Dirección General de Aviación Civil	**DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL**			
TÉRMINOS DE REFERENCIA				
TIPO DE PRODUCTO:	**Servicio**	X	**Consultoría**	
OBJETO DE CONTRATACIÓN:	CONTRATACIÓN DEL POOL DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVE HC-DAC			
CPC NIVEL 9:	871490312 (SERVICIOS DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES)			
FECHA DE ELABORACIÓN:	13-11-2026			
FECHA DE ACTUALIZACIÓN:				
ÁREA REQUIRENTE:	Dirección de Servicios de Navegación Aérea			
RESPONSABLE DEL ÁREA REQUIRENTE:	**Nombre del titular del área requirente:**		**Cargo del funcionario:**	
	Sra. Tlga. Liliana Patricia Álvarez Lara		Directora de Servicios de Navegación Aérea, Encargada	
RESPONSABLE DEL REQUERIMIENTO:	**Nombre del funcionario responsable del requerimiento:**		**Cargo del funcionario:**	
	Plto. Carlos Herrera Proaño.		Inspector Principal de Mantenimiento	

SECCIÓN I: TÉRMINOS DE REFERENCIA

1. ALCANCE:

La **"**Contratación del Pool de Mantenimiento de la Aeronave HC-DAC**"** comprende la prestación integral de los servicios de mantenimiento programado y no programado de la aeronave, incluidos su estructura, motores, hélices y demás sistemas y componentes.

El servicio incluye la ejecución de inspecciones, diagnósticos, reparaciones y pruebas técnicas necesarias, así como la provisión del personal especializado, materiales, repuestos y apoyo logístico requeridos para mantener la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad y garantizar su disponibilidad operacional.

Los servicios de mantenimiento objeto de esta contratación se ejecutarán específicamente en la aeronave de matrícula HC-DAC, cuyas características técnicas y datos de utilización acumulada a la fecha de elaboración del presente requerimiento se detallan a continuación:

AERONAVE	MOTORES	HELICES
TEXTRON AVIATION BEECHCRAFT SUPER KING AIR B300-350i S/N: FL-895 MATRICULA HC-DAC AÑO FABRICACIÓN: DIC 2013	PRATT & WHITNEY MODEL: PT6A-60A ENG 1 – S/N PCE-PK1764 ENG 2 – S/N PCE-PK1766 INSTALACIÓN: DIC 2013	HARTZELL PROPELLER INC. MODEL: HC-B4MP-3C PROP1: S/N: FWA-5522 PROP2: S/N: FWA-5526 INSTALACIÓN: DIC 2013
HORAS: 1.443:45 H CICLOS: 1159 CY CONFORME ÚLTIMA INSPECCIÓN	HORAS: 1.443:45 H CICLOS: 1159 CY CONFORME ÚLTIMA	HORAS: 1.443:45 H CICLOS: 1159 CY CONFORME ÚLTIMA INSPECCIÓN

AÑO 2025	INSPECCIÓN AÑO 2025	AÑO 2025

Este procedimiento contempla la contratación de una Organización de Mantenimiento Aprobada (OMA), que cuente con la certificación de la DGAC de acuerdo a las Regulaciones Técnicas vigentes y en su lista de capacidades abarque la capacidad para cubrir los trabajos solicitado de acuerdo al modelo de aeronave, motores, hélices y sistemas, para que sea la que ejecute todas las actividades que conlleva el mantenimiento y soporte integral de la aeronave de la DGAC por los años 2026 y 2027.

Con esto se conseguirá mantener su aeronavegabilidad y operatividad permanente, consiguiendo cumplir con el cronograma de inspección a las radios ayudas del país para mantener la seguridad operacional en el espacio aéreo del Ecuador.

2. METODOLOGÍA DE TRABAJO:

La ejecución del servicio se realizará en dos (2) paradas de mantenimiento programado (chequeo mayor), correspondientes a los años 2026 y 2027. Para cada parada se establece un plazo de treinta y un (31) días calendario, contados a partir del ingreso de la aeronave a las instalaciones de la OMA.

El ingreso de la aeronave a la OMA para la ejecución de los trabajos se realizará de acuerdo con la programación de los años 2026-2027 y la coordinación efectuada entre el Administrador del Contrato y la OMA adjudicada.

Una vez que la aeronave ingrese al hangar de la OMA ganadora, deberá cumplir con todo lo que determinan las Regulaciones Técnicas de la DGAC, manuales de los fabricantes, y demás documentación técnica en la ejecución de todos los trabajos enlistados en el punto 4 denominado “PRODUCTOS O SERVICIOS ESPERADOS” de este documento, de acuerdo al siguiente cronograma:

Paradas de Mantenimiento

DESCRIPCION	PLAZO
(Primer mantenimiento programado entrega año 2026) **Primer chequeo mayor**	31 días calendario
(Segundo mantenimiento programado entrega año 2027) **Segundo chequeo mayor**	31 días calendario

Ingreso 2026 - Primer chequeo mayor – Primera entrega:

- La fecha de ingreso para el inicio del primer chequeo, estará sujeta a la firma del Contrato, notificación de inicio de los trabajos por parte del Administrador de Contrato, y coordinación con la OMA ganadora.
- El periodo de tiempo de estos trabajos será 31 días calendario.
- Una vez finalizado los trabajos en el plazo establecido, se deberá presentar la factura del primer chequeo mayor (primera entrega), con toda la documentación técnica de los trabajos realizados (órdenes de trabajo firmadas por los mecánicos e inspector, tally sheet, trazabilidades,etc.).
- Si existieron daños ocultos detectados durante el mantenimiento programado, se deberá presentar el detalle de los costos previamente aprobados por el administrador del contrato, así como toda la documentación técnica de los trabajos realizados (órdenes de trabajo firmadas por los mecánicos e inspector, tally sheet, trazabilidades, etc.).
- En el caso de haber solventado trabajos no programados derivados de reportes o fallas durante la operación del año 2026, fuera de los trabajos programados, se deberá presentar el detalle de los costos previamente aprobados por el administrador del contrato, así como toda la documentación técnica de los trabajos realizados (órdenes de trabajo firmadas por los mecánicos e inspector, tally sheet, trazabilidades, etc.).

Ingreso 2027 - Segundo chequeo mayor – Segunda entrega:

- Iniciará los últimos meses de 2027 (ingreso que será en coordinación con el Administrador de Contrato, y OMA ganadora)
- El plazo de ejecución será 31 días calendario.
- Una vez finalizado los trabajos en el plazo establecido, se deberá presentar la factura del segundo chequeo mayor (segunda entrega), con toda la documentación técnica de los trabajos realizados (órdenes de trabajo firmadas por los mecánicos e inspector, tally sheet, trazabilidades,etc.).
- Si existieron daños ocultos detectados durante el mantenimiento programado, se deberá presentar el detalle de los costos previamente aprobados por el administrador del contrato, así como toda la documentación técnica de los trabajos realizados (órdenes de trabajo firmadas por los mecánicos e inspector, tally sheet, trazabilidades, etc.).
- En el caso de haber solventado trabajos no programados derivados de reportes o fallas durante la operación del año 2027, fuera de los trabajos programados, se deberá presentar el detalle de los costos previamente aprobados por el administrador del contrato, así como toda la documentación técnica de los trabajos realizados (órdenes de trabajo firmadas por los mecánicos e inspector, tally sheet, trazabilidades, etc.).

NOTA:

1) El cumplimiento del primer y segundo chequeo dependerá de factores operacionales y administrativos como disponibilidad de tripulación, coordinación con la OMA, condiciones de traslado de la aeronave y demás aspectos necesarios para la ejecución del contrato. En todo caso, la parada correspondiente al año 2026 deberá priorizarse y cumplirse dentro del presente año fiscal.
2) El plazo establecido para cada una de las paradas (31 días) corresponde al tiempo estimado para el desarrollo de los trabajos programados del respectivo año; sin embargo, este plazo podrá extenderse con la debida justificación y aprobación del Administrador del Contrato cuando se requiera efectuar trabajos por daños ocultos o exista dificultad en la disponibilidad de repuestos derivada de este tipo de novedades.

- La OMA deberá informar oportunamente cualquier discrepancia, daño oculto o novedad técnica detectada, remitiendo informe técnico, cotización y sustento documental para evaluación y autorización previa.
- Los trabajos no programados y la atención AOG únicamente podrán ejecutarse previa autorización del Administrador del Contrato y conforme a las condiciones contractuales.
- Al finalizar cada parada anual, la OMA realizará las pruebas operacionales, inspecciones finales y liberación al servicio mediante el correspondiente Certificado de Conformidad de Mantenimiento (CCM) y entregará la totalidad de la documentación técnica y de trazabilidad.

Cuando se utilice Core Exchange, el contratista deberá considerar los costos logísticos, transporte, seguros, trámites aduaneros, exportación y retorno del componente removido, conforme a las condiciones establecidas en el contrato

El cumplimiento de lo establecido permitirá asegurar la correcta ejecución, inspección, registro y certificación de las intervenciones, para mantener la condición aeronavegable de la aeronave.

En resumen, se describe la metodología general de ejecución:

1. Planificación:

- **Definir el alcance del trabajo:** Determinar las tareas específicas que se deben realizar en la aeronave, considerando las necesidades operativas y las recomendaciones del fabricante.
- **Revisar la documentación técnica:** Consultar los manuales de mantenimiento de la aeronave, los boletines de servicio y las directivas de aeronavegabilidad para obtener las instrucciones y especificaciones técnicas necesarias.
- **Preparar el área de trabajo:** Asegurar que el área de trabajo sea adecuada, segura y cumpla con los

requisitos técnicos y de seguridad para el tipo de trabajo a realizar.

2. Ejecución:

- **Seguir los procedimientos establecidos:** Realizar los trabajos de mantenimiento de acuerdo a los procedimientos descritos en los manuales de la aeronave, motores, hélices y sistemas, siguiendo las instrucciones y especificaciones técnicas con precisión.
- **Utilizar herramientas y equipos adecuados:** Emplear herramientas y equipos calibrados y certificados para garantizar la calidad y seguridad del trabajo.
- **Registrar el trabajo realizado:** Documentar todas las actividades realizadas durante el mantenimiento, incluyendo las inspecciones, las pruebas y los ajustes realizados.
- **Verificar el trabajo:** Realizar las verificaciones y pruebas necesarias para garantizar que el trabajo se ha realizado correctamente y que la aeronave cumple con las condiciones de seguridad para su operación.

3. Control de calidad:

- **Contar con un sistema de control de calidad:** Establecer un sistema de control de calidad para inspeccionar que el trabajo se realice de acuerdo a los procedimientos establecidos y que cumpla con los estándares de calidad requeridos.
- **Realizar inspecciones finales:** Realizar inspecciones finales exhaustivas para garantizar que la aeronave se encuentra en condiciones seguras para su operación.
- **Certificados de mantenimientos:** Emitir los certificados de conformidad de mantenimiento y registros necesarios para demostrar que la aeronave ha recibido el mantenimiento adecuado y que cumple con las condiciones de aeronavegabilidad.

4. Documentación:

- **Mantener registros completos:** Conservar registros completos de todas las actividades de mantenimiento realizadas en la aeronave, incluyendo los procedimientos utilizados, las herramientas y equipos empleados, los resultados de las inspecciones y pruebas, y las certificaciones emitidas.

Archivar la documentación: Archivar la documentación de manera organizada y segura para su consulta y referencia futura.

3. INFORMACIÓN QUE DISPONE LA ENTIDAD:

La Dirección General de Aviación Civil (DGAC), dispone de la aeronave Beechcraft King Air B300-350i**,** matrícula HC-DAC, número de serie FL-895**,** equipada con sistemas especializados para la ejecución de vuelos de inspección en vuelo (*Flight Inspection*). Esta aeronave constituye la plataforma técnica institucional destinada a la verificación, evaluación, calibración, homologación, certificación y vigilancia continua de las ayudas a la navegación aérea, procedimientos instrumentales y demás sistemas CNS (Comunicaciones, Navegación y Vigilancia) instalados en el territorio nacional, contribuyendo al mantenimiento de la seguridad operacional del sistema aeronáutico ecuatoriano y al cumplimiento de las obligaciones técnicas y regulatorias de la DGAC.

La aeronave HC-DAC desempeña un papel estratégico para la continuidad de las operaciones aeronáuticas del país, al permitir la certificación y el mantenimiento de la operatividad de radioayudas, procedimientos de vuelo y demás infraestructuras aeronáuticas utilizadas por operadores de transporte aéreo, escuelas de aviación, compañías de trabajos aéreos y demás usuarios del espacio aéreo ecuatoriano.

Las principales características técnicas de la aeronave, motores y hélices son las siguientes:

AERONAVE	MOTORES	HELICES
TEXTRON AVIATION BEECHCRAFT SUPER KING AIR B300-350i S/N: FL-895 MATRICULA HC-DAC AÑO FABRICACIÓN: DIC 2013	PRATT & WHITNEY MODEL: PT6A-60A ENG 1 – S/N PCE-PK1764 ENG 2 – S/N PCE-PK1766 INSTALACIÓN: DIC 2013	HARTZELL PROPELLER INC. MODEL: HC-B4MP-3C PROP1: S/N: FWA-5522 PROP2: S/N: FWA-5526 INSTALACIÓN: DIC 2013
HORAS: 1.443:45 H CICLOS: 1159 CY CONFORME ÚLTIMA INSPECCIÓN AÑO 2025	HORAS: 1.443:45 H CICLOS: 1159 CY CONFORME ÚLTIMA INSPECCIÓN AÑO 2025	HORAS: 1.443:45 H CICLOS: 1159 CY CONFORME ÚLTIMA INSPECCIÓN AÑO 2025

En virtud de que el CONTRATO Nro. 05/2024, bajo el cual se brindó la prestación del servicio “CONTRATACIÓN DEL POOL DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVE HC-DAC”, culminó satisfactoriamente en el año 2025, es necesario continuar con este soporte técnico integral. Por consiguiente, la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) requiere una nueva contratación que cubra las necesidades programadas y operacionales para los años 2026 y 2027**.**

La Dirección General de Aviación Civil (DGAC), en su calidad de operador de la aeronave HC-DAC, es responsable de mantener su aeronavegabilidad, conforme a lo establecido en las Regulaciones Técnicas de Aviación Civil (RDAC), RDAC Partes 021, 043 y 091, así como las demás disposiciones aeronáuticas aplicables. En este contexto, los trabajos de mantenimiento deberán ser ejecutados por una Organización de Mantenimiento Aprobada (OMA), cumpliendo lo que determinan las Regulaciones Técnicas de la DGAC.

En consecuencia, con el propósito de garantizar la aeronavegabilidad continua, la disponibilidad operacional de la aeronave y el cumplimiento del Programa de Mantenimiento, se requiere la **Contratación del Pool de Mantenimiento de la aeronave HC-DAC,** que permita ejecutar las inspecciones programadas, mantenimiento preventivo y correctivo, cumplimiento de Directivas de Aeronavegabilidad (AD), Boletines de Servicio (SB), reparaciones, soporte técnico especializado y demás actividades necesarias para preservar la confiabilidad, seguridad operacional y vida útil de la aeronave.

Lo anterior permitirá asegurar la continuidad de los vuelos de inspección, verificación, calibración, homologación y certificación de las ayudas a la navegación aérea del Ecuador, contribuyendo al mantenimiento de la seguridad operacional del sistema aeronáutico nacional.

4. PRODUCTOS O SERVICIOS ESPERADOS:

La “Contratación del Pool de Mantenimiento de la Aeronave HC-DAC”, deberá garantizar la ejecución integral de las actividades de mantenimiento requeridas en el período 2026-2027, a fin de mantener la aeronavegabilidad continua, la disponibilidad operacional y el cumplimiento regulatorio del Programa de Mantenimiento aprobado durante toda la vigencia contractual.

Para el cumplimiento del objeto contractual, el servicio comprenderá los siguientes aspectos:

- MANTENIMIENTO PROGRAMADO.
- MANTENIMIENTO NO PROGRAMADO – DAÑOS OCULTOS O NO RUTINAS

El alcance económico y técnico se encuentra desagregado en el cuadro de mantenimiento programado y en los componentes de mantenimiento no programado, daños ocultos, AOG, Core Exchange y demás servicios conexos.

MANTENIMIENTO PROGRAMADO

El mantenimiento programado constituye el conjunto de actividades técnicas preventivas establecidas por los fabricantes de la aeronave, motores, hélices, componentes, sistemas aviónicos y equipos especializados, cuya finalidad es mantener permanentemente la condición de aeronavegabilidad, confiabilidad y seguridad operacional de la aeronave HC-DAC.

Estas actividades se ejecutan conforme al Programa de Mantenimiento aprobado por la Dirección General de Aviación Civil, elaborado con base en los manuales técnicos emitidos por Textron Aviation, Pratt & Whitney Canada, Hartzell Propeller, Collins Aerospace y demás fabricantes de los sistemas instalados, así como en las Regulaciones Técnicas de Aviación Civil (RDAC), Directivas de Aeronavegabilidad (AD), Boletines de Servicio (SB), Cartas de Servicio (SL) y demás documentación técnica aplicable.

La planificación del mantenimiento preventivo se encuentra determinada por límites técnicos establecidos en función de horas de vuelo, ciclos de operación, horas y ciclos de motor, tiempo calendario y vida límite de componentes, parámetros que constituyen requisitos obligatorios para conservar la vigencia del Certificado de Aeronavegabilidad de la aeronave. El incumplimiento de cualquiera de estos intervalos ocasiona la pérdida de la condición aeronavegable y, por consiguiente, la imposibilidad de continuar ejecutando operaciones de inspección y calibración de radioayudas y procedimientos instrumentales.

