CSAV

Santiago, 24 de junio de 2014

2014060068788
24/06/2014 - 17:23 Operador: OJORQUER
Nro. Inscrip:76v - División Control Financiero Valores

SUPERINTENDENCIA VALORES Y SEGUROS

Señor
Carlos Pavez T.
Superintendente
Superintendencia de Valores y Seguros
Av. Libertador Bernardo O'Higgins 1449, piso 12
PRESENTE

Ref.: Compañía Sud Americana de Vapores S.A.
Inscripción Registro de Valores N° 76
Acompaña Prospecto Emisión de Acciones - Inscripción Registro de Valores N°1003

Estimado Señor Superintendente:

En representación de Compañía Sud Americana de Vapores S.A. (en adelante, la "Sociedad") y de acuerdo en la Norma de Carácter General N° 30 de vuestra Superintendencia, Sección III, N°3.2, por la presente me permito remitir a Ud. el texto final del Prospecto para la emisión de 4.001.419.836 de acciones de la Sociedad, inscritas en el Registro de Valores bajo el N°1003, con fecha 24 de junio de 2014.

El documento adjunto no ha podido ser remitido a esa Superintendencia por el Módulo SEIL ya que la aplicación no está disponible.

Desde ya quedo a su disposición para aclarar o complementar cualquier información que estime necesaria.

Sin otro particular, lo saluda muy atentamente,

Pablo Bauer Novoa
p.p. Compañía Sud Americana de Vapores S.A.

VALPARAISO
Plaza Sotomayor 50
Teléfono: (56-32) 220 3000
Fax: (56-32) 220 3333

SANTIAGO
Hendaya 60, Piso 11, Las Condes
Teléfono: (56-2) 2330 7000
Fax: (56-2) 23307700

SudAmericana de Vapores
www.csav.com

PROSPECTO DE EMISIÓN DE ACCIONES

COMPAÑÍA SUD AMERICANA DE VAPORES S.A.
INSCRIPCIÓN REGISTRO DE VALORES N° 76

1. INFORMACIÓN GENERAL

1.1 Intermediarios participantes en la elaboración del prospecto: No hay.

1.2. Leyenda de responsabilidad: LA SUPERINTENDENCIA DE VALORES Y SEGUROS NO SE PRONUNCIA SOBRE LA CALIDAD DE LOS VALORES OFRECIDOS COMO INVERSIÓN. LA INFORMACIÓN CONTENIDA EN ESTE PROSPECTO ES DE RESPONSABILIDAD EXCLUSIVA DEL EMISOR.

1.3 Mercado en que serán transadas las acciones: Las acciones se transarán en el mercado general.

2. IDENTIFICACIÓN DEL EMISOR Y LA EMISIÓN

2.1 Fecha del prospecto: junio de 2014.

2.2 Identificación:

(a) Nombre o razón social: Compañía Sud Americana de Vapores S.A.

(b) Nombre de fantasía: No tiene.

(c) RUT: 90.160.000-7

(d) Dirección oficina principal: (i) Plaza Sotomayor 50, ciudad y comuna de Valparaíso, y (ii) Hendaya 60, piso 12, Las Condes, Santiago.

(e) Teléfono: (562) 2330 7000.

(f) Fax: (562) 2330 7700.

(g) Correo electrónico: investor_relations@csav.com.

(h) Página web: www.csav.com.

2.3 Número y fecha de la inscripción de la emisión: 1.003, de fecha 24 de junio de 2014.

3. ANTECEDENTES GENERALES DE LA SOCIEDAD

3.1 Historia y actividades y negocios:

Fundada en 1872 a partir de la fusión de Compañía Chilena de Vapores y Compañía Nacional de Vapores, Compañía Sud Americana de Vapores S.A. ("CSAV", la "Compañía" o la "Sociedad") es una de las compañías navieras más antiguas del mundo. En sus inicios, representaba el único medio de conexión con regiones apartadas de Chile. La apertura del Canal de Panamá, en 1914, le permitió expandir sus líneas a Nueva York, las que luego intensificó ante el repliegue de navieros europeos durante la Primera Guerra Mundial.

Concluida la Segunda Guerra Mundial, en 1945, los servicios de la Compañía experimentaron un vigoroso desarrollo, con la incorporación de puertos de Alemania, Bélgica, Holanda e Inglaterra.

El transporte de carga a granel adquirió relevancia a partir de 1943 y en 1961, la Compañía ingresó al negocio del agenciamiento aéreo y marítimo con la creación de Sudamericana, Agencias Aéreas y Marítimas S.A. ("SAAM").

En 1999, realiza una expansión regional con la compra de una participación mayoritaria en las empresas Companhia Libra de Navegaçao de Brasil y Montemar Marítima S.A. de Uruguay, las que participan en diferentes mercados de transporte de contenedores entre la Costa Este de Sudamérica, Estados Unidos y Europa.

En el año 2000, CSAV realiza la adquisición de los activos de Norasia Container Lines Ltd., empresa naviera maltesa, lo cual permite acceder a las rutas Este–Oeste (Asia-Europa, Transpacífico y Transatlántico), y de la firma Norasia China Ltd., constituida en Hong Kong, con operaciones en ciudades de la República Popular China.

En el 2008, la Compañía comenzó a experimentar los efectos de la crisis más importante que haya vivido el mundo desde la Gran Depresión de 1929. En un complejo escenario de caída de demanda, aumento de oferta de naves, y un resultante brusco descenso de las tarifas internacionales de transporte, la Compañía ha realizado, desde 2009, planes de fortalecimiento financiero y reestructuración de sus operaciones. En el 2009, se alcanzó un acuerdo entre la Compañía y los dueños de naves arrendadas que incluyó aumentos de capital por US$773 millones y cambios en el programa de construcción de naves que CSAV tenía en Corea del Sur y Taiwán.

