



**INFORME DE GERENCIA**  
**PRESENTADO A LA JUNTA DE ACCIONISTAS**

Superintendencia de Compañías del Ecuador  
Ventanilla Empresarial de Esmeraldas

RECIBIDO

MAYO, 2010

## INFORME DEL GERENTE A LA JUNTA DE ACCIONISTAS

*Mayo del 2010*

En el presente informe se hace un resumen del trabajo realizado durante el año 2009 y que ha sido presentado a los socios asistentes en las reuniones a las que han sido convocados por el Presidente de AFAGRES S.A., señor Alberto Alban.

Al igual que en el año 2008, la empresa pasó por situaciones críticas que se pudieron resolver con la colaboración del personal y decisiones que en su momento tuvieron que tomarse.

En el mes de abril, AFAGRES S.A. cumplió tres años de servicio a los agricultores de la zona. A lo largo de este tiempo ha sido necesaria la adecuación de las instalaciones en las dos pistas en las que operamos para cumplir con las exigencias de la Dirección de Aviación Civil y mejoramiento del servicio. Al mismo tiempo se ha adquirido experiencia en el manejo de una empresa de este tipo mejorando el servicio de aerofumigación a los bananeros, socios de la compañía y productores independientes. Así mismo se han conseguido nuevos clientes con otros cultivos como son palma africana y caucho, entre los de mayor hectareaje y frecuencia de aspersiones aéreas. El buen servicio y la calidad del mismo ha permitido que algunos de los clientes que no son fijos vuelvan a requerir de nuestra atención más de una vez.

Con la puesta en funcionamiento y certificación en mayo del 2009 de la aeronave Cessna Ag-Husky adquirida en México en mayo del 2008, se garantizó que el servicio de fumigación aérea no sea interrumpido y de esta manera mantener las plantaciones libres de plagas y enfermedades cumpliendo el objetivo para el cual fue creada AFAGRES S.A.

Mi gestión durante el año 2009 se resume a continuación

### **CONTRATACION DE PERSONAL**

Durante el primer trimestre del año 2009 se hicieron varios cambios y contratación de nuevo personal.

En el mes de enero se contrató al Ingeniero Erick Tufiño como Jefe de Pista. Con la contratación del Ing. Tufiño se quería cumplir con un requisito de la Subdirección de Aviación Civil del Litoral (SUBDAC) que es tener un profesional

Superintendencia de Compañías del Ecuador  
Ventanilla Empresarial de Esmeraldas 2

  
**RECIBIDO**

como responsable de las operaciones en la pista. El Jefe de pista seria encargado de cumplir las siguientes funciones:

1. Supervisar la preparación de las mezclas de los fungicidas
2. Vigilar que sea utilizado todo el contenido de los envases de los productos
3. Entregar al piloto la información del cliente al que se le va a dar el servicio
4. Coordinar con el Fitosanitario la fumigación de las fincas
5. Llevar control de los consumos de aceite y gasolina
6. Llevar registros de los detalles de cada vuelo
7. Asegurarse que el cliente este al día en los pagos antes de realizar el servicio de aerofumigación

Entre otras funciones, tal como constan en su contrato de trabajo.

Con todas las responsabilidades del Jefe de Pista se quería evitar el retorno del avión a la pista por taponamiento del sistema de fumigación debido a mala preparación de las mezclas o por no lavar el mismo. Cada retorno del avión implica pérdidas para la compañía por el consumo de combustible y horas del motor y la pérdida de productos que luego se debe reponer al cliente.

En el mes de abril se contrató a la Ingeniera Marjorie Pesántez como nueva contadora debido a la salida voluntaria de la señora Cecilia Ortiz.

La Ingeniera Pesantez fue contratada por los señores comisarios de la empresa para que realice una auditoria. Luego de la auditoría informó que la contadora saliente había declarado al Servicio de Rentas Internas (SRI) valores erróneos por lo que habría que pagar un valor elevado de impuesto a la renta y utilidades que no se generaron porque no reflejaba la realidad económica de la compañía.

Por ese motivo y luego de presentar sus argumentos en la reunión llevada a cabo el 5 de mayo del 2009, tal como consta en la cinta de grabación de dicha reunión, ofreció sus servicios como contadora asegurando que podía resolver el perjuicio del período 2009 que estaba ocasionando la contadora saliente y por lo cual cobraría US\$ 1,600.00.

Para la contratación de la Señora Pesantez, se le propuso no afiliarla al Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS) y que facturara por sus servicios. Su respuesta fue que en esa modalidad el sueldo sería de US\$ 400.00 más el IVA. Razón por la cual ingresa como contadora desde el 1 de abril del 2009 como empleada directa con un sueldo de US\$ 300.00 con afiliación al IESS con todos los beneficios de ley.

Superintendencia de Compañías del Ecuador  
Ventanilla Empresarial de Esmeraldas

RECIBIDO

A los seis meses de su ingreso se le solicitó que presente la información contable del año 2009 para la renovación de la garantía bancaria que AFAGRES mantiene en el Banco Pichincha a favor de la DIRECCIÓN DE AVIACIÓN CIVIL (DAC). Los informes presentados fueron copia de lo elaborado por la contadora anterior. Adicionalmente se le pide que llene los formularios que exige el banco para este tipo de trámites y lo hace con valores negativos en Activos. Razón por la cual la solicitud casi fue rechazada. Por dicho motivo se le pide presente un resumen del estado de situación financiera de la empresa, lo cual detalla en una sola hoja.

El informe presentado por la contadora es muy pobre por lo que solicité al secretario, señor Cristian Pinto, revisar la información ingresada en el programa contable que se adquirió para manejar esa información. El señor Pinto me indicó que no podía ingresar la información hasta que la contadora le presente los estados de situación inicial del 2010, ya que Ella estaba corrigiendo los del año 2008. Al consultarle a la contadora sobre esa información manifestó que no me preocupara porque tenía plazo hasta el mes de septiembre para hacer las correcciones y declarar en el SRI.

Asumiendo que la información presentada al SRI debía coincidir con los balances esperé. Es así que transcurrió el año sin recibir la información contable del período 2009. Sin embargo, para hacer el presente informe, presentarlo a los socios de AFAGRES y entregarlo a la Superintendencia de Compañías a tiempo, le solicité a la Ingeniera Pesantez en el mes de enero, me entregue los informes contables antes que finalice febrero.

A fines de marzo el compañero comisario Javier Alarcón contactó a un auditor para que haga un informe sobre la situación económica de la empresa. Para dicho informe le solicitó a la señora Pesantez los estados contables a lo que Ella supo manifestar que no había sido contratada para manejar esa información sino solamente para realizar las declaraciones al SRI.

Por tales motivos y por la premura del tiempo el señor Alarcón contrató los servicios de la Ingeniera Carla Quishpe, quien se encargaría de organizar toda la información del 2009 y hacer los informes contables. Por dicho trabajo la Ing. Quishpe cobraría un valor de US\$ 1000.00.

En el mes de marzo, al consultar a la Ing, Pesántez cuánto cobraría por llevar la contabilidad de la empresa, manifestó que lo haría por US\$ 500,00 incluidas las declaraciones. Considerando que es un sueldo elevado y que la rentabilidad de la empresa no está en condiciones para cubrir ese valor y que en el mercado laboral hay profesionales capaces de hacerlo por sumas inferiores, la

Superintendencia de Compañías del Ecuador  
Ventanilla Empresarial de Esmeraldas

RECIBIDO

contadora Pesantez es retirada de su cargo el 31 de marzo dando el aviso de salida del IESS la misma fecha.

Sin justificación alguna el secretario abandonó su puesto de trabajo en la misma fecha que se retiró a la contadora del IESS. Al revisar los cajones de su escritorio del cual solamente El tenía llave por razones de seguridad, se encontraron varias facturas de compras que no habían sido entregadas a la contadora y que sumaban más de US\$ 100,000.00 de acuerdo a la revisión por parte de la misma. Debido al reingreso de esas facturas, la contadora pide le sean reconocidos US\$ 800.00.

