

## **INFORME DEL GERENTE PRESENTADO A LA JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS DE AFAGRES S.A.**

MARZO, 2011

Luego de 4 años de haber iniciado operaciones en la actividad como operador aéreo en el servicio de aerofumigación agrícola, se ha cumplido con nuestro principal actividad como se describe en las Regulaciones de Aviación Civil (R.D.A.C.), parte 001: *"La aviación agrícola es la rama de la aeronáutica cuyo objetivo fundamental es el de cooperar en el desarrollo y mejoramiento de la agricultura"*

Luego de pasar por una etapa crítica en el aspecto financiero a finales del año 2009, debido a fallas en componentes de los motores como fue la rotura de cilindros en el avión Ag-Truck y falla de levantadores hidráulicos en el Ag-Husky. Dicha situación llevó a tomar la decisión de vender a inicios del 2010 uno de los aviones adquiridos en México a la empresa FUMISOL S.A. para cubrir el déficit generado en el periodo anterior.

Posteriormente, en el mes de febrero, se optó por dar en arrendamiento el avión Ag-Husky a la empresa Aerorient Cía. Ltda., localizada en el cantón Pasaje, provincia de El Oro. El arrendamiento de la aeronave finalizó a los tres meses y medio, es decir a mediados de mayo.

En el mes de agosto ocurrieron dos accidentes, uno por cada avión. El primero fue el del avión Ag-Husky y el segundo del avión Ag-Truck. Esto provocó una reducción en los ingresos de AFAGRES debido a que no se realizó operaciones durante más de un mes. Durante ese tiempo se tuvieron que hacer egresos para el pago del personal, gastos de reparación y repuestos y gastos corrientes.

La causa del primer accidente en el avión con matrícula HC-CGU se debió a obstrucción en el paso de combustible y consecuente apagado del motor en vuelo. El piloto al mando, Capitán Hugo Gálvez tuvo que realizar un aterrizaje de emergencia en una pista privada para ultraligeros en el sector de las Maravillas, a pocos kilómetros del recinto La Sexta.

De acuerdo al informe elaborado por la Junta Investigadora de Accidentes (J.I.A.), el accidente en el avión con matrícula HC-BHX se debió a la entrada de una acémila en la pista. El piloto tuvo que abortar el despegue y perdió el control del avión quedando a un costado de la pista con daños en una de las alas del avión.

Superintendencia de Compañías del Ecuador  
Ventanilla Empresarial de Esmeraldas

- 7 JUN 2011

RECIBIDO

Por la falta de aviones, se contrató a la empresa FUMISOL S.A. para cubrir el hectareaje tanto de los socios como de los clientes externos. A los pocos días de ocurridos los accidentes de nuestros aviones, FUMISOL sufrió la pérdida total de los dos aviones de su propiedad, uno de los cuales les habíamos vendido meses atrás.

Una vez reparado el segundo avión accidentado en agosto, el avión Ag-Truck, presentó problemas la bomba de combustible por lo que se dejó de trabajar nuevamente. Se resolvió el problema de la bomba reemplazándola dos veces bajo garantía por otras enviadas por el proveedor Tropical Aviation Distributors (T.A.D.).

A finales de año volvió a ocurrir otro accidente del avión Ag-Truck por lo que se solicitó los servicios de aerofumigación a la empresa AEROFAQ. La mencionada empresa presta sus servicios a un costo de US\$ 15.00 por hectárea, un promedio de \$ 4,75 dólares más de lo que cobra AFAGRES.

A continuación se describe con más detalles las situaciones presentadas en el periodo 2010.

#### **VENTA DE AVION AG-TRUCK**

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 a finales del año 2009. 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.

Es así que antes que se cumpla el plazo de entrega del avión a Aerorient, se decide vender el avión Ag-Truck en \$ 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 (\$ 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 no hacer 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. 1.

