inspector de Aeronavegabilidad remitió al Director de Certificación y Vigilancia Continua, el informe de inspección a la compañía AIRZAB de la misma fecha, con las evidencias de la inspección y documentos de referencia, en los siguientes anexos:

- informe_inspección_air_zab_oct_2026-signed-signed.pdf
- evidencia_3.1.1.pdf
- evidencia_3.1.2_a.pdf
- evidencia_3.1.2_b.pdf
- evidencia_3.2.7.pdf
- evidencia_3.2.8.pdf
- evidencia_3.2.14.pdf
- evidencia_3.3.2.pdf
- evidencia_3.3.3.pdf
- evidencia_3.3.4_a.pdf
- evidencia_3.3.4b.jpg
- evidencia_3.3.4_c.pdf
- evidencia_3.3.5_a.pdf
- evidencia_3.3.5_b.pdf
- evidencia_3.3.5_c.pdf
- dgac-dgac-2024-0013-r0823814001790873098.pdf
- dgac-dgac-2024-0054-r0736450001790873110.pdf

QUE, dentro del respectivo informe suscrito electrónicamente por los Inspector de AIR y Especialista Aeronáutico, respectivamente, se deja constancia en el marco de la

* Documento firmado electrónicamente por Quipux

Resolución Nro. DGAC-DGAC-2026-0129-R

Quito, D.M., 16 de octubre de 2026

inspección realizada al explotador aéreo AIRZAB S.A., las actividades realizadas del 20 al 23 de septiembre de 2026, con el objeto de "*verificar los requerimientos regulatorios RDAC 135, RDAC 39, RDAC 43 y RDAC 21 en lo relacionados a: … Mantenimiento de la aeronavegabilidad, … Aeronaves y … Organización de mantenimiento.*";

En esa línea, los mencionados servidores resaltaron en su informe de inspección que *"debido al muy poco tiempo disponible para realizar las diferentes evaluaciones, (únicamente se dispuso 2 días completos para los 2 explotadores), la inspección se realizó evaluando requisitos de forma aleatoria y por muestreo referente a los temas mencionados, tomado como referencia los procedimientos establecidos aplicables en conformidad con el Manual del Inspector de Aeronavegabilidad…"*

A continuación se transcribe, los aspectos relevantes de la inspección:

"***3.1. EVALUACIÓN DEL EXPLOTADOR (MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD)***

3.1.1 No se presenta nombramiento del Director de Mantenimiento, conforme lo requerido en la RDAC 119.340 (d)(1), no obstante, en el MCM, en la sección distribución del Manual en Página xx bajo el título "certificado de Aprobación" consta la firma del Sr. Luis Toasa quien actualmente no trabaja para AIRZAB S.A, adicional"

Referencia 119.340 (d)(1)

3.1.2 AIRZAB S.A no dispone de un departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad funcional. De acuerdo con el MCM numeral 3.5 Organigrama de la compañía, en los cuadros de Director de mantenimiento y Responsable del sistema de análisis y vigilancia continua consta la frase "PENDIENTE ASIGNACIÓN OME", el único funcionario del explotador que se presentó durante la inspección fue el Sr. Segundo Rosas quien funge como "RESPONSABLE Y PLANIFICADOR DE LA GESTIÓN DE AERONAVEGABILIDAD"; sin embargo, al ser entrevistado desconocía sus funciones y manifestó que sus funciones las cumple el Sr. Alexis Logacho, como evidencia de lo mencionado por el Sr. Rosas, se verificó que en los diferentes estatus de control de directivas de aeronavegabilidad indican: "ELABORADO Y REVISADO POR: TNLGO. ALEXIS LOGACHO 3060MM" quien es inspector de la OMA AIRZAV (la inspección en su totalidad fue atendida por el funcionario mencionado el señor Juan Carlos Nolivos que a fecha de la inspección no presentaron ningún nombramiento en la organización del explotador).