El mantenimiento programado comprende, entre otras actividades, la ejecución de inspecciones periódicas (FASES), inspecciones estructurales, inspecciones por condición (On Condition), reemplazo de componentes con vida límite (Hard Time), revisiones mayores (Overhaul), cumplimiento de Directivas de Aeronavegabilidad, incorporación de Boletines de Servicio, mantenimiento en tránsito, pruebas funcionales, ajustes, calibraciones, reparación o sustitución de componentes, así como todas las actividades necesarias para mantener la aeronave dentro de las especificaciones certificadas por el fabricante.

De igual manera, el mantenimiento programado comprende la conservación de los sistemas aviónicos, software de navegación y sistemas especializados instalados en la aeronave, incluyendo la actualización periódica de las bases de datos aeronáuticas, cartas electrónicas, bases de datos de navegación, software de mantenimiento y diagnóstico, monitoreo de motores y demás aplicaciones que permiten mantener operativos el Sistema de Gestión de Vuelo (FMS), el sistema Pro Line 21, y las plataformas de planificación de mantenimiento, conforme a los ciclos AIRAC (Aeronautical Information Regulation and Control o Regulación y Control de la Información Aeronáutica) que son un calendario internacional de fechas fijas, repetido cada **28 días** (13 veces al año), que sirve para actualizar de forma sincronizada y segura toda la información de navegación aérea en el mundo, y, a las especificaciones técnicas emitidas por sus fabricantes.

En consecuencia, la contratación del Pool de Mantenimiento de la aeronave HC-DAC, permitirá ejecutar de manera integral y oportuna todas las actividades de mantenimiento programado requeridas por la aeronave HC-DAC, sus motores, hélices, componentes, sistemas aviónicos y demás equipos instalados, garantizando el cumplimiento del programa de mantenimiento aprobado, la continuidad de la aeronavegabilidad, la disponibilidad operativa de la aeronave y el cumplimiento de las misiones institucionales de inspección en vuelo asignadas a la Dirección General de Aviación Civil.

PROGRAMA DE INSPECCIONES PROGRAMADAS (CIERRE DEL PROGRAMA BIENNIAL E INICIO DEL PROGRAMA POR FASES)

El Programa de Mantenimiento aprobado para la aeronave HC-DAC contempla que las inspecciones programadas se ejecuten conforme a la utilización anual de la aeronave, de acuerdo con las recomendaciones establecidas por Textron Aviation Inc. en el Super King Air B300/B300C Maintenance Manual.

Durante los primeros años de operación, debido a que la aeronave registraba una utilización inferior a 200 horas de vuelo por cada período de 24 meses, el fabricante recomendaba la aplicación del Programa BIENNIAL, compuesto por la ejecución de la INTERIM INSPECTION (Ref. 05-22-01) cada doce meses y, posteriormente, la COMPLETE INSPECTION (Ref. 05-22-02) al finalizar el ciclo de veinticuatro meses, permitiendo mantener la aeronave dentro

de los parámetros de aeronavegabilidad establecidos por el fabricante.

Sin embargo, el incremento progresivo de la utilización operacional de la aeronave HC-DAC, derivado de la intensificación de las actividades de vuelo de misiones institucionales, ha provocado que la operación anual supere los parámetros para los cuales fue concebido el esquema BIENNIAL. En consecuencia, y de conformidad con las recomendaciones del fabricante, corresponde concluir el ciclo BIENNIAL actualmente vigente e incorporar la aeronave al Programa de Inspecciones por Fases (Phase Inspection Program), el cual responde de mejor manera al actual perfil operacional de la aeronave.

El Programa por Fases distribuye las actividades de mantenimiento en inspecciones secuenciales que se ejecutan conforme al número de horas de vuelo y ciclos acumulados, permitiendo una supervisión técnica continua de los sistemas estructurales, motores, hélices, aviónica, tren de aterrizaje y demás componentes críticos, optimizando la disponibilidad operativa de la aeronave y evitando concentrar grandes períodos de inmovilización para mantenimiento.

Es por esto que, la contratación se estructura para cubrir el mantenimiento programado de los años 2026 y 2027. Durante el año 2026, deberá ejecutarse la primera parada de mantenimiento, por corresponder al cierre técnico del ciclo BIENNIAL actualmente vigente y al inicio del Programa de Inspecciones por Fases. En esta primera parada se ejecutará la BIENNIAL INSPECTION PROGRAM - COMPLETE INSPECTION y la ALTERNATE PHASE INSPECTION PROGRAM - PHASE INSPECTION 5, además de las demás tareas, inspecciones, reemplazos, actualizaciones y trabajos programados para 2026 conforme al Programa de Mantenimiento y a la planificación técnica adjunta.

Para el año 2027 se continuará con la ALTERNATE PHASE INSPECTION PROGRAM - PHASE INSPECTION 6 y con los trabajos programados para dicho período, conjuntamente con las inspecciones, componentes Hard Time (HT), On Condition (OC), reemplazos y demás actividades que correspondan por horas de vuelo, ciclos o tiempo calendario. Esta distribución anual permite cumplir los vencimientos técnicos en el momento en que corresponden y asegurar la continuidad de la aeronavegabilidad durante toda la vigencia contractual.

Los trabajos deberán ejecutarse estrictamente conforme a la documentación técnica vigente emitida por los fabricantes y al Programa de Mantenimiento aprobado por la Dirección General de Aviación Civil, entre la que se incluye, entre otros:

- Super King Air Model B300/B300C Maintenance Manual 130-590031-21.
- Super King Air 350/350i/350C Component Maintenance Manual Supplement.
- Airworthiness Limitations Manual.
- Structural Inspection and Repair Manual.
- Service Bulletins (SB) y Service Letters (SL) emitidos por Textron Aviation.
- Airworthiness Directives (AD) emitidas por la FAA.
- Engine Maintenance Manual Pratt & Whitney PT6A-60A.
- Hartzell Propeller Maintenance Manual.
- Programa de Mantenimiento aprobado mediante Memorando Nro. DGAC-OX-2018-2369-M.

INSPECCIÓN O REEMPLAZO DE COMPONENTES ROTABLES O HARD TIME (HT)

Representa un proceso de mantenimiento preventivo, en el que se requiere que un componente sea retirado de la aeronave para una revisión completa, una restauración o se descarte un componente, antes de superar el intervalo especificado. Los intervalos en los que se realizan las revisiones HT tiene varias opciones, ya que pueden ser especificados por calendario, intervalo de revisión de motor o aeronave, ciclos de despegue y aterrizaje, horas de vuelo (total time) u horas de bloque (block time).

Cuando es el momento de una revisión HT, el componente es desmontado de la aeronave y es revisado, restaurado, reemplazado o descartado. En caso de que el componente sea revisado o restaurado, el componente volverá a una condición en la que pueda seguir siendo utilizado manteniendo un nivel de seguridad, hasta la próxima revisión programada. Los componentes son revisados antes de superar el ciclo de vida de cada uno,

siendo reemplazado en el último período de mantenimiento, permitiendo que se obtengan el mayor número de horas sin que el componente tenga un fallo o resulte una falla en la seguridad de la aeronave.

INSPECCIÓN DE COMPONENTES POR CONDICIÓN (ON CONDITION - OC)

On condition también es un proceso de prevención de fallos, en este caso se requiere que el componente sea inspeccionado o se le realicen pruebas físicas para determinar si puede seguir en servicio o debe ser reparado o reemplazado. En caso de que el componente no pase la revisión OC, debe ser revisado o reparado de manera que pueda seguir en servicio, garantizando que sea operacional hasta la siguiente revisión OC. Si el componente no puede ser revisado o reparado hasta un punto en el que no pueda operar hasta la siguiente revisión OC, deberá ser descartado y reemplazado.

El proceso OC se encuentra limitado a componentes, equipos o sistemas sobre los cuales se pueda determinar un nivel de aeronavegabilidad mediante mediciones, pruebas u otras maneras sin tener que ser sometidos a una revisión completa (overhaul). Los resultados de aeronavegabilidad determinados por las revisiones OC son cuantificados y revisados con las tolerancias y/o límites determinados en los manuales de mantenimiento del fabricante y el programa de mantenimiento de la GIIV.

MODALIDAD DE REEMPLAZO DE COMPONENTES HARD TIME (HT) Y ON CONDITION (OC)

Los componentes aeronáuticos sujetos a criterios de mantenimiento Hard Time (HT) o On Condition (OC) deben ser retirados, inspeccionados, reparados o reemplazados cuando alcancen los límites establecidos por el fabricante o cuando su condición técnica determine que no pueden continuar en servicio. Para mantener la aeronavegabilidad de la aeronave HC-DAC, estos componentes deberán ser sustituidos por componentes nuevos o sometidos a overhaul, debidamente certificados, aeronavegables y con la documentación técnica y trazabilidad correspondiente.

La adquisición de estos componentes puede efectuarse principalmente mediante compra directa de un componente nuevo o bajo la modalidad Core Exchange (intercambio de componente). En la compra directa, la Institución adquiere el componente nuevo o aeronavegable y conserva la propiedad del componente removido.

En cambio, mediante Core Exchange, el proveedor entrega inmediatamente un componente aeronavegable, normalmente reparado u overhaulado y debidamente certificado con su trazabilidad, a cambio de que la DGAC entregue posteriormente el componente removido de la aeronave (core) como parte de la transacción.

La modalidad Core Exchange es ampliamente utilizada en mantenimiento aeronáutico debido a que permite disponer de componentes aeronavegables sin esperar el tiempo requerido para reparar u overhaular el componente removido, reduciendo significativamente los tiempos de inmovilización de la aeronave. El costo de esta modalidad considera el valor del intercambio y, cuando corresponda, cargos adicionales derivados de la condición técnica del core entregado, por lo que dentro del Pool de Mantenimiento deberán contemplarse los costos asociados al suministro, transporte, exportación, devolución y procesamiento de los componentes involucrados.

En el Programa de Mantenimiento de la aeronave HC-DAC se encuentran identificados varios componentes que, por cumplimiento de sus límites Hard Time (HT), resultados de inspecciones On Condition (OC) o por condición técnica, deberán ser reemplazados durante la vigencia contractual. Para atender estos requerimientos, los componentes podrán ser adquiridos mediante compra directa de unidades nuevas o mediante la modalidad Core Exchange, dependiendo de su disponibilidad, condición y conveniencia técnica y económica.

No obstante, siempre que exista disponibilidad y resulte técnicamente aplicable, se priorizará la modalidad Core Exchange, debido a que el aprovechamiento del valor residual del componente removido como parte del intercambio permite obtener un componente aeronavegable, reparado u overhaulado y debidamente certificado, a un costo significativamente menor respecto de la adquisición de un componente nuevo. De esta manera, esta modalidad permite optimizar los recursos institucionales, reducir los costos asociados al reemplazo de componentes y, simultáneamente, disminuir los tiempos de inmovilización de la aeronave, garantizando la continuidad del Programa de Mantenimiento y la disponibilidad operativa de la HC-DAC.

MANTENIMIENTO, ACTUALIZACIÓN Y SOPORTE TÉCNICO DE LOS SISTEMAS AVIÓNICOS Y DE INSPECCIÓN EN VUELO

La aeronave HC-DAC se encuentra equipada con el sistema aviónico integrado Collins Pro Line 21, equipos que requieren mantenimiento preventivo y correctivo, actualización de software y bases de datos, diagnóstico, soporte técnico especializado y disponibilidad de servicios digitales asociados, con la finalidad de conservar las capacidades operacionales para las cuales fueron instalados y certificados.

En los sistemas aviónicos modernos, el mantenimiento no se limita a la intervención física de unidades, componentes o equipos electrónicos. Su funcionamiento depende igualmente de mantener vigentes y actualizados el software, bases de datos de navegación, cartas electrónicas, información de espacio aéreo, configuraciones, herramientas de diagnóstico y servicios de soporte técnico. Por esta razón, estos elementos forman parte integral del mantenimiento funcional y de la conservación de las capacidades del sistema aviónico.

Como se explicaba en este informe, el mantenimiento programado comprende también la conservación de los sistemas aviónicos, software de navegación y sistemas especializados instalados en la aeronave, incluyendo la actualización periódica de las bases de datos aeronáuticas, cartas electrónicas, bases de datos de navegación, software de mantenimiento y diagnóstico, monitoreo de motores y demás aplicaciones que permiten mantener operativos el Sistema de Gestión de Vuelo (FMS), el sistema Pro Line 21, y las plataformas de planificación de mantenimiento, conforme a los ciclos AIRAC (Aeronautical Information Regulation and Control o Regulación y Control de la Información Aeronáutica) que son un calendario internacional de fechas fijas, repetido cada **28 días** (13 veces al año), que sirve para actualizar de forma sincronizada y segura toda la información de navegación aérea en el mundo, y, a las especificaciones técnicas emitidas por sus fabricantes.

En consecuencia, dentro de la Contratación del Pool de Mantenimiento de la Aeronave HC-DAC, se contempla las siguientes actividades:

- **Mantenimiento y actualización del Flight Management System (FMS).**

Comprende la provisión, actualización, carga, configuración y verificación funcional de las bases de datos requeridas por el Flight Management System del Collins Pro Line 21, conforme a los ciclos AIRAC de 28 días aplicables a la información aeronáutica.

Para la configuración de la aeronave HC-DAC, la base de datos compatible es FMS-JEPP-T7-AMR – Jeppesen Type 7 Americas, plataforma King Air 350i, mediante la cual el sistema dispone de la información necesaria para la gestión del plan de vuelo, incluyendo aeropuertos, radioayudas, waypoints, aerovías, rutas y procedimientos instrumentales, entre ellos procedimientos RNAV y RNP.

El mantenimiento periódico de esta información es indispensable para el sistema aviónico de la aeronave HC-DAC por su utilización en misiones de inspección en vuelo, donde se ejecutan aproximaciones, órbitas, pasadas a baja altura, aproximaciones frustradas y otros patrones especializados, requiriéndose que el sistema proporcione a la tripulación información de navegación vigente y confiable.

- **Mantenimiento y actualización del Integrated Flight Information System (IFIS).**

Comprende la actualización, carga y verificación de las bases de datos utilizadas por el Integrated Flight Information System (IFIS) del Pro Line 21, incluyendo la cobertura FMS-IFIS – Enhanced Map Overlays, necesaria para mantener las capacidades de representación gráfica de espacio aéreo, aerovías e información geográfica utilizada por la tripulación.

La configuración actualmente utilizada, comprende archivos IFIS E-Maps, cuya información de Airspace/Airways requiere actualización periódica, así como información Geographic/Political conforme a la periodicidad establecida para cada base de datos.

Estas actividades incluyen los archivos vigentes, su carga mediante los dispositivos y procedimientos aprobados para el sistema DBU-5000 (Data Base Unit), así como la posterior comprobación de la correcta instalación y

funcionamiento en la aeronave.

- **Mantenimiento y actualización del sistema de cartas aeronáuticas digitales.**

Comprende la provisión, actualización, carga y verificación de las cartas aeronáuticas digitales requeridas por el sistema Pro Line 21, manteniendo disponible información vigente sobre aeródromos, rodaje, obstáculos, rutas, SID, STAR, aproximaciones instrumentales, aproximaciones frustradas y demás procedimientos utilizados durante las operaciones IFR.

Para la aeronave la base de datos es Jeppesen Digital Chart Services – South America – Collins Pro Line 21, cuya información debe mantenerse actualizada conforme a la periodicidad aplicable. La incorporación de estas cartas dentro del sistema aviónico permite presentar digitalmente a la tripulación la información necesaria durante las diferentes fases del vuelo, disminuyendo la carga de trabajo en cabina y facilitando la ejecución segura de los procedimientos, particularmente durante las fases críticas de las misiones de inspección en vuelo.

- **Mantenimiento del sistema de planificación y control de aeronavegabilidad CAMP.**

El mantenimiento integral de la aeronave HC-DAC requiere igualmente mantener operativo el sistema CAMP Maintenance Tracking, utilizado para efectuar el seguimiento y planificación de las actividades contempladas en el Programa de Mantenimiento de la aeronave.

Esta herramienta permite controlar vencimientos por horas de vuelo, ciclos y tiempo calendario, seguimiento de componentes, emisión y control de requerimientos y órdenes de trabajo, registros de mantenimiento y demás información necesaria para determinar permanentemente el estado técnico de la aeronave. El documento identifica específicamente para la HC-DAC las coberturas CAMP Maintenance Tracking – King Air B300 y Engine Health Monitoring (EHM) Bundle – 2 Engines.

Su mantenimiento es vital para la GIIV, considerando que esta herramienta complementa las actividades de planificación e ingeniería requeridas para administrar el Programa de Mantenimiento, permitiendo disponer permanentemente del estatus actualizado y de los próximos requerimientos técnicos de la aeronave.

- **Mantenimiento CASP, equipos Rockwell Collins**

El mantenimiento integral del sistema aviónico de la aeronave HC-DAC, se da a través del programa de soporte CASP, la aviónica Pro Line 21 se encuentra constituida por múltiples unidades electrónicas integradas que cumplen funciones críticas de navegación, comunicación, presentación de información, gestión de vuelo y demás funciones asociadas a la operación de la aeronave. Una falla en cualquiera de estas unidades puede afectar la disponibilidad de un sistema completo y, dependiendo de su criticidad, ocasionar restricciones operacionales o la inmovilización de la aeronave.