El 1 de abril del 2009 se contrató al Ingeniero José Luis Becerra como nuevo Jefe de Pista. A lo largo de un año no cumplió los objetivos de su cargo motivo por el cual fue retirado de la empresa.

En la misma fecha se contrató los servicios del Tecnólogo Roberto Castillo como Fitosanitario. El señor Castillo tenía experiencia previa en el cultivo de banano. Para reforzar sus conocimientos en el manejo y evaluación de la Sigatoka negra se pagó al Ingeniero Luis Arias, técnico de AGRIPAC, US\$ 100.00 para que lo capacitara en las evaluaciones que debía hacer.

Con la contratación del Tecnólogo Castillo y del Ing. Becerra se pretendía dar trabajo a personas que residen en la zona y así evitar la contratación de personal de otras provincias que exigen sueldos altos debido a que deben pagar vivienda y otros gastos generados por su cambio de lugar de residencia.

#### **CERTIFICACION DE AVION HC-CGU**

El 17 de mayo del 2009, aproximadamente un año después de haberse adquirido en México los aviones Ag-Husky y Ag-Truck, se obtuvo el Certificado de Aeronavegabilidad emitido por la DAC para el avión Ag-Husky con matrícula HC-CGU.

Inmediatamente después de tener el avión en línea de vuelo y con el debido certificado, me trasladé hasta San Lorenzo para ofrecer los servicios de aerofumigación en esa zona a las plantaciones de palma africana.

Me entrevisté con el señor Patricio Granja, a quien le ofrecí el servicio al mismo costo que damos al resto de clientes. El costo del ferri para trasladar el avión hasta San Lorenzo debía ser asumido por Ellos. Sin embargo, a los pocos días de esa visita el motor del avión empezó a presentar una falla al no alcanzar las revoluciones necesarias para su correcto funcionamiento. Se detectaron fisuras en los cilindros del motor, razón por la cual se tomó la decisión con el mecánico Ezequiel Avilés de no operarlo y adquirir un nuevo motor.

Superintendencia de Compañías del Ecuador  
Ventanilla Empresarial de Super Aidas

5

**RECIBIDO**

El motor se lo compró remanufacturado a un valor de US\$ 54,805.00. Sumando el valor del I.V.A. y los costos de importación terminó costando US\$ 62,381.60. Cabe indicar que se envió el motor viejo en la calidad de core como parte de pago. La fábrica estima el valor del core luego de enviar el motor nuevo. El core lo recibieron por US\$ 12,300.00.

Cabe indicar que resultó una inversión innecesaria la contratación del señor Segundo Ojeda desde el mes de agosto del año 2008 como encargado de armar los aviones adquiridos en México. El señor Ojeda aseguró que se podría sacar unas 800 horas de vuelo al motor que vino con el avión. Esto no fue posible debido a que la falla en el mismo fue detectada luego de la primera hora de vuelo.

El señor Ojeda recibió por su trabajo un total de US\$ cantidad que pudo evitarse pagar si se adquiría desde un comienzo el motor nuevo. Adicionalmente se compraron algunos componentes para el motor para su funcionamiento, los cuales se retiraron del mismo antes de enviarlo a la fábrica en Estados Unidos.

En el mes de abril se transfirió a Tropical Aviation Distributors (TAD) el anticipo de US\$ 22,000.00 correspondiente al 50 % para la compra del motor para el avión HC-CGV. Ese motor tuvo un costo de US\$ 43,177.20, valor que llegó a US\$ 49,858.46 sumando el pago del I.V.A. y los costos de importación.

Se pidió al vendedor hacer un cambio para que el motor del avión HC-CGU fuese enviado primero debido a que aún faltaban trabajos en el otro avión para ponerlo en línea de vuelo y a la falta de recursos para pagar los dos motores al mismo tiempo. El representante de TAD indicó que eso no era posible debido a que ya estaba activada la orden para el otro motor. Razón por la cual tuvo que hacerse el pago del saldo del motor del avión HC-CGV y luego, en el mes de Junio transferir el anticipo del 50% para el motor del avión HC-CGU.

El costo final para terminar de armar el avión HC-CGU estuvo cerca de los US\$ 150,000.00 debido a la compra del motor. El detalle de los gastos fue presentado en las sesiones anteriores y se adjunta en la sección de Anexos del presente informe.

#### **MANTENIMIENTO DE 1000 HORAS DE AVION HC-BHX**

Cuando se proponía ubicar el avión Ag-Husky en San Lorenzo, el mecánico Ezequiel Avilés manifestó que no se podía hacerlo debido a que se debía parar el avión que estaba operando para someterlo a un mantenimiento de 1000 horas exigido por el fabricante y la DAC.

En vista de ello se buscó varios mecánicos para dicho mantenimiento. El primer recomendado por Ezequiel Avilés fue Jimmy Cárdenas quien cobraba US\$

15,000.00 más los repuestos necesarios. En vista de ello se contrató al señor Armando Avilés, también recomendado por Ezequiel Avilés y el señor Julio Baca como ayudante quien fue recomendado por el capitán Hugo Galvez.

Se estimó dar el mantenimiento de 1000 horas en 3 meses con lo que se estimaba un costo total de mano de obra de US\$ 7,000.00.

Luego de los 3 meses se dio la salida al señor Armando Avilés y se mantuvo a Julio Baca por más tiempo hasta terminar algunos trabajos de pintura en los tres aviones.

### **PAGO DE ARRENDAMIENTO DE INSTALACIONES A LA AGD**

Una de las gestiones realizadas por el Gerente anterior, Ingeniero Fausto Figueroa, fue aceptar pagar un canon de arrendamiento de US\$ 224.00 mensuales a favor de la Agencia de Garantía de Depósitos (AGD).

El pago que se realizaba a la AGD no era justo debido a que algunos de los bienes incautados a la compañía COSTAFUMIGACIÓN, la cual operaba en la pista El Limón, pertenecían al desaparecido Programa Nacional de Banano. Por ese motivo dejé de cancelar ese valor mensual desde mayo del 2008. En el mes de abril del 2009 tuve una notificación de la AGD para que cancele los valores pendientes. Decidí no hacerlo y mediante carta con fecha 25 de junio solicité al Presidente Economista Rafael Correa, sea revisado el contrato de arrendamiento por la AGD y no se nos siga cobrando esos valores. Copia de la carta fue enviada al Gerente de la AGD y al Ministro de Agricultura de turno. Ver Anexos.

El 11 de agosto del 2009 recibí un oficio del director nacional de activos de la AGD en el que me informó que dichos bienes no podían ser donados y pasarían a manos de la Corporación Financiera Nacional (CFN) para su posterior subasta. En el mismo mes respondí ese oficio solicitando se me informe la fecha y lugar de subasta debido a que somos los más opcionados a la compra de los mismos por haber dado uso y mantenimiento.

En el mes de diciembre recibí respuesta a mi oficio por parte del representante de la AGD. En dicho oficio me indicaron que la AGD dejaría de funcionar y todos los bienes que estaban bajo su control pasarían al manejo de la CFN. En el mismo oficio me indicaron que debía esperar notificación de parte de la CFN para la asistir a la subasta de los mismos, notificación que no he recibido hasta la presente fecha.

Al no continuar con el arrendamiento se tiene que hasta la presente fecha se ha dejado de pagar US\$ 5,376.00.

Superintendencia de Compañías del Ecuador  
Ventanilla Empresarial de Esmeraldas

7

RECIBIDO

## PERDIDA DE CLIENTES

Por decisión de los socios en una asamblea llevada a cabo en el año 2007, se daría preferencia a los mismos en el servicio de aerofumigación cuando hubiera algún productor independiente en la pista dispuesto a solicitar nuestros servicios.