Referencias 135.1425 (a)(d)

3.1.3 Se presentan estatus de directivas de aeronavegabilidad incompletos y desactualizados de las aeronaves Piper PA-31-350 matrículas HC-DAT y HC-DBA, así

* Documento firmado electrónicamente por Quipux

Resolución Nro. DGAC-DGAC-2026-0129-R

Quito, D.M., 16 de octubre de 2026

como de la aeronave Piper PA-34-200T matrícula HC-CYK (accidentada).

Referencia 135.1435 (a)(3)

3.2 AERONAVES

*No se presentan registros que evidencien el cumplimiento de las Directivas de Aeronavegabilidad (AD) aplicables a las aeronaves de la flota del explotador, se cita **como ejemplo** las siguientes:*

*3.2.1 Se constató la ausencia de registros de cumplimiento de la **AD 2023-09-09** (con fecha de efectividad 17 de julio de 2023) en la aeronave matrícula **HC-DBA**. La directiva establece acciones mandatorias sobre las abrazaderas o acoplamientos en V (v-band couplings) instalados en la brida de la carcasa de escape del turbocompresor, sin que el explotador presente evidencia documentada de ejecución para los siguientes requerimientos:*
- ***Revisión de bitácoras y registros de mantenimiento:** Omitida o sin registro dentro de las 50 horas de tiempo en servicio (TIS) posteriores al 17 de julio de 2023.*
- ***Reemplazo inicial del componente:** Sin constancia de ejecución dentro de las 50 horas TIS posteriores (para componentes con 500+ horas o tiempo desconocido) o antes de alcanzar las 500 horas TIS límite.*

- ***Inspecciones visuales recurrentes:** Ausencia de programación y registro de los meses u horas de inspección obligatorios (cada 12 meses o de manera alternativa cada 6 meses /100 horas TIS, según correspondiera al plan de control).*

*3.2.2 Se constató la ausencia de registros de cumplimiento de la **AD 2017-10-20** (con fecha de efectividad 29 de junio de 2017) en la aeronave matrícula **HC-DBA**. La directiva establece realizar inspecciones repetitivas en busca de fatiga y grietas en el mamparo (bulkhead) de la estación de fuselaje (FS) 332.00, además de aplicar reparaciones o modificaciones opcionales de ser necesario, sin que el explotador presente evidencia documentada de ejecución para los siguientes requerimientos:*
- ***Para aeronaves con más de 3,000 horas TIS al 29 de junio de 2017:** La inspección inicial debe llevarse a cabo dentro de las 500 horas TIS siguientes a la fecha efectiva de la AD.*
- ***Inspecciones repetitivas:** Una vez realizada la inspección inicial, se deben efectuar inspecciones repetitivas cada **200 horas TIS** en tanto no se instale el kit de modificación que pone fin a este requisito.*

*3.2.3 Se constató la ausencia de registros de cumplimiento de la **AD 2016-05-01** (con fecha de efectividad 15 de abril de 2016) en la aeronave matrícula **HC-DBA**. La directiva establece realizar inspecciones periódicas, reparaciones en caso de hallar daños y la instalación obligatoria de una modificación de refuerzo en el mamparo*

* Documento firmado electrónicamente por Quipux

superior de la estación de fuselaje (FS) 317.75, sin que el explotador presente evidencia documentada de ejecución para los siguientes requerimientos:

- ***Inspección inicial:*** *Debe realizarse antes o al acumular* ***2,000 horas de tiempo en servicio (TIS)****, o dentro de las* ***100 horas TIS*** *posteriores al 15 de abril de 2016 (lo que ocurra más tarde).*

- ***Inspecciones repetitivas:*** *Tras la inspección inicial, se debe repetir la inspección del mamparo a intervalos que no excedan las 100 horas TIS, a menos que ya se haya aplicado la modificación de refuerzo terminante.*

- ***Modificación de refuerzo obligatoria (preventiva):*** *Debe instalarse antes o al acumular* ***2,500 horas TIS****, o dentro de las* ***500 horas TIS*** *posteriores al 15 de abril de 2016 (lo que ocurra más tarde), salvo que ya se hubiera ejecutado previamente como consecuencia de la reparación de grietas.*