En el 2010, hubo cambios relevantes en la estructura de activos de CSAV. Además de un aumento de capital por US$223,8 millones, se efectúan operaciones de compra y venta de participaciones en sociedades filiales y coligadas, que permitieron a la Compañía fortalecer su estrategia operativa y comercial. En este marco, adquirió el control de las sociedades que controlaban seis naves portacontenedores, de las agencias en Holanda, Alemania, Bélgica, España, Turquía, Inglaterra y Argentina, y del remanente de participación en la sociedad Wellington, matriz de las empresa Libra de Navegaçao Brasil y Compañía Libra de Navegación Uruguay.

En 2011, Quiñenco S.A., matriz del Grupo Luksic, ingresa a la propiedad de CSAV. Hacia fines del segundo trimestre, el control de la Sociedad es mantenido por Quiñenco S.A. y Marítima de Inversiones S.A. (del Grupo Claro) cada una con un 20,6%, aproximadamente. Se realizó además, un aumento de capital por US$498 millones, como parte de un plan de fortalecimiento financiero.

Durante el año 2012, la Compañía completó exitosamente su plan de reestructuración financiera y operacional. Durante febrero de 2012, se suscribió íntegramente un aumento de capital por US$1.200 millones, logrando al mismo tiempo la división de la sociedad creando Sociedad Matriz SAAM S.A. que pasó a controlar las acciones de la hasta entonces filial SAAM. Estos últimos dos aumentos de capital le permitieron a CSAV fortalecer su estructura financiera y de capital, y le permitió a Quiñenco S.A. obtener el 37,44% de la Compañía.

La reestructuración operacional de la Compañía – que contempló la racionalización de servicios, el aumento de acuerdos de operación conjunta, la incorporación de flota propia (y aumento de la proporción de ésta en las operaciones de la Compañía) y los

cambios en la estructura organizacional – comenzó a mostrar los positivos resultados que se esperaban a partir del segundo trimestre del año 2012. La reestructuración operacional significó para la Compañía tener que reconocer importantes pérdidas por reestructuración durante los años 2011 y 2012.

De este modo, durante el año 2012 se terminó exitosamente la reestructuración, organizacional, operacional y financiera, cumpliendo con los objetivos que se habían definido y en línea con la estrategia de transformar a CSAV en un operador eficiente con un tamaño adecuado a su estructura de capital y de activos.

En abril de 2013, la Compañía suscribió un contrato de construcción de siete naves portacontenedores de 9.300 TEUs con el astillero coreano Samsung Heavy Industries. Este plan de inversión asciende a US$ 570 millones y será financiado con aproximadamente un 40% de capital y con aproximadamente un 60% de deuda financiera. Las naves se recibirán a partir de fines del 2014 y permitirán reemplazar flota arrendada e incrementar el porcentaje de flota propia a niveles del 50%, en línea con el promedio de la industria.

Durante el tercer trimestre de 2013, concluyó la primera parte del aumento de capital de la Compañía, con una recaudación de US$ 330 millones, los cuales se destinaron a pagar el pasivo financiero de corto plazo contraído en relación al prepago a AFLAC, realizado durante el segundo trimestre del año (US$ 140 millones, equivalente a 42,4% del total recaudado), a financiar parcialmente el plan de construcción de naves de 9.300 TEUs (US$ 60 millones, equivalente al 18,2% del total recaudado) y a realizar una inyección de caja adicional para continuar con los planes de desarrollo de la Compañía (US$ 130 millones, equivalente a 39,4% del total recaudado). A través de este proceso de aumento de capital, Quiñenco aumentó su participación en CSAV a 46,0%.

En el marco de las negociaciones iniciadas a fines del 2013, con fecha 16 de abril de 2014, Hapag-Lloyd AG ("HL") y CSAV firmaron un contrato vinculante, denominado "*Business Combination Agreement*" (Contrato de Combinación de Negocios, "BCA"), en virtud del cual CSAV aportará la totalidad de su negocio de portacontenedores a HL. Como consecuencia de la integración de ambos negocios, HL como entidad combinada se ubicará dentro de las cuatro principales compañías navieras del mundo que ofrecen servicios de línea de portacontenedores, con una flota aproximada de 200 naves con una capacidad de transporte de alrededor de un millón de TEUs, un volumen anual transportado estimado en 7,5 millones de TEUs e ingresos combinados proyectados de US$12 mil millones. La casa matriz de HL permanecerá en Hamburgo. Adicionalmente, HL tendrá una fuerte presencia en la región a través de una oficina regional en Chile enfocada a sus negocios en Latinoamérica.

Como contraprestación al aporte de su negocio de portacontenedores, CSAV se convertirá en uno de los accionistas principales de HL, con una participación accionaria inicial del 30% en la entidad combinada. Los accionistas de HL, incluidos HGV, filial de la Ciudad de Hamburgo, y Kühne Maritime, de propiedad del empresario Klaus-Michael Kühne, han acordado un aumento de capital por €370 millones que se llevará a cabo con posterioridad al cierre de la combinación de negocios y a más tardar el 31 de diciembre de 2014, en el cual CSAV se ha comprometido a aportar €259 millones, esto es, aproximadamente US$350 millones. Este aporte aumentará la participación de CSAV a un 34% del nuevo capital accionario de HL. También se ha acordado un segundo aumento de capital de HL por €370 millones, en el contexto de la programada apertura en bolsa de HL.

La vigencia del BCA está sujeta a la aprobación del Senado de la Ciudad de Hamburgo a más tardar el 30 de abril de 2014, y a que los accionistas disidentes de CSAV (respecto la aprobación de la transacción acordada en la Junta Extraordinaria de Accionistas de fecha 21 de marzo de 2014) no hubieran ejercido su derecho a retiro por más de un 5% del total de las acciones emitidas por CSAV, lo que podían hacer solo hasta el 20 de abril de 2014. Al 21 de abril de 2014, los accionistas disidentes que ejercieron el derecho a retiro alcanzaron el 2,7% de las acciones de la Sociedad. Asimismo, el cierre de la combinación de negocios está sujeto a la obtención de la aprobación de la transacción por las autoridades de libre competencia de varias jurisdicciones.