En la reunión realizada en el mes de mayo del 2009 solicité a los socios que sacan sus vuelos desde la pista Silok que si el Doctor Masahiro Tanabe, propietario de la hacienda TECNOBAN, estaba realizando su ciclo de fumigación no interrumpieran el mismo como lo habían hecho en varias ocasiones. Esto causaba molestias al Doctor Tanabe como a cualquier otro productor. También indiqué que era un buen cliente debido a que se le facturaba mensualmente alrededor de US\$ 10,000.00 y los pagos los realizaba de manera inmediata.

Cabe señalar que debido al retraso en los pagos por parte de algunos clientes solicite el pago por adelantado de tres ciclos equivalentes a US\$ 13,500.00 al Doctor Tanabe el 15 de julio del 2009 para la compra del motor del avión Ag-Husky. El doctor Tanabe aceptó con la única condición que se le diera el mismo trato que a los socios de AFAGRES al momento de realizar sus vuelos para la fumigación de su hacienda.

Mi sugerencia fue aceptada por algunos socios y no por otros y es así que aprovechando la llegada de la empresa FUMISOL, el Ingeniero Johnny Sarabia sugiere al doctor Tanabe contrate a dicha empresa para que le de un servicio exclusivo. Mediante una carta, misma que se adjunta en la sección de Anexos, el 28 de octubre del 2009 el doctor Tanabe me informa que va a prescindir de nuestros servicios indicando que su decisión se debe al mal trato del que ha sido parte como cliente de AFAGRES.

Posteriormente otros productores de la zona de las Villegas deciden contratar los servicios de FUMISOL. Entre los productores que deciden trabajar con la otra compañía están José Ricardo Ocampo, Masaru Hansawa y de vez en cuando Alipio Holguín y Mariana Samaniego.

El señor Holguín y la señora Samaniego decidieron hace poco tiempo regresar con nosotros debido a que la calidad de la aerofumigación de FUMISOL es mala ocasionándoles la quema por Sigatoka negra de sus plantaciones.

En total se perdieron 330 hectáreas fijas. Eso representa una reducción en los ingresos entre US\$ 10,000.00 y US\$ 14,000 dependiendo de la temporada.

Superintendencia de Compañías del Ecuador  
Ventanilla Empresarial de Camerillas

RECIBIDO

## DAÑO DE CILINDROS DEL AVION HC-BHX

Mediante un boletín enviado por e-mail en el mes de mayo, la fábrica de motores de nuestros aviones nos informaron sobre una falla en los cilindros del motor que habíamos adquirido en el 2008 para el avión Ag-Truck con matrícula HC-BHX.

La falla consistía en que luego de las 400 horas de uso del motor, los cilindros empezaban a fisurarse con lo cual perdían potencia y existía el riesgo de la pérdida del mismo en vuelo.

En una revisión que se hizo al motor en el mes de octubre se detectan dos fisuras en un cilindro. Por ese motivo no se podía arriesgar seguir volando con ese motor y se decide parar el avión.

Para cumplir con la aerofumigación de las plantaciones se tuvo que contratar a la empresa FUMISOL. El detalle de los valores pagados a esa empresa se presentan a continuación en el cuadro No. 1

**Cuadro 1.- Detalle de hectáreas fumigadas por compañía contratada**

No.	PRODUCTOR	HAS	ACEITE	HAS		ACEITE		TOTAL	
				US\$	US\$/Ha	US\$	US\$	US\$/HA	ACEITE
1	Alberto Alban	115	240	1207,50	10,5	420,00	1627,50	920,00	292,80
2	William García	24	80	288,00	12	140,00	428,00	192,00	97,60
3	Efraín Benalcazar	48	100	504,00	10,5	175,00	679,00	384,00	122,00
4	Bladimiro Maldonado	42	100	504,00	12	175,00	679,00	336,00	122,00
5	Angel Torres	24	60	288,00	12	105,00	393,00	192,00	73,20
6	Edgar Haro	34	70	374,00	11	122,50	496,50	272,00	85,40
7	Maura Córdova	31	120	341,00	11	210,00	551,00	248,00	146,40
8	Edwin Quezada	10	40	95,00	9,5	70,00	165,00	80,00	48,80
9	William Cely	30	45	360,00	12	78,75	438,75	240,00	54,90
10	Edwin Yandun	42	100	441,00	10,5	175,00	616,00	336,00	122,00
11	Miguel Lucero	118	480	1121,00	9,5	840,00	1961,00	944,00	585,60
12	Bolívar Merchán	42	170	441,00	10,5	297,50	738,50	336,00	207,40
13	Masahiro Tanabe	255	625	3060,00	12	1093,75	4153,75	2040,00	762,50
14	JR Ocampo	50	125	600,00	12	218,75	818,75	400,00	152,50
15	Fausto Figueroa	18	30	216,00	12	52,50	268,50	144,00	36,60
16	Masaru Hansawa	18	0	216,00	12	0,00	216,00	144,00	0,00
17	Germán Merelo	50	200	475,00	9,5	350,00	825,00	400,00	244,00
18	Pedro Coello	15	45	180,00	12	78,75	258,75	120,00	54,90
		<b>966</b>	<b>2630</b>	<b>10711,5</b>		<b>4602,50</b>	<b>15314,00</b>	<b>7728,00</b>	<b>3208,60</b>

Superintendencia de Compañías del Ecuador  
Ventanilla Empresarial de Esmeraldas

9

RECIBIDO

Como se puede ver en el cuadro anterior, se tuvo que el valor por el servicio de aerofumigación de FUMISOL fue de US\$ 7728.00. Por ser una empresa que tiene su base de operaciones en Vinces el costo del ferri hasta Limón fue elevado. Se pagaron dos horas de ferri lo que corresponde a US\$ 1,400.00. El valor total que se pagó fue de US\$ 9,128.00. Por ese motivo solamente se tuvo utilidad de la venta de aceite la misma que fue mínima porque la venta de aceite disminuyó por el verano. La venta de aceite generó una utilidad de US\$ 2,977.40.

Hice el reclamo de la garantía para la reposición de los cilindros. También asistí a una reunión en Guayaquil con un representante de la fábrica. A esa reunión llevé el cilindro afectado. Sin embargo me dijeron que debía esperar porque habían 60 motores afectados a los que debían proveer los cilindros. Estos fueron enviados dos meses después. Para solucionar ese problema el mecánico Ezequiel Avilés consiguió un cilindro de segunda pero que estaba en buenas condiciones con el que se pudo seguir trabajando hasta que la fábrica envió los nuevos.

#### **ADECUACIONES EN LAS PISTAS SILOK Y LIMON**

Las adecuaciones durante un año en las pistas de El Limón y Silok generaron costos elevados. Algunas de las adecuaciones obedecen a exigencias de la autoridad aeronáutica y otras fueron necesarias para el mantenimiento de los aviones y buena atención a los clientes. Entre ellas están:

1. Construcción de un cuarto de descanso para el piloto con todas las comodidades en ambas pistas
2. Bacheo de las pistas con cemento
3. Instalación de ducha de presión para cuerpo y ojos
4. Cambio de la mitad de la cubierta en hangar de pista Silok
5. Cambio de cubierta en área de oficina y bodega en pista Silok
6. Construcción de hangar en pista El Limón
7. Instalaciones eléctricas en hangar, oficinas, bodegas y mezcladoras
8. Compra de tanque para agua en pista Silok
9. Compra e instalación de una segunda mezcladora en pista Silok
10. Cambio de cubierta en tanque de combustible en pista El Limón
11. Construcción de encierro para tanque de combustible en pista Silok
12. Instalación de tanque de combustible de 1000 galones en pista Silok
13. Instalación de tuberías y sistema eléctrico en area de mezcladoras en pista Silok
14. Construcción de cubierta en tanque de aceite en pista Silok

15. Construcción de muros alrededor de tanques de gasolina y aceite y en el area de mezcladoras en pista Silok
16. Ampliación de cubierta en hangar pista El Limón
17. Construcción de área de taller en pista El Limón
18. Construcción de tanques de reciclaje en ambas pistas
19. Construcción de cuarto para almacenamiento de desechos de envases
20. Compra de casilleros para los empleados
21. Compra de lavadora para los overoles de los empleados
22. Compra de extintores
23. Compra de bomba de combustible pista El Limón
24. Compra de bomba para carga y descarga de aceite pista Silok
25. Compra de bomba para reciclaje en pista Silok
26. Compra de bomba para carga de mezclas al avión en pista Silok
27. Compra de herramientas
28. Compra de armario para herramientas y repuestos
29. Pintura de instalaciones y rótulos en ambas pistas
30. Otras.