Por esta razón, CASP es parte del mantenimiento de los equipos y unidades avionicas Collins, permitiendo el diagnóstico, reparación, reemplazo o intercambio de unidades, soporte técnico y demás prestaciones de mantenimiento establecidas por Collins Aerospace.

La principal ventaja técnica de CASP dentro del Pool de Mantenimiento, consiste en disponer de un mecanismo previamente establecido para atender las fallas de los equipos Collins, evitando que ante la avería de una unidad de alto valor tecnológico sea necesario iniciar un proceso independiente de contratación para su reparación o reemplazo.

Esto permite reducir considerablemente los tiempos de indisponibilidad y el riesgo económico asociado a reparaciones individuales de equipos aviónicos de elevado costo.

Los trabajos de mantenimiento programado que forman parte del presente proceso se detallan a continuación y deberán ejecutarse conforme a la distribución anual 2026, 2027 establecida en la planificación técnica adjunta.

ITEM	TAREA	2026	2027
1	BIENNIAL INSPECTION PROGRAM - COMPLETE INSPECTION - REQUIRED TO CLOSE THE BIENNIAL CYCLE	2026	
2	ALTERNATE PHASE INSPECTION PROGRAM - PHASE INSPECTION 5	2026	
3	ALTERNATE PHASE INSPECTION PROGRAM - PHASE INSPECTION 6		2027
4	COMPLETE CONTINUOUS CORROSION CONTROL INSPECTION - CORROSION TREATMENT FOR THE ENTIRE AIRCRAFT, FUSELAGE, WINGS, AND EMPENNAGE, AND FULL AIRCRAFT PAINT TREATMENT DUE TO THE AIRCRAFT'S 13-YEAR AGE.	2026	
5	HORIZONTAL AND VERTICAL STABILIZER COMPLETE INSPECTION	2026	2027
6	WING CENTER SECTION COMPLETE INSPECTION	2026	2027
7	L/H AND R/H UPPER FORWARD, UPPER AND LOWER AFT WING BOLTS AND NUTS REPLACE	2026	2027
8	L/H AND R/H LOWER FORWARD AND AFT WING BOLT AND NUT REPLACE	2026	2027
9	NACELLE SPLICE PLATES SPECIAL DETAILED INSPECTION	2026	2027
10	COMPLETE FLIGHT CONTROLS RIGGING: • RIGGING AILERONS • RIGGING ELEVATOR • RIGGING RUDDER • RIGGING TRIM	2026	2027
11	HYDROSTATIC TEST NO 1 AND NO 2 ENGINE FIRE EXTINGUISHER		2027
12	REPLACE NO. 1 AND NO.2 ENGINE FIRE EXTINGUISHER SQUIB SERVICE LIFE		2027
13	COMPLETE OVERHAUL OF THE NOSE WHEEL STEERING SYSTEM, CHECK AND CORRECT THE LACK OF EFFECTIVENESS IN DIRECTIONAL CONTROL.	2026	
14	REPLACEMENT OF MAIN AND NOSE LANDING GEAR SHOCK STRUT SEALS.	2026	
15	REPLACE ALL FOUR (4) MLG BRAKE ASSEMBLIES L/H AND R/H - P/N 101-380096-1 / GOODRICH P/N 2-1576 (OVH) Provide a quote based on the following formats: • NEW • OVERHAULED • EXCHANGE (PLEASE INDICATE THE APPLICABLE CORE CHARGE AND CORE RETURN CONDITIONS) PLEASE ALSO INCLUDE WARRANTY TERMS AND SHIPPING CONDITIONS.	2026	
16	LANDING GEAR RETRACTION AND EXTENSION TEFLON HYDRAULIC HOSES REPLACEMENT		2027
17	NOSE WHEEL STEERING - ACTUATOR LINKAGE - ACTUATOR : CHECK FOR OBVIOUS DAMAGE, ASSOCIATED RODS AND CONNECTIONS FOR DAMAGE, CHECK FOR EXCESSIVE PLAY, SAFETY AND SECURITY, CHECK ACTUATOR AND SUPPORT BRACKETS FOR VISIBLE DAMAGE AND CONDITION. INSPECT BRACKET FOR LOOSE OR MISSING RIVETS. INSPECT COVER AND BOTTOM ASSEMBLY OF ACTUATOR FOR CRACKS AT MOUNTING LUG. (PHASE 38)	2026	2027
18	MLG AND NLG - WHEELS - REMOVE AND CLEAN; INSPECT FOR ABRASIONS, CRACKS AND CHIPPED RIMS, BEARINGS FOR WEAR, CORROSION, FRETTING AND BLUING; CHECK SEALS FOR DISTORTION, DETERIORATION, PROPER FIT, SECURITY AND OBVIOUS DAMAGE. (PHASE 38)	2026	2027

19	REPLACING PASSENGER CABIN CEILING LIGHTS BY APPLYING THE STC SA01634WI - KING AIR 300/B300/350 LED UPGRADES - KAR300 4100K WARM WHITE 42-LIGHT KIT - P/N: 6900336-042	2026	
20	INSTRUMENT AIR FILTER REPLACEMENT	2026	
21	VACUUM REGULATOR VALVE FILTER REPLACEMENT	2026	
22	WINDOW DEFOG AIR FILTERS REPLACEMENT	2026	
23	CABIN ALTITUDE HIGH WARNING PRESSURE SWITCH FUNCTIONAL CHECK	2026	2027
24	PITOT AND STATIC LINES - CHECK FOR OBSTRUCTIONS BY APPLYING REVERSE AIR PRESSURE (NOT TO EXCEED 20 PSI.) TO THE ENDS OF THE PITOT AND STATIC LINES DISCONNECTED FROM THE INSTRUMENTS.	2026	
25	ENGINE NO. 1 AND ENGINE NO. 2 - BORESCOPE HOT SECTION	2026	2027
26	ENGINE NO. 1 AND ENGINE NO. 2 - COMPLY WITH THE FOLLOWING ITEMS OF TABLE 601 IAW/EMM 72-00-00 – ENGINE TURBOPROP – INSPECTION MANUAL PART NO.3034342 - PERIODIC INSPECTION • MINOR • 12 MONTHS • 1000 HRS FOR ENG NOT OPERATING IN HIGH RELATIVE HUMIDITY/TROPICAL ENVIRONMENT • 600 HOURS • 300 HOURS • 400 HOURS • 100 HOURS • PNEUMATIC SYSTEM (7) • ENGINE INTERNALS (B) HOT SECTION	2026	2027
27	ENGINE NO. 1 AND ENGINE NO. 2 COMPRESSOR WASHING - 1. DESALINATION WASH PROCEDURE 2. RECOVERY WASH PROCEDURE	2026	2027
28	CAPACITY TEST MAIN BATTERY P/N: RG-380E/44K	2026	2027
29	LUBRICATION 1400 HOURS	2026	
30	LUBRICATION 1600 HOURS		2027
31	LUBRICATE DOWNLOCK HOOKS AND PIN CONTACT AREAS		2027
32	LUBRICATION R/L OUTBOARD WING – 12 MONTH WING BOLT	2026	2027
33	LUBRICATION – RUDDER SERVO AND MOUNT CLUTCH TEETH		2027
34	OXYGEN SYSTEM BAROMETRIC PRESSURE SWITCH FUNCTIONAL CHECK	2026	2027
35	OXYGEN CYLINDER HYDROSTATIC TEST (P/N: 101-384200-7) (AVOX SYST. P/N. 21607-04)		2027
36	PASSENGER OXYGEN SHUTOFF VALVE (AUTODEPLOYMENT VALVE) PACKING REPLACEMENT	2026	
37	PASSENGER MASKS OPERATIONAL CHECK	2026	2027
38	OXYGEN REGULATOR OVERHAUL (P/N: 803213-02)		2027
39	REMOVE L/H AND R/H INBOARD FLAP AND INSPECT FLAP ATTACH BRACKETS, FLAP STRUCTURE, TRCKS, ROLLER BEARINGS & NEW ATTACHMENT HARDWARE FOR WEAR	2026	2027
40	REMOVE L/H AND R/H OUTBOARD FLAP AND INSPECT FLAP ATTACH BRACKETS, FLAP STRUCTURE, TRACKS, ROLLER BEARINGS & NEW ATTACHMENT HARDWARE FOR WEAR.	2026	2027
41	TORQUE CHECK WINDSHIELD SCREWS		2027

42	REPLACE PHILIPS DEFIBRILATOR BATTERIES P/N: TSO C-142 QTY: 02EA		2027
43	MAGNIFIED VISUAL AND EDDY CURRENT AS SPECIFIED LEFT AND RIGHT OUTBOARD WING LOWER FORWARD MAIN SPAR FITTINGS; FLAT SURFACES, DEPRESSIONS, CONTERBORES & BOLT BORES AT THE UPPER FORWARD, UPPER AND LOWER AFT WING ATTACH POINTS; WING BOLTS AT THE UPPER FORWARD UPPER AND LOWER AFT WING ATTACH POINTS AND LOWER FORWARD MAIN SPAR FITTINGS SPECIAL DETAILED INSPECTION, R/H SIDE WING FRONT SPAR CAP	2026	
44	INSPECTION PHASE 8	2026	2027
45	INSPECTION PHASE 9	2026	
46	INSPECTION PHASE 10	2026	
47	INSPECTION PHASE 11	2026	
48	INSPECTION PHASE 12	2026	
49	INSPECTION PHASE 14	2026	
50	INSPECTION PHASE 15	2026	
51	INSPECTION PHASE 20	2026	
52	INSPECTION PHASE 25	2026	
53	INSPECTION PHASE 29	2026	
54	INSPECTION PHASE 31	2026	2027
55	INSPECTION PHASE 34	2026	2027
56	INSPECTION PHASE 35 (PURCHASE ONE (1) P/N: P01074-201WC ORANGE) (PURCHASE TWO (2) P/N: P01074-207W YELLOW); THE REMAINING 5 VESTS INSTALLED ON THE AIRCRAFT MUST UNDERGO A DETAILED INSPECTION (FULL MAINTENANCE).		2027
57	INSPECTION PHASE 36	2026	
58	INSPECTION PHASE 38	2026	2027
59	INSPECTION PHASE 41	2026	
60	INSPECTION PHASE 42	2026	2027
61	INSPECTION PHASE 43	2026	
62	INSPECTION PHASE 45	2026	
63	INSPECTION PHASE 46	2026	
64	INSPECTION PHASE 47	2026	
65	INSPECTION PHASE 48	2026	
66	INSPECTION PHASE 49	2026	
67	INSPECTION PHASE 50	2026	
68	INSPECTION PHASE 51	2026	
69	INSPECTION PHASE 52	2026	2027
70	AIR CONDITIONING SYSTEM SERVICING – CHARGING THE R-134A AC SYST AND COMPRESSOR OIL LEVEL CHECK (REPLACE OIL)	2026	2027
71	INSPECTION OF LIFEBOAT P/N 1900-1 AND SURVIVAL KIT P/N S3015-101 (LIFEBOAT INFLATION FOR LEAK CHECK, CO2 CYLINDER RECHARGE OR REPLACEMENT, SURVIVAL KIT FLARE REPLACEMENT, AND REPLACEMENT OF EXPIRED FOOD RATIONS, WATER, AND MEDICINES) IN ACCORDANCE WITH THE SPECIFIED PART NUMBERS.	2026	2027
72	MAINTENANCE OF ROCKWELL COLLINS **(CASP - COLLINS AVIONICS SERVICE PROGRAM)** AVIONICS EQUIPMENT	2026	2027

73	SOFTWARE MAINTENANCE VIA **ROCKWELL COLLINS** DATABASE UPDATES – J7 TYPE 7 AMERICAS – FMS-IFIS (ENHANCED MAP OVERLAYS SUBSCRIPTION) – PLATFORM: KING AIR 350I – A/C NO.: HC-DAC – CUSTOMER: 1022152	2026	2027
74	SOFTWARE MAINTENANCE VIA DATABASE UPDATES **JEPPESEN** - SERVICE DIGITAL CHART ANNUAL DIGITAL CHART SERVICES. SOUTH AMERICA COLLINS PRO LINE.PROLINE21 - TAIL NUMBER: HCDAC MAKE: BEECH, BEECHCRAFT MODEL: B300, SUPER KING AIR 350 - ACCOUNT 23785	2026	2027
75	MAINTENANCE MONITORING AND CONTROL SYSTEM VIA DATABASE UPDATES FOR THE **CAMP** (COMPUTERIZED AIRCRAFT MAINTENANCE PROGRAM)	2026	2027
76	ENGINE CONTROLS POWER LEVER DETENT PIN DETAILED INSPECTION		2027
77	PERFORM WEIGHT AND BALANCE	2026	
78	REEMPLAZAR L/H Y R/H OVERSPEED GOVERNOR P/N 101-389029-3 - ALTERNATE P/N 210631	2026	
79	L/H AND R/H ENGINE VIBRATION ISOLATOR MOUNT ASSEMBLIES INSPECTION	2026	2027
80	INTERIOR MAINTENANCE AND SERVICE: COMPREHENSIVE CLEANING OR TREATMENT OF PILOTS AND PASSENGER LEATHER SEATS (INCLUDING STAIN AND WEAR TREATMENT), CLEANING OF CABIN WALLS AND CEILINGS, DEEP CARPET CLEANING, AND INSTALLATION OF PROTECTIVE COVERINGS (INCLUDING PLASTIC FLOOR LINERS TO PROTECT THE ORIGINAL CARPETING). REPAIR OF ACTUATORS IN 5 PASSENGER EXECUTIVE VIP SEATS	2026	
81	REPAIR OF MAIN DOOR PROTECTIVE PANELS DUE TO DETERIORATION AND STAINING,	2026	
82	REPLACE WINGLET LENS ASSEMBLY - R/H P/N: 130-170032-104 AND L/H 130-170032-103	2026	
83	REPLACE WORN EXTERIOR PLATES AND MARKINGS (EMERG EXIT, L/H GROUND HERE, L/H R/H AUX FUEL)	2026	
84	REPLACE EXTERIOR PLACARDS AND MARKINGS: P/N 132766-16, SERIAL FL-895, MODEL B300, TYPE CERTIFICATE A24CE	2026	
85	REPLACE L/H AND R/H RECOGNITION LIGHT P/N: 130-381001-1	2026	
86	REPLACEMENT OF BOTH WINDSHIELD WIPERS		2027
87	THE ANTI-ICING BOOTS ON THE PROPELLERS REQUIRE REPLACEMENT OR REPAIR DUE TO PITTING	2026	
88	PROPELLERS WITH DETERIORATED PAINT AND NUMEROUS SMALL NICKS AND PITS DUE TO FOD; REQUIRE ANTI-REFLECTIVE PROPELLER PAINT, HARTZELL DECALS, AND NICK REPAIR (THIS IS NOT A OVERHAUL).	2026	
89	WINDSHIELD AND PASSENGERS WINDOWS RESTORATION VIA POLISHING TO REMOVE MICRO-SCRATCHES, WIPER MARKS, AND HAZINESS		2027
90	CHECK THE POSITION SWITCH; SINCE THE FLAPS REMAIN IN THE DOWN POSITION, THE SWITCH MUST BE TOGGLED SEVERAL TIMES TO ENGAGE THE UP POSITION	2026	
91	CHECK R/H AND L/H BLEED AIR; THEY REMAIN OPEN ON MULTIPLE OCCASIONS INTERMITTENT OPERATION.	2026	

92	REPLACE 4 MAIN LANDING GEAR TIRES; THE DGA WILL PROVIDE THE TIRES.	2026	
93	ASSEMBLE BY ACQUIRING THE NOSE LANDING GEAR WHEEL (PART NO. 101- 8026-5) AND THE TWO MAIN LANDING GEAR WHEELS (PART NO. 101-8007- 0005); THE DGAC SUPPLIES THE TIRES AND WHEEL	2026	

MANTENIMIENTO NO PROGRAMADO – DAÑOS OCULTOS O NO RUTINAS

Como arriba se detalla, el mantenimiento aeronáutico, por su naturaleza, contempla la posibilidad de que durante la ejecución de una inspección programada o durante la operación normal de la aeronave se identifiquen fallas, discrepancias, deterioros, daños ocultos o condiciones técnicas no previsibles durante la etapa de planificación, cuya corrección resulte necesaria para mantener o restablecer la condición de aeronavegabilidad de la aeronave HC-DAC.

Por esta razón, dentro de la Contratación del Pool de Mantenimiento de la aeronave HC-DAC, resulta técnicamente necesario establecer un rubro destinado exclusivamente a la atención de daños ocultos y trabajos no programados, que permita disponer de capacidad contractual para solucionar oportunamente estas novedades, sin necesidad de iniciar un nuevo procedimiento de contratación cada vez que se presente una condición técnica imprevista

La utilización de este rubro estará sustentada en la identificación y evaluación técnica de cada novedad y se aplicará exclusivamente cuando los trabajos, componentes, repuestos, materiales o servicios requeridos no se encuentren contemplados dentro del mantenimiento programado contratado y sean necesarios para mantener o restablecer la aeronavegabilidad de la aeronave.

Así como también, la utilización de este presupuesto únicamente procederá previa identificación y justificación técnica de la necesidad, para lo cual la Organización de Mantenimiento Aprobada (OMA) deberá presentar al Administrador del Contrato un informe técnico detallado que incluya, la descripción de la discrepancia o daño detectado, evaluación técnica si es un daño que afecta la aeronavegabilidad, o es un daño recomendado que no afecta la aeronavegabilidad, cotización, tiempo de ejecución, materiales y componentes necesarios.