Simultáneamente con la firma del BCA, CSAV, HGV y Kühne Maritime firmaron un pacto de accionistas, en virtud del cual se formará una sociedad común paritaria entre CSAV, por un lado, y HGV y Kühne Maritime, por el otro, la que controlará el 51% del capital accionario de HL, luego del primer aumento de capital de HL. Hasta la apertura en bolsa de HL, el pacto de accionistas establece, además, la obligación de CSAV, HGV y Kühne Maritime de votar conjuntamente el total de sus acciones, las que representan más del 75,5% del capital accionario de HL.

CSAV conservará su actual participación controladora en sus otros negocios de transporte de automóviles, cargas refrigeradas sin contenedores, graneles sólidos y líquidos.

3.2 Sectores industriales o económicos:

CSAV es una empresa basada en Chile y posicionada como la naviera más importante de Latinoamérica y una de las 20 mayores del mundo, medidas por su capacidad. Se especializa principalmente en transporte marítimo de contenedores y también ofrece servicios especiales, tales como transporte marítimo de automóviles, cargas refrigeradas, graneles sólidos y líquidos.

El área de negocios de mayor importancia para CSAV es el transporte de carga en contenedores o servicios de línea; en el cual, los principales mercados son los denominados Norte-Sur, entre los que destacan aquellos que cubren los tramos entre Sudamérica y Asia, Norteamérica, Europa y el Mediterráneo. Segundos en importancia son los tráficos Este-Oeste, que comprenden los tramos de mercados emergentes entre Asia y Turquía, el Mar Negro, y el Medio Oriente y entre el Sub Continente Indio, el Medio Oriente y Europa.

El foco estratégico de los servicios de línea de CSAV está en las costas Oeste y Este de Sudamérica, y algunos mercados emergentes. Nuestros principales competidores en dichas rutas, y para todos los servicios donde operamos, son Maersk, MSC, CMA-CGM y Hamburg Süd. Según el ranking de capacidad de Alphaliner, CSAV tiene una participación del 1,5% sobre la flota total mundial.

CSAV ofrece 32 servicios de línea (además de servicios de trasbordo), con aproximadamente 1,9 millones de TEUs transportados en 2013. Al 31 de diciembre de 2013, la flota operada por CSAV era de 50 naves portacontenedores. La Compañía opera a través de una red comercial en 115 países alrededor del mundo, generando más del 90% de sus ingresos totales a través de agencias propias.

La combinación del negocio portacontenedores de CSAV con HL permitiría formar la cuarta compañía en términos de capacidad, la cual ofrecería más de 120 servicios de línea, operando aproximadamente 200 naves con capacidad superior al millón de TEUs, y alcanzaría un volumen transportado de aproximadamente 7,5 millones de TEUs.

3.3 Segmentos de negocios: Conforme a las definiciones establecidas en NIIF 8 "Segmentos Operativos", CSAV considera el negocio desde una perspectiva asociada al tipo de servicio prestado. En consideración a lo anterior se ha definido que existe un solo segmento de negocio denominado "Transporte Marítimo de Carga." Este segmento de negocio comprende los siguientes servicios:

Transporte de Carga en Contenedores/Servicios de Línea: Durante los últimos 20 años, CSAV ha extendido sus operaciones desde un nivel nacional a uno global. La Compañía opera en la actualidad un diversificado porfolio de rutas: Norte-Sur a través de CSAV, y de sus filiales Companhia Libra de Navegaçao S.A. (Brasil) y Compañía Libra de Navegación Uruguay, y Este-Oeste a través de su filial Norasia Container Lines Ltd. Estos son los servicios objeto de la combinación de negocios con HL.

Transporte de Automóviles: Servicios operados con naves especializadas del tipo Pure Car and Truck Carrier (PCTC), las cuales permiten el embarque y descarga de los vehículos mediante el desplazamiento sobre sus ruedas a través de rampas (roll on – roll off).

Transporte de Cargas Refrigeradas: CSAV opera naves especializadas en el transporte de carga refrigerada, sirviendo el mercado de exportación de fruta desde la costa oeste de Sudamérica al norte de Europa y los Estados Unidos. CSAV complementa su capacidad de transporte de carga refrigerada mediante el uso de contenedores refrigerados que son transportados tanto en naves portacontenedores de sus servicios de líneas como en naves con cámaras refrigeradas. La Compañía ofrece así un eficiente servicio que permite a sus clientes reducir el tiempo de tránsito necesario para alcanzar sus mercados de destino.

Transporte de Graneles Sólidos: CSAV opera siete naves graneleras, las cuales fueron mayoritariamente subarrendadas a terceros durante el año 2013.

Transporte de Graneles Líquidos: CSAV, en asociación con Odfjell Tankers, ofrece servicios de transporte de líquidos a granel en la Costa Oeste de Sudamérica. Durante 2013, la operación se concentró en el transporte de ácido sulfúrico entre Perú y Chile, como asimismo cabotaje en Chile.