3.2.4 Se constató la ausencia de registros de cumplimiento de la ***AD 2003-24-07*** *(con fecha de efectividad 09 de febrero de 2004) en la aeronave matrícula* ***HC-DBA****. La directiva establece realizar inspecciones visuales detallada del tubo de torsión del timón y sus costillas asociadas para detectar corrosión, sin que el explotador presente evidencia documentada de ejecución para los siguientes requerimientos:*

- ***Inspecciones repetitivas de corrosión:*** *Deben llevarse a cabo* ***antes de cada vuelo*** *posterior a la instalación requerida donde se detecten daños, y de forma repetitiva a intervalos que* ***no excedan los 12 meses calendario*** *(fecha última inspección registrada por el explotador 22 de junio 2025).*

3.2.5 Se constató la ausencia de registros de cumplimiento de la ***AD 96-10-14*** *(con fecha de efectividad 27 de junio de 1996) en la aeronave matrícula* ***HC-DBA****. La directiva establece realizar inspecciones utilizando métodos de ensayos no destructivos por líquidos penetrantes (Tipo I fluorescente, Tipo II tinte visible o Tipo III sensibilidad dual) tanto en el tirante delantero (forward sidebrace) del tren de aterrizaje principal izquierdo como en el derecho y el reemplazo obligatorio tanto del tirante delantero izquierdo como el derecho del tren de aterrizaje principal por piezas de diseño mejorado, sin que el explotador presente evidencia documentada de ejecución para los siguientes requerimientos:*

- ***Inspección inicial:*** *Debe llevarse a cabo la inspección por líquidos penetrantes dentro de las siguientes 100 horas de tiempo en servicio (TIS) posteriores al 27 de junio de 1996, a menos que ya se hubiera cumplido bajo la anterior AD 88-05-05 (No cumplida en esta aeronave).*
- ***Inspecciones repetitivas:*** *Tras la inspección inicial, las inspecciones por líquidos penetrantes deben repetirse a intervalos que no excedan las 100 horas TIS, hasta que se incorpore la modificación definitiva de los tirantes.*
- ***Reemplazo obligatorio por diseño mejorado:*** *Debe realizarse dentro de las siguientes 1,200 horas TIS posteriores a la entrada en vigor de la directiva (27 de junio de 1996), a*

* Documento firmado electrónicamente por Quipux

menos que ya se hubiese instalado con anterioridad.

*3.2.6 Se constató la ausencia de registros de cumplimiento de la **AD 2016-05-01** (con fecha de efectividad 15 de abril de 2016) en la aeronave matrícula HC-DAT. La directiva establece realizar inspecciones periódicas, reparaciones en caso de hallar daños y la instalación obligatoria de una modificación de refuerzo en el mamparo superior de la estación de fuselaje (FS) 317.75, sin que el explotador presente evidencia documentada de ejecución para los siguientes requerimientos:*

- ***Inspecciones repetitivas:** Tras la inspección inicial, se debe repetir la inspección del mamparo a intervalos que **no excedan las 100 horas TIS**, a menos que ya se haya aplicado la modificación de refuerzo terminante (11589 cantidad de horas de última inspección registrada por el explotador, horas totales de aeronave al momento de la inspección 11710,3).*

- ***Modificación de refuerzo obligatoria (preventiva):** Debe instalarse antes o al acumular 2,500 horas TIS, o dentro de las 500 horas TIS posteriores al 15 de abril de 2016 (lo que ocurra más tarde), salvo que ya se hubiera ejecutado previamente como consecuencia de la reparación de grietas.*

*3.2.7 Se constató la ausencia de registros de cumplimiento de la **AD 2023-09-09** (con fecha de efectividad 17 de julio de 2023) en la aeronave matrícula **HC-CYK**. La directiva establece acciones mandatorias sobre las abrazaderas o acoplamientos en V (v-band couplings) instalados en la brida de la carcasa de escape del turbocompresor, sin que el explotador presente evidencia documentada de ejecución para los siguientes requerimientos:*