Ningún trabajo adicional podrá ejecutarse sin la autorización previa y escrita del Administrador del Contrato.

En caso de que durante la ejecución contractual no se presenten daños ocultos o trabajos de mantenimiento no programado, el presupuesto referencial asignado permanecerá sin ejecución, sin que ello genere derecho alguno al contratista para exigir su reconocimiento económico.

Este rubro contempla principalmente los siguientes escenarios:

- **Daños ocultos detectados durante el mantenimiento programado**

Comprende aquellas discrepancias o condiciones técnicas que no pueden ser determinadas previamente mediante una inspección visual externa o durante la planificación de los trabajos, y que únicamente pueden ser identificadas una vez iniciadas las tareas de mantenimiento, desmontados componentes, removidos paneles o accesos, efectuadas inspecciones especiales, pruebas funcionales, ensayos no destructivos o verificaciones dimensionales.

Estos hallazgos pueden requerir trabajos adicionales de inspección, reparación, ajuste, reemplazo de componentes, adquisición de repuestos o materiales, pruebas y demás acciones correctivas que determine la documentación técnica aplicable.

Cuando un daño oculto afecte la aeronavegabilidad o se encuentre fuera de los límites establecidos por el fabricante, deberá ser corregido antes de la liberación al servicio de la aeronave.

- **Trabajos no programados derivados de reportes o fallas durante la operación**

Comprende la atención de reportes técnicos, fallas, averías o daños imprevistos que puedan presentarse durante la

operación de la aeronave HC-DAC y que no correspondan a tareas previamente establecidas dentro del mantenimiento programado.

Estos eventos pueden involucrar sistemas de la aeronave, motores, hélices, tren de aterrizaje, sistemas eléctricos, hidráulicos, aviónica, equipos Collins Pro Line 21, y demás componentes instalados.

Su atención podrá comprender diagnóstico y caza de fallas (troubleshooting), desmontaje, inspección, reparación, overhaul, reemplazo o intercambio de componentes, adquisición de materiales y repuestos, pruebas funcionales y cualquier otra actividad técnicamente necesaria para corregir la discrepancia y restablecer la aeronave a una condición aeronavegable.

La ejecución de estos trabajos deberá estar respaldada por el correspondiente informe o diagnóstico técnico, documentación de la OMA y aprobación previa conforme a las condiciones establecidas contractualmente.

La incorporación de un presupuesto referencial para daños ocultos y trabajos de mantenimiento no programado constituye una práctica habitual en contratos de mantenimiento aeronáutico, debido a que el estado real de determinados componentes, estructuras o sistemas únicamente puede determinarse una vez iniciados los trabajos de desmontaje e inspección. La disponibilidad de estos recursos permite atender oportunamente las discrepancias detectadas, evitando la paralización de los trabajos, retrasos en la liberación al servicio de la aeronave, nuevos procesos de contratación y riesgos para la continuidad de las operaciones institucionales, garantizando en todo momento el mantenimiento de la aeronavegabilidad y la seguridad operacional.

5. PLAZO DE EJECUCIÓN: PARCIALES Y/O TOTAL

5.1. Total, plazo:

El plazo de ejecución del servicio será por quinientos diecisiete (517) días, contados a partir de la notificación de inicio por escrito por parte del administrador de contrato.

Periodo de Ejecución Técnica: Las paradas de mantenimiento físico en hangar y las inspecciones mayores programadas se ejecutarán durante los años 2026 y 2027**.**

Los ingresos de la aeronave a la OMA para la ejecución de los trabajos, será de la siguiente forma:

DESCRIPCIÓN	PLAZO
(Mantenimiento programado) Primer chequeo mayor Primera entrega año 2026	31 días calendario Fecha tentativa desde 01/12/2026 hasta 31/12/2026
(Mantenimiento programado) Segundo chequeo mayor Segunda entrega año 2027	31 días calendario Fecha tentativa desde 01/12/2027 hasta 31/12/2027

NOTA:

- Las fechas propuestas para cada parada técnica son tentativas. El cumplimiento exacto de estas ventanas dependerá de factores operacionales y administrativos internos de la entidad, tales como la disponibilidad de la tripulación de vuelo de la DGAC, la coordinación logística de los vuelos de traslado internacional (*Ferry Flights*), la disponibilidad de cupo en el hangar de la OMA y la fecha de suscripción del contrato.

	• El plazo de 31 días calendario establecido para cada uno de los chequeos corresponde al tiempo estimado para el desarrollo de los trabajos programados. Sin embargo, este plazo de permanencia física en hangar podrá ser de hasta cuarenta y cinco (45) días calendario por parada cuando se requiera efectuar trabajos correctivos por daños ocultos detectados que afecten la aeronavegabilidad, o exista una dificultad debidamente justificada en la disponibilidad y suministro internacional de repuestos para solventar dichas novedades. • El cumplimiento de estos plazos se realizará en estricta coordinación con el Administrador del Contrato. Cuando el periodo de permanencia deba ser ampliado hasta los 45 días calendario por las razones técnicas mencionadas en el numeral que antecede, el contratista deberá remitir el sustento correspondiente y contar obligatoriamente con la autorización previa y por escrito del Administrador del Contrato**.** **Días Hangar:** El plazo de treinta y un (31) días calendario fijado para cada intervención física en los talleres de la OMA incluye de forma corrida e ininterrumpida los fines de semana (sábados y domingos) y los días feriados o festivos que coincidan con el periodo de permanencia de la aeronave. **Periodo de ejecución de los cuatro (4) softwares detallados en el literal 4, "PRODUCTOS O SERVICIOS ESPERADOS", del presente documento.** • **Servicio de Instalación y habilitación** Los códigos de activación serán entregados mediante correo electrónico al administrador del contrato dentro de 15 días calendario, a partir del día siguiente de la suscripción del contrato • **Plazo de vigencia del licenciamiento.** El periodo de vigencia del software será de 365 días para cada chequeo y contados a partir de la firma del acta de habilitación del servicio.
5.2. Contado a partir de:	Contados a partir de la notificación de inicio por escrito por parte del administrador de contrato.
5.3. Justificación:	El plazo de ejecución contractual estará determinado por la programación de los trabajos de mantenimiento requeridos por la aeronave HC-DAC para los períodos 2026 y 2027, con el propósito de mantener su operatividad, garantizar el cumplimiento de la normativa aeronáutica aplicable y asegurar la capacidad de diagnóstico y resolución de fallas. Para el efecto, se prevé la ejecución de dos intervenciones técnicas programadas en hangar, distribuidas entre los años 2026 y 2027, en función de los vencimientos establecidos por el fabricante y del Programa de Mantenimiento aprobado. Esta planificación permitirá ejecutar las inspecciones mayores y las tareas de mantenimiento preventivo correspondientes, procurando reducir los períodos de indisponibilidad de la aeronave y optimizar los recursos institucionales.

5.4. Calendario de entregas:

No. de producto	Detalle de producto	Fecha máxima de entrega
Producto 1:	(Mantenimiento programado) Primer chequeo mayor año 2026	*(Fecha tentativa de ingreso programada desde el 01/12/2026)*, o hasta el plazo máximo autorizado en caso de registrarse novedades técnicas.

Producto 2:	(Mantenimiento programado) Segundo chequeo mayor año 2027	*(Fecha tentativa de ingreso programada desde el 01/12/2027)*, o hasta el plazo máximo autorizado en caso de registrarse novedades técnicas.

Nota: Se deja constancia expresa de que este cronograma y sus plazos corresponden única y exclusivamente a las tareas de mantenimiento programado detalladas en el Punto 4 ("PRODUCTOS O SERVICIOS ESPERADOS") de estos Términos de Referencia. Los tiempos asociados a la atención de daños ocultos, no rutinas o eventos de mantenimiento no programados se gestionarán de forma independiente mediante órdenes de trabajo específicas autorizadas por el Administrador del Contrato, conforme a la naturaleza imprevista de dichas novedades.

6. PERSONAL TÉCNICO / EQUIPO DE TRABAJO / RECURSOS: (En el caso que corresponda)

	Función	**Nivel de estudio**	**Titulación académica**	**Cantidad**
Personal técnico	Supervisor de Mantenimiento	Tecnólogo o Técnico	Técnico en Mantenimiento de aeronaves	1
	Inspector de Control de Calidad	Tecnólogo o Técnico	Técnico en Mantenimiento de aeronaves	1
	Mecánicos de Mantenimiento	Tecnólogo o Técnico	Técnico en Mantenimiento de aeronaves	5

	Función	**Descripción**	**Tiempo mínimo**	**Número de proyectos**
Experiencia mínima de personal técnico	Supervisor de Mantenimiento	El personal debe tener experiencia en supervisión de trabajos de mantenimiento en sistemas de varios tipos de aeronaves.	3 años	-
	Inspector de Control de Calidad	El personal debe tener experiencia en inspección de control de calidad durante la ejecución de trabajos de mantenimiento en sistemas de varios tipos de aeronaves.	3 años	-
	Mecánicos de Mantenimiento	El personal debe tener experiencia en la ejecución de trabajos de mantenimiento en sistemas de varios tipos de aeronaves.	1 año	-

La formación académica del personal técnico se verificará mediante copia del título, diploma o certificado de formación emitido por una institución educativa o centro de formación autorizado en el país de origen, que acrediten formación en mantenimiento de aeronaves.

Para evaluar este requisito, se verificará la identidad del titular, la institución emisora, el nivel de formación y la especialidad. Cuando el documento no permita establecer su equivalencia, se solicitará información complementaria sobre el programa cursado.

Adicionalmente, se deberán presentar las licencias aeronáuticas y habilitaciones que correspondan a las funciones asignadas, emitidas por la autoridad aeronáutica competente, así como las autorizaciones de la OMA para ejercer dichas funciones.

La licencia aeronáutica se verificará de manera independiente del título académico.

La vinculación del personal con la OMA deberá ser acreditada mediante certificados laborales emitidos por esta, en los que consten nombre, cargo, fecha de ingreso y relación laboral vigente.

EN CUANTO A LA ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO APROBADA (OMA):

La Organización de Mantenimiento Aprobada (OMA) deberá presentar la siguiente documentación vigente, cumpliendo con la parte Regulatoria aplicable a la aeronave HC-DAC (abajo descrita) según aplique, al ser una aeronave ecuatoriana con matrícula HC-DAC, la cual permitirá verificar su capacidad técnica, operacional y regulatoria para ejecutar los trabajos objeto de la presente contratación:

- Certificado de Aprobación como Organización de Mantenimiento (OMA) emitido conforme a la RDAC Parte 145 por la Dirección General de Aviación Civil del Ecuador y por la Autoridad Aeronáutica competente, cuando corresponda
- Cuando una organización de mantenimiento extranjera posea certificaciones FAA o EASA, la DGAC realizará la verificación de su vigencia, alcance, limitaciones y correspondencia con los trabajos requeridos. No se exigirá indistintamente una nueva certificación integral RDAC 145 como si se tratara de una organización sin aprobación previa; solamente deberá acreditarse la autorización de la DGAC aplicable al servicio.
- Cuando una organización de mantenimiento extranjera no cuente con certificación FAA o EASA ni acredite la vía de certificación multinacional del SRVSOP, deberá obtener la aprobación de la DGAC del Ecuador conforme a la RDAC 145.
- Listado vigente de las capacidades y habilitaciones técnicas (Capability List), donde conste que la organización se encuentra autorizada para efectuar los trabajos objeto de la contratación.
- Relación del personal técnico que participará en la ejecución del contrato, indicando cargo, licencias aeronáuticas, habilitaciones y experiencia relacionada los trabajos objeto de la contratación.
- Declaración de disponibilidad de acceso a la documentación técnica actualizada del fabricante, incluyendo Manuales de Mantenimiento (AMM), Manuales de Componentes (CMM), Boletines de Servicio (SB), Cartas de Servicio (SL), Directivas de Aeronavegabilidad (AD) y demás documentación técnica aplicable.
- La Organización de Mantenimiento Aprobada (OMA) deberá acreditar que, durante los últimos cinco (5) años, ha ejecutado satisfactoriamente al menos tres (3) servicios de mantenimiento en aeronaves Beechcraft King Air serie B300-350i. La experiencia se acreditará mediante contratos, órdenes de trabajo, certificados de cumplimiento, actas de recepción, cartas de clientes o documentos equivalentes que permitan verificar el modelo de la aeronave, el alcance de los trabajos ejecutados, la fecha de ejecución y la conformidad del servicio prestado.

Justificación Regulatoria aplicable

La aeronave Beechcraft King Air B300-350i, matrícula HC-DAC, al contar con un peso máximo certificado de despegue superior a 5.700 kg, se encuentra sujeta al cumplimiento de las disposiciones establecidas en la RDAC 091 – Parte II, Aviones Grandes y Turborreactores, así como de las RDAC 043 y RDAC 021, las cuales establecen que el explotador es responsable de mantener permanentemente la condición de aeronavegabilidad de la aeronave y que los trabajos de mantenimiento deberán ser ejecutados por una Organización de Mantenimiento Aprobada (OMA) debidamente certificada y habilitada para este tipo de aeronaves.

La Dirección General de Aviación Civil (DGAC), en calidad de dueño y operador de la aeronave Beechcraft B300-350i, matrícula HC-DAC, es responsable de garantizar permanentemente su condición de aeronavegabilidad, mediante el cumplimiento del Programa de Mantenimiento aprobado, las inspecciones programadas por horas de vuelo, ciclos y tiempo calendario, las Directivas de Aeronavegabilidad (AD), requisitos de vida límite de componentes, mantenimiento correctivo, reparaciones, modificaciones y demás instrucciones de aeronavegabilidad continuada emitidas por los fabricantes y la Autoridad Aeronáutica.

Anualmente, la aeronave HC-DAC debe someterse al proceso de inspección física y documental correspondiente para mantener la vigencia de su Certificado de Aeronavegabilidad. Durante este proceso, la Dirección de Certificación Aeronáutica y Vigilancia Continua, a través de la Gestión de Aeronavegabilidad, verifica el cumplimiento de los requisitos regulatorios y técnicos aplicables, incluyendo el estado de cumplimiento del Programa de Mantenimiento, Directivas de Aeronavegabilidad, inspecciones, reemplazo de componentes con vida límite, registros técnicos y demás requisitos necesarios para determinar que la aeronave continúa cumpliendo las condiciones de aeronavegabilidad aplicables.

En consecuencia, la ejecución del mantenimiento de la HC-DAC no constituye una actividad discrecional, sino una obligación técnica y regulatoria indispensable para conservar su condición aeronavegable y garantizar la continuidad de las operaciones de inspección en vuelo.

La Contratación del Pool de Mantenimiento de la aeronave HC-DAC, se sustenta principalmente en las siguientes Regulaciones Técnicas de Aviación Civil:

RDAC 091 – Reglas de Vuelo y Operación General

La RDAC 091, **Capítulo H** – **Control y Requisitos de Mantenimiento**, establece las responsabilidades del explotador respecto del mantenimiento y control de la aeronavegabilidad de las aeronaves bajo su operación.

La **Sección 91.1105 – Responsabilidad de la aeronavegabilidad** determina que el explotador debe asegurarse de que la aeronave y sus componentes se mantengan en condiciones de aeronavegabilidad; que cualquier defecto o daño que afecte dicha condición sea corregido; que el mantenimiento sea ejecutado y controlado conforme a las RDAC aplicables; que se mantenga la vigencia del Certificado de Aeronavegabilidad; que se cumpla el Programa de Mantenimiento; y que se atiendan las Directivas de Aeronavegabilidad y demás requerimientos obligatorios de aeronavegabilidad continuada.

De igual manera, la **Sección 91.1115 – Control del mantenimiento de la aeronavegabilidad** establece, entre otras obligaciones, que el explotador debe disponer de un Programa de Mantenimiento para cada aeronave; asegurar que el mantenimiento sea ejecutado conforme a datos técnicos aceptables; cumplir las Directivas de Aeronavegabilidad aplicables; evaluar las recomendaciones emitidas por la organización responsable del diseño de tipo; corregir los defectos encontrados durante el mantenimiento programado o reportados durante la operación; controlar la sustitución de componentes con vida limitada; conservar los registros de mantenimiento; y mantener actualizados los datos técnicos aplicables.

Por tanto, estas disposiciones sustentan directamente la necesidad de que la Contratación del Pool de Mantenimiento de la aeronave HC-DAC, contemple tanto el mantenimiento programado como el no programado (daños ocultos – no rutinas), incluyendo inspecciones por fases, trabajos por horas, ciclos y tiempo calendario, cumplimiento de AD, reemplazo de componentes Hard Time y On Condition, reparación de daños ocultos, solución de reportes, actualización de documentación y demás actividades necesarias para garantizar la aeronavegabilidad continuada de la HC-DAC.

RDAC 43 – Mantenimiento

La RDAC 043 establece las reglas aplicables al mantenimiento de aeronaves y sus componentes, las atribuciones de las personas y organizaciones autorizadas para ejecutarlo y los requisitos para certificar su conformidad. En este marco, las intervenciones previstas en el Pool de Mantenimiento de la aeronave HC-DAC deberán cumplir las disposiciones técnicas y documentales que se detallan a continuación:

- **43.200(a)(1) – Ejecución del mantenimiento:** autoriza a una Organización de Mantenimiento Aprobada, OMA RDAC 145, a realizar trabajos de mantenimiento dentro de sus atribuciones.
- **43.205(a)(1) – Inspecciones en proceso:** autoriza a una OMA RDAC 145 a realizar las inspecciones en proceso correspondientes a las intervenciones de mantenimiento.
- **43.210(a)(1) – Certificación de conformidad de mantenimiento:** autoriza a una OMA RDAC 145 a emitir la certificación de conformidad de los trabajos realizados en una aeronave o componente.