Los principales proveedores, clientes y activos de CSAV son:

Proveedores

#	NOMBRE DEL PROVEEDOR
1	MEDITERRANEAN SHIPPING CO. S.A.
2	O.W. BUNKER & TRADING CO. LTD.A/S
3	PETER DOEHLE SCHIFFAHRTS – KG
4	PETROLEO BRASILEIRO S.A. (PETROBRAS)
5	KRISTENSONS PETROLEUM INC.
6	AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMA
7	SEACUBE CONTAINERS
8	CODIS S.A.
9	CHIMBUSCO PAN NATION PETRO-CHEMICAL CO., LTD
10	GE SEACO SERVICES LTD

Clientes

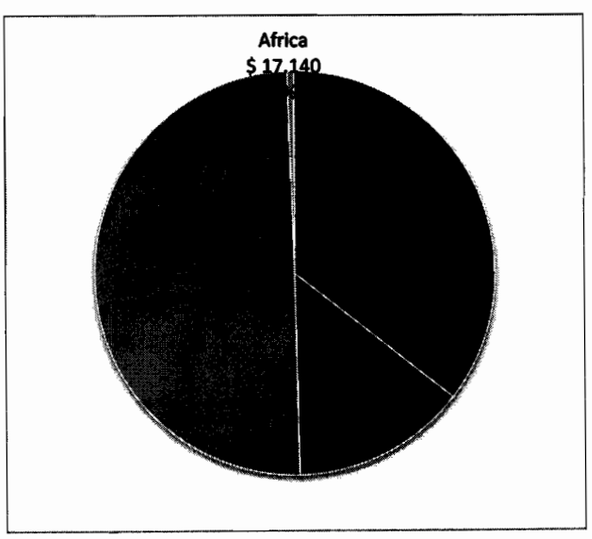
#	NOMBRE DEL CLIENTE
1	KUEHNE + NAGEL AG
2	BRF - BRASIL FOODS S.A.
3	BON VOYAGE LOGISTICS INC
4	ASIA SHIPPING INTERNATIONAL TRANSPORT HK LTD.
5	DELFIN CARGO SERVICES GROUP CO LTD
6	S.A.C.I. FALABELLA
7	UBI LOGISTICS (CHINA) LIMITED
8	PANTOS LOGISTICS CO. LTD.
9	JBS S/A
10	CHINA CONTAINER LINE LTD

Los principales activos de la Compañía son sus naves. Aquí se presenta su valor al 31 de Diciembre de 2013:

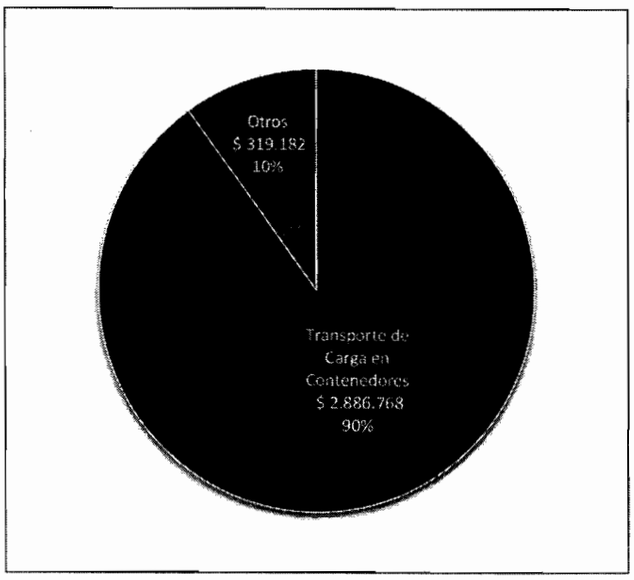
Activos

#	NOMBRE DE LA NAVE	US$
1	TORRENTE	122.294.291,86
2	TEMPANOS	121.733.740,37
3	TUCAPEL	121.386.146,15
4	TUBUL	120.908.946,73
5	TENO	120.398.480,30
6	TIRUA	87.091.600,52
7	TOLTEN	86.822.659,32
8	MEHUIN	85.953.326,03
9	MAIPO	77.318.671,54
10	PALENA	45.254.772,51

Los ingresos de la Compañía, en MUS$ y considerando el período anual finalizado el 31 de diciembre de 2013, por zona geográfica, se muestran en el siguiente gráfico:



Los ingresos de la Compañía, en MUS$ y considerando el período anual finalizado el 31 de diciembre de 2013, distribuidos en transporte de carga en contenedores y otros servicios, se muestran en el siguiente gráfico:



3.4 Factores de riesgo:

RIESGOS RELACIONADOS A LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

La naturaleza cíclica de la oferta y demanda en la industria de los portacontenedores exacerba los impactos de las condiciones económicas globales.

Aunque la industria ha exhibido históricamente condiciones económicas cíclicas, desde 2008 ha experimentado alta volatilidad en los precios de los fletes, mayormente debido a fluctuaciones económicas significativas en la demanda por servicios de portacontenedores y en la oferta global de capacidad. Los cambios en la demanda por servicios de naves portacontenedores son difíciles de predecir y generalmente están por fuera del control de CSAV.

En cuanto a la oferta, es un hecho que la industria tiene una flota mundial que excede, en la actualidad, la demanda. Por ello, dadas las características de una alta estructura de costos fijos que presenta la industria, se incrementa la volatilidad de los precios de los fletes.

Fluctuaciones cíclicas en las tarifas de arrendamiento de naves portacontenedores pueden tener un efecto adverso en el negocio de la Compañía.

La Compañía no puede asegurar que las tarifas de arrendamiento de naves portacontenedores no vayan a subir de forma significativa en el futuro. En el caso que esto suceda, la Compañía podría no ser capaz de traspasar este incremento en los costos operativos a los clientes, lo que afectaría negativamente sus márgenes y resultados de operación.

Asimismo, la Compañía podría ser incapaz de negociar una reducción de las tarifas de arrendamiento de naves inmediatamente después de una caída en la demanda o una sobreoferta de capacidad de transporte. Esto debido a que los contratos de arrendamiento pueden ser negociados a mediano o largo plazo, lo que podría implicar un impacto negativo en el resultado operacional, al menos por la duración remanente de los contratos de arrendamiento negociados en tales condiciones.

El aumento en el precio del combustible puede incrementar significativamente los costos de operación de la Compañía.

El costo del combustible es uno de los mayores costos de operación de la Compañía. A su vez, éste ha exhibido históricamente una volatilidad significativa en períodos cortos de tiempo, siendo influenciado por una variedad de factores económicos y geopolíticos.