Como se indica el listado de las compras y adecuaciones que se tuvo que hacer en ambas pistas es largo. También se debe sumar el costo de mano de obra de los albañiles, electricistas, plomeros y pintores que se contrató. Los costos totales en las adecuaciones superan los US\$ 20,000.00 (ver Anexos)

Actualmente las únicas adecuaciones pendientes son:

- Limón: Limpieza de cunetas, pintura de líneas de señalización en la pista, construcción de muro para el tanque de aceite en caso de derrames.
- Silok: Instalación de ducha de presión para cuerpo y ojos, pintura de líneas de señalización en la pista, instalación de lámpara, colocación de manga de viento en un extremo de la pista, compra e instalación de compresor pequeño en área de mezcladoras.

Con esto queda claro que las adecuaciones faltantes son mínimas y no representan un costo elevado. Cabe indicar que las adecuaciones pendientes en pista Silok en lo referente a pintura de líneas en la pista y manga de viento deben ser hechas por la empresa FUMISOL. Ya solicite al representante de esa empresa la colaboración en esas obras debido a que están haciendo uso de la pista. En la sección de Anexos se adjuntan las observaciones hechas por la DAC y que se debían cumplir.

Superintendencia de Compañías del Ecuador  
Ventanilla Empresarial de Compañías

RECIBIDO

## POLIZAS DE SEGURO DE LOS AVIONES

El año 2009 se pactó en un valor de US\$ 25,500 dólares la póliza de los dos aviones. Se contrató al mismo bróker de seguros y se mantuvo el valor por el seguro del avión que se compró a PROBANA, esto es US\$ 60,000.00 mientras que el avión Ag-Husky se lo aseguró por una suma de US\$ 70,000.00. La diferencia en el valor se debe a que el Ag-Husky es un avión más nuevo y de mayor valor que el Ag-Truck. Los detalles de esos valores se presentan a continuación:

### CASCO AERO, POLIZA NO. 50003 BIENES Y VALORES ASEGURADOS

TASA ACTUAL COSTO NETO TASA RENOV. COSTO NETO

<b>ITEM # 1</b>	<b>Cessna HC-BXH Año 1974</b>	<b>\$ 60.000.00</b>	<b>8.75%</b>	<b>\$ 5.250.00</b>	<b>12.50%</b>	<b>\$ 7.500.00</b>
	<b>Responsabilidad Civil</b>	<b>20.000.00</b>		<b>305.00</b>		<b>600.00</b>
	<b>Acc. Personales</b>	<b>40.000.00</b>	<b>0.85%</b>	<b>340.00</b>	<b>0.85%</b>	<b>340.00</b>
	<b>Gastos Médicos</b>	<b>20.000.00</b>	<b>0.50%</b>	<b>100.00</b>	<b>0.50%</b>	<b>100.00</b>
<b>ITEM # 2</b>	<b>Cessna HC-CGU Año 1981</b>	<b>\$70.000.00</b>	<b>8.75%</b>	<b>6.125.00</b>	<b>12.50%</b>	<b>8.750.00</b>
	<b>Responsabilidad Civil</b>	<b>20.000.00</b>		<b>305.00</b>		<b>600.00</b>
	<b>Acc. Personales</b>	<b>40.000.00</b>	<b>0.85%</b>	<b>340.00</b>	<b>0.85%</b>	<b>340.00</b>
	<b>Gastos Médicos</b>	<b>20.000.00</b>	<b>0.50%</b>	<b>100.00</b>	<b>0.50%</b>	<b>100.00</b>
<b>TOTAL</b>				<b>\$12.865.00</b>		<b>\$ 18.330.00</b>
	<b>MENOS RETORNO DE PRIMA POR NO SINIESTRALIDAD</b>					<b>- 1.161.47</b>
<b>TOTAL PRIMA NETA PARA NUEVA VIGENCIA</b>						<b>\$ 17.168.53</b>
<b><u>PERDIDA DE LICENCIA, POLIZA NO. 50006</u></b>						
<b>Cptan. Hugo Galvez Zaldumbide</b>						
	<b>Pérdida de Licencia</b>	<b>\$ 50.000.00</b>	<b>4.66%</b>	<b>\$ 2.330.00</b>	<b>4.54%</b>	<b>\$ 2.270.00</b>

Superintendencia de Compañías del Ecuador  
 Verónica Amparador de Esmeraldas

**RECIBIDO**

Accidentes Personales	100.000.00	1.62%	1.620.00	1.62%	1.620.00
Muerte Natural	100.000.00	0.69%	690.00	0.69%	690.00
Gastos Médicos	15.000.00	0.90%	135.00	0.90%	135.00
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 4.775.00</b>		<b>\$ 4.715.00</b>		

TOTAL COSTO ANUAL DE LAS 2 POLIZAS INCLUIDOS IMPUESTOS Y CONTRIBUCIONES DE LEY \$ 25.510.10 PARA ESTA VIGENCIA, COSTO TOTAL DE LA VIGENCIA PASADA \$ 20.567.23 DIFERENCIA \$ 4.942.87

## RENDIMIENTOS ANUALES

En el cuadro No. 2 se presenta un detalle de los rendimientos en hectáreas por hora y galones de combustible por hora.

**Cuadro 2.- Resumen de rendimientos por hectárea y por hora**

MES	Hectareas	Horas	Has/hora	Galones	Gals/Hora
1 Enero	3726	52,6	71	1230	23
2 Febrero	3659	51,2	72	1270	25
3 Marzo	4062	58,5	69	1360	23
4 Abril	3800	59,2	64	1300	22
5 Mayo	4469	65,2	69	1286	20
6 Junio	4746	59,1	80	1092	19
7 Julio	4754	61,8	77	1236	20
8 Agosto	4185	60,5	69	1099	18
9 Septiembre	3339	54,1	62	954	18
10 Octubre	2642	39,4	67	786	20
11 Noviembre	2191	33,9	65	1103	33
12 Diciembre	2467	44,7	55	858	19
<b>TOTAL</b>	<b>44040</b>	<b>640,2</b>	<b>820</b>	<b>12344</b>	<b>237</b>
<b>PROMEDIO</b>	<b>3670</b>	<b>53,0</b>	<b>69</b>	<b>1029</b>	<b>19</b>

De acuerdo al cuadro anterior se tiene que el promedio mensual de horas de trabajo del avión fue de 53 horas. El consumo de combustible fue de 19 galones por hora. Esto significa que se encuentra dentro del rendimiento normal para este tipo de avión. En lo que se refiere al rendimiento de hectáreas por hora fue de 69, lo que se considera como un buen rendimiento.

Superintendencia de Compañías del Ecuador  
Ventanilla Empresarial de Esmeraldas

13

RECIBIDO

En el mes de Junio se deja de comprar aceite agrícola a GUELFY S.A. y se tiene como nuevo proveedor a la empresa OLOPELSA S.A. obteniéndose una reducción en el precio del galón de aceite de US\$ 1,27 a US\$ 1,15. Adicionalmente el aceite se paga en dos partes: la primera a los 15 días y la segunda a 30 días de la fecha de recepción. El precio del aceite se mantiene. El consumo ha disminuido de 11 mil galones mensuales en el año 2009 a 8 mil galones mensuales aproximadamente debido a la reducción del hectareaje y a que algunos clientes están preparando emulsiones en lugar de suspensiones. Se estima que el consumo mensual en el segundo semestre sea inferior a los 6 mil galones al mes.

Como proveedor de AvGas o combustible de avión, se mantiene a PETROCOMERCIAL. Por decreto Ejecutivo, en este año se constituyó en el único proveedor de ese combustible manteniendo el precio de US\$ 4,10 el galón.