- **43.300(b)(1) al (5) – Recursos técnicos:** exige disponer de métodos y datos técnicos vigentes, instalaciones apropiadas, herramientas, equipos de prueba y equipos calibrados, según corresponda.
- **43.400(a)(1) al (6) – Condiciones para certificar:** exige verificar la correcta ejecución de los trabajos, la competencia del personal, la trazabilidad de materiales y componentes y el cumplimiento de los registros y datos técnicos aplicables.

Régimen regulatorio aplicable a organizaciones de mantenimiento ubicadas fuera del Ecuador

La aeronave HC-DAC, por poseer matrícula ecuatoriana (HC), y un certificado de aeronavegabilidad emitido por la Dirección General de Aviación Civil del Ecuador, se encuentra sujeta a las reglas de mantenimiento de la RDAC 043, conforme a su sección 43.005.

La ejecución de los trabajos fuera del territorio nacional no modifica esta aplicación. En consecuencia, la organización extranjera deberá acreditar una de las vías regulatorias que la normativa ecuatoriana admite para realizar, inspeccionar y certificar el mantenimiento de la aeronave y sus componentes.

Organizaciones con certificación FAA (Federal Aviation Administration) o EASA (European Union Aviation Safety Agency)

Las secciones 43.200(a)(5), 43.205(a)(4) y 43.210(a)(4) permiten que una organización de mantenimiento o estación de reparación con certificación FAA o EASA realice mantenimiento, inspecciones en proceso y emita certificaciones de conformidad, siempre que se encuentre autorizada por la Autoridad de Aviación Civil del Ecuador, conforme a sus Especificaciones Operacionales o Lista de Capacidades.

Bajo esta vía, la autorización ecuatoriana se fundamenta en la certificación FAA o EASA y en la verificación de su vigencia, alcance, limitaciones y correspondencia con los trabajos requeridos. No se exigirá indistintamente una nueva certificación integral RDAC 145 como si se tratara de una organización sin aprobación previa; deberá acreditarse la autorización de la DGAC aplicable al servicio. El alcance de las verificaciones necesarias será determinado por la autoridad ecuatoriana, sin presumir que la presentación del certificado extranjero produce aceptación automática.

Organizaciones sin certificación FAA o EASA

Cuando la organización extranjera no cuente con certificación FAA o EASA ni acredite la vía de certificación multinacional del SRVSOP, deberá obtener la aprobación de la DGAC del Ecuador conforme a la RDAC 145.

Para ello, deberá presentar la solicitud y documentación previstas en la sección 145.100, incluyendo el Manual de Organización de Mantenimiento, la Lista de Capacidades para cada ubicación y la lista de cumplimiento de los requisitos aplicables. La DGAC efectuará las evaluaciones, inspecciones y verificaciones necesarias para comprobar dicho cumplimiento. La aprobación se acreditará mediante el Certificado de Aprobación y su alcance, conforme a las secciones 145.105 y 145.110.

Esta evaluación comprenderá los requisitos aplicables de personal, instalaciones, herramientas, equipos, materiales, datos de mantenimiento, procedimientos, inspección, calidad y registros. La organización únicamente podrá ejecutar los trabajos comprendidos en su aprobación y cuando disponga efectivamente de los recursos necesarios, conforme a las secciones 145.125 y 145.135

Organizaciones certificadas bajo el acuerdo multinacional del SRVSOP (Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional)

Las secciones 43.200(a)(4), 43.205(a)(3) y 43.210(a)(3) contemplan también a las organizaciones aprobadas por un Estado miembro del SRVSOP y certificadas conforme al Acuerdo de Cooperación Técnica Multinacional para la aceptación de organizaciones de mantenimiento, basado en el informe de auditoría del equipo multinacional. Para aplicar esta vía deberá acreditarse esa condición específica; la sola certificación nacional de un Estado miembro no demuestra el cumplimiento del acuerdo.

Alcance de las habilitaciones y documentos de retorno al servicio

Cualquiera que sea la vía aplicable, se verificará que las habilitaciones, especificaciones operacionales o lista de capacidades cubran todos los trabajos solicitados, incluyendo los modelos y componentes correspondientes, niveles de intervención, limitaciones y ubicaciones autorizadas. La habilitación para determinadas inspecciones no acredita automáticamente capacidad para ejecutar reparaciones o pruebas especializadas.

La emisión de las certificaciones de conformidad deberá cumplir la RDAC 043, secciones 43.210, 43.400 y 43.405. Esto comprende verificar la ejecución satisfactoria de los trabajos con datos técnicos aplicables y actualizados, personal competente, componentes aprobados y trazables, instalaciones y equipos adecuados, así como completar los registros correspondientes. La certificación deberá identificar el mantenimiento realizado, la fecha de terminación y el emisor autorizado.

Adicionalmente, se podrán considerar, como documentación complementaria de capacidad técnica, las certificaciones o autorizaciones que los fabricantes de aeronaves, motores, hélices, aviónica o componentes otorguen a determinados talleres como centros de servicio, reparación o representantes autorizados de su marca. Estos documentos se valorarán según su vigencia y alcance específico, considerando los modelos, productos y servicios comprendidos. Su presentación será complementaria y no constituirá un requisito exclusivo de participación ni sustituirá las aprobaciones o autorizaciones aeronáuticas exigibles. También se considerará la experiencia demostrable mediante documentos verificables de trabajos similares ejecutados satisfactoriamente.

En consecuencia, el mecanismo aplicable deberá quedar identificado documentalmente antes de ejecutar los trabajos: autorización de la DGAC basada en certificaciones FAA/EASA; aprobación directa RDAC 145; o acreditación de la vía multinacional del SRVSOP. La admisibilidad de las liberaciones al servicio se sustentará en esa habilitación, en su alcance y en el cumplimiento de los requisitos de ejecución y certificación de la RDAC 043.

REQUERIMIENTOS DEL FABRICANTE

La Dirección General de Aviación Civil (DGAC), en calidad de propietario y operador de la aeronave Beechcraft B300-350i, matrícula HC-DAC, es responsable de mantener la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad y de asegurar que las actividades de mantenimiento sean ejecutadas conforme a los métodos, procedimientos, intervalos, limitaciones y demás instrucciones establecidas por el fabricante en la documentación técnica aplicable.

En este sentido, Textron Aviation, fabricante de la aeronave, establece en el manual técnico B300/B300C Maintenance Manual, ATA Chapter 5 – TIME LIMITS/MAINTENANCE CHECKS, la responsabilidad del propietario u operador respecto del mantenimiento de la condición aeronavegable de la aeronave, así como la necesidad de emplear personal calificado y disponer de la documentación técnica necesaria para la ejecución de los trabajos.

De manera textual, el fabricante establece:

“C. The owner or operator is ultimately responsible for maintaining the airplane in an airworthy condition, including compliance with all applicable Airworthiness Directives as specified in Part 39 of the Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR). The owner or operator should select only qualified personnel to maintain the airplane, and make sure that the airframe and power plant mechanic inspecting the airplane has access to all necessary manuals and service information as well as to an approved inspection guide.”

Lo cual se traduce:

“C. El propietario u operador es, en última instancia, responsable de mantener la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad, incluido el cumplimiento de todas las Directivas de Aeronavegabilidad aplicables, según lo especificado en la Parte 39 del Título 14 del Código de Regulaciones Federales (14 CFR). ***El propietario u operador deberá seleccionar únicamente personal calificado para efectuar el mantenimiento de la aeronave*** *y asegurarse de que el mecánico de célula y planta motriz que inspeccione la aeronave tenga acceso a todos los manuales e información de servicio necesarios, así como a una guía de inspección aprobada.”* (la negrilla me pertenece)

Esta disposición determina expresamente que la responsabilidad de mantener la aeronavegabilidad permanece en el propietario u operador, independientemente de que los trabajos sean ejecutados por una organización externa. En consecuencia, la DGAC debe garantizar que el mantenimiento de la HC-DAC sea efectuado por una organización que disponga de personal técnicamente calificado, documentación actualizada del fabricante, procedimientos de inspección aprobados y capacidad técnica suficiente para ejecutar y certificar los trabajos requeridos.

Adicionalmente, respecto de la competencia y experiencia del personal encargado de ejecutar, supervisar y aprobar los trabajos de mantenimiento, el mismo manual establece textualmente:

"E. Airframe and power plant mechanics must have had previous experience in the satisfactory performance of the tasks required by this inspection before being qualified to supervise, approve and return to service the airplane or any part thereof in need of maintenance, preventative maintenance, repair or alteration."

Lo cual se traduce:

"E. Los mecánicos de célula y planta motriz deberán contar con experiencia previa en la ejecución satisfactoria de las tareas requeridas por esta inspección, antes de estar calificados para supervisar, aprobar y retornar al servicio la aeronave o cualquier parte de esta que requiera mantenimiento, mantenimiento preventivo, reparación o alteración."

Este requerimiento es sumamente importante para la Contratación del Pool de Mantenimiento de la Aeronave HC-DAC, debido a que la aeronave HC-DAC corresponde a un modelo Beechcraft B300-350i, equipado con motores Pratt & Whitney Canada PT6A-60A, hélices Hartzell, sistemas aviónicos Collins Pro Line 21 y equipos especializados, cuya intervención requiere personal con capacitación y experiencia específica en los sistemas y tareas objeto del mantenimiento.

Por tanto, no resulta suficiente que el proveedor posea únicamente una habilitación general para ejecutar trabajos aeronáuticos; la OMA contratada deberá demostrar capacidad técnica efectiva para intervenir este modelo de aeronave, incluyendo personal competente y experimentado, instalaciones apropiadas, herramientas y equipos especiales, bancos de prueba cuando correspondan, documentación técnica vigente y acceso a la información de servicio requerida por los fabricantes.

Asimismo, el B300/B300C Maintenance Manual, ATA 05 – TIME LIMITS/MAINTENANCE CHECKS, constituye uno de los documentos técnicos fundamentales para determinar la periodicidad y alcance de las inspecciones de la aeronave.

En este capítulo, Textron Aviation establece las tareas e intervalos de mantenimiento aplicables de acuerdo con parámetros como horas de vuelo, ciclos y tiempo calendario, los cuales deben ser incorporados y controlados mediante el Programa de Mantenimiento aprobado para la HC-DAC.

Por lo expuesto, los requerimientos establecidos por Textron Aviation y los demás fabricantes de los sistemas y componentes instalados constituyen parte fundamental del sustento técnico de la presente contratación, toda vez que su cumplimiento es indispensable para conservar la aeronave HC-DAC en condiciones de aeronavegabilidad, mantener la validez de sus certificaciones y garantizar su disponibilidad para las operaciones institucionales de inspección en vuelo.

.

7. FORMA Y CONDICIONES DE PAGO:

a) Contra entrega:	**-**	**b) Pago por planilla:**	-	**c) Otra:**	X	**Especifique:** El presente contrato tendrá dos (2) entregas parciales, conforme al Punto 5 (Plazo de Ejecución); y, los pagos

						serán en función de cada una de estas recepciones.

d) Anticipo:	-	**Porcentaje:**	-

e) Condiciones de pago:	Las condiciones de pago son: • **Primer chequeo mayor (31 días calendario) – Primera entrega:** • Una vez finalizado los trabajos en el plazo establecido, se deberá presentar la factura del primer chequeo mayor (primera entrega), con toda la documentación técnica de los trabajos realizados, detallados en el literal **f) Documentos habilitantes para el pago** • Si existieron daños ocultos, ya sea detectados durante la ejecución de los trabajos programados o dentro del mantenimiento no programado**,** se deberá presentar el detalle de los costos previamente aprobados por el administrador del contrato, así como toda la documentación técnica de los trabajos realizados (órdenes de trabajo firmadas por los mecánicos e inspector, tally sheet, trazabilidades, etc.). • Para los daños ocultos y/o trabajos no programados que se presenten, se contempla el valor asignado y aprobado por la entidad en el presupuesto referencial para cada ejercicio fiscal, conforme a los mecanismos de autorización contractual establecidos. • **Segundo chequeo mayor (31 días calendario) – Segunda entrega:** • Una vez finalizado los trabajos en el plazo establecido, se deberá presentar la factura del segundo chequeo mayor (segunda entrega), con toda la documentación técnica de los trabajos realizados, detallados en el literal **f) Documentos habilitantes para el pago** • Si existieron daños ocultos, ya sea detectados durante la ejecución de los trabajos programados o dentro del mantenimiento no programado**,** se deberá presentar el detalle de los costos previamente aprobados por el administrador del contrato, así como toda la documentación técnica de los trabajos realizados (órdenes de trabajo firmadas por los mecánicos e inspector, tally sheet, trazabilidades, etc.). • Para los daños ocultos y/o trabajos no programados que se presenten, se contempla el valor asignado y aprobado por la entidad en el presupuesto referencial para cada ejercicio fiscal, conforme a los mecanismos de autorización contractual establecidos. **Requisitos Generales de la Contratación en el Exterior** • **Moneda Contractual:** Todos los valores, presupuestos, cotizaciones (intervenciones no programas y daños ocultos), facturas y pagos se expresarán y liquidarán exclusivamente en dólares de los Estados Unidos de América (USD)**.**

	• **Identificación de Cuenta Bancaria:** El contratista adjudicado, previo a la suscripción del contrato, deberá remitir formalmente la certificación bancaria oficial de su cuenta en el extranjero, detallando: Nombre del Beneficiario, Número de Cuenta, Código SWIFT / BIC, Número ABA / Routing (si aplica), Nombre del Banco, Dirección del Banco y Banco Corresponsal (de ser necesario). • **Impuesto a la Salida de Divisas (ISD):** Al configurarse una transferencia al exterior por servicios técnicos ejecutados fuera del país necesarios para la seguridad operacional de un sector estratégico del Estado, el proceso se acogerá a las exoneraciones y directrices vigentes establecidas en la Ley de Régimen Tributario Interno (LRTI). • **Retención en la Fuente del Impuesto a la Renta (IR):** De conformidad con la normativa del SRI, al tratarse de un servicio técnico internacional prestado por un proveedor no domiciliado en el Ecuador, la DGAC aplicará las retenciones en la fuente correspondientes vigentes a la fecha del pago, salvo que apliquen los convenios para evitar la doble imposición internacional debidamente certificados. • **Impuesto al Valor Agregado (IVA):** Al ser un servicio ejecutado íntegramente en el extranjero (en el hangar de la OMA ganadora), la facturación internacional no genera IVA en el Ecuador.
f) Documentos habilitantes para el pago:	**Primer Pago** Para la entrega parcial los documentos habilitantes son: • Acta entrega recepción parcial, suscrita por las partes; • Acta de habilitación de los softwares; • Factura Original correspondiente a los trabajos efectivamente ejecutados en el respectivo ejercicio; • Airframe Log Book Entry; • Engines Log Book Entry; • Propeller Log Book Entry; • En caso de daños ocultos o trabajos no programados, presentar informe técnico, con la autorización previa del Administrador del Contrato y factura correspondiente. **Liquidación final:** Para la liquidación final, los documentos habilitantes son: • Acta entrega recepción definitiva, suscrita por las partes; • Acta de habilitación de los softwares; • Factura Original correspondiente a los trabajos efectivamente ejecutados en el respectivo ejercicio; • Airframe Log Book Entry; • Engines Log Book Entry; • Propeller Log Book Entry; • En caso de daños ocultos o trabajos no programados, informe técnico, autorización previa del Administrador del Contrato y factura correspondiente.

g) Fecha máxima para entrega de facturas:	La fecha máxima de entrega se establece según las DIRECTRICES DIRECCIÓN FINANCIERA PARA GESTIÓN DE MODIFICACIONES, CERTIFICACIONES Y PAGOS emitidas mediante Memorando Nro. DGAC-CGAF-2021-0693-M en el cual se menciona: *"Las solicitudes de pago serán recibidas por la Dirección Financiera; hasta el día 23 de cada mes (se excluye fines de semana y feriados, en cuyo caso se receptará el pago hasta el anterior día hábil), a excepción de: pagos de deducibles, servicios básicos, tasas, impuestos, contribuciones especiales y de mejora, viáticos, etcétera."*
8. **MULTAS:**	
a) Retraso injustificado porcentaje diario:	En los casos de retrasos injustificados respecto del cumplimiento del objeto contractual, la Dirección General de Aviación Civil, impondrá, por cada día de retardo en la ejecución de las obligaciones contractuales por parte del contratista, una multa del 1 x 1.000 de la valoración de la obligación incumplida. En caso de ser obligaciones que no pueden cuantificarse, para obtener el valor de multa se podrá aplicar el valor del 1 x 1.000 del monto del contrato, el cual en ningún caso superará los quinientos dólares diarios (USD 500).
b) Justificación:	La multa establecida es un porcentaje prudente de acuerdo al nivel de gravedad del incumplimiento.
c) Causas adicionales:	d) Si se ejecutan trabajos por personal que no cuentan con las certificaciones y acreditaciones necesarias, se impondrá una multa equivalente del uno por mil (1X1000) diario; e) La no presentación del documento de trazabilidad de los componentes que han sido remplazados, se impondrá una multa equivalente del uno por mil (1X1000) diario; f) Se aplicará una multa del uno por mil (1X1000) diario, sino se presenta toda la documentación técnica firmada por el mecánico y el inspector habilitado. g) Se aplicará una multa del uno por mil (1X1000) diario, si se evidencia que los trabajos realizados no fueron desarrollados con la utilización de los manuales técnicos actualizados; h) Se aplicará una multa del uno por mil (1X1000) diario, si se evidencia que se utilizaron bancos de prueba o herramientas especiales descalibradas;
i) Otras consideraciones:	• Las multas serán liquidadas en el pago de la factura. • De ser necesario se impondrá más de una multa a la vez. • Si las multas superan el 5% del valor total del contrato

	la DGAC podrá unilateralmente dar por terminado el mismo.