Siguiendo la práctica de la industria, la Compañía trata de traspasar los incrementos en el precio del combustible a sus clientes, pero no puede asegurar que será exitosa en seguir traspasando estos aumentos de precios a los clientes de forma inmediata, ni de forma total o parcial. Por esta razón, un aumento sostenido en el precio del combustible puede significar un aumento en los costos operativos y afectar negativamente los resultados de la Compañía.

La industria de portacontenedores tiene un uso intensivo de capital y futuras fuentes de financiamiento pueden no estar disponibles para la Compañía.

La Compañía opera en una industria de uso intensivo de capital y, por lo tanto, tiene necesidades de capital sustanciales, que incluyen la adquisición, el arrendamiento y el mantenimiento de nuevas embarcaciones y contenedores. Podría ocurrir que producto de condiciones de precios de fletes desventajosas, la Compañía no genere el suficiente flujo de caja libre que le permita cubrir todas sus necesidades sin requerir financiamiento proveniente de préstamos, los cuales pueden ser difíciles de conseguir en el tiempo o en las condiciones comerciales necesarias, lo que puede resultar en un efecto negativo en sus resultados financieros.

Existe un desfase considerable de tiempo entre el pedido y la entrega de nuevas naves, lo que conlleva un aumento de la sensibilidad frente a los cambios intermitentes en las condiciones de mercado.

Las órdenes de nuevas naves, ya sea si son propias o arrendadas, deben ser realizadas, por lo general, por adelantado. Dado que las órdenes se basan en expectativas actuales de la demanda futura, una compañía de transporte de contenedores está sujeta al riesgo inherente de ordenar capacidad inadecuada para hacer frente a la demanda futura (ya sea de más o de menos).

Si no se invierte lo suficiente en capacidad adicional de transporte, la Compañía podría no poder satisfacer la demanda de sus clientes (lo que conduce a la pérdida de ingresos y porción de mercado y, potencialmente, tensas relaciones con los clientes, o incluso su pérdida); o podría encontrarse frente a la situación de tener que arrendar naves adicionales en el mercado a precios potencialmente más altos durante períodos de fuerte demanda. Si, por otro lado, se invierte en capacidad de transporte adicional y luego no se logra utilizar adecuadamente, los costos relativos al desarrollo de sus ingresos aumentarían. Cualquiera de los casos podría tener un efecto negativo en los resultados financieros de la Compañía.

Los riesgos inherentes a la operación de las naves podrían afectar el negocio y reputación de la Compañía.

Los riesgos de operar este tipo de naves incluyen la posibilidad de un desastre marítimo, accidentes medioambientales; incendios, explosiones y colisiones; pérdidas o daños de propiedad o cargas; interrupciones del negocio causadas por fallas mecánicas, errores humanos, guerra, terrorismo, piratería, condiciones meteorológicas adversas, paros u otros problemas laborales con los trabajadores que

prestan servicios en los puertos, sobre todo los que están sindicalizados o cubiertos por un convenio o contrato colectivo.

Cualquiera de estos sucesos puede provocar la muerte o lesiones a las personas; pérdida de propiedad o daños al medio ambiente, retrasos en la entrega de la carga; pérdida de ingresos o la terminación de contratos de flete; multas gubernamentales, sanciones o restricciones a la realización de negocios; tasas de seguro más altas; y el daño a la reputación y relaciones con los clientes en general de la Compañía. En particular, la participación de una o más de sus naves en un desastre ambiental, a pesar de que las pérdidas puedan ser cubiertas por el seguro, podría perjudicar su reputación como propietario y operador de naves portacontenedores seguras y confiables. Cualquiera de estas circunstancias o acontecimientos podrían tener un efecto negativo en los resultados financieros de la Compañía.

CSAV podría verse afectada significativamente si falla en el cumplimiento de las regulaciones existentes, como también, podría verse afectada negativamente por los cambios en éstas.

Como compañía naviera, CSAV está sujeta a una amplia variedad de leyes, regulaciones y acuerdos internacionales, nacionales y locales relativos a las operaciones de transporte. Tales leyes, reglamentos y acuerdos pueden cambiar sustancialmente. En particular, las modificaciones en los requisitos adicionales para obtener los permisos o autorizaciones podrían imponer nuevas e importantes cargas sobre su negocio, podría obligar a cambiar su estrategia de negocio, y podrían impactar significativamente su estructura de costos. El incumplimiento de estas leyes, reglamentos y acuerdos podría acarrear sanciones, multas y litigios si no se puede cumplir con estas regulaciones.

La Organización Marítima Internacional ("OMI") está evaluando medidas obligatorias para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo internacional, que pueden incluir instrumentos de mercado o un impuesto al carbono. La Unión Europea ("UE") ha indicado que tiene intención de proponer la ampliación del régimen de comercio de cuotas de emisión de la UE para que incluya las emisiones de gases de efecto invernadero de las naves. Cualquier aprobación de una ley de control de clima u otras iniciativas de regulación por parte de la OMI, la UE, los Estados Unidos u otros países en los que opera la Compañía, o todo tratado adoptado en el ámbito internacional que supere lo dispuesto en el Protocolo de Kyoto, y que limitan las emisiones de gases de efecto invernadero, podrían exigirle a la Compañía la realización de inversiones financieras importantes que no se pueden predecir con certeza en este momento.

Por otra parte, podría incurrir en costos sustanciales para cumplir con los actuales y futuros requerimientos normativos relativos al medio ambiente, la salud y la seguridad, incluyendo, entre otras, las obligaciones relativas a los derrames de petróleo u otras sustancias peligrosas, gestión de agua de lastre, transporte de mercancías peligrosas, el mantenimiento y la inspección de naves, y el desarrollo y la aplicación de los procedimientos de emergencia, seguridad y cobertura de seguro.