Superintendencia de Compañías del Ecuador  
Ventanilla Empresarial de Esmeraldas

3

- 7 JUN 2011

RECIBIDO

**Cuadro 1.- Costos estimados al 31 de diciembre del 2009 para terminar de armar el avión Ag-Truck.**

<b>PARTE</b>	<b>ORIGINAL</b>	<b>USADOS</b>	<b>FUMISOL</b>	
Micros	15.000,00	6.000,00	2.000,00	
Instrumentos	3.000,00	1.500,00	1.500,00	(Compra y certificación de otros)
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	(Bateria, M.O., fletes y llantas fumisol)
	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.

Como se indica en el cuadro No. 1, los costos para terminar de armar el avión HC-CGV son bastante elevados.

Hasta la elaboración del presente informe no se ha recibido el pago total por la venta del avión ni una aclaración por el retraso en el pago del saldo por \$ 10.000.00. A finales del 2010 se empezaron los trámites en Guayaquil para una demanda legal a FUMISOL S.A. haciendo uso de un pagaré vencido hace un año.

#### **ARRENDAMIENTO DE LA AERONAVE AG-HUSKY**

En vista del déficit en que se encontraba AFAGRES a inicios del 2010, se tomó la decisión de dar en arrendamiento a Aerorient la aeronave Ag-Husky a partir del 1 de febrero. 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

Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros  
Montañita Impresora y Comercializadora S.A.

- 7 JUN 2011

RECIBIDO

buscaba quede una utilidad aceptable (ver Cuadro No. 2). El arrendamiento sería con la finalidad de poner a producir el avión y no quede como un lucro cesante.

**Cuadro 2.- 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
TOTAL	80,33

El contrato de arrendamiento se hizo con una condición especial, la cual era 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 aseguraba que el servicio de aerofumigación no fuera interrumpido. Las cláusulas del contrato de arrendamiento pueden ser revisadas en la sección de Anexos.

Las horas voladas durante el mes de febrero fueron 36.20 generando \$10,860.00. En ese mes no se aplicó la condición del mínimo de horas debido a falla de la bomba de combustible. El mes de marzo se volaron 66.50 horas, lo cual significó un ingreso de \$19,950.00. En abril se volaron 43.40 por lo que se recibió \$13,020.00. En el mes de mayo se alquiló el avión hasta el 16 de mayo dando un total de 25.7 horas que resultan en \$ 7,710.00. El ingreso total que se obtuvo por el arrendamiento de la aeronave a Aerorient fue de \$ 51,540.00 dólares. De ese total se tuvo que restar el costo de una bomba de combustible, mano de obra en varios trabajos y aceite de motor. La suma de esos valores fue de \$6,540.00, por lo que se recibió por parte de Aerorient un total de \$ 45,000.00 durante los tres meses y medio de arriendo. Si se resta a ese valor los \$80.33 correspondiente al costo operativo por hora (\$15,904) resulta en una utilidad de \$29,096.00.

Superintendencia de Compañías del Ecuador  
Ventanilla Empresarial de Esmeraldas

- 7 JUN 2011

**PÓLIZAS DE SEGUROS**

En relación a años anteriores, se redujo el pago de los valores por póliza de seguro para el piloto. No se renovó la Póliza de Accidentes Personales y Gastos Médicos que cubren el asiento de la Aeronave, lo que significa un ahorro de \$ 1,397.76. Se bajo el monto asegurado de Muerte Accidental y Vida de \$ 100,000.00 a \$ 40,000.00 que es el monto mínimo exigido por la Dirección de Aviación Civil. Con esto se tuvo un ahorro de \$ 1,838.05. En total se tuvo un

RECIBIDO

ahorro de \$ 3,235.81. El valor asegurado por la Pérdida de Licencia se dejó en \$ 50,000.00 al igual que los Gastos Médicos: dentro de la aeronave \$ 20,000.00 y fuera de ella \$ 15,000.00 porque son valores que exige la DAC.