## **VENTA Y ALQUILER DE AVIONES**

En la reunión llevada a cabo el 1 de diciembre del 2009 se planteó la contratación de otro piloto para el avión HC-CGU, el mismo que operaría en la pista Silok y para la aerofumigación de plantaciones de palma en San Lorenzo. También se propuso vender dos de los tres aviones con que contábamos para adquirir uno de mayor capacidad como son los aviones de turbina.

La idea de contar con un avión de turbina era bajar los costos operativos ya que ese tipo de aeronave usa combustible de bajo precio. Sin embargo, luego de una revisión más detallada se consideró que el contratar otro piloto resultaría en un incremento en los costos para la empresa porque también sería necesaria la contratación de más personal para armar otro equipo de trabajo para el avión HC-CGU.

En la misma reunión se propuso solicitar un préstamo de US\$ 20,000.00 al banco Pichincha en donde mantenemos una cuenta. Ese préstamo sería para cumplir con algunas obligaciones pendientes, para la compra de aceite y gasolina y pago al personal.

Debido a que el banco solicita algunos documentos como son certificado del IESS de estar al día en las obligaciones patronales, no se pudo solicitar el préstamo. Es así que tuve que aportar US\$ 5,500.00 y recurrir a otras personas para conseguir los fondos necesarios para no parar operaciones. Entre las personas a las que se acudió están el Capitán Hugo Galvez (US\$ 8,000.00), Maura Córdova (US\$ 9,400.00), Juan Quezada (US\$ 10,000.00).

Superintendencia de Compañías del Ecuador  
Departamento Registral de Compañías

14

**RECIBIDO**

Como se acordó la venta de dos aviones, el 8 de enero del 2010 se hace una promesa de compraventa del avión Ag-Husky con matrícula HC-CGU a la compañía Aerorient Cía. Ltda. Aerorient da como anticipo la cantidad de US\$ 40,000.00. Ese dinero fue utilizado para cubrir las deudas pendientes que mantenía AFAGRES. El avión debía ser entregado el 23 de enero del mismo año. Las cláusulas de la promesa de compraventa pueden ser revisadas en la sección de Anexos.

Luego de conversar con gerentes de otras compañías de aerofumigación sobre la operación de un avión de turbina, se concluyó que no era una buena decisión adquirir un avión de ese tipo porque se debía contar con 5 mil hectáreas para que justifique el alto costo de la compra. Actualmente contamos sólo con 950 hectáreas a las que damos el servicio.

Es así que antes que se cumpla el plazo de entrega del avión a Aerorient, decidí vender el avión Ag-Truck en US\$ 100,000.00 a la empresa FUMISOL. La forma de pago se acordó en tres partes: el primer pago debía ser por US\$ 35,000.00 a la fecha de entrega del avión, el segundo pago por el mismo valor a los 30 días y el tercer pago del saldo (US\$ 30,000.00) a los 60 días. Así consta en el convenio paralelo (ver anexos).

La venta del avión HC-CGV era conveniente para AFAGRES porque además de obtener los recursos para devolver el anticipo que había entregado Aerorient y así evitar la entrega del avión Ag-Husky, no contaríamos con los fondos necesarios para la terminación del armado y puesta en línea de vuelo de ese avión. Eso se demuestra a continuación en el cuadro No. 3.

**Cuadro 3.- Costos estimados al 31 de diciembre del 2009 para terminar de armar el avión Ag-Truck.**

PARTE	ORIGINAL	USADOS	FUMISOL
Micros	15.000,00	6.000,00	2.000,00
Instrumentos	3.000,00	1.500,00	1.500,00
Cinturón	5.000,00	1.500,00	1.500,00
Hélice	4.500,00	4.500,00	4.500,00
GPS	11.000,00	11.000,00	11.000,00
Cañerías y cables	2.500,00	1.000,00	1.000,00
Luces, estrobos.	500,00	300,00	300,00
Seguros	12.000,00	12.000,00	15.000,00
Otros	2.000,00	1.000,00	1.500,00

(Compra y certificación de otros)

(Bateria, M.O., fletes y llantas fumisol)

Superintendencia de Compañías del Ecuador  
 Ventanilla Unip. Especial de Esmeraldas

RECIBIDO

	55.500,00	38.800,00	38.300,00
Venta de avión	100.000,00	100.000,00	100.000,00
<b>TOTAL</b>	<b>155.500,00</b>	<b>138.800,00</b>	<b>138.300,00</b>

En el mercado se puede conseguir partes usadas a menor precio pero que no garantizan un buen funcionamiento. Los costos para FUMISOL se consideran mas bajos debido a que es una empresa familiar de mecánicos de aviación que pueden y acostumbran usar partes usadas. Los costos reales que se habían generado hasta diciembre del 2009 se presentan en el cuadro No. 4.

**Cuadro No. 4.- Costos reales para el avión HC-CGV**

<b>ITEM</b>	<b>COSTO</b>
Avion	25.000,00
Motor	36.000,00
Gastos de viaje	5.438,00
Importación	3.697,00
Impuestos	4.282,00
Mecánico	2.000,00
Pintura y armada	9.700,00
Boom y Tees	500,00
Electrico	300,00
Cables y cañerías	3.500,00
	<b>90.417,00</b>

Como se indica en los cuadros anteriores, los costos para terminar de armar el avión HC-CGV son bastante elevados. Es por esa razón que muchas empresas prefieren comprar un avión armado en Ecuador que importar uno de otro país al no saber cuánto tiempo y dinero tomara ponerlo en línea de vuelo.

En vista del déficit en que se encontraba AFAGRES, tomé la decisión de dar en arrendamiento a Aerorient la aeronave Ag-Husky. El valor que se cobraría a Aerorient por hora sería de US\$ 300.00 con un mínimo de 40 horas mensuales de operación. Ese valor se determinó luego de revisar los costos operativos de AFAGRES, con lo que se buscaba quede una utilidad aceptable (ver Cuadro No. 5).

El contrato de arrendamiento se hizo con una condición especial, que si el avión era requerido por nosotros debido a una falla grave del avión HC-BHX, Aerorient nos lo cedería hasta hacer la reparación respectiva. Con esto se

Superintendencia de Compañías del Ecuador  
Montalvo Esmeraldas de Esmeraldas

**RECIBIDO**

aseguraba que el servicio de aerofumigación no fuera interrumpido. Las cláusulas del contrato de arrendamiento pueden ser revisadas en la sección de anexos.

**Cuadro 5.- Costo operativo por hora para el avión HC-CGU.**

ITEM	COSTO \$
Seguro	23,33
Motor	41,67
Aceite	2,50
Fuselaje o avión	13,33
<b>TOTAL</b>	<b>80,33</b>

**SITUACIÓN ACTUAL DE LA EMPRESA**

A pesar de los problemas presentados y los altos costos que se tuvo que cubrir en el 2009 por la falla del motor del avión Ag-Husky y el daño de los cilindros del avión Ag-Truck al inicio de su operación, la empresa ha salido adelante. Sin embargo cabe indicar que la rentabilidad de la actividad esta siendo afectada por la pérdida de hectareaje como se demuestra a continuación:

**COSTOS FIJOS POR MES  
MANO DE OBRA**

Empleado	US\$
Piloto	1540,00
Mecánico	1250,00
Gerente	800,00
Fitosanitario	650,00
Jefe de Pista	500,00
Guardia	400,00
Abastecedores	700,00
Secretaria	300,00
Contadora	300,00
<b>TOTAL</b>	<b>6440,00</b>

Superintendencia de Compañías del Ecuador  
Cantón Esmeraldas

**RECIBIDO**

**COSTOS FIJOS POR MES  
SEGUROS Y AVION**

Póliza de seguro	2125,00
Motor	2000,00
Derecho aéreo	100,00
Avión	666,67
Hélice	145,83
<b>TOTAL</b>	<b>5037,50</b>