Bajo las leyes y reglamentos ambientales, la Compañía también podría enfrentar sanciones, multas, daños y costos de remediación asociados con los derrames de sustancias peligrosas derivadas del petróleo y otras descargas que implican sus operaciones. Los cambios en las políticas de aplicación de los requisitos existentes y las leyes y reglamentos que se adopten en el futuro podrían limitar su capacidad de hacer negocios o aumentar aún más sus costos de operación. En el futuro, es posible que se tengan que modificar los equipos existentes, añadir nuevos equipos, o cambiar

los procedimientos operativos para cumplir con los cambios en las regulaciones gubernamentales de seguridad.

Los cambios en los patrones de comercio y la profundización de desequilibrios en el comercio pueden afectar negativamente la estructura de costos de la Compañía.

La utilización de la capacidad de las naves portacontenedores varía en función de los flujos de comercio dominantes entre las diferentes regiones del mundo. La utilización de la capacidad de transporte es generalmente más alta en el transporte de carga desde las regiones fuertes en exportación de bienes a otras regiones intensivas en importación (la etapa dominante). Podrían generarse pérdidas operacionales cuando se transportan contenedores vacíos en las etapas no dominantes, no pudiendo generar suficientes ingresos para cubrir los costos operacionales asociados al viaje de la etapa no dominante. La Compañía no puede asegurar que tendrá éxito en la gestión y minimización de los costos asociados a estas etapas no dominantes.

Riesgos políticos, económicos, y sociales prevalecientes en los mercados en los cuales opera la Compañía pueden impactar negativamente en sus operaciones.

La Compañía opera en numerosos países y regiones de todo el mundo, incluidos los mercados emergentes, y por lo tanto está expuesta a riesgos en relación con la inestabilidad política, la guerra, el terrorismo, la piratería, la transmisión generalizada de enfermedades infecciosas transmisibles, así como de otro tipo de inestabilidad que puede afectar negativamente a las economías y a las infraestructuras locales. Cada uno de éstos y otros factores pueden dar lugar a interrupciones en sus negocios, o deterioro de los activos (ya sean propios o alquilados). Estos eventos también podrían causar el cierre parcial o total de los puertos y las vías marítimas, como los canales de Suez o Panamá y otras rutas importantes que son cuellos de botella, potencialmente resultando en mayores costos, demoras y cancelaciones de naves en algunos de sus servicios. Además, estos eventos podrían conducir a reducciones de la tasa de crecimiento del comercio mundial, lo que podría reducir la demanda de los servicios de la Compañía.

El negocio de la Compañía podría verse afectado negativamente por las políticas proteccionistas y los regímenes normativos adoptados por los países a nivel mundial.

Existe el riesgo de que los países podrían, en respuesta a manipulaciones reales o percibidas de las divisas o de desequilibrios comerciales, adoptar medidas proteccionistas o realizar cambios en los regímenes regulatorios en los que opera la Compañía con el fin de proteger y preservar las industrias nacionales. Esas medidas podrían incluir aumentar los aranceles de importación, la concesión de subvenciones a las industrias nacionales y la creación de otros obstáculos al comercio. Una tendencia mundial hacia el proteccionismo sería perjudicial para la economía mundial en general, debido a que las medidas proteccionistas causarían que el comercio mundial se reduzca y las contra-medidas adoptadas por los países de destino de las políticas proteccionistas aumentarían la probabilidad de disputas comerciales. Debido a que el éxito comercial de la Compañía depende en gran medida al volumen del comercio mundial, las políticas proteccionistas establecidas y los regímenes reguladores tendrían un efecto negativo en sus resultados financieros.

Los actos de piratería en naves han aumentado en frecuencia recientemente.

Los actos de piratería han afectado históricamente naves de comercio en determinadas regiones del mundo, como el Mar de China Meridional y el Golfo de Adén, frente a las costas de Somalia. Desde 2008, la frecuencia de los incidentes de piratería contra las naves de comercio aumentó significativamente, sobre todo en el Golfo de Adén.

Si estos ataques piratas ocurren en las regiones donde las naves de la Compañía operan, las primas a pagar por la cobertura de seguro podrían aumentar de manera significativa y dicha cobertura puede ser más difícil o imposible de obtener en absoluto. Además, los costos de personal y otros gastos para medidas de seguridad podrían aumentar en tales circunstancias. La Compañía puede no estar suficientemente asegurada para cubrir las pérdidas de estos incidentes, incluyendo el pago de un rescate, lo que podría tener un efecto negativo en sus resultados financieros.

Los cambios en el régimen de responsabilidad en el transporte marítimo internacional de mercancías podrían afectar adversamente el negocio de la Compañía.

Además de las respectivas legislaciones nacionales, existen diversos tratados internacionales en vigor, que se ocupan de cuestiones de responsabilidad marítima, como las Reglas de La Haya de 1924, las Reglas de La Haya-Visby de 1968 y las Reglas de Hamburgo de 1980. En particular, el Reglamento de La Haya y las Reglas de La Haya-Visby son de gran importancia para el régimen de responsabilidad marítima y uno o ambos han sido ratificados por la mayoría de los países que tienen una industria de transporte marítimo relevante. Algunos países han incluido las Reglas de La Haya y de La Haya-Visby a la legislación nacional y en otros países los tratados se aplican directamente sin inclusión dentro de las leyes nacionales.

En diciembre de 2008, la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional aprobó una nueva convención sobre la responsabilidad de la carga, el Convenio sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo (las "Reglas de Rotterdam"). Las Reglas de Rotterdam establecen un nuevo régimen jurídico para el transporte marítimo internacional de mercancías. El objetivo de las Reglas de Rotterdam es traer mayor claridad en cuanto a quién es responsable y responsable de qué, cuándo, dónde y en qué medida, en lo que se refiere al transporte por mar y tierra, con el objetivo que los códigos nacionales sean redundantes. Las Reglas de Rotterdam no entrarán en vigor hasta un año después de la ratificación por 20 países. En la actualidad, hay 24 signatarios, pero sólo España y Togo han ratificado las Reglas de Rotterdam. Si las Reglas de Rotterdam entran en vigor, se podría enfrentar un aumento de responsabilidad en virtud del nuevo régimen, incluido el aumento de los límites de responsabilidad, la responsabilidad por demora y la responsabilidad en caso de errores en la navegación, que podrían tener un efecto negativo en los resultados financieros de la Compañía.