- ***Inspecciones visuales recurrentes:** Se debe realizar una inspección visual del acoplamiento en la siguiente inspección anual o dentro de los 12 meses posteriores a la entrada en vigencia de la AD (lo que ocurra primero), y repetirla cada 12 meses.*

*3.2.8 Se constató la ausencia de registros de cumplimiento de la **AD 2010-15-10** (con fecha de efectividad 31 de agosto de 2010) en la aeronave matrícula **HC-CYK**. La directiva establece inspeccionar las columnas del volante de control (tanto del lado del piloto como del copiloto) para verificar que el eje del volante esté correctamente instalado, sin embargo, el explotador no presento evidencia documentada de ejecución de los siguientes requerimientos:*

- ***Para la inspección inicial:** Debe cumplirse dentro de las siguientes 100 horas de tiempo en servicio (TIS) posteriores al 31 de agosto de 2010, o dentro de los 12 meses posteriores a dicha fecha, lo que ocurra primero.*
- ***Para los reemplazos por fallas (ejes mal instalados, juntas o componentes dañados):** Deben ejecutarse los reemplazos antes de realizar un nuevo vuelo en el que se haya detectado el problema.*

Referencia RDAC 39.115 (a), RDAC 21.830 (a), 135.1410 (a)(7)

* Documento firmado electrónicamente por Quipux

Resolución Nro. DGAC-DGAC-2026-0129-R

Quito, D.M., 16 de octubre de 2026

*3.2.9 Al momento de la inspección, el explotador no presentó los registros que acrediten el cumplimiento de todas las tareas del programa de mantenimiento de las aeronaves de la compañía. Se citan **como ejemplo** las siguientes tareas correspondientes a las aeronaves **HC-DAT y HC-DBA**, conforme al inspection report del programa de mantenimiento:*

- *Literal F (Grupo motor, item 7 y nota 10): «Replace flexible oil and hydraulic lines at 1000 hours time-in-service, or 8 years, whichever comes first. Refer to latest Lycoming Service Bulletin 240».*
- *Literal G (Grupo alas y nacela, item 26 y nota 35): «Replace fuel tank vent line flexible connections as required, or every five years, whichever comes first».*

Referencia RDAC 135.1410 (5)

*3.2.10 Las aeronaves **HC-DAT y HC-DBA**, no tienen instaladas placas de nacionalidad y matrícula.*

Referencia RDAC 45 (a)(7)

*3.2.11 No se presentan documentos de trazabilidad de componentes instalados en las aeronaves, se cita **como ejemplo** los siguientes casos:*

- *"DRENES DE TANQUES DE COMBUSTIBLE", "MANGUERAS DE ACEITE", COMBUSTIBLE" "VALVE FUEL DRAIN" instalados en la aeronave matrícula **HC-DAT** conforme lo registrado en orden de trabajo No OMA-2026-OT-037 de 15-ABR-2026*

- *ELT y batería de ELT instalado en la aeronave HC-DAT (batería debía ser cambiada el en mayo 2026);*

Referencia RDAC 21.1010

*3.2.12 No se presentan todos los registros de los trabajos de mantenimiento realizados en las aeronaves, se cita **como ejemplo** registro de instalación de los ELT actualmente instalados en las aeronaves HC-DAT y HC-DBA.*

Referencia 135.1435 (a)(7)

*3.2.13 Al momento de la inspección no se presentan registros de instalación de las modificaciones mayores incorporadas a las aeronaves, ni datos de mantenimiento respectivos (STC, Boletines de servicio, etc.), se cita **como ejemplo**: la instalación en la cabina de mando de los equipos Garmin GNS-430 y Garmin GMA-340 en la aeronave*

* Documento firmado electrónicamente por Quipux

Resolución Nro. DGAC-DGAC-2026-0129-R

Quito, D.M., 16 de octubre de 2026

HC-DBA (adicional la operación de estos equipos no consta en el "PILOT´S OPERATING MANUAL" de esta aeronave)