**Cuadro 4.- Valor asegurado actual.**

ASEGURADO	17%	15% DE 17%	SUBTOTAL	IVA	TOTAL
60000,00	10500,00	1575,00	12075,00	1449,00	13524,00
70000,00	12250,00	1837,50	14087,50	1690,50	15778,00
<b>TOTAL</b>					<b>29302,00</b>

El valor asegurado de los aviones se mantuvo en \$ 60,000.00 para el avión con matrícula HC-BHX y \$ 70,000.00 para el avión con matrícula HC-CGU. El incremento en los valores a pagar por los seguros de avión y piloto se deben al incremento anual, a los accidentes del piloto y a la edad del mismo.

**Cuadro No. 5.- Diferencia de valores por incremento en coberturas.**

ASEGURADO	17%	15% DE 17%	SUBTOTAL	IVA	TOTAL
120000,00	21000,00	3150,00	24150,00	2898,00	27048,00
130000,00	22750,00	3412,50	26162,50	3139,50	29302,00
<b>TOTAL</b>					<b>56350,00</b>

Si se asegurara los aviones por los valores reales, es decir al 100 % de sus valores, los costos totales para el 2010-2011 serían de \$ 56,350.00 como se presenta en el cuadro 5. Al no asegurar los aviones por el valor real de cada uno, se tuvo un ahorro de \$ 61,494.46 por los 4 años de operaciones como se demuestra en el cuadro No. 6.

**Cuadro No. 6.- Ahorro por reducción en los valores asegurados.**

AVIÓN	2007	2008	2009	2010	TOTAL
HC-BHX	5000,00	6993,06	10099,70	13524,00	35616,76
HC-CGU	0,00	0,00	10099,70	15778,00	25877,70
<b>TOTAL</b>					<b>61494,46</b>

Superintendencia de Compañías del Ecuador  
Ventanilla Empresarial de Esmeraldas

- 7 JUN 2011

RECIBIDO

En el cuadro 6 se presentan los valores ahorrados por cada año. En el 2007 y 2008 se tuvo asegurado la aeronave con matrícula HC-BHX. Luego se incorporó la segunda aeronave con matrícula HC-CGU a la póliza de seguros. El ahorro en los 4 años fue de \$ 61,494.46.

## RECLAMOS POR GARANTÍA Y SEGUROS

Debido al reemplazo de cilindros por falla de los mismos en el motor del avión con matrícula HC-BHX se realizó el reclamo para la devolución de los gastos a la fábrica. Así mismo se hizo el reclamo por reemplazo de levantadores hidráulicos en el avión con matrícula HC-CGU. En el mes de octubre se consiguió el reembolso del 100% de los gastos los cuales llegaron a \$ 4,512.72.

En cuanto al reclamo a la aseguradora por gastos debido a los accidentes se obtuvo para el avión con matrícula HC-BHX una devolución de \$ 8,852.24. Ese valor fue descontado de dos cuotas con la compañía de seguros. El detalle de los gastos presentados a la compañía de seguros se presenta en la sección de Anexos. Se presentó un total estimado de gastos por \$ 15,926.15. Sin embargo los costos reales fueron de \$10,770.94. El deducible del 10% del valor asegurado se descontó del valor total estimado presentado de los gastos.

Por el reclamo del accidente del avión con matrícula HC-CGU se tuvieron gastos totales por cerca de \$46,000.00 de los cuales se restará el deducible del 10% que equivale a \$7,000.00. Aún no se tiene el total de los gastos porque están pendientes las facturas de la empresa de logística con quien se hizo la importación.

Para el reclamo por el tercer accidente del 29 de diciembre del 2010 se presentaron los siguientes gastos de facturas y proformas.