Por otra parte, la legislación nacional relativa a la responsabilidad marítima puede cambiar, lo que podría conducir a una mayor responsabilidad. Cualquier cambio podría tener un efecto negativo en los resultados financieros de la Compañía.

El aumento de los procedimientos de inspección, controles de importación y exportación más estrictos y las nuevas regulaciones de seguridad podrían aumentar los costos y causar la interrupción del negocio.

El sector de portacontenedores internacionales está sujeto a la seguridad nacional y la inspección de aduanas y procedimientos conexos en los países de origen, destino y puntos de transbordo. Estos procedimientos de seguridad pueden resultar en embargos de carga, retrasos en la carga, descarga, transbordo o entrega de los contenedores y la recaudación de derechos de aduana, multas u otras sanciones contra los exportadores o importadores y, en algunos casos, a las compañías navieras.

La Compañía tal vez no esté totalmente protegida contra los daños, pérdidas y ciertos pasivos por su cobertura de seguros o indemnizaciones que cubran los

pasivos, y sus primas de seguros pueden aumentar en caso de guerra o ataques terroristas.

La operación de grandes naves y el uso de la maquinaria pesada necesaria para cargar y preparar a las naves implican riesgos inherentes, incluyendo, entre otros, los de pérdida catastrófica, derrames, daños personales y pérdida de vidas, el desastre marítimo, incendio, abordaje y pérdida o avería de la carga, así como el daño o pérdida de las naves. Estos eventos pueden ser causados por errores humanos, accidentes, guerras, ataques terroristas, piratería, inestabilidad política, interrupción del negocio, huelgas o eventos meteorológicos. Cualquiera de estos factores o acontecimientos podría dar lugar a pérdida de los ingresos, aumento de los costos, daños a la reputación o litigios en contra. La Compañía no puede asegurar que sus pólizas de seguro actuales son suficientes para cubrir todos los daños y perjuicios que pueda sufrir de este tipo de eventos, o que va a ser capaz de renovar o ampliar sus pólizas de seguro actuales en términos comercialmente razonables. Además, sus aseguradoras pueden negarse a pagar las reclamaciones particulares de no cumplirse ciertas obligaciones, tales como mantener la certificación de las naves de acuerdo a las regulaciones aplicables. También puede ser responsable por los daños y perjuicios si no cumple con ciertas disposiciones de algunos de sus contratos, que no están cubiertas por las pólizas de seguro.

Existen riesgos en relación con los acuerdos de operación conjunta.

La Compañía es parte de varios acuerdos de operación conjunta con otras empresas de transporte marítimo (por ejemplo, acuerdos de participación en las naves o acuerdos de intercambio). Estos acuerdos le permiten ofrecer a sus clientes un alcance geográfico y frecuencia de salida de los servicios que no serían posibles únicamente con su propia flota de naves portacontenedores. Sin embargo, existen riesgos relacionados con estos acuerdos que tienen el potencial de afectar adversamente su negocio. Los términos y condiciones de estos acuerdos pueden cambiar o la cooperación puede ser discontinuada por cualquiera de las partes. En el caso de que la Compañía o una parte contratante termine un acuerdo, o un acuerdo expire y no se renueve, la Compañía puede perder acceso a la red logística que estos acuerdos de operación conjunta pueden generar, que podría afectar la flexibilidad, el alcance y la profundidad de los servicios que ofrece y su capacidad para optimizar los horarios de carga y capacidades. Tal escenario podría tener un efecto negativo en los resultados financieros de la Compañía.

Los instrumentos derivados que la Compañía emplea en su negocio de transporte marítimo con fines de cobertura implican riesgos y pueden no tener éxito.

De tiempo en tiempo, la Compañía realiza operaciones de derivados financieros para cubrir total o parcialmente los riesgos derivados, por ejemplo, de la fluctuación de los tipos de cambio de divisas o las tasas de interés y cambios en el precio del combustible o *bunker*. Sin embargo, no puede asegurar que las operaciones de cobertura suscritas mitiguen adecuadamente el impacto negativo del tipo de cambio o las tasas de interés o del alza de los precios del combustible o *bunker*. Cuando la Compañía usa instrumentos de cobertura está sujeta al riesgo de crédito, debido a que las contrapartes de sus operaciones de cobertura podrían incumplir sus obligaciones.

Existen riesgos en relación al pedido de construcción de nuevas naves.

Los riesgos al ordenar la construcción de nuevas naves están relacionados al riesgo de incumplimiento de los astilleros, en particular, al riesgo de insolvencia financiera de los mismos. En estos casos, a pesar de las precauciones adecuadas (por ejemplo, el uso de garantías de pago anticipado y pólizas de seguros que cubren los montos

prepagados en caso de incumplimiento), la posibilidad de pérdida parcial o total de las cantidades correspondientes a los pagos anticipados no se puede descartar. Si la pérdida de pagos anticipados se produjera, esto podría tener un efecto adverso en los resultados financieros de la Compañía.

La Compañía también puede sufrir pérdidas económicas en la adquisición de nuevas naves cuando sus partes contratantes no están en condiciones de entregar las naves, o las pueden entregar pero con retraso. Además, las naves entregadas podrían no ser aptas para el servicio o sólo podrían ser aptas en un grado limitado, debido a defectos en su construcción. La ocurrencia de este riesgo podría tener un efecto negativo en el negocio de la Compañía.

El negocio de la Compañía depende de personal clave de la alta dirección y de empleados altamente calificados.

La capacidad de la Compañía para competir con éxito y poner en práctica su estrategia en el negocio del transporte marítimo depende en parte de su personal de alta dirección. También depende de su capacidad para atraer y retener una fuerza laboral altamente calificada. La pérdida del personal clave de la organización, o su incapacidad para contratar y retener personal calificado, podría tener un efecto negativo en los resultados financieros de la Compañía.