Referencia RDAC 135.1435 (a)(4)

*3.2.14 Al momento de la inspección no se presenta el estatus de control de las tareas de mantenimiento establecidas en el programa de mantenimiento de la aeronave Piper PA-34-200T matrícula HC-CYK, se cita **como ejemplo** las siguientes tareas [sic]:*

- *"Inspect main gear trunnion assembly for condition. (See Note 11.)" tarea que corresponde a una inspección de ensayos no destructivos que debe realizarse cada 500 horas de tiempo en servicio, última inspección fue realizada el 08 de enero del 2024, sin embargo, no se presenta estatus de control que indique las horas a la fecha de la inspección y horas totales a la que debe ejecutarse la nueva inspección, por lo que a la fecha del accidente de la aeronave (06-SEP-2026) se desconoce si la última inspección estaba vigente o estaba vencida.*

- *No se dispone estatus de cumplimiento de peo y balance de las aeronaves, tal es el caso que último reporte de peso y balance presentado de la aeronave Piper PA34-200T, Serie 34-7870392 (actualmente con matrícula HC-CYK) fue realizado el 20 de abril de 2026 cuando tenía matricula de Venezuela, sin presentarse un nuevo peso y balance actualizado (conforme a la,RDAC 135.570 debe ser realizado cada 3 años)*

Referencia RDAC 135.1435 (a)(5)

3.2.15 No se cuenta con la carta de aceptación del certificado de tipo de las aeronaves Piper PA-31-350 y Piper PA-34-200T, operadas por AIR ZAB

Referencia RDAC 21.825 (c)(2)

3.3 ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO

3.3.1 El Mantenimiento a las aeronaves de AIRZAB S.A en la base de operación de San Cristóbal la realiza la OMA (RDAC 145) "AVIACIÓNESAV" (OMA-N-097), sin embargo, no se presenta la lista de capacidad aprobada para la ubicación San Cristóbal, se cita como ejemplo la orden de trabajo No OMA-2026-OT-065 correspondiente a cambio de motor e inspección de 100 horas de aeronave HC-DBA realizada en la ubicación San Cristóbal por la OMA AVIACIONESAV.

Referencia RDAC 145.135 (a)

*3.3.2 No se evidencia cumplimiento de inspección en proceso de las diferentes tareas de mantenimiento que requieren ser inspeccionadas, se cita **como ejemplo** orden de trabajo*

Resolución Nro. DGAC-DGAC-2026-0129-R

Quito, D.M., 16 de octubre de 2026

No OMA-2026-OT-065 correspondiente a cambio de motor e inspección de 100 horas de aeronave HC-DBA, en que únicamente consta firma de quien realiza el trabajo, sin que conste nombre y firma de quien inspecciona.

Referencia 145.340 (e)(5)

3.3.3 No se evidencia cumplimiento de inspección de recepción de materiales y componentes se cita como ejemplo componentes instalados en la aeronave matrícula ***HC-DAT*** *conforme lo registrado en orden de trabajo No OMA-2026-OT-037 de 15-ABR-2026.*

Referencia 145.340 (e)(2)

3.3.4 No se dispone de un sistema de control ni registros de calibración de todos los equipos que requieren calibración, se cita ***como ejemplo:*** *multímetro y manómetro medidor de presión de llantas almacenados en bodega de partes y herramientas que no se presenta registro de calibración y que no constan en el documento de control de calibración, adicional en este documento consta un torquímetro vencido la calibración el 05/09/26 (ver fotografías adjuntas)*

Referencia RDAC 145.320 (b), RDAC 43.300 (b)(5)

3.3.5 No se cuenta con instalaciones ni facilidades ni condiciones de almacenamiento apropiadas en el hangar de la ubicación San Cristóbal:

- *Se evidenció materiales y partes estándar de aviación (ferretería de aviación) sin protección ni identificación (se desconoce su condición y si cumplen los requisitos de aeronavegabilidad aplicables),*