### Cuadro 7.- Gastos previstos para la reparación de la aeronave HC-BHX

No.	FACTURA	CONCEPTO	VALOR
1	Factura 894702	Pernos y láminas	1551,26
2	Factura	Trámites de importación remaches y láminas	700,00
3	Factura	Trámites de importación remaches y láminas	500,00
4	Factura	Trámites de importación remaches y láminas	500,00
5	Factura	Reparación estructural	14000,00
6	Estimado	Horas remanentes de hélice	875,00
7	Estimado	Horas remanentes de motor	8796,28
8	Proforma 51266	Partes de avión	8847,02
9	Estimado	Trámites de importación de partes de avión	2000,00
10	Proforma Baca	Pintura de partes reparadas	700,00
11	Proforma Carrillo	Reparación de ala izquierda	5000,00
			<b>43469,56</b>

Superintendencia de Compañías del Ecuador  
Ventanilla Empresarial de Esmeraldas

- 7 JUN 2011

RECIBIDO

Como se puede ver en el cuadro No. 7, los costos totales que se presentaron son inferiores al 75% (\$ 45,000.00) del valor asegurado (\$ 60,000.00). Si los costos para la reparación son iguales al 75% o superiores la empresa aseguradora considera pérdida total de la aeronave y pasa a manos de la aseguradora. Al darse esa condición, reembolsarían los \$ 60 mil dólares asegurados menos los seis mil dólares que corresponden al deducible del 10%.

Los costos reales serán mayores y estarían por los 50 mil dólares. No se incluyó el trabajo de suelda y algunas partes que serán reemplazadas porque se encuentran afectadas debido al accidente. Si la aseguradora acepta los valores presentados, la devolución una vez que se tenga listo el avión sería alrededor de 37 mil dólares.

Finalmente, realizando la suma de todos los gastos que no cubriría la aseguradora, se tendría que AFAGRES deberá desembolsar \$ 29,917.17 por los tres accidentes ocurridos en el 2010.

#### **REPORTES DE INSPECCIÓN DE LA DAC**

La Dirección de Aviación Civil (D.A.C.) realiza inspecciones eventuales en el año. Si los inspectores de la D.A.C. encuentran discrepancias en el cumplimiento de regulaciones de Aviación Civil emiten un Reporte de Inspección insatisfactorio por el que se tiene cancelar la suma de \$300.00. Ese valor sumado a los gastos de viáticos y movilización llega a \$ 600.00.

En el 2010 se realizaron dos inspecciones, una el 28 de septiembre y la otra el 21 de diciembre. En la primera inspección las discrepancias se debieron a incumplimientos por parte del mecánico Ezequiel Avilés como consta en la sección de ANEXOS. En la segunda inspección las discrepancias fueron de la parte administrativa.

#### **RENDIMIENTOS ANUALES Y SITUACIÓN DE LA EMPRESA**

En el cuadro No. 8 se presenta un detalle de los rendimientos mensuales en hectáreas por hora y galones de combustible por hora y sus totales.

Superintendencia de Comercio del Ecuador  
Ventanilla Empresarial de Esmeraldas  
- 7 JUN 2011  
**RECIBIDO**

**Cuadro 8.- Resumen de rendimientos por hectárea y por hora**

MES	HAS	ACEITE	AVGAS	HORAS	HAS/HORA	GALS/HORA
ENERO	3002	8149	1230	50,22	59,25	24,19
FEBRERO	2274	7425	980	39,20	56,00	23,17
MARZO	3111	11280	979	50,06	60,80	18,60
ABRIL	2737	9025	992	51,07	53,57	19,65
MAYO	2517	6920	847	49,40	51,41	17,18
JUNIO	3046	7840	1088	55,60	54,33	19,58
JULIO	2892	7658	1172	64,90	59,26	18,88
AGOSTO	2452	5269	779	40,70	51,13	18,03
SEPTIEMBRE	923	4870	291	15,10	12,23	3,85
OCTUBRE	1647	4245	528	29,54	43,84	18,05
NOVIEMBRE	912	6770	369	18,20	50,99	22,26
DICIEMBRE	1901	5010	625	34,50	54,88	18,51
<b>TOTAL</b>	<b>27414</b>	<b>84461</b>	<b>9878,33</b>	<b>498,49</b>	<b>50,64</b>	<b>18,49</b>

En el año 2010 se realizó la fumigación de 27,414 hectáreas mientras que el año anterior fueron 44,440 hectáreas. Eso significa una reducción de 17,026 hectáreas. La reducción se debe a la pérdida de hectareaje por la entrada de Fumisol S.A. y a la paralización de actividades por los accidentes y daño en la bomba de combustible. El promedio mensual de hectáreas fumigadas es de 2,284.50 hectáreas.

