

Quito, Abril 10 de 2007

Señores  
Accionistas  
AIR ECUADOR S.A.  
Presente

De mi consideración:

En cumplimiento de las normas legales y estatutarias, a continuación me permito presentar a ustedes el informe de administración, correspondiente al ejercicio económico del año 2006.

## 1. ENTORNO POLITICO Y ECONOMICO

Como ha sido la tónica en la última década en el Ecuador, el año 2006 decurrió con un gobierno sin capacidad de gestión, dado el desconocimiento e inoperancia para gobernar de las principales autoridades, agravado, de cierta manera, por haber sido un año electoral.

La economía del Ecuador, gracias al incremento del precio del petróleo se vio fortalecida, terminando el año fiscal con las siguientes cifras macro-económicas, algunas de ellas de importancia para el país, especialmente el rubro PIB e inflación:

- PIB: 40.892.08 (millones)
- PIB per cápita: US\$ 3.407 por habitante
- Reserva Monetaria Internacional: USD 2.025 (millones)
- Inflación: 2,87%
- Tasa activa convencional promedio anual: 13.86%
- Tasa pasiva promedio anual: 4,87%

## 2. SITUACIÓN SOCIETARIA E IMPOSITIVA

Cumpliendo con todos los requisitos dispuestos por la Superintendencia de Compañías de la República del Ecuador, Air Ecuador AIRECU S.A. se constituyó como sociedad anónima con fecha 10 de Febrero de 2006, obteniendo el Registro Único de Contribuyentes No. 1792030889001.

La composición accionarial de Air Ecuador AIRECU S.A. al 31 de Diciembre de 2006 es la siguiente:

- Gadair European Airlines 44%
- Brimtupsa 34%

- Dr. Roberto Salgado 18%
- Dr. Ramón Eguiguren 6%

Durante el año 2006 Air Ecuador S.A. cumplió puntualmente con el pago de las obligaciones tributarias y laborales, tanto con el Sistema de Rentas Internas (SRI), como con el Instituto de Seguridad Social (IESS).

### 3. SITUACION ECONOMICA Y LABORAL

Como es de conocimiento de los señores Accionistas, el Acuerdo de Transferencia de Acciones suscrito con fecha 30 de Mayo de 2006, entre los socios de nacionalidad ecuatoriana y española, establece que Gadair European Airlines oportunamente proveerá de los recursos necesarios para tramitar los Procesos de Certificación e implementar las operaciones aéreas de Air Ecuador S.A.

Para tal efecto, con fecha Septiembre 15 de 2006, esta administración envió a Gadair el correspondiente presupuesto pre-operacional, que cubre los gastos relacionados con las cinco fases del Proceso de Certificación Wet Lease de Air Ecuador, incluyendo la contratación de estructura humana y física requerida para implementar las operaciones aéreas.

Los desembolsos realizados por Gadair hasta el 31 de Diciembre de 2006 fueron los siguientes:

▪ May/06	US\$ 21.600,00
▪ Sep/06	US\$ 49.960,00
▪ Dic/06	<u>US\$ 49.967,00</u>
Total	US\$ 121.527,00

Los gastos realizados en la estructuración de Air Ecuador hasta el 31 de Diciembre de 2006 fueron los siguientes:

▪ Equipos de Computo y Software	US\$ 8.601.63
▪ Sueldos, Salarios y Honorarios	US\$ 74.802.30
▪ Instituto de Seguridad Social	US\$ 2.440.25
▪ Gastos organiz. y constitución	US\$ 3.592.44
▪ Impuestos y Contribuciones	US\$ 8.044.30
▪ Arriendo Inmuebles	US\$ 3.782.16
▪ Instalaciones y adecuaciones	US\$ 964.08
▪ Garantías	US\$ 3.400.00
▪ Servicios Generales	US\$ 3.510.47
▪ Materiales de Oficina	US\$ 1.449.27
▪ Gastos de Gestión	US\$ 4.611.57
▪ Viajes	US\$ 1.084.70
▪ Varios	<u>US\$ 5.021.80</u>
Total	US\$ 121.304.97

En lo que respecta a la situación laboral, la nómina de Air Ecuador S.A. al 31 de Diciembre de 2006 era la siguiente:

- |                          |  |
|--------------------------|--|
| 1. Hernan Armendaris     | Director General                                 |
| 2. Roberto Salgado       | Asesor Jurídico                                  |
| 3. Ligia Dávila          | Asistente Dirección                              |
| 4. Víctor H. Rivadeneira | Contador General                                 |
| 5. Soraya Díaz           | Gerencia Administrativa y RRHH                   |
| 6. Xavier Pilliza        | Auxiliar Financiero                              |
| 7. William Yáñez         | Jefatura de Tecnología                           |
| 8. Patricio Pillajo      | Mensajería - Limpieza                            |
| 9. Rafael Contreras      | Coordinador de Operaciones y Certificación       |
| 10. Guido Sosa           | Coordinador de Mantenimiento y Certificación     |
| 11. Raúl Morales         | Coordinador de Seguridad y Mercancías Peligrosas |
| 12. Esteban Meneses      | Elaboración de Manuales y Vigilancia Continua.   |

#### 4. ESTADOS FINANCIEROS

En el año inmediato anterior, Air Ecuador sustentó sus operaciones en los aportes realizados por Gadair por el monto de \$ 105.600.00 dólares mas el capital social que representa \$ 16.000.00, de éstos, los gastos de administración alcanzan a \$ 99.105.29, adquisición de equipos de computación por \$ 7.819.93, gastos diferidos por constitución \$ 2.993.70, crédito tributario, anticipo a empleados y otros por \$ 11.681.08.

Los gastos incurridos en el 2.006, por \$ 99105.29, por tratarse de gastos pre-operacionales o inversión para poner en marcha la compañía, la técnica contable y disposiciones legales permite activar esos gastos que contablemente están representando pérdidas y contabilizar con un activo diferido., por lo que sugiero a la Junta General de Accionistas aprobar este ajuste contable, que permite además presentar un estado de situación más acorde a la realidad de los hechos económicos.

#### 5. SITUACION OPERACIONAL Y DE MERCADO

Luego de múltiples gestiones y trámites llevados a cabo frente a las autoridades aeronáuticas del Ecuador, con fecha 8 de Junio de 2006, Air Ecuador obtuvo por parte del Consejo Nacional de Aviación Civil una "Acogida Favorable" a la solicitud presentada, para operar inicialmente bajo las modalidades de *Wet Lease* y posteriormente bajo *Dry Lease*, las siguientes rutas y frecuencias:

- Quito y/o Guayaquil – Nueva York (5 frecuencias semanales)
- Quito y/o Guayaquil – Madrid (7 frecuencias semanales)

A fin de obtener los correspondientes Permisos de Operación, con fecha 01 de Julio de 2006, esta administración inició los siguientes Procesos de Certificación ante la División de Estándares de Vuelo de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) y Consejo Nacional de Aviación Civil (CNAC):

- a. Proceso DGAC 019/2006 (Autorización Comercial – Air Ecuador).
- b. Proceso CNAC (Concesión de Operación - Air Ecuador).
- c. Proceso DGAC 119-05 parte 129 (Especificaciones Operacionales – Gadair).
- d. Proceso DGAC 117-05 parte 121 (Certificado Operador Aéreo – Air Ecuador).

El proceso 019/2006 mediante el cual Air Ecuador obtendrá una Autorización Comercial que le permitirá iniciar operaciones aéreas bajo la modalidad *Wet Lease* se completará, luego que Gadair, en calidad de operador del *Wet Lease*, obtenga el Certificado de Operador Aéreo (AOC) por parte de la autoridades aeronáuticas de España.

La Concesión de Operación definitiva y designación de Air Ecuador como operador aéreo ante las autoridades de Estados Unidos y España deberá ser efectuada por parte del Consejo Nacional de Aviación Civil, una vez que la Dirección General de Aviación Civil emita el informe favorable y la Autorización Comercial en favor de Air Ecuador.

## 6. SITUACION DE LA INDUSTRIA A NIVEL GLOBAL

Entre los años 2001 y 2004 los tráficos de pasajeros y carga a nivel global se vieron seriamente afectados, a consecuencia de los ataques terroristas de Septiembre 11, la situación del Sars, la guerra en Irak, afectados adicionalmente por el incremento de los precios del combustible, situación que se derivó en una crisis sin precedentes en la historia de la aviación comercial, ante lo cual, las grandes transportadoras, principalmente de Norte América, tuvieron que acceder a la ayuda económica de sus gobiernos y/o acogerse a procesos de reorganización a fin de evitar la paralización definitiva de sus operaciones. Esta situación significó inclusive la quiebra de grandes operadoras como *Swiss Air*, *Sabena*, entre otras, y generó que las aerolíneas reduzcan la oferta en los mercados secundarios y concentren sus operaciones en mercados de alta producción y rentabilidad.