- *Material no aeronáutico, material aeronáutico, así como material inflamable, en la misma estantería sin segregación.*

- *Material con vida limitada sin control*

- *No se dispone de un espacio adecuado pare realizar inspección de recepción de materiales, partes, componentes y herramientas*

Referencia 145.310(d)";

Que, como resultado, en dicho informe de inspección, los servidores (...), han concluido que:

"… El explotador AIRZAB S.A evidenció inequívocamente que no cuenta con la

Resolución Nro. DGAC-DGAC-2026-0129-R

Quito, D.M., 16 de octubre de 2026

capacidad organizacional conforme la RDAC 135 para cumplir satisfactoriamente con todas las responsabilidades de aeronavegabilidad establecidas en la RDAC 135 capitulo J (CONTROL Y REQUISITOS DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD DE LA AERONAVE)

… Al momento de la inspección no se presentan las evidencias que demuestren que las aeronaves Piper PA-31-350 (HC-DAT y HC-DBA) cumplen todos los requisitos para mantener su aeronavegabilidad, evidenciándose una situación similar con la aeronave PA-34-200T (HC-CYK) previo al accidente ocurrido el 06 de septiembre de 2026.

… La organización de mantenimiento aprobada (RDAC 145) "AVIACIÓNESAV" (OMA-N-097), que brinda los servicios de mantenimiento a las aeronaves del explotador AIRZAB S.A en San Cristóbal no cumple todos los requisitos de la RDAC 145…"

Por lo señalado, recomiendan:

"… Considerando que con Resolución Nro. DGAC-DGAC-2024-0013-R de 19 de febrero de 2024 se procedió a suspender la operación del explotador AIRZAB S.A, como consecuencia del accidente de la aeronave BRITTEN NORMAN, modelo BN2A-21, matrícula HC-CXK, el 12 de febrero 2024, develándose posteriormente importantes falencias regulatorias, que obligo al explotador suspender operaciones por más de 3 meses, luego de lo cual la DGAC procedió a levantar la suspensión con Resolución Nro. DGAC-DGAC-2024-0054-R de 21 de mayo de 2024; evidenciándose que en la actualidad AIRZAB S.A, reincide en incumplir los diferentes requisitos regulatorios, en tal sentido, a fin de precautelar la seguridad de las operaciones, se recomienda suspender la operación del mencionado explotador, sin perjuicio de las acciones legales que corresponda.

… Informar las constataciones evidenciadas al explotador, resaltando que las mismas responden a una inspección por muestreo de diferentes requisitos regulatorios, y comunicar que el explotador deberá revisar íntegramente todos y cada uno de los requisitos de la RDAC 135 aplicables, así como sus aeronaves; luego de lo cual se recomienda que se integre un equipo de inspectores la DGAC a fin revisar íntegramente los manuales del explotador, verificar mediante inspecciones su adecuada implementación, e inspeccionar cada una de las aeronaves.

… Suspender actividades de mantenimiento en San Cristóbal de la OMA "AVIACIÓNESAV" hasta que cuente con la lista de capacidad aprobada, una vez se cumpla con todos los requisitos de la RDAC 145

… A fin de asegurar el adecuado cumplimiento de los requisitos establecido en la RDAC 145, por parte de la OMA "AVIACIÓNESAV", se recomienda integrar un equipo de inspectores de aeronavegabilidad a fin de evaluar el Manual de Organización de

* Documento firmado electrónicamente por Quipux

Resolución Nro. DGAC-DGAC-2026-0129-R

Quito, D.M., 16 de octubre de 2026

Mantenimiento (así como documentos asociados), y verificar mediante inspecciones su adecuada implementación…”.