De acuerdo al cuadro anterior se tiene que el promedio mensual de horas de trabajo del avión fue de 41.54 horas. El consumo de combustible fue de 18.49 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 50.64, una reducción de 19 horas en relación al año anterior.

Uno de los rubros más altos para las operaciones de AFAGRES es la compra de combustible. Debido a la paralización de las operaciones por los accidentes ocurridos en el 2010 se tuvo una reducción en la compra de gasolina de aviación. En años anteriores el consumo promedio fue de mil galones mensuales.

Superintendencia de Compañías del Ecuador  
Ventanilla Empresarial de Esmeraldas

- 7 JUN 2011

RECIBIDO

### Cuadro 3.- Compra de combustible

FECHA	GASOLINA	TRANSPORTE (US\$)	TOTAL (US\$)
13/01/2010	1,975 Gls. (\$8097,50)	350	8,447.50
26/01/2010	999 Gls. (\$4,095.90)	350	4,445.90
25/02/2010	1,005 Gls. (\$4,120.50)	350	4,470.50
31/03/2010	1,012 Gls. (\$4,149.00)	350	4,499.00
21/04/2010	1,982 Gls. (\$8,126.20)	350	8,479.20
14/06/2010	1,967 Gls. (\$8,064.70)	350	8,414.70
20/10/2010	1,975 Gls. (\$8,097.50)	350	8,447.50

Como se presenta en el cuadro 3, se realizaron siete pedidos de combustible en el 2010. Durante los primeros meses del año se realizaron pedidos de mil galones debido a la situación financiera de la empresa. A partir de abril se empezó a realizar nuevamente pedidos por dos mil galones. Los pedidos por menos de 2 mil galones resultan en un incremento en el costo por galón por el transporte, el cual es el mismo si se transportan 2 mil o mil galones. En resumen se tiene que se adquirieron 10,915 galones por un total de \$ 47,204.30 incluido el transporte.

Los ingresos totales por ventas resultaron en \$ 491,834.23 mientras que los egresos totales fueron de \$ 479,596.45 quedando como utilidad del período un total de \$ 12,242.77. El rubro más alto fue la compra de aceite agrícola, repuestos y otros materiales, siendo \$ 144,196.49 lo que se pago por esos conceptos. En segundo lugar estuvo el pago al personal que llegó a \$ 98,936.23 incluyendo pagos al I.E.S.S. y todos los beneficios de ley. Como se indicó anteriormente la compra de combustible está entre los costos principales de la actividad de la empresa. La compra de combustible ocupa el tercer lugar para lo cual se utilizaron \$ 45,049.55.

Superintendencia de Compañías del Ecuador  
Ventanilla Empresarial de Esmeraldas

- 7 JUN 2011

RECIBIDO

Para el 2011, los costos mensuales que se estima tener serían como se presentan a continuación:

<b>MANO DE OBRA</b>	<b>US\$</b>
Piloto	2200,00
Mecánico	1250,00
Gerente	1000,00
Fitosanitario	650,00
Jefe de Pista	500,00
Guardias	560,00
Abastecedores	700,00
Secretaria	260,00
Contadora	300,00
	<b>7420,00</b>

<b>MATERIALES</b>	<b>US\$</b>
Aceite	9075,00
Hectáreas	5000,00
Gasolina	3950,00
Motor HC-BHX	1687,50
Repuestos	1250,00
Hélice	131,00
	<b>21093,50</b>

