

GALPACIFICO

TURS S.A.

Quito, Marzo 17, 2003

Sres. Accionistas
Galpacifico Turs S.A.
Ciudad.-

De mi consideración:

Durante el año 2002 la empresa experimento constantes dificultades con los propietarios alemanes del yate Lili Marleen que incidieron muy gravemente en la venta de cruceros y en la imagen que nuestra comercializadora, Quasar Nautica Expeditions S.A. proyectó a nivel internacional.

La nave mencionada, único bien generador de recursos de la empresa, fletada en virtud de un convenio suscrito con SSD Segelschiffartsgesellschaft Deilmann GmbH & Co., propietarios de esta, comenzó el año mostrando serios defectos técnicos en febrero del 2002 que obligaron a adelantar la fecha del dique programado de noviembre a julio del mismo año y determinaron la necesidad de cambiar la máquina principal. Esta situación, agravada por repetidas fallas en el sistema de gobierno y en el generador impidieron comercializar normalmente el barco, con la consecuente caída en ventas y el deterioro de la imagen de la empresa y de su comercializadora, tanto frente a los clientes del exterior como frente a proveedores internos de bienes y servicios.

Las circunstancias descritas hicieron necesario replantear los términos originales del convenio con SSD, la cuál accedió solo parcialmente y de mala gana a nuestros planteamientos, lo que motivó un viaje del suscrito a las oficinas del propietario para intentar solucionar el impasse. A pesar de los esfuerzos hechos para conciliar intereses y lograr un acuerdo que permita la operación exitosa del barco, SSD no quizo aceptar ninguna propuesta, al parecer debido a que tenía planes de vender la embarcación a pesar de tener un convenio vigente con nosotros.

En medio de este proceso y de manera totalmente sorpresiva SSD nos comunicó a principios de noviembre pasado su decisión unilateral de retirar el barco del país, contraviniendo expresas disposiciones aduaneras. Nuestros abogados no fueron capaces de evitar que, utilizando las influencias del entonces ministro de relaciones exteriores del Ecuador, se presione de la manera más ilegal y corrupta a las autoridades aduaneras para que comuniquen a la DIGMER que no se oponían al zarpe de la nave hacia el exterior, justo días después de que la CAE había enviado una carta a la DIGMER indicando que la nave no podía zarpar mientras no cumpliera con las formalidades aduaneras de



reexportación. Con esta maniobra, SSD logró el zarpe ilícito de la nave en diciembre 10 del 2002.

Ante estas circunstancias, la empresa se quedó súbitamente sin fuentes de ingresos, con altas deudas a instituciones públicas, proveedores y empleados y con un potencial problema ante la misma CAE, que cínicamente ordenó el pago inmediato de los valores por derechos sobre la depreciación del barco, cuya reexportación jamás solicitamos nosotros, como correspondía legalmente de haberlo querido hacer.

Esta situación crítica nos ha obligado a diferir el pago de varias deudas, dando prioridad a las obligaciones más apremiantes. Al cierre del año hay \$318,691.79 dólares de pasivos exigibles pendientes de pago, sin tomar en cuenta gastos indirectos distribuibles adeudados a nuestra comercializadora.

SSD nos ha quedado adeudando una gran suma de dinero, correspondiente a honorarios de administración, liquidación de empleados y tripulantes, pago de tributos aduaneros y gastos incurridos por la cancelación forzada de cruceros vendidos que llega a \$278,064.53 dólares. Para recaudar este valor hemos iniciado las correspondientes gestiones legales a través de un estudio jurídico en Alemania, cuyos resultados son aún inciertos y que pueden alargarse por varios meses o incluso años.

De manera similar estamos tomando medidas de orden legal para que la CAE nos indemnice por los graves perjuicios que su ilegal proceder ha causado a la empresa. Este proceso también tomará un largo tiempo antes de poder llegar a alguna conclusión.

Mientras tanto nuestro accionista único ha debido enfrentar las deudas y reclamos de nuestros acreedores, en un proceso que también requiera de varios meses para poder solucionarse adecuadamente.

La salida del Lili Marleen, ha colocado a la empresa en una delicada situación concerniente a la patente de operación del PNG, ya que habiendo transcurrido el plazo de ley, no podemos probar la propiedad de una nave para conservar dicha patente. Para evitar su pérdida se está gestionando la compra del Sandpiper, hasta decidir como utilizar de manera optima la patente mencionada.

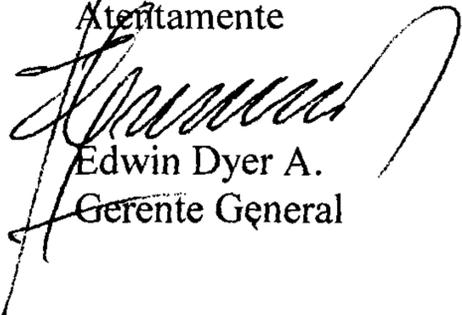
Los resultados obtenidos reflejan los hechos descritos. La reducida venta, los valores no pagados por SSD y los gastos adicionales surgidos de los trámites legales descritos, producen una pérdida operativa de \$143,910.38 a la cual se agrega los costos indirectos distribuibles para llegar a un total de pérdida de \$344,457.27 en el año.



La empresa prácticamente carece de activos liquidables, ya que solamente tiene una cuenta por cobrar a SSD y un mínimo de inventarios y equipos que han sido vendidos en este año a empresas relacionadas.

Debido a su patrimonio negativo la empresa entra automáticamente a un estado de liquidación legal, a menos que Quasar Nautica Expeditions S.A. decida capitalizarla, proceso que se lo realizaría mediante el aporte del yate Sandpiper vía escisión y fusión. Por los motivos ya expuestos la empresa no está operativa al momento.

Atentamente



Edwin Dyer A.
Gerente General