En la actualidad los tráficos de pasajeros y carga en el ámbito mundial se han recuperado a niveles del año 2000, a pesar de los altísimos y preocupantes costos del combustible.

Las proyecciones efectuadas por las entidades relacionadas con la industria aeronáutica, tales como OACI, IATA, Boeing, Airbus, entre otras, señalan que los mercados de pasajeros en el ámbito global tendrán un importante crecimiento sostenido en las siguientes décadas, proyectándose un crecimiento promedio de tráfico del cuatro por ciento (4,5%) anual para América Latina, en los próximos veinte (20) años.

## 7. SITUACION DE LA INDUSTRIA A NIVEL LOCAL

El tráfico de pasajeros desde y hacia el Ecuador tuvo una importante tasa de crecimiento compuesta anual del 100% en los últimos tres años. Igualmente, el volumen de carga transportada, principalmente de exportación, ha tenido un importante crecimiento en el mismo periodo. Por otro lado, el turismo en el Ecuador ha tenido una tasa de crecimiento anual compuesta del 7% en los últimos siete años, con proyecciones superiores para los años venideros.

En la actualidad el tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, desde y hacia el Ecuador es manejado en su totalidad por aerolíneas extranjeras, principalmente American Airlines, Lan Ecuador (Grupo Lan Chile), Continental, Iberia, KLM, Taca, Copa, entre los principales.

El tráfico doméstico es manejado por las aerolíneas TAME, AEROGAL, ICARO, VIP, entre otras, empresas que tienen la intención de iniciar operaciones internacionales, principalmente la Compañía AEROGAL, que cuenta con una Acogida Favorable por parte del Consejo Nacional de Aviación Civil para operar hasta siete frecuencias semanales hacia Nueva York y Miami, respectivamente, y VIP, que actualmente pertenece al Grupo Synergy de Brasil, a su vez tenedor del 65% de las acciones de Avianca, quienes han manifestado la intención de implementar operaciones aéreas internacionales, iniciando con países pertenecientes al Pacto Andino y posteriormente Estados Unidos y España.

## 8. CONCLUSIONES.-

Analizadas las condiciones actuales y proyecciones de los mercados, unidos a los resultados de los Estudios de Factibilidad de Operación que demuestran la viabilidad operacional y económica de la Compañía, podemos concluir que la operación de Air Ecuador es totalmente viable.

A fin de concretar el proyecto iniciado en Febrero de 2006, los accionistas de la Compañía deberán acordar y asegurar que:

- Se provean oportunamente los recursos económicos necesarios para implementar el servicio de transporte aéreo público, internacional de pasajeros, carga y correo de Air Ecuador, dentro de un periodo no superior a 180 días, contados a partir del presente informe.
- Se provean las aeronaves apropiadas y el equipo necesario para operar las rutas concesionadas en favor de Air Ecuador S.A., en cualquiera de las modalidades establecidas en la legislación aeronáutica ecuatoriana, una vez determinada la factibilidad y rentabilidad de las operaciones.
- Se contrate el personal técnico, administrativo y comercial del mas alto nivel, con el fin de implementar una operación segura, eficiente y rentable, así como también se mantengan programas de capacitación en las áreas técnica, administrativa y comercial para todo el personal de la empresa.

- Se contraten los medios y las herramientas tecnológicas apropiadas para asegurar una eficiente gestión y operación, con procedimientos técnicos y administrativos acordes a las normas internacionales de la industria en la que se desenvuelve Air Ecuador, a fin de lograr los niveles de servicio apropiados para clientes internos y externos.
- Se implementen las mas estrictas normas de seguridad y calidad de servicio en la operación aérea de Air Ecuador, conforme lo establece la legislación vigente en el Ecuador y que, en todo caso, de ninguna manera inferiores a aquellas vigentes internacionalmente.
- Se implementen los servicios de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo, en rutas domésticas, una vez determinada la factibilidad y rentabilidad de la operación, y que la Concesión de Operación respectiva haya sido otorgada por parte de las autoridades aeronáuticas correspondientes.
- Se implementen los servicios de transporte aéreo internacional de carga pura, una vez determinada la factibilidad y rentabilidad de la operación, y que la Concesión de Operación respectiva haya sido otorgada por parte de las autoridades aeronáuticas correspondientes.

A través del presente informe cumplo con las obligaciones estatutarias de Air Ecuador S.A.

Atentamente,



Hernán Armendaris S.  
Gerente General