9. OBLIGACIONES DE LAS PARTES:

9.1. Obligaciones de la contratista

- Deberá cumplir con los términos de la provisión de los servicios solicitados, en los tiempos, condiciones y plazos establecidos, aspectos de orden técnico, legal y económico;
- A más de las obligaciones establecidas en el contrato y en las condiciones generales, el contratista está obligado a cumplir con cualquiera otra que se derive natural o legalmente del objeto del contrato y sea exigible por constar en cualquier documento del mismo o en norma legal aplicable;
- Deberá cumplir con la ejecución del contrato, para lo cual el contratista será el único responsable de estar al tanto de todos los requisitos, permisos, autorizaciones, licencias y demás documentos que deba tramitar y obtener de otras instituciones del tanto en el país de ejecución de los trabajos como el Estado Ecuatoriano, que demanden para la ejecución del contrato, antes, durante y después de su ejecución;
- La OMA oferente deberá acreditar una de las siguientes vías:
  1.Certificación FAA o EASA vigente, acompañada de la autorización de la DGAC del Ecuador como OMA aplicable al servicio;

  2.Certificado de Aprobación como OMA emitido por la DGAC del Ecuador conforme a la RDAC 145; o

  3.Aprobación por un Estado miembro del SRVSOP y certificación conforme al Acuerdo de Cooperación Técnica Multinacional para la aceptación de organizaciones de mantenimiento
- Listado vigente de la lista de capacidades y habilitaciones técnicas (Capability List), donde conste que la organización se encuentra autorizada para efectuar los trabajos objeto de la contratación, en el modelo de aeronave, motores, hélices.
- Relación del personal técnico que participará en la ejecución del contrato, indicando cargo, licencias aeronáuticas, habilitaciones y experiencia relacionada con los trabajos objeto de la contratación.
- Declaración de disponibilidad de acceso a la documentación técnica actualizada del fabricante, incluyendo Manuales de Mantenimiento (AMM), Manuales de Componentes (CMM), Boletines de Servicio (SB), Cartas de Servicio (SL), Directivas de Aeronavegabilidad (AD) y demás documentación técnica aplicable.
- El contratista deberá entregar las garantías técnicas por los trabajos ejecutados del presente documento; esta garantía deberá ser otorgada bajo las siguientes condiciones: 6 meses o 200 horas de vuelo (lo que se cumpla primero);
  Nota: Si de los mantenimientos efectuados, existen componentes o trabajos que cuenten con una garantía superior a las antes descritas, el contratista deberá entregar esta garantía a la DGAC por el tiempo que haya sido establecido por el fabricante o proveedor del servicio.
  Ninguna de las garantías podrá ser otorgada por un plazo y horas de vuelo inferior a las ya establecidas.
- Debe respetar y cumplir el sigilo comercial, Código de Ética y mantener confidencialidad en el manejo de la información que la DGAC le ha proporcionado;
- Garantizar la seguridad física de la aeronave y sus componentes, desde su ingreso al hangar de la OMA, hasta la finalización de los trabajos y entrega.
- Garantizar la correcta manipulación y almacenaje de componentes, paneles y todo lo removido de la aeronave con sus respectivas tarjetas de identificación, de acuerdo a las instrucciones dictadas por los manuales técnicos;
- Proveer de repuestos, materiales, herramientas, lubricantes, mano de obra, instalaciones, bancos de prueba, es decir todo lo necesario para cumplir con los trabajos programados;
- Para la ejecución de cada tarea, trabajo, inspección, remoción, instalación de componentes y pruebas operacionales, deberá cumplir a cabalidad con lo establecido en los manuales técnicos de los fabricantes y demás documentación técnica;
- Para las inspecciones operacionales que se requiera el encendido de motores (recepción de la aeronave, lavado de motores, prueba de hélices, chequeo de parámetros y pruebas operacionales finales de motores), deberá realizarlo con su propio personal calificado y habilitado en encendido de motores y taxeo (Inspector

o pilotos habilitados en la aeronave B300);

- Si el contratista requiere los servicios de una tercera empresa para la ejecución de ciertos trabajos programados, deberá presentar las habilitaciones y certificaciones de que la tercera empresa está autorizada y certificada para el desarrollo de estos trabajos específicos; el porcentaje de subcontratación no podrá superar el 30% del valor total del contrato;
- El contratista deberá cumplir con todos los ítems, condiciones, plazos, garantías y costos presentados en su propuesta técnica económica o cotización;
- La Organización de Mantenimiento Aprobada (OMA) deberá acreditar que, durante los últimos cinco (5) años, ha ejecutado satisfactoriamente al menos tres (3) servicios de mantenimiento en aeronaves Beechcraft King Air serie B300-350i. La experiencia se acreditará mediante contratos, órdenes de trabajo, certificados de cumplimiento, actas de recepción, cartas de clientes o documentos equivalentes que permitan verificar el modelo de la aeronave, el alcance de los trabajos ejecutados, la fecha de ejecución y la conformidad del servicio prestado.
- Para la recepción de los trabajos y el trámite de pago, el contratista deberá presentar la factura correspondiente, acompañada de la totalidad de la documentación técnica generada durante la ejecución del mantenimiento, incluyendo, entre otros, las órdenes de trabajo, registros de mantenimiento e inspección, tally sheets, Certificados de Conformidad de Mantenimiento (CCM), certificaciones de liberación al servicio cuando correspondan, trazabilidad y documentación de aeronavegabilidad de los materiales, partes y componentes instalados, reportes de pruebas funcionales, informes técnicos, registros de cumplimiento de Directivas de Aeronavegabilidad (AD), Boletines de Servicio (SB) y cualquier otra documentación que evidencie y respalde los trabajos ejecutados.
- Asimismo, deberá efectuar la entrega física de todos los componentes, partes y materiales removidos de la aeronave, debidamente identificados con su condición de servicio (Serviceable, Repairable o Unserviceable), según corresponda, para su verificación, control y disposición final por parte de la Dirección General de Aviación Civil.
- En los casos en que, durante la ejecución del mantenimiento, sea necesario el reemplazo de componentes rotables bajo la modalidad Core Exchange, el contratista deberá considerar dentro de su oferta económica todos los costos asociados a la gestión logística requerida para el retorno del componente removido al proveedor o distribuidor autorizado, incluyendo, entre otros, embalaje, transporte nacional e internacional, seguros, trámites aduaneros, exportación, manejo de carga y cualquier otro gasto inherente al envío del componente retirado en condición Core. La Dirección General de Aviación Civil no reconocerá valores adicionales por estos conceptos durante la ejecución contractual.
- Cuando los trabajos de mantenimiento sean ejecutados fuera del territorio ecuatoriano, la Organización de Mantenimiento Aprobada (OMA) adjudicada será responsable de efectuar, por su cuenta y bajo su responsabilidad, todas las coordinaciones, gestiones y trámites necesarios ante la Autoridad Aeronáutica del país donde se ejecuten los trabajos, autoridades aduaneras, aeroportuarias, migratorias y demás entidades competentes, a fin de garantizar el ingreso, permanencia temporal, movilización y salida de la aeronave HC-DAC durante toda la ejecución contractual. Asimismo, deberá gestionar oportunamente las autorizaciones, permisos, prórrogas o cualquier otro trámite que resulte necesario cuando, por razones técnicas o de fuerza mayor debidamente justificadas, el tiempo inicialmente previsto para la ejecución de los trabajos deba extenderse, evitando que la permanencia de la aeronave genere restricciones operacionales, sanciones administrativas, costos adicionales o cualquier afectación para la Dirección General de Aviación Civil. Todos los costos derivados de estas gestiones, incluidos aquellos relacionados con la permanencia temporal de la aeronave, deberán ser considerados por el contratista dentro de su oferta económica.
- La OMA asumirá la custodia, guarda y responsabilidad integral de la aeronave desde el ingreso a sus instalaciones hasta la suscripción del Acta de Recepción Final y salida de la aeronave, siendo responsable por cualquier daño, pérdida, deterioro o afectación ocasionada durante dicho período, salvo casos de fuerza mayor o caso fortuito debidamente comprobados.
- La Organización de Mantenimiento Aprobada (OMA) adjudicada garantizará la calidad de los trabajos ejecutados y responderá por cualquier defecto, discrepancia o falla atribuible al mantenimiento realizado que se evidencie con posterioridad a la entrega de la aeronave, obligándose a efectuar, sin costo adicional para la Dirección General de Aviación Civil, las inspecciones, reparaciones, ajustes o reemplazos que sean necesarios dentro del período de garantía establecido por el fabricante, el taller reparador o la propia OMA,

según corresponda. Para los componentes, partes y materiales instalados, será aplicable la garantía otorgada por el fabricante o proveedor autorizado, debiendo el contratista gestionar oportunamente cualquier reclamación que corresponda en beneficio de la DGAC.

- La Organización de Mantenimiento Aprobada (OMA) adjudicada garantizará que todos los trabajos objeto del presente contrato sean ejecutados, inspeccionados y certificados exclusivamente por personal técnico debidamente calificado, habilitado y autorizado conforme a la normativa aeronáutica aplicable, con las licencias, habilitaciones, entrenamientos y competencias vigentes para el tipo de aeronave, motores, hélices, componentes y sistemas objeto del mantenimiento.
- La Dirección General de Aviación Civil, a través del Administrador del Contrato, podrá solicitar en cualquier momento la documentación que acredite las competencias, licencias, habilitaciones o autorizaciones del personal que intervenga en los trabajos, así como disponer el reemplazo de aquel que no cumpla con los requisitos técnicos, de seguridad operacional o de calidad exigidos para la correcta ejecución del contrato.
- Dentro de los tres (3) días calendario contados a partir del ingreso de la aeronave a las instalaciones de la Organización de Mantenimiento Aprobada (OMA), el contratista deberá presentar al Administrador del Contrato un cronograma detallado de ejecución de los trabajos, en el que se identifiquen las actividades programadas, tiempos estimados de ejecución, ruta crítica, inspecciones, pruebas funcionales, fechas previstas de cumplimiento y liberación al servicio de la aeronave. Dicho cronograma constituirá la base para el seguimiento y control de la ejecución contractual y deberá mantenerse actualizado durante toda la parada de mantenimiento, informando oportunamente cualquier desviación, retraso o modificación debidamente justificada que pueda afectar el plazo de ejecución o la disponibilidad operacional de la aeronave.
- En general, el contratista deberá cumplir con cualquiera otra obligación que se derive natural o legalmente del objeto del contrato.

9.2. Obligaciones de la contratante

- Designar el Administrador del Contrato;
- Designar al Representante técnico;
- Supervisar la provisión de los servicios y cancelar el valor del contrato conforme se realice su entrega, a entera satisfacción de la Dirección General de Aviación Civil;
- Suscribir las actas de entrega recepción de los servicios recibidos, siempre que se haya cumplido con lo previsto para la entrega recepción; y, en general, cumplir con las obligaciones derivadas naturalmente del contrato;
- Dar solución a las peticiones y problemas que se presentaren en la ejecución del contrato, en un término de 5 a 8 días contados a partir de la petición escrita formulada por el contratista;
- Número de días para celebrar contratos complementarios (días laborables: 15);
- Número de días para proporcionar los documentos, accesos e información (días laborables: 5);
- Deberá establecer un valor estimado para daños Ocultos y/o Trabajos No Programados, en caso de presentarse.

10. PARÁMETROS DE EVALUACIÓN Y CALIFICACIÓN SEGÚN CORRESPONDA

10.1. Requisitos mínimos

1	**Integridad de la oferta:**	La integridad de la oferta técnica se evaluará considerando la presentación de los Formularios y requisitos mínimos previstos en el pliego.		
2	**Experiencia general mínima**	**Descripción**	**Temporalidad**	**Proyectos**
		Mantenimiento de Aeronaves.	Últimos 15 años	Se aceptarán hasta tres (3) proyectos de pool de mantenimiento (o sus similares) para justificar el monto total de USD. 120.000,00

<table>
<tr><td></td><td>¿Cómo debe ser justificada?</td><td colspan="4">Mediante contratos, órdenes de trabajo, actas de entrega-recepción, certificaciones de conformidad de mantenimiento u otros documentos verificables que evidencien la ejecución satisfactoria de trabajos de naturaleza y complejidad similares.</td></tr>
<tr><td rowspan="3">3</td><td rowspan="2">Experiencia Específica mínima</td><td>Descripción</td><td>Temporalidad</td><td colspan="2">Proyectos</td></tr>
<tr><td>Mantenimiento de aeronaves Beechcraft King Air B300-350i</td><td>Últimos 5 años</td><td colspan="2">Se aceptarán hasta tres (3) proyectos de pool de mantenimiento (o sus similares) para justificar el monto total de USD. 60.000,00</td></tr>
<tr><td>¿Cómo debe ser justificada?</td><td colspan="4">Mediante contratos, órdenes de trabajo, actas de entrega-recepción, certificaciones de conformidad de mantenimiento u otros documentos verificables que evidencien la ejecución satisfactoria de trabajos de naturaleza y complejidad similares.</td></tr>
<tr><td rowspan="4">4</td><td rowspan="3">Personal técnico</td><td>Función</td><td>Nivel de estudio</td><td>Titulación Académica</td><td>Cantidad</td></tr>
<tr><td>Supervisor de Mantenimiento</td><td>Tecnólogo o Técnico</td><td>Tecnólogo o Técnico en Mantenimiento de aeronaves</td><td>1</td></tr>
<tr><td>Inspector de Control de Calidad</td><td>Tecnólogo o Técnico</td><td>Tecnólogo o Técnico en Mantenimiento de aeronaves</td><td>1</td></tr>
<tr><td>Mecánicos de Mantenimiento</td><td>Tecnólogo o Técnico</td><td>Técnico en Mantenimiento de aeronaves</td><td>5</td></tr>
<tr><td>¿Cómo debe ser justificada?</td><td colspan="4">La formación académica del personal técnico se verificará mediante copia del título, diploma o certificado de formación emitido por una institución educativa o centro de formación autorizado en el país de origen, que acrediten formación en mantenimiento de aeronaves.

Para evaluar este requisito, se verificará la identidad del titular, la institución emisora, el nivel de formación y la especialidad. Cuando el documento no permita establecer su equivalencia, se solicitará información complementaria sobre el programa cursado.

Adicionalmente, se deberán presentar las licencias aeronáuticas y habilitaciones que correspondan a las funciones asignadas, emitidas por la autoridad aeronáutica competente, así como las autorizaciones de la OMA para ejercer dichas funciones.

La licencia aeronáutica se verificará de manera independiente del título académico.

La vinculación del personal con la OMA deberá ser acreditada mediante certificados laborales emitidos por esta, en los que consten nombre, cargo, fecha de ingreso y relación laboral vigente.</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td rowspan="5">5</td><td rowspan="4">Experiencia del personal técnico</td><td>Función</td><td>Descripción</td><td>Tiempo Mínimo</td><td>Número de Proyectos</td><td>Monto de proyectos</td></tr>
<tr><td>Supervisor de Mantenimiento aeronaves</td><td>El personal debe tener experiencia en supervisión de trabajos de mantenimiento en sistemas de varios tipos de aeronaves.</td><td>3 años</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td>Inspector de Control de Calidad</td><td>El personal debe tener experiencia en inspección de control de calidad durante la ejecución de trabajos de mantenimiento en sistemas de varios tipos de aeronaves.</td><td>3 años</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td>Mecánicos de Mantenimiento</td><td>El personal debe tener experiencia en la ejecución de trabajos de mantenimiento en sistemas de varios tipos de aeronaves.</td><td>1 año</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td>¿Cómo debe ser justificada?</td><td colspan="5">La experiencia se acreditará mediante certificados laborales emitidos por las OMA o empleadores nacionales o extranjeros, en los que consten: nombre del técnico, cargo, funciones desempeñadas, tipos de aeronaves o sistemas intervenidos y período de trabajo.

Adicionalmente, deberá presentar la designación o autorización interna vigente emitida por la OMA oferente, que acredite el cargo que ostenta como Supervisor de Mantenimiento, Inspector de Control de Calidad o Mecánico de Mantenimiento, según corresponda.