<b>COSTOS VARIABLES</b>	
Repuestos	2000,00
Hectareaje	2800,00
Aceite agrícola	12000,00
Gasolina	4300,00
Aceite de motor	110,00
Suscripciones	100,00
Inspecciones	200,00
Gastos varios	100,00
Luz y teléfono	130,00
<b>TOTAL</b>	<b>21740,00</b>
<b>GASTOS TOTALES</b>	<b>33217,50</b>
<b>INGRESO BRUTO</b>	<b>35000,00</b>
<b>INGRESO NETO</b>	<b>1782,50</b>

Compañía de Aviación de Ecuador  
 Compañía de Aviación de Ecuador

**RECIBIDO**

Los valores presentados son los que se tenían hasta el mes de abril. En el cuadro anterior no se incluyen las remuneraciones del personal ni los impuestos. En relación a los del periodo anterior (2008) hay un incremento de US\$ 20,00. Aunque se ingresó un Jefe de Pista, el incremento de los costos fue mínimo debido a la reducción en sueldo del fitosanitario y contadora. Hay que considerar una reducción en los costos a partir del presente mes debido a la salida del Jefe de Pista y reducción en sueldo de la secretaria. Como se mencionó anteriormente, las adecuaciones pendientes en ambas pistas son mínimas y no superarían los US\$ 1,000.00.

No se espera tener valores altos que pagar en lo que resta del año. Si se opera con los dos aviones para los clientes que mantenemos y considerando las horas que le restan a ambos motores tendríamos que comprar otro motor el próximo año.

El rubro más alto para este año es la póliza de seguro de los dos aviones. Ese valor se empezaría a pagar desde octubre del presente año. Los pagos se los realiza en seis cuotas mensuales. El valor a pagar por la póliza de los dos aviones sería el mismo del año anterior debido a que la aseguradora hace un descuento cuando no hay reclamos.

El alquiler del avión HC-CGU generó un ingreso de US\$ 10,600 en el mes de febrero, US\$ 19,950.00 en el mes de marzo, US\$ 12,750.00 en abril y US\$ 6,600.00 en las dos semanas de mayo. Esto suma un valor bruto por US\$ 49,900.00. A esa cantidad hay que restar el aceite, algunos repuestos que fueron

necesarios cambiar, reparación del borde de ataque, contratación de mecánico, 4 viajes a Pasaje, entre otros los cuales suman alrededor de US\$ 8,000.00.

A la fecha la empresa cuenta en activos con los siguientes valores:

- Cuentas por cobrar: US\$ 54,617.38
- Saldo en bancos. US\$ 36867.57
- Saldo en fábrica por garantía de cilindros y lifters: US\$ 3,500.00
- Saldo en combustible: US\$ 3,800.00
- Saldo dos semanas de mayo de alquiler de avión: US\$ 4,600.00
- Saldo por venta de avión Ag-Truck: US\$ 10,000.00
- Garantía bancaria a favor de la DAC: US\$ 3,000.00

En las cuentas por cobrar se incluyen los cheques posfechados. En el saldo por las últimas horas de alquiler del avión se resta US\$ 2,000.00 por repuestos que dio Aerorient para su reemplazo. Por lo anterior se determina que se tiene en activos alrededor de US\$ 116,384.00.

En cuanto a los rendimientos del presente año hasta el mes de abril se presentan en el cuadro No. 6.

#### **Cuadro 6.- Rendimientos y consumos de aceite**

<b>SEM</b>	<b>HAS</b>	<b>ACEITE</b>	<b>AVGAS</b>	<b>HORAS</b>	<b>HAS/HORA</b>	<b>GALS/HORA</b>
1	829	2700	279,40	13,8	60	20,25
2	533	1545	196,70	9,5	56	20,71
3	529	2090	246,95	8,9	59	27,75
4	1111	1814	507,30	17,8	62	28,50
5	149	350	72,50	3,2	47	22,66
6	966	3370	528,00	16,7	58	31,62
7	715	2595	252,30	11,8	61	21,38
8	444	1110	126,90	7,6	58	16,70
9	932	3680	499,10	15,1	62	33,05
10	319	1140	86,00	5,9	54	14,58
11	795	2815	182,00	12,5	64	14,56
12	306	1225	121,65	5,4	57	22,53
13	759	2420	89,95	11,4	67	7,89
14	729	2340	261,36	12	61	21,78
15	522	1890	235,22	10,8	48	21,78
16	772	2730	307,10	14,1	55	21,78
	<b>10410</b>	<b>33814</b>	<b>3992,43</b>	<b>176,5</b>	<b>59</b>	<b>22,62</b>
<b>PROM</b>	<b>2602,5</b>	<b>8453,5</b>	<b>998,11</b>			

En el cuadro anterior queda demostrado en los promedios la reducción de hectareaje. En el mismo período del año anterior se fumigaban alrededor de 4 mil hectáreas. El rendimiento de hectáreas por hora también se ve reducido debido a que el promedio lo aumentaba TECNOBAN al ser un bloque de 255 hectáreas. El consumo de combustible se mantiene dentro de los parámetros normales que son 22 galones por hora.

## **CONCLUSIONES**

La mala selección de personal puede generar pérdidas a la empresa o que la misma sea objeto de multas o sanciones por parte del Servicio de Rentas Internas, Superintendencia de Compañías y Dirección de Aviación Civil.

Los costos operativos se han mantenido estables con mínimos incrementos. El pago de la póliza de seguro y derechos aeronáuticos es lo que incrementaría los costos operativos si el avión HC-CGU no entra a operar con otro hectareaje que no sea el que mantenemos el Limón y Silok.

De los resultados obtenidos en el año 2009 se determina que el área para una operación que genere utilidades con un avión Cessna 188 como los que tiene la empresa debe ser superior a 1000 hectáreas. El mantener dos aviones para el menos de 1000 hectáreas resulta costoso y representa pérdidas a la compañía.

El cumplimiento de disposiciones de Aviación Civil en cuanto a adecuaciones de las pistas en las que operamos generó un costo elevado, pero que sirve para el buen funcionamiento de las operaciones.

La falta de experiencia en trabajos de aviación y regulaciones de la DAC ocasiona que se contrate personal que cobra altos valores por su trabajo. Sin embargo hoy se tiene un conocimiento más claro de lo que se tiene que hacer y cuanto se puede pagar por cierto tipo de trabajo en los aviones.

La mala atención y prevención del fabricante de motores para nuestros aviones fue la principal razón del déficit que mantiene actualmente AFAGRES. Al no poder brindar el servicio se tuvo que contratar otra compañía aerofumigadora que se quedó a operar en la zona quitándonos algunos clientes. El daño de los cilindros también generó gastos que hasta la fecha no ha sido posible cobrar debido a confusiones con el vendedor (TAD).

## **RECOMENDACIONES**

En vista de la pérdida de hectareaje y la entrada a la temporada de verano, es prioritario buscar clientes externos fuera de la zona ya sea para alquilar un avión o prestar el servicio directamente.

Los contratos de trabajo deben estipular claramente las obligaciones de cada empleado y tener mayor control sobre los mismos. Los controles en los consumos de aceite y combustible deben mantenerse. Es necesario elaborar un reglamento interno de la compañía para poder hacer los reclamos o quejas ante la inspectoría de trabajo por cualquier inconformidad con los empleados.

Al reducir el hectareaje y los ciclos por la entrada a verano será necesario comprar el combustible y aceite en menores volúmenes que vayan acorde al consumo mensual.

Se debe tener un mejor control en la contabilidad de la compañía. Es necesario revisar periódicamente los estados financieros de la empresa. Así mismo la vigilancia de los comisarios designados debe ser más frecuente.

Los trabajos de mantenimiento de las pistas, instalaciones y aeronaves deben realizarse periódicamente antes de ser objeto de multas o sanciones por entidades del estado y para el correcto funcionamiento de las operaciones.

# ANEXOS

**Of.039-2009 AFAGRES S.A.**

La Unión, 25 de junio del 2009

Sr.