<b>SERVICIOS</b>	<b>US\$</b>
Seguros	2583,33
Impuestos	750,00
I.E.S.S.	700,00
Permisos D.A.C.	208,33
Gastos Varios	416,67
	<b>4658,33</b>

Superintendencia de Compañías del Ecuador  
Ventanilla Empresarial de Esmeraldas

- 7 JUN 2011

RECIBIDO

Como se puede apreciar en los datos presentados, se tiene un total de costos mensuales por \$ 33,171.50. Estos costos están basados en 2500 hectáreas promedio que se fumigarían mensualmente. Se tomó ese hectareaje porque el promedio del año 2010 es de 2284 hectáreas. Los ingresos brutos por concepto de ventas de aceite serían de 15 mil dólares y por fumigación sería de 30 mil dólares si se cobrara a un promedio de 12 dólares por hectárea. Por tal motivo el ingreso promedio mensual sería de \$ 11,828.17.

En relación a los del periodo anterior (2010), para el 2011 habrá un incremento de \$ 1,00 por hectárea para el piloto. El ingreso de un Jefe de Pista se debe a exigencias de la D.A.C. para que haya una persona que de seguimiento al vuelo. Así mismo se optó por la contratación de dos guardias para que cubran todas las horas del día. Se redujo de \$ 400 a \$ 300 al primer guardia y se paga \$ 260 para el segundo guardia.

A pesar de los problemas presentados y los altos costos que se tuvo que cubrir en el 2010 por los accidentes de los aviones y el daño de la bomba de combustible, la empresa ha logrado mantenerse. Sin embargo cabe indicar que la rentabilidad de la actividad puede verse afectada por la pérdida de hectareaje si la situación de comercialización de banano no se resuelve. La utilidad generada en el periodo del 2010 será utilizada para cubrir los gastos por reparación del avión con matrícula HC-BHX y demás gastos operativos.

### CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Dos de los tres accidentes ocurridos en el año 2010 se debieron a malas maniobras del piloto. El trabajar con poco orden puede provocar accidentes por lo que es necesario realizar una mejor coordinación de los trabajos y chequeos del avión y sistemas de filtros de combustible. La entrada de un Jefe de pista a las labores ayudará a realizar un mejor control de las operaciones en coordinación con el piloto.

No se pudo determinar la causa del apagado del motor del avión de matrícula HC-CGU. Sin embargo se sospecha que la causa del mismo se debió a taponamiento del sistema de combustible.

El motor accidentado del avión con matrícula HC-CGU no fue enviado a la fábrica para reclamo por garantía porque habría tomado más tiempo en su retorno. Se optó por enviarlo directamente a un taller autorizado para que realicen la inspección y posterior armado del mismo. La mayor demora se debió a un mal manejo por parte de la empresa de logística y del mecánico por no enviar junto con el motor el sistema de escapes y turbo.

Los costos operativos se incrementarán por lo cual será necesario el incremento en el precio por hectárea que se cobrará en el 2011. El incremento en el precio por hectárea deberá ser al menos de \$ 2 por hectárea.

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

Superintendencia del Poder Judicial  
Montevideo, Uruguay, 07 de Junio de 2011

- 7 JUN 2011

RECIBIDO

menos de 1000 hectáreas resulta costoso y puede representar pérdidas a la compañía. Por lo anterior será necesario buscar más hectareaje ya sea en San Lorenzo o en otra provincia donde se requieran los servicios de aerofumigación.

El cumplimiento de disposiciones de Aviación Civil en cuanto a mantenimiento de las pistas en las que operamos y cumplimiento de regulaciones son necesarios para evitar ser objetos de multas por parte de la autoridad aeronáutica. Se debe mantener y cumplir un cronograma de trabajo y de renovaciones, exámenes, entrenamientos, etc., para evitar sanciones.

Superintendencia de Compañías del Ecuador  
Unidad Ejecutiva de Esmeraldas

- 7 JUN 2011

RECIBIDO