Se verificará que las funciones certificadas correspondan al cargo propuesto y que los períodos acreditados sumen al menos tres años para el Supervisor y el Inspector, y un año para cada Mecánico</td></tr>
<tr><td>6</td><td>Equipo mínimo</td><td colspan="2">Descripción</td><td>Cantidad</td><td colspan="2">Características</td></tr>
<tr><td colspan="2">N/A</td><td>N/A</td><td colspan="2">N/A</td></tr>
</table>

	¿Cómo debe ser justificada?	N/A
7	**Otros parámetros resueltos por la entidad:**	

Parámetro	Dimensión
Certificaciones de acuerdo a las Regulaciones Técnicas de Aviación Civil RDAC`s.	**Régimen regulatorio aplicable a organizaciones de mantenimiento ubicadas fuera del Ecuador** La aeronave HC-DAC, por poseer matrícula ecuatoriana (HC), y un certificado de aeronavegabilidad emitido por la Dirección General de Aviación Civil del Ecuador, se encuentra sujeta a las reglas de mantenimiento de la RDAC 043, conforme a su sección 43.005. La ejecución de los trabajos fuera del territorio nacional no modifica esta aplicación. En consecuencia, la organización extranjera deberá acreditar una de las vías regulatorias que la normativa ecuatoriana admite para realizar, inspeccionar y certificar el mantenimiento de la aeronave y sus componentes. **Organizaciones con certificación FAA (Federal Aviation Administration) o EASA (European Union Aviation Safety Agency)** Las secciones 43.200(a)(5), 43.205(a)(4) y 43.210(a)(4) permiten que una organización de mantenimiento o estación de reparación con certificación FAA o EASA realice mantenimiento, inspecciones en proceso y emita certificaciones de conformidad, siempre que se encuentre autorizada por la Autoridad de Aviación Civil del Ecuador, conforme a sus Especificaciones Operacionales o Lista de Capacidades. Bajo esta vía, la autorización ecuatoriana se fundamenta en la certificación FAA o EASA y en la verificación de su vigencia, alcance, limitaciones y correspondencia con los trabajos requeridos. No se exigirá indistintamente una nueva certificación integral RDAC 145 como si se tratara de una organización sin aprobación previa; deberá acreditarse

			la autorización de la DGAC aplicable al servicio. El alcance de las verificaciones necesarias será determinado por la autoridad ecuatoriana, sin presumir que la presentación del certificado extranjero produce aceptación automática. **Organizaciones sin certificación FAA o EASA** Cuando la organización extranjera no cuente con certificación FAA o EASA ni acredite la vía de certificación multinacional del SRVSOP, deberá obtener la aprobación de la DGAC del Ecuador conforme a la RDAC 145. Para ello, deberá presentar la solicitud y documentación previstas en la sección 145.100, incluyendo el Manual de Organización de Mantenimiento, la Lista de Capacidades para cada ubicación y la lista de cumplimiento de los requisitos aplicables. La DGAC efectuará las evaluaciones, inspecciones y verificaciones necesarias para comprobar dicho cumplimiento. La aprobación se acreditará mediante el Certificado de Aprobación y su alcance, conforme a las secciones 145.105 y 145.110. Esta evaluación comprenderá los requisitos aplicables de personal, instalaciones, herramientas, equipos, materiales, datos de mantenimiento, procedimientos, inspección, calidad y registros. La organización únicamente podrá ejecutar los trabajos comprendidos en su aprobación y cuando disponga efectivamente de los recursos necesarios, conforme a las secciones 145.125 y 145.135 **Organizaciones certificadas bajo el acuerdo multinacional del SRVSOP (Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional)** Las secciones 43.200(a)(4),	

			43.205(a)(3) y 43.210(a)(3) contemplan también a las organizaciones aprobadas por un Estado miembro del SRVSOP y certificadas conforme al Acuerdo de Cooperación Técnica Multinacional para la aceptación de organizaciones de mantenimiento, basado en el informe de auditoría del equipo multinacional. Para aplicar esta vía deberá acreditarse esa condición específica; la sola certificación nacional de un Estado miembro no demuestra el cumplimiento del acuerdo. **Alcance de las habilitaciones y documentos de retorno al servicio** Cualquiera que sea la vía aplicable, se verificará que las habilitaciones, especificaciones operacionales o lista de capacidades cubran todos los trabajos solicitados, incluyendo los modelos y componentes correspondientes, niveles de intervención, limitaciones y ubicaciones autorizadas. La habilitación para determinadas inspecciones no acredita automáticamente capacidad para ejecutar reparaciones o pruebas especializadas. La emisión de las certificaciones de conformidad deberá cumplir la RDAC 043, secciones 43.210, 43.400 y 43.405. Esto comprende verificar la ejecución satisfactoria de los trabajos con datos técnicos aplicables y actualizados, personal competente, componentes aprobados y trazables, instalaciones y equipos adecuados, así como completar los registros correspondientes. La certificación deberá identificar el mantenimiento realizado, la fecha de terminación y el emisor autorizado.	
			Adicionalmente, se podrán considerar, como documentación complementaria de capacidad técnica, las certificaciones o autorizaciones que los fabricantes de	

		Certificaciones de fabricantes	aeronaves, motores, hélices, aviónica o componentes otorguen a determinados talleres como centros de servicio, reparación o representantes autorizados de su marca. Estos documentos se valorarán según su vigencia y alcance específico, considerando los modelos, productos y servicios comprendidos. Su presentación será complementaria y no constituirá un requisito exclusivo de participación ni sustituirá las aprobaciones o autorizaciones aeronáuticas exigibles. También se considerará la experiencia demostrable mediante documentos verificables de trabajos similares ejecutados satisfactoriamente.
		La aeronave HC-DAC constituye un recurso estratégico del Estado ecuatoriano y de la DGAC, al contribuir a la seguridad operacional aeronáutica mediante vuelos de inspección que verifican el funcionamiento y la confiabilidad de las radioayudas del país. Su aeronavegabilidad y disponibilidad permiten cumplir las inspecciones periódicas cuya implementación por parte del Estado es evaluada por la OACI. Al pertenecer a la autoridad aeronáutica DGAC del Ecuador, que establece y supervisa las regulaciones aeronáuticas, su mantenimiento debe cumplir los más altos estándares aplicables de seguridad, calidad y trazabilidad. Por ello, se exige que la OMA cuente con las certificaciones y habilitaciones para ejecutar, inspeccionar y certificar los trabajos, para el modelo Beechcraft King Air B300.	

10.2. Parámetros de calificación por puntaje:

No.	Tipo de parámetro	Puntaje	Detalle	Método de comprobación
1	Experiencia general adicional	10 puntos	No se otorgará puntaje a la experiencia general mínima requerida, por ser de cumplimiento obligatorio. Para que la experiencia general presentada sea susceptible de calificación por puntaje, está deberá ser mayor a la establecida como requisito mínimo. El valor total de la	Por consiguiente, la valoración de la experiencia general se realizará de la siguiente manera: • Valor máximo solicitado para puntuar experiencia general: VMEG=PR*1.25 = USD 120 000 *1.25= USD 150.000,00 El valor de la experiencia general que el oferente puede puntuar, es el que corresponde al excedente del monto mínimo de la experiencia general.

			experiencia general solicitada adicional al requisito mínimo que será puntuada, no podrá superar el valor del presupuesto referencial del procedimiento de contratación multiplicado por un factor de 1,25. Se otorgará el máximo puntaje a la o las ofertas que presenten como experiencia general adicional el monto más alto y a las demás ofertas se asignará un puntaje directamente proporcional.	En caso de que el valor excedente de uno o varios contratos supere el valor máximo para puntuar USD 150.000,00 se otorgará la totalidad de diez (10) puntos y el resto de oferentes recibirán un valor proporcional con relación al valor máximo para puntuar. Por otro lado, si el valor excedente de uno de los oferentes, es inferior al valor máximo para puntuar y a la vez, el más alto, este será acreedor de la totalidad del puntaje (10 puntos) y el resto de oferentes recibirán un valor proporcional con relación al valor excedente más alto. No se otorgará puntaje cuando el oferente cumpla únicamente con los montos mínimos requeridos, ya que estos son de cumplimiento obligatorio.
2	Experiencia específica adicional	30 puntos	No se otorgará puntaje a la experiencia específica mínima requerida, por ser de cumplimiento obligatorio. Para que la experiencia específica presentada sea susceptible de calificación por puntaje, está deberá ser mayor a la establecida como requisito mínimo. El valor total de la experiencia específica solicitada adicional al requisito mínimo que será puntuada, no podrá superar el valor del presupuesto referencial del procedimiento de contratación multiplicado por un factor de 1,25. Se otorgará el máximo puntaje a la o las ofertas que presenten como experiencia específica adicional el monto más alto y, a las demás ofertas se asignará un puntaje directamente proporcional.	Por consiguiente, la valoración de la experiencia especifica se realizará de la siguiente manera: • Valor máximo solicitado para puntuar experiencia especifica VMEE=PR*1.25 = USD 60.000,00 *1.25= USD 75.000,00 El valor de la experiencia específica que el oferente puede puntuar, es el que corresponde al excedente del monto mínimo de la experiencia específica. En caso de que el valor excedente de uno o varios contratos supere el valor máximo para puntuar (USD 75.000,00) se otorgará la totalidad de treinta (30) puntos y el resto de oferentes recibirán un valor proporcional con relación al valor máximo para puntuar. Por otro lado, si el valor excedente de uno de los oferentes, es inferior al valor máximo para puntuar y a la vez, el más alto, este será acreedor de la totalidad del puntaje (30 puntos) y el resto de oferentes recibirán un valor proporcional con relación al valor excedente más alto. No se otorgará puntaje cuando el oferente cumpla únicamente con los montos mínimos requeridos, ya que estos son de cumplimiento obligatorio.

<table>
<tr>
<td>3</td>
<td>Experiencia del personal técnico adicional</td>
<td>20 puntos</td>
<td>No se otorgará puntaje a la experiencia del personal técnico requerida, por ser de cumplimiento obligatorio.

Para que la experiencia del personal técnico presentada sea susceptible de calificación por puntaje, está deberá ser mayor a la establecida como requisito mínimo.

Se otorgará el máximo puntaje a la o las ofertas que presenten como experiencia del personal técnico adicional el tiempo más alto y, a las demás ofertas se asignará un puntaje directamente proporcional.</td>
<td>Se asignará el puntaje indicado en la tabla siguiente, por la demostración de experiencia en proyectos adicionales a los constantes en el requisito mínimo. La información para usar en la evaluación de este factor será la que conste en el FORMULARIO DE LA OFERTA. El oferente deberá especificar las experiencias a considerar como adicionales de su personal. La calificación de este factor corresponde a la indicada en el cuadro siguiente:

<table>
<tr><th>Personal técnico</th><th>Años adicionales de experiencia</th><th>Máximo puntaje</th></tr>
<tr><td>Supervisor de Mantenimiento</td><td>5</td><td>10 puntos</td></tr>
<tr><td>Inspector de Control de Calidad</td><td>5</td><td>10 puntos</td></tr>
</table>

Se otorgará el máximo puntaje a la o las ofertas que presenten como experiencia adicional del personal técnico, mayor número de años adicionales al establecido como base, y a las demás ofertas se asignará un puntaje directamente proporcional.</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>Oferta económica</td>
<td>40 puntos</td>
<td>La oferta económica se evaluará aplicando un criterio inversamente proporcional; a menor precio, mayor puntaje.

Las ofertas económicas se deberán adherir al presupuesto referencial establecido para el presente proceso de contratación.

En caso de que existan errores aritméticos en la oferta económica, la Comisión Técnica procederá a su corrección conforme lo previsto en la Resolución expedida por el SERCOP para el efecto. La evaluación de la oferta económica se efectuará aplicando el “precio corregido” en caso de que hubiera sido necesario establecerlo.</td>
<td>La oferta económica se evaluará aplicando un criterio inversamente proporcional; a menor precio, mayor puntaje. En caso de que existan errores aritméticos en la oferta económica, la Comisión Técnica procederá a su corrección. La evaluación de la oferta económica se efectuará aplicando el “precio corregido” en caso de que hubiera sido necesario establecerlo.</td>
</tr>
</table>

RESUMEN PUNTAJE

Parámetro	Valoración
Experiencia general	10
Experiencia específica	30
Experiencia del personal técnico	20
Oferta económica	40
TOTAL	**100**

II. CONDICIONES DE LA CONTRATACIÓN

1. VIGENCIA DE LA OFERTA:

Las ofertas se entenderán vigentes desde la fecha de presentación hasta la fecha de celebración del contrato; no obstante, para efectos de registro y parametrización en el sistema de la entidad, se establecerá un periodo formal de validez de **sesenta (60) días**.

2. DESGLOSE DE VALOR ADJUDICADO

El oferente adjudicado previo a la suscripción del contrato, deberá obligatoriamente desglosar los valores finales de todos los componentes contratados y de los servicios ofertados.

3. PRECIO DE LA OFERTA:

El precio de la oferta deberá cubrir todas las actividades y costos necesarios para que el oferente cumpla a cabalidad y sin dilaciones con el objeto contractual.

Los precios presentados por el oferente son de su exclusiva responsabilidad, cualquier omisión se interpretará como voluntaria y tendiente a conseguir precios que le permitan presentar una oferta ventajosa.

4. CUMPLIMIENTO DEL PRINCIPIO DE CALIDAD:

La “CONTRATACIÓN DEL POOL DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVE HC-DAC” responde a la necesidad institucional de garantizar la continuidad de la aeronavegabilidad, seguridad, confiabilidad y disponibilidad operativa de la aeronave Beechcraft King Air B300-350i, matrícula HC-DAC, mediante la ejecución oportuna del mantenimiento programado y no programado, permitiendo el cumplimiento de las misiones institucionales de inspección en vuelo de los sistemas de ayudas a la navegación aérea.

Para cumplir con dicha finalidad, el servicio debe reunir las siguientes **características técnicas mínimas de calidad**, conforme a la normativa técnica vigente y a los estándares de desempeño exigibles por el Sistema Ecuatoriano de la Calidad:

- Cumplimiento de la(s) norma(s) técnica(s): Regulaciones Técnicas de Aviación Civil RDAC 021, RDAC 043, RDAC 091, RDAC 145**.**
- Características de desempeño o materiales: Ejecución del mantenimiento programado y no programado con altos estándares de seguridad, confiabilidad, precisión y calidad técnica, empleando repuestos, componentes, consumibles y materiales aeronáuticos aprobados, con su respectiva trazabilidad y documentación de aeronavegabilidad. Los trabajos deberán garantizar el correcto funcionamiento de los sistemas de la aeronave, la continuidad de su aeronavegabilidad y su disponibilidad operativa, conforme al Programa de Mantenimiento, manuales y documentación técnica vigente de los fabricantes y normativa aeronáutica aplicable.
- Garantía de funcionamiento o servicio posventa mínima de [6] meses o 200 horas de vuelo.
- Certificaciones o evidencias de conformidad requeridas: Airframe Log Book Entry., Engines Log Book Entry.
- Propeller Log Book Entry, Tally Sheets de todos los trabajos, trazabilidades de componentes

reemplazados.

Estas condiciones aseguran que la contratación permita obtener un producto o servicio **idóneo, seguro y duradero**, reduciendo riesgos institucionales asociados a fallas, reprocesos o costos adicionales derivados de una adquisición de baja calidad

5. ANÁLISIS PARA DEFINIR LA ESTRATEGIA DE ADQUISICIÓN:

La evaluación de las ofertas no se limitará al precio, sino que considerará los atributos de valor relevantes para la DGAC, conforme a la naturaleza del objeto contractual.

Se prevé aplicar los siguientes niveles, de carácter técnico, económico y estratégico:

Nivel	Pregunta que debe responder el informe	Resultado esperado
Estratégico	¿Por qué este tipo de contratación y no otro?	El servicio del pool de mantenimiento de la aeronave HC-DAC, permite planificar las intervenciones programadas y atender las no programadas bajo una responsabilidad técnica unificada. Frente a contrataciones aisladas, facilita la continuidad del mantenimiento y reduce demoras de coordinación, favoreciendo la disponibilidad de la aeronave HC-DAC para las inspecciones en vuelo.
Técnico	¿Qué factores técnicos aseguran que el objeto cumple su función?	La calidad del servicio se sustenta en una organización de mantenimiento debidamente certificada, personal habilitado, cumplimiento del programa de mantenimiento y de las instrucciones del fabricante, componentes con trazabilidad y registros completos. Estos factores permiten verificar la correcta ejecución de los trabajos y sustentar la aeronavegabilidad de la aeronave.
Económico	¿Por qué esta opción genera más valor por cada dólar invertido?	La evaluación considera el costo total del mantenimiento durante el período contractual y su incidencia en el ciclo de vida de la aeronave, incluyendo intervenciones, componentes y logística asociada. Se prioriza la oferta que combine calidad técnica, tiempos de entrega y costos razonables, para reducir inmovilizaciones, prevenir gastos evitables y preservar la vida útil de la aeronave.

6. IDENTIFICACIÓN DE ALTERNATIVAS:

Durante el año 2026, la DGAC efectuó consultas preliminares al mercado dirigidas a organizaciones de mantenimiento aeronáutico nacionales e internacionales, en los términos del numeral 8 del artículo 3 de este Reglamento General. Estas actuaciones facultativas e informativas tuvieron la finalidad de obtener insumos técnicos, comerciales y económicos para identificar alternativas orientadas a la ejecución del Pool de

Mantenimiento de la aeronave HC-DAC durante los períodos 2026 y 2027. Como resultado de este intercambio, se recopiló información que permitió conocer de forma preliminar las condiciones de ejecución, capacidades declaradas y recursos financieros estimados para atender los trabajos previstos; por su naturaleza no vinculante, estos datos constituyen insumos técnicos preparatorios y no corresponden aún a la determinación formal del presupuesto referencial.

A partir de los insumos obtenidos en estas mesas e intercambios de información, se identificó la participación de organizaciones nacionales; sin embargo, los datos comerciales y técnicos presentados no permitieron verificar integralmente sus habilitaciones, Listas de Capacidades, cobertura logística, costos ni plazos para la totalidad del objeto de contratación requerido. Por su parte, los agentes del mercado internacional aportaron documentación técnica y regulatoria que facilitó una evaluación preliminar del alcance y las condiciones de los servicios ofertados.