Ec. Rafael Correa Delgado

**PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR**

Presente.-

Distinguido Señor Presidente:

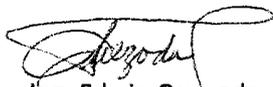
En vista del abandono en que nos tenían por varios años las compañías de fumigación aérea, como productores bananeros formamos la compañía Aéreo Fumigación Agrícola Esmeraldas AFAGRES.

Como Asociación de Bananeros de Esmeraldas le damos a conocer que durante los dos últimos años, mediante AFAGRES, venimos cancelando a favor de la Agencia de Garantía de Depósitos un valor de US\$ 224.00 mensuales. Dicho valor corresponde al pago por arrendamiento de varios bienes muebles que fueron incautados a la compañía Costafumigación de propiedad del Sr. Juan José Pons. En la incautación la AGD tomó posesión de una mezcladora y unos tanques que sirven para almacenar aceite agrícola y agua que eran propiedad del desaparecido Programa Nacional del Banano (PNB). Ahora la AGD nos pide títulos de propiedad de los tanques y mezcladora. Esto no se puede demostrar porque no existen títulos de propiedad por ser bienes con más de veinte años de existencia. Es injusto que la AGD nos siga cobrando arriendo porque el valor pagado en un año es superior al valor real de los bienes incautados. Con el servicio de fumigación aérea se ha evitado que más productores bananeros desaparezcan con lo que estamos aportando significativamente al desarrollo agrícola de la provincia engrandeciendo así el PLAN DE REVOLUCIÓN AGROPECUARIA que usted como Presidente ha establecido para el bienestar y progreso del país.

Los productores bananeros pedimos a usted se analice este caso para lo cual adjuntamos copia del contrato y firmas de respaldo de los compañeros bananeros.

Esperando que nuestra solicitud tenga la aceptación debida, hago propicia la oportunidad para deseárselo éxitos en sus delicadas funciones que muy acertadamente dirige. Sin otro particular le hago extensivo nuestro sincero agradecimiento de alta consideración y estima.

Atentamente,



Ing. Edwin Quezada

**PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE BANANEROS DE ESMERALDAS**

Cc. Gerente de la AGD  
Cc. Ministro de Agricultura.

AGENCIA DE GARANTIA DE DEPOSITOS  
SECRETARIA GENERAL

**RECIBIDO**  
01 JUL. 2009 HORA 14:02

FIRMA \_\_\_\_\_  
ENVIADO A \_\_\_\_\_



AGENCIA DE GARANTIA DE DEPOSITOS

OFICIO No. AGD-UIO-DNA-FE-2009 **1689**

Quito, 11 de agosto de 2009.

Señor  
Andrés De La Vega Grunauer  
**JEFE DEL DESPACHO**  
**PRESIDENCIAL ENCARGADO**  
Palacio de Carondelet  
García Moreno 1043 y Chile  
En su despacho.-

De mi consideración:

En referencia a su oficio No. CGDPR-O-09-3590 del 23 de julio de 2009, con el cual nos remite copia de la comunicación dirigida al señor economista Rafael Correa Delgado, Presidente Constitucional de la Republica, mediante el cual, la Asociación de Productores Bananeros de Esmeraldas "APROBANE", solicita la donación del canon de arrendamiento que fue fijado en el contrato respectivo de las instalaciones de la base de fumigación; al respecto le informamos que la Agencia de Garantía de Depósitos, no esta facultada para realizar donaciones, concesiones o comodato a ningún ente u organización, sea del sector privado o público.

Aprovechamos la oportunidad para informarle que dichas instalaciones y equipos pasaran a formar parte del Fideicomiso "AGD-CFN NO MAS IMPUNIDAD" para su posterior subasta.

Atentamente,

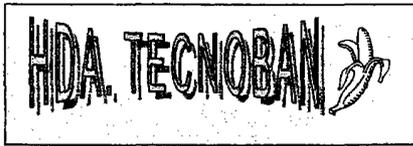
AGENCIA DE GARANTIA DE DEPOSITOS

Ing. Francisco Endara  
**DIRECTOR NACIONAL DE ACTIVOS**

c.c. Ing. Edwin Quezada

Presidente de la Asociación de Bananeros de Esmeraldas.





La Concordia, 28 Octubre 2009.

Atención:

Ing. Edwin Quezada.

**GERENTE GENERAL AFAGRES S.A.**

De mis consideraciones:

A pesar de la comprensión y apoyo que como productor y compañero bananero he tenido para con su empresa, lo único que he obtenido como respuesta, de parte de algunos socios de Afagres es la total predisposición a la exclusividad del servicio de fumigación direccionada hacia los socios, lo que contrasta con el natural concepto de lo que es también para mí la compra y venta de servicios.

Al no existir una política de cambio de manejo y actitud de su empresa me veo en la necesidad de precautelar mi producción, evitando tener problemas de control de la sigatoka negra por alargue de periodos que seguramente se darán por su política de exclusividad, la misma que respeto pero no comparto; por lo que he decidido no ser un problema en sus programas de atomización aérea haciendo de ahora en adelante el control fitosanitario aéreo con la Compañía FUMISOL S.A., lo que espero no sea una ruptura de colaboración entre nuestras instituciones.

Con atento saludo,



Masahiro Tanabe

PROPIETARIO HDA. TECNOBAN

Guayaquil, 15 Enero de 2010

## CONVENIO PARALELO

Por medio de la presente convenimos que el pago de la aeronave que FUSIMOL S.A. adquiere por compra a la compañía de Aéreo Fumigación Agrícola Esmeraldas AFAGRES S.A. se hará de la siguiente manera:

- 1) TREINTA Y CINCO MIL DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA (US\$35,000.00) al momento de suscribir el contrato de Compraventa.
- 2) TREINTA Y CINCO MIL DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA (US\$35,000.00) en el plazo de treinta días contados a partir de la presente fecha; bajo la condición de que la transferencia quede debidamente inscrita: y,
- 3) Los TREINTA MIL DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA (US\$30,000.00) restantes dentro del plazo de sesenta días contados a partir de la fecha y siempre que se haya cumplido la condición de inscripción a la que se refiere el numeral 2) de este instrumento.

p. FUMISOL S.A.



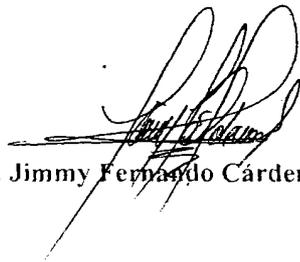
JIMMY CARDENAS SOLANO  
Presidente

p. AEREO FUMIGACIÓN AGRÍCOLA  
ESMERALDAS AFAGRES S.A.

EDWIN PAÚL QUEZADA CÓRDOVA

**NOTARIA TRIGÉSIMO QUINTA DEL CANTÓN GUAYAQUIL**  
**ABOGADO ROGER AROSEMENA BENITES**

**DILIGENCIA DE RECONOCIMIENTO DE FIRMA.-** En la ciudad de Guayaquil, a los quince días del mes de enero del año dos mil diez, en la oficina a mi cargo comparecen el señor **Jimmy Fernando Cárdenas Solano**, portador de la cédula de ciudadanía No. 0702282609; y señor **Edwin Paúl Quezada Córdova**, portador de la cédula de ciudadanía No. 080185949-7, con el objeto de reconocer las firmas y rúbricas puestas en la CARTA DE VENTA DE AERONAVE, del anverso, al efecto puestas a la vista de los comparecientes las firmas y rubricas, la reconocen como suyas por ser las mismas que utilizan en todos los actos públicos y privados.- Para constancia se afirman, ratifican y la firman en unidad de acto conmigo el Notario de todo lo cual **DOY FE:**



Sr. Jimmy Fernando Cárdenas Solano

Sr. Edwin Paúl Quezada Córdova

AB. ROGER AROSEMENA BENITES  
NOTARIO TRIGESIMO QUINTO

**CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE LA AERONAVE  
CESSNA – T188 HUSKY**



En la ciudad de Quito, a los 02 días del mes de febrero del 2010, se reúnen por una parte el señor Coronel Patricio Muñoz Lazcano, Representante de la Compañía Aerorient Ltda., a quien en adelante le llamaremos "EL ARRENDATARIO", y por otra parte el señor Edwin Paúl Quezada Córdova, Gerente General de la Compañía de Aéreo Fumigación Agrícola Esmeraldas S.A. AFAGRES, en representación de la misma, a quien en adelante le llamaremos "EL ARRENDADOR". Los cuales convienen en celebrar el presente contrato de arrendamiento, con las siguientes cláusulas:

**PRIMERA:** La Compañía AFAGRES S.A. es propietaria de un avión CESSNA A188 HUSKY, matrícula HC-CGU, número de Serie 18803629 de uso agrícola quien da en arriendo a la Compañía Aerorient Cía. Ltda.  
La empresa AFAGRES S.A. autoriza a Aerorient Cía. Ltda. para que dicha aeronave pueda ser incorporada a cualquier actividad aeronáutica permitida por la ley, específicamente a la actividad de fumigación agrícola.