Que, el Director de Certificación Aeronáutica y Vigilancia Continua, tomó conocimiento del memorando No. DGAC-OAER-2026-0094-O de 01 de octubre de 2026 y a través del memorando No. DGAC-DCAV-2026-1600-M de 07 de octubre de 2026, con copia a la máxima Autoridad Administrativa de la entidad, remitió al Director de Asesoría Jurídica, Dr. José Bajaña P. *el “informe de inspección no programada del explotador aéreo AIRZAB S.A en su base de operaciones localizada en el Aeropuerto San Cristóbal (Islas Galápagos), realizada del 20 al 23 de septiembre de 2026, actividad que fue cumplida de acuerdo con lo dispuesto en el memorando Nro. DGAC-DCAV-2026-1430-M de 14 de septiembre de 2026 a raíz del accidente de la aeronave PA-34 sucedido el 06 de octubre de 2026 en el Aeropuerto Seymour de Baltra, a fin de verificar el cumplimiento de los requerimientos regulatorios aplicables.”*, Y al mismo tiempo, *“solicito se realicen los trámites respectivos que desde el área jurídica correspondan, y se proceda a suspender el certificado de operador aéreo del mencionado explotador, sin perjuicio de las acciones legales que correspondan, mismas que de igual manera deberán procesarse”*, en conformidad con *“las conclusiones y recomendaciones del informe en referencia, y a fin de establecer medidas de carácter precautelatorio en beneficio de la seguridad de las operaciones aéreas, en el marco de la Ley de Aviación Civil y demás normativa aplicable”*;

Que, atendiendo a los hallazgos identificados en la inspección no programada de la compañía AIRZAB S.A en su base de operaciones localizada en el aeropuerto San Cristóbal (Galápagos), realizada del 20 al 23 de septiembre de 2026, desde la óptica del sistema de seguridad operacional y de la seguridad de la aviación, representan un factor de riesgo máximo para las operaciones aéreas en la Provincia de Galápagos;

Que, todo permisionario de transporte aéreo tiene la responsabilidad de prestar los servicios de transporte aéreo comercial con el más alto grado de seguridad de acuerdo al interés público.

Que, el poseedor de un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (AOC) se encuentra obligado a conocer y cumplir cabalmente con la legislación, reglamentación y normativa nacional en materia de aviación civil, así como con las normas internacionales relativas a la operación comercial de aeronaves como se describe en todos y cada uno de los Anexos correspondientes al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago);

Que, la Dirección General de Aviación Civil ejerce la facultad regulatoria para suspender un certificado de operador aéreo que le hubiere sido otorgada a la operadora aérea, basándose en razones de seguridad operacional, hasta que la compañía aérea demuestre ante la Autoridad Aeronáutica Civil que dispone de las condiciones exigidas en la

* Documento firmado electrónicamente por Quipux

Resolución Nro. DGAC-DGAC-2026-0129-R

Quito, D.M., 16 de octubre de 2026

reglamentación vigente, de acuerdo a la naturaleza y operación especificadas en esa autorización;

En ejercicio de las facultades contempladas en la legislación vigente, en especial lo dispuesto en el artículo 10 numeral 2 literal f) de la Ley Orgánica de Aviación Civil,

RESUELVE:

ARTÍCULO 1.- SUSPENDER TOTALMENTE y **con vigencia indefinida**, el Certificado de Explotador de Servicios Aéreos – AOC # **AZB-135-09** de 20 de diciembre de 2016, con su última modificación de fecha "27-ago-2024", por el que se acreditó que AIRZAB S.A. está autorizado a realizar operaciones de transporte aéreo comercial no regular (Taxi Aéreo), según se define en las Especificaciones Operacionales, de acuerdo con la Declaración de Cumplimiento y con la RDAC Parte 135, conforme al informe de 01 de octubre de 2026, en el que se identificaron y notificaron hallazgos en la base de operaciones del explotador aéreo AIRZAB S.A., en tanto no se revierta la situación técnica de la compañía, con la finalidad de garantizar la seguridad de las operaciones aéreas, sin perjuicio de las demás acciones administrativas o legales que correspondan.