Primera consulta de mercado (mayo de 2026): Se recibieron tres propuestas, una nacional y dos internacionales. Las organizaciones extranjeras presentaron información técnica y económica, certificaciones y Listas de Capacidades para su evaluación. La propuesta nacional contempló una valoración económica parcial, excluyendo determinados materiales, repuestos, componentes y servicios especializados que requerían intervención de terceros, cuyos costos y plazos quedaron pendientes de confirmación. Asimismo, no se adjuntó la documentación regulatoria suficiente para verificar integralmente las habilitaciones correspondientes a los trabajos solicitados.

Segunda consulta de mercado (octubre de 2026): Se recibieron dos cotizaciones internacionales acompañadas de documentación técnica, certificaciones y Listas de Capacidades. Por parte del mercado nacional, se recibió una manifestación de interés que no incluyó una propuesta técnica y económica integral ni la documentación regulatoria requerida. Adicionalmente, mediante consulta a la autoridad aeronáutica competente, se verificó que la empresa nacional interesada no contaba con un certificado de Organización de Mantenimiento Aprobada emitido por la DGAC del Ecuador conforme a la RDAC Parte 145.

Resultado del análisis de mercado: Las consultas permitieron identificar alternativas nacionales e internacionales; sin embargo, la documentación recibida de las organizaciones nacionales no permitió verificar una propuesta que cubriera integralmente los requerimientos técnicos, regulatorios, económicos y logísticos de la contratación. Por su parte, las propuestas extranjeras proporcionaron información suficiente para evaluar preliminarmente sus condiciones de ejecución y estimar los recursos financieros necesarios, sin que estos valores constituyan todavía la determinación del presupuesto referencial.

En consecuencia, los resultados obtenidos sustentan técnicamente la consideración de la contratación en el extranjero, sujeta al cumplimiento de los procedimientos y autorizaciones establecidos en la normativa vigente, así como a la verificación de las habilitaciones y Listas de Capacidades aplicables a los trabajos contratados.

A continuación, se presenta la matriz de evaluación de las opciones analizadas durante la etapa de planificación para atender la necesidad institucional:

Alternativa	Descripción	Ventajas	Desventajas / Riesgos
Opción 1 CONTRATACIÓN DEL POOL DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVE HC-DAC (Contratación en el extranjero)	Ejecución coordinada del mantenimiento programado de la aeronave HC-DAC, incluyendo inspecciones, suministro e instalación de repuestos, reparación de componentes y atención de daños ocultos, mediante una Organización de Mantenimiento Aprobada (OMA) extranjera con las habilitaciones y	**Cobertura técnica integral:** Permite coordinar los trabajos de mantenimiento, repuestos y servicios especializados bajo un esquema contractual definido. **Responsabilidad y garantías:** Facilita la identificación de un	**Traslado internacional:** Requiere planificación operativa, logística y presupuestaria para el desplazamiento de la aeronave. **Gestiones administrativas:** Posibles trámites migratorios, aduaneros y autorizaciones aplicables.

		capacidades aplicables, directamente o con apoyo especializado autorizado	contratista principal responsable de la ejecución, trazabilidad de componentes y cumplimiento de garantías. **Soporte logístico:** Posibilidad de acceder a talleres especializados, repuestos certificados, servicios de reparación e intercambio de componentes (core exchange). **Planificación técnica:** Permite establecer cronogramas, condiciones económicas y mecanismos de atención de trabajos no programados, conforme a la oferta y las condiciones contractuales	**Dependencia de servicios externos:** Los tiempos de ejecución pueden variar por disponibilidad de repuestos, hallazgos técnicos y trabajos adicionales.
	Opción 2 CONTRATACIÓN DEL POOL DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVE HC-DAC (Contratación Local)	Ejecución de las actividades de mantenimiento comprendidas en las capacidades habilitadas de talleres nacionales, complementadas con servicios especializados, reparación de componentes y suministro de repuestos mediante proveedores u organizaciones extranjeras, según los requerimientos	Posibilidad de ejecutar determinados trabajos en territorio nacional, reduciendo la necesidad de trasladar la aeronave al exterior y facilitando la supervisión técnica institucional.	**Limitaciones de evaluación económica:** Las propuestas nacionales recibidas no permitieron establecer el costo integral de los trabajos, al excluir determinados repuestos, materiales y servicios especializados. **Dependencia logística externa:** Posibles demoras asociadas al transporte, trámites aduaneros y disponibilidad de componentes o servicios especializados en el exterior. **Coordinación técnica**

	de la aeronave HC-DAC.		**y garantías:** Necesidad de establecer responsabilidades claras entre el contratista principal y los talleres especializados, asegurando la trazabilidad, conformidad de mantenimiento y cobertura de garantías. **Plazos de ejecución:** Incertidumbre respecto del tiempo total de intervención, debido a la falta de confirmación de costos y plazos de determinados servicios externos.

Con base en el análisis técnico, operativo y económico de las alternativas identificadas, se considera que la **Opción 1:** CONTRATACIÓN DEL POOL DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVE HC-DAC (Contratación en el extranjero) presenta condiciones más favorables para atender los requerimientos institucionales, considerando la cobertura de los trabajos programados y correctivos, el acceso a servicios especializados, el suministro de repuestos y componentes, y la coordinación logística bajo un esquema contractual integral.

Esta alternativa permite reducir los riesgos asociados a la fragmentación de los servicios, optimizar los tiempos de intervención y facilitar el control técnico, la trazabilidad de componentes y la gestión de garantías. Asimismo, los resultados de las consultas de mercado proporcionan elementos documentales para sustentar su viabilidad técnica, quedando la determinación de su conveniencia económica sujeta a las etapas correspondientes del procedimiento de contratación.

En consecuencia, se considera técnicamente recomendable la Opción 1, sujeta al cumplimiento de los requisitos regulatorios y procedimientos aplicables, con la finalidad de preservar las condiciones de aeronavegabilidad, reducir los períodos de inmovilización y favorecer la disponibilidad operativa de la aeronave HC-DAC para el cumplimiento de las misiones institucionales de inspección en vuelo y seguridad operacional.

7. ANÁLISIS DE MEJOR VALOR POR DINERO:

El principio de Mejor Valor por Dinero establece que la selección de una alternativa de adquisición no debe fundamentarse únicamente en el precio nominal más bajo, sino en la evaluación integral de los costos directos e indirectos, la mitigación de riesgos logísticos, la eficiencia en el ciclo de vida del activo y el cumplimiento de los objetivos estratégicos de la entidad.

Bajo este enfoque de eficiencia económica e ingeniería aeronáutica, se determina que la contratación directa en el exterior representa el mejor valor por dinero para la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) debido a los

siguientes factores determinantes:

- **Estructura de Costos Concurrente y Transparente:** La contratación integral con una Organización de Mantenimiento Aprobada (OMA) extranjera permitiría establecer condiciones económicas definidas para las inspecciones programadas, trabajos correctivos, suministro de repuestos, reparación e intercambio de componentes (*core exchange*) y servicios especializados. Esta modalidad facilitaría la identificación y el control de los costos asociados al mantenimiento, reduciendo los riesgos de gastos adicionales derivados de la contratación fragmentada. Por su parte, las propuestas nacionales recibidas no permitieron determinar el costo integral de los trabajos, al excluir determinados materiales, repuestos y servicios especializados cuyos valores y plazos quedaron pendientes de confirmación.
- **Reducción del Costo de Oportunidad por Inmovilización de la Aeronave:** La ejecución coordinada de los trabajos en instalaciones especializadas permitiría planificar las intervenciones de mantenimiento, optimizar los tiempos de atención y disponer de mecanismos de soporte logístico para atender discrepancias técnicas, daños ocultos y eventos *Aircraft on Ground* (AOG). En comparación, una contratación local que dependa del envío de componentes a diferentes talleres extranjeros podría generar tiempos adicionales de transporte, trámites aduaneros y coordinación técnica. Para la DGAC, reducir los períodos de inmovilización representa un beneficio institucional, al favorecer la disponibilidad de la aeronave HC-DAC para cumplir las misiones de inspección en vuelo y verificación de los sistemas de navegación aérea.
- **Eficiencia en el Ciclo de Vida del Activo y Garantía Técnica Unificada:** Delegar la intervención a una OMA certificada, que cuente con su lista de capacidades completa y cumpla lo que establecen las RDAC, asegura que todos los trabajos se ejecuten con datos de mantenimiento actualizados, herramientas especiales calibradas y repuestos con trazabilidad e historial aeronáutico inalterable (Certificados FAA Form 8130-3 / EASA Form 1). Asimismo, se obtiene una garantía técnica global unificada (6 meses o 200 horas de vuelo), evitando la dispersión de responsabilidades civiles o técnicas entre múltiples talleres que pudiesen comprometer la aeronavegabilidad continuada y el valor de preservación a largo plazo de la plataforma

8. CONCLUSIÓN DEL ANÁLISIS DE MEJOR VALOR POR DINERO:

Como conclusión definitiva del análisis técnico-económico ponderado, se dictamina que la Opción 1 - **CONTRATACIÓN DEL POOL DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVE HC-DAC (Contratación en el extranjero)** representa el Mejor Valor por Dinero para el Estado Ecuatoriano y los intereses institucionales de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC).

Si bien la ejecución de las paradas físicas en instalaciones internacionales demanda la asignación de recursos presupuestarios complementarios para la planificación logística de los vuelos de traslado técnico, este impacto financiero marginal es ampliamente absorbido y neutralizado por los beneficios estructurales obtenidos. La alternativa seleccionada mitiga de manera efectiva los riesgos latentes de sobrecostos por intermediación fragmentada, reduce sustancialmente el índice de indisponibilidad del activo y maximiza el rendimiento del presupuesto asignado mediante el respaldo y soporte unificado de una organización con capacidad técnica total comprobada. Esta decisión estratégica garantiza la eficiencia en el uso de los fondos públicos, asegura la emisión y vigencia de las certificaciones de aeronavegabilidad continuada del activo y blinda la operatividad permanente de la aeronave HC-DAC, salvaguardando el cumplimiento de las obligaciones soberanas del Estado en materia de seguridad y vigilancia del espacio aéreo nacional.

9. GARANTÍAS:

a) Anticipo		**b) Técnica**	**X**	**c) Fiel cumplimiento**	**X**
Observaciones sobre las garantías:	El contratista otorgará una garantía técnica mínima de seis (6) meses calendario, o 200 horas de vuelo, para cada intervención recibida. Su vigencia comenzará desde la suscripción del acta de entrega-recepción correspondiente, una vez emitida la Certificación de				

	Conformidad de Mantenimiento y entregada la documentación técnica exigida. La garantía cubrirá defectos de ejecución en inspecciones, mantenimiento, reparaciones, overhaul, montaje, instalación y pruebas, así como defectos de los repuestos, materiales y componentes suministrados, instalados o intercambiados. Para estos últimos se entregarán, además, las garantías del fabricante o taller reparador, conservando los plazos superiores que correspondan. La subsanación de defectos atribuibles al contratista comprenderá, sin costo para la DGAC, diagnóstico, mano de obra, materiales, desmontaje, reinstalación, pruebas y certificación, incluidos los transportes y movilizaciones necesarios. Las exclusiones deberán estar expresamente definidas y sustentadas técnicamente. .
Forma de Garantía:	1. Garantía técnica escrita, emitida por el contratista, que identifique los trabajos y elementos cubiertos, plazo, fecha de inicio, exclusiones y procedimiento de reclamación. Se adjuntarán las garantías y documentos de trazabilidad de los repuestos y componentes suministrados. 2. La Garantía de fiel cumplimiento deberá presentar una Fianza instrumentada en una póliza de seguros, incondicional e irrevocable, de cobro inmediato, emitida por una compañía de seguros establecida en el país. .
Ejecución de garantías:	La DGAC notificará por escrito el defecto detectado durante la vigencia de la garantía. El contratista deberá iniciar su evaluación dentro de dos días hábiles y presentar, en un máximo de cinco días hábiles, un diagnóstico y un plan de subsanación, cuya ejecución se coordinará con el administrador del contrato. Los reclamos notificados oportunamente deberán atenderse hasta su resolución, aunque entretanto venza la garantía. Las garantías financieras se ejecutarán ante las causales de incumplimiento y conforme al procedimiento establecido en el contrato y el régimen jurídico aplicable.
Renovación de garantías:	El Contratista se compromete a mantener vigentes las garantías mencionadas mientras subsistan sus obligaciones contractuales. Al efecto, serán renovadas a más tardar cinco (5) días hábiles antes de su vencimiento, caso contrario la DGAC hará efectivo su valor.

10. ANÁLISIS DEL CÓDIGO CENTRAL DE PRODUCTOS CPC:

CPC Utilizado:	La Dirección General de Aviación Civil, requiere efectuar la “CONTRATACIÓN DEL POOL DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVE HC-DAC”, para lo cual, por la naturaleza de la contratación y las características técnicas requeridas, se realizó la verificación en el portal institucional del SERCOP www.compraspublicas.gob.ec en el buscador “Código Clasificador de Productos” CPC, del análisis efectuado se seleccionó el código: 871490312, por las siguientes razones:

	CÓDIGO	CONCEPTO Y JUSTIFICACIÓN
	8	SERVICIOS PRESTADOS A LAS EMPRESAS Y SERVICIOS DE PRODUCCIÓN
	87	SERVICIOS DE MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN DE PRODUCTOS
	871	SERVICIOS DE MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN DE PRODUCTOS METÁLICOS ELABORADOS, EXCEPTO MAQUINARIA Y EQUIPO
	8714	MANTENIMIENTO Y REPARACION DE MAQUINARIA DE TRANSPORTE Y EQUIPO
	87149	SERVICIOS DE MANTENIMIENTO Y REPARACION DE OTRO EQUIPO DE TRANSPORTE
	871490312	SERVICIOS DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES

VAE Asociado:

- **VAE Asociado:** No Aplica.
- **Sustento Legal:** De conformidad con el artículo 5 del Reglamento General a la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública (RGLOSNCP), se considera la contratación en el extranjero para la ejecución del Pool de Mantenimiento de la aeronave HC-DAC, sustentada en los resultados de las consultas de mercado realizadas durante 2026.

  Si bien se identificó participación de organizaciones nacionales, la documentación recibida no permitió verificar una alternativa que cubriera integralmente los requerimientos técnicos, regulatorios, económicos y logísticos del objeto contractual. En consecuencia, de autorizarse y tramitarse la contratación para su ejecución en el exterior, la aplicación del Valor Agregado Ecuatoriano (VAE) deberá determinarse conforme al régimen y las disposiciones específicas aplicables a dicho procedimiento, sin presumir la inexistencia de oferta nacional.

11. ADMINISTRADOR DE CONTRATO PROPUESTO:

Nombre:	Cargo:	Cédula:
Carlos Alberto Herrera Proaño	Inspector Principal de Mantenimiento	1715385215

Código certificado SERCOP:	9pSQWJHYEk	**Fecha de evaluación:**	13-09-2025

12. COMISIÓN TÉCNICA

Nombre:	Cargo:	Cédula:	Función:	Código certificado SERCOP:	Fecha de evaluación:
Sr. Wilson Ramiro Rocha Viteri	Inspector de Aeronavegabilidad	1001717121	Presidente	S175FG9aiJ	2025-05-24
Ing. Francisco Alejandro Urgiles Navarrete	Analista CNS para la Navegación Aérea 1	1718162223	Titular del Área requirente	ScId64GLYu	2025-09-13
Mgs. Diego Alexander Estrada Vargas	Especialista Aeronáutico	0201871878	Profesional a fin	EzZrqoblDv	2025-05-31
Tlgo. Jorge Alfredo Zuñiga Jibaja	Controlador Radar APP	1711295202	Presidente Alterno	c57XT8nmal	2025-09-06
Mgs. Gladys Marisol Carvajal Burgos	Directora Financiera	1203711674	Interviene con voz pero sin voto de	rICBjnw8zY	2025-08-23

			conformidad con el art. 88 de la RLOSNCP		
Dra. Amny Elizabeth Muñoz Prudente	Director de Asesoría Jurídica , Subrogante	**1722159199**	Interviene con voz pero sin voto de conformidad con el art. 88 de la RLOSNCP	nbeTZuqAPW	2025-01-18

13. FIRMAS DE RESPONSABILIDAD:

Validar únicamente en FirmaEC. Firmado electrónicamente por: CARLOS ALBERTO HERRERA PROAÑO		Validar únicamente en FirmaEC. Firmado electrónicamente por: DARIO XAVIER VASQUEZ CASTRO		Validar únicamente en FirmaEC. Firmado electrónicamente por: LILIANA PATRICIA ALVAREZ LARA	
Elaborado por:	Plto. Carlos Herrera Proaño.	**Revisado por:**	Ing. Dario Xavier Vasquez Castro	**Aprobado por:**	Tlga.. Liliana Patricia Alvarez Lara
C.I:	1715385215	**C.I:**	1721155040	**C.I:**	1713730909
Cargo:	Inspector Principal De Mantenimiento	**Cargo:**	Inspector en Vuelo	**Cargo:**	Directora de Servicios de Navegación Aérea, Encargada
Código SERCOP:	9pSQWJHYEk	**Código SERCOP:**	FEvy6hE4SP	**Código SERCOP:**	8WS0eZN5bx
Fecha de evaluación:	13-09-2025	**Fecha de evaluación:**	06-09-2025-	**Fecha de evaluación:**	31-05-2025