**SEGUNDA:** La Compañía Aerorient Ltda. Se compromete a pagar a la Compañía AFAGRES S.A., un arriendo de \$300.00USD por cada hora de operación, con un mínimo de cuarenta (40) horas por mes. Se considerarán aspectos de fuerza mayor. El pago será por mes vencido dentro de los diez primeros días del mes siguiente.

**TERCERA:** Se acuerda la entrega de una garantía por \$10,000.00USD, la misma que será efectiva bajo los siguientes términos:

- Por alteraciones en el tacómetro, verificadas y confirmadas por un tercero técnico y especialista en este instrumento.
- Por cambio de partes o componentes del avión sin autorización, verificados y confirmados por un tercero, técnico y especialista de aviación.
- El arrendador se compromete a solucionar cualquier problema de índole mecánico que se presentare durante la operación en un lapso de mayor de 72 horas contadas a partir de la notificación por parte del arrendatario, el incumplimiento dará origen al pago del lucro cesante por el tiempo transcurrido en exceso, así mismo el mínimo de horas acordado (40 horas) será reconsiderado.

**CUARTA:** El plazo fijado de arrendamiento es de seis (06) meses que correrán a partir de la fecha de entrega del avión al "ARRENDATARIO". Pudiendo cualquiera de las partes dar por terminado este contrato previa notificación con ocho días de antelación.

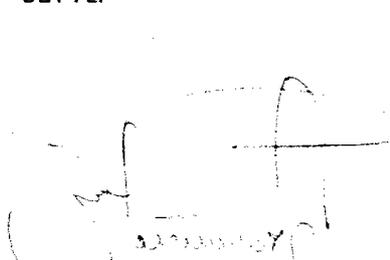
**QUINTA:** El "ARRENDADOR" se reserva el derecho de Condición de Uso de la aeronave, en caso de falla mecánica del avión que queda para su operación. Dicha condición, deberá ser notificada con 48 horas de anticipación al "ARRENDATARIO" y todos los costos de traslado de la aeronave, serán asumidos por el "ARRENDADOR".

**SEXTA:** Aerorient Cía. Ltda. Recibirá asistencia de mantenimiento del avión por parte de la Compañía AFAGRES S.A., así como la cobertura del seguro correspondiente durante el período de duración del presente Contrato.

## ACTA NOTARIAL DE RECONOCIMIENTO DE FIRMAS Y RUBRICAS

*CSR*

En Quinindé, Provincia de Esmeraldas, hoy martes dos de febrero del dos mil diez; ante mi, Doctor Rodrigo Mora Sánchez, Notario Público Sexto Interino de Esmeraldas con asiento en el cantón de Quinindé; comparecen por una parte, el señor **CRNL. CARLOS PATRICIO MUÑOZ LASCANO**, de estado civil casado, con cédula número 130003457-4, y, por otra, el señor **ING. EDWIN PAUL QUEZADA CORDOVA**, de estado civil divorciado, con cédula de ciudadanía número 080185949-7, con el objeto de reconocer su firmas y rúbricas constantes en el documento que antecede. Al efecto, juramentados que fueron en legal y debida forma e instruidos por mi sobre la responsabilidad que tiene de decir la verdad con claridad y exactitud y advertidos sobre las penas del perjurio y de la obligación, con juramento declaran que: las firmas y rúbricas que constan en el documento que precede, son las suyas propias, las mismas que utilizan en todos sus actos públicos y privados y son idénticas a las que constan en sus respectivas cédulas, las que me fueron exhibidas y devueltas a los interesados. Con lo que termina la presente diligencia, firmando para constancia de lo actuado los comparecientes en unidad de acto con migo el Notario, de todo lo cual DDY FE.



**CRNL. CARLOS PATRICIO MUÑOZ LASCANO**



**ING. EDWIN PAUL QUEZADA CORDOVA**



RODRIGO MORA SANCHEZ  
NOTARIO PUBLICO SEXTO INTERINO  
DE ESMERALDAS

SEPTIMA: Aerorient Ltda. no podrá subarrendar, vender, o constituir cualquier gravamen o acto de disposición alguno referente al avión, salvo autorización por escrito del "ARRENDATARIO".

OCTAVA: A, Aerorient Cia Ltda. le esta expresamente prohibido lo siguiente:

1. Realizar modificaciones en el avión, excepto las reconocidas y autorizadas por el fabricante, y previa autorización del "ARRENDATARIO".
2. Operar o mantener la aeronave de una manera distinta a lo descrito en las políticas y/o procedimientos editados por el fabricante.
3. Permitir que el avión sea operado en un ambiente hostil o fuera del territorio Ecuatoriano, según lo estipulado en este contrato.
4. Remover del avión equipos, componentes, accesorios y/o partes, excepto si alguna de ellas se encuentra defectuosa o se requiera el cambio por mandato del fabricante, y previa autorización del "ARRENDATARIO".

Todo item removido del avión es de propiedad de AFAGRES S.A. y deberán ser enviados a su propietario.

NOVENA: Aerorient Ltda. se compromete a devolver el avión a AFAGRES S.A. a la terminación del presente contrato, o cuando AFAGRES S.A. lo requiera por incumplimiento del pago del canon de arrendamiento, o de los valores fijados en la cláusula segunda de este contrato de arrendamiento.

DECIMA: El presente contrato tendrá una duración de seis (06) meses contados a partir de la fecha de suscripción y solo podrá ser renovado por acuerdo expreso de las partes.

#### DECIMA PRIMERA - NATURALEZA

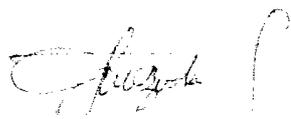
Este Contrato por su naturaleza, es de indole estrictamente civil por lo tanto, las partes declaran que no existe vinculación societaria ni relación de carácter laboral entre ellas.

#### DECIMA SEGUNDA - JURISDICCION Y COMPETENCIA

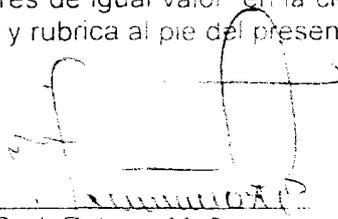
En caso de controversias relacionadas con la interpretación o cumplimiento del presente contrato y en el evento de que estas no puedan ser resueltas de manera amigable, las partes fijan su domicilio en la ciudad de Quito y se someten a la jurisdicción de sus jueces y tribunales y al trámite ejecutivo o verbal sumario.

#### DECIMA TERCERA - ACEPTACION Y RATIFICACION

Las partes aceptan en todos sus términos este contrato y se ratifican en las estipulaciones y declaraciones contenidas en las cláusulas precedentes, en fe de lo cual, suscriben el presente instrumento en tres ejemplares de igual valor, en la ciudad y fecha indicadas, comprometiéndose a reconocer firma y rubrica al pie del presente.



Ing. Edwin Quezada Córdova  
Gerente General  
AFAGRES S.A.



Cnl. Patricio Muñoz L.  
Gerente General  
Aerorient Cia. Ltda.