ARTÍCULO 2.- DISPONER a la Dirección de Certificación Aeronáutica y Vigilancia Continua cumpla las recomendaciones plasmadas en el informe de 01 de octubre de 2026, en el siguiente orden:

- Informar al explotador aéreo de las constataciones evidenciadas por los servidores designados por la DGAC en la inspección realizada del 20 al 23 de septiembre de 2026.
- Comunicar al explotador aéreo que deberá revisar íntegramente todos y cada uno de los requisitos de la RDAC 135 aplicables, así como sus aeronaves**.**
- Otorgar al explotador aéreo un plazo de hasta un máximo de 180 días desde la emisión de la presente Resolución para que solvente las constataciones detectadas y garantice el cumplimiento de las condiciones necesarias para operar de manera segura conforme la normativa correspondiente.
- Comunicar al explotador aéreo que debe solventar todas las constataciones detectadas y las que surgieran como consecuencia de las actividades de supervisión dispuestas en la presente Resolución, previo al reinicio de operaciones.
- Integrar un equipo de inspectores de la DGAC, con el objeto de que procedan a revisar íntegramente los manuales del explotador e inspeccionar cada una de las aeronaves.
- Suspender las actividades de mantenimiento en el aeropuerto San Cristóbal de la OMA "AVIACIÓNESAV" hasta que cuente con la lista de capacidad aprobada, en cumplimiento de todos los requisitos de la RDAC 145.

Resolución Nro. DGAC-DGAC-2026-0129-R

Quito, D.M., 16 de octubre de 2026

- Conformar un equipo de inspectores de aeronavegabilidad, con el propósito de evaluar el Manual de Organización de Mantenimiento (así como documentos asociados), y verificar mediante inspecciones su adecuada implementación.
- Informar a esta Autoridad sobre las acciones implementadas tras la suspensión del AOC del explotador aéreo.
- En caso de que el operador aéreo no cumpla el plazo establecido para la consecución de los fines previstos en este artículo, se reportará su incumplimiento para la apertura del correspondiente procedimiento administrativo sancionador establecido en la Ley Orgánica de Aviación Civil.

ARTÍCULO 3.- NOTIFICAR con el contenido de la presente Resolución y sus anexos, al representante legal de la compañía AIRZAB S.A.

ARTÍCULO 4.- COMUNICAR Y REMITIR una copia de esta Resolución a la Directora de Seguridad Operacional (E) de la entidad, para los fines pertinentes.

ARTÍCULO 5.- REITERAR el compromiso institucional con la seguridad operacional, la protección de las y los usuarios del transporte aéreo y el fortalecimiento de la aviación nacional, para avanzar hacia un sistema más seguro, eficiente y moderno.

ARTÍCULO 6.- ENCARGAR la ejecución de la presente Resolución a la Subdirección General de Aviación Civil, a través de la Dirección de Certificación Aeronáutica y Vigilancia Continua, dentro del ámbito de sus competencias.

ARTÍCULO 7.- DISPONER a la Dirección de Comunicación Social la difusión y publicación de la presente Resolución en la página web institucional.

ARTÍCULO 8.- La presente Resolución entrará en vigencia a partir de la fecha de su emisión, sin perjuicio de que el administrado interponga los recursos que la ley franquea.

COMUNÍQUESE, CÚMPLASE Y PUBLÍQUESE. - Dada y firmada electrónicamente en la Dirección General de Aviación Civil, en Quito, Distrito Metropolitano.

Documento firmado electrónicamente

Abg. Juan Pablo Franco Castro
DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL, ENCARGADO

Copia:
Señor Magíster
Juan Carlos Sanchez Barrezueta
Subdirector General de Aviación Civil

* Documento firmado electrónicamente por Quipux

REPÚBLICA
DEL ECUADOR

Resolución Nro. DGAC-DGAC-2026-0129-R

Quito, D.M., 16 de octubre de 2026

Señor
Marco Francisco Ruales Neira
Subdirector Zonal del Litoral, Subrogante

Señora Licenciada
Jenny Susana Guzman Cacpata
Directora de Comunicación Social, Encargada

jg/dj/js

Validar únicamente en FirmaEC.
Firmado electrónicamente por:
JUAN PABLO FRANCO CASTRO

* Documento firmado electrónicamente por Quipux