Disturbios laborales podrían afectar el negocio del transporte marítimo.

Si bien la Compañía se esfuerza por mantener buenas relaciones con sus empleados y sus sindicatos, no puede asegurar que no se verá afectada por huelgas, paros laborales, u otros tipos de conflicto con los sindicatos o sus empleados. Las operaciones de la Compañía también dependen de estibadores y otros trabajadores empleados por terceros en los puertos en los que sus naves operan. La huelga u otro conflicto laboral que afecte a estos terceros podrían impedirle llevar a cabo sus operaciones de acuerdo a sus planes y necesidades, provocando así efectos materiales adversos sobre el desempeño financiero de la Compañía.

La Compañía cuenta con contratistas para proporcionar varios servicios.

La Compañía involucra a contratistas para proporcionar varios servicios relacionados con su negocio de transporte de contenedores. Un ejemplo importante es el arrendamiento de naves, por lo que el propietario de las naves está obligado a proporcionar la tripulación de la embarcación, el seguro y el mantenimiento de la nave. La Compañía no puede asegurar que los servicios prestados por dichos contratistas serán satisfactorios y estén de acuerdo con los niveles de calidad exigidos. Además, existe el riesgo de que los principales contratistas puedan experimentar dificultades financieras o de otro tipo que puedan afectar su capacidad para cumplir con sus obligaciones contractuales, lo que retrasa o impide la realización de proyectos o la prestación de servicios. Este tipo de problemas con los contratistas podría tener un efecto negativo en los resultados financieros de la Compañía.

Demandantes marítimos podrían detener las naves de la Compañía.

Miembros de la tripulación, proveedores de bienes y servicios, expendedores de carga y otras partes pueden tener derechos contra una nave por deudas no satisfechas, reclamos o daños. En muchas jurisdicciones, un acreedor marítimo puede hacer cumplir su derecho mediante la detención o arresto de una nave para rematarla. En algunas jurisdicciones, hasta una nave "hermana" de la nave para el que se han prestado servicios puede ser detenida. Estos sucesos podrían interrumpir el negocio

de la Compañía o los obligarían a pagar grandes sumas para su liberación, lo cual podría tener un efecto negativo en sus operaciones.

Investigaciones por normativa de libre competencia.

El 14 de septiembre de 2012 se informó en carácter de hecho esencial que, en el marco de investigaciones por normativa de libre competencia, la Compañía y algunos empleados, en conjunto con otras compañías que participan del transporte marítimo de vehículos (car carrier), recibieron un requerimiento de información por parte de la autoridad de libre competencia canadiense y estadounidense. La información solicitada tenía el objeto de indagar sobre la existencia de posibles ilícitos anticompetitivos relacionados con acuerdos de cooperación entre compañías navieras en el transporte de vehículos. El Directorio de la Compañía, luego de tomar conocimiento de estos antecedentes, instruyó a la administración brindar la máxima colaboración en relación a éstas investigaciones y a cualquier otra investigación concerniente a esta materia que con posterioridad se iniciare en otras jurisdicciones.

En relación con los efectos que las investigaciones referidas precedentemente puedan tener en las diferentes jurisdicciones donde CSAV opera en el negocio de transporte de vehículos, y con la limitación que impone el grado de avance de dichas investigaciones en las distintas jurisdicciones, el Directorio de la Compañía decidió efectuar una provisión de US$40 millones por los eventuales costos que la compañía pueda verse obligada a pagar en el futuro como resultado de estos procesos, en base a los volúmenes del negocio de transporte de vehículos en los diversos tráficos en que la Compañía ha operado a nivel global. El monto provisionado es una estimación de tales desembolsos, bajo un criterio conservador.

Con fecha 27 de febrero de 2014, CSAV firmó un acuerdo denominado "*Plea Agreement*" con el Departamento de Justicia de los Estados Unidos de América en el marco de la referida investigación, en virtud del cual, CSAV aceptó pagar una multa de US$8.900.000.

Existen riesgos asociados a la combinación del negocio de portacontenedores de CSAV con los negocios de HL.

La vigencia del *Business Combination Agreement* está sujeta a la aprobación del Senado de la Ciudad de Hamburgo a más tardar el 30 de abril de 2014, y a que los accionistas disidentes de CSAV (respecto la aprobación de la transacción acordada en la Junta Extraordinaria de Accionistas de fecha 21 de marzo de 2014) no hubieran ejercido su derecho a retiro por más de un 5% del total de las acciones emitidas por CSAV, lo que podían hacer solo hasta el 20 de abril de 2014. Al 21 de abril de 2014, los accionistas disidentes que ejercieron el derecho a retiro alcanzaron el 2,7% de las acciones de la Sociedad. Asimismo, el cierre de la combinación de negocios está sujeto a la obtención de la aprobación de la transacción por las autoridades de libre competencia de varias jurisdicciones.

La transacción daría origen a una compañía más grande, en la cual se amplifican los riesgos operacionales. Además surgen riesgos asociados a la ejecución y perfeccionamiento de la transacción, posibilidad de dilución comercial y riesgos en la obtención de las sinergias proyectadas.

RIESGOS RELACIONADOS A CHILE

Los cambios adversos en las condiciones políticas y económicas chilenas podrían afectar directamente el negocio de CSAV.

Una parte significativa de los ingresos de la Compañía derivan de las operaciones chilenas. En consecuencia, sus resultados financieros dependen, en gran medida, de las condiciones económicas en Chile. El desarrollo futuro de la economía chilena podría afectarle adversamente y poner en peligro su capacidad para seguir adelante con las estrategias. El Gobierno de Chile ha ejercido y continúa ejerciendo una importante influencia en muchos aspectos del sector privado y ha cambiado las políticas fiscales, monetarias y de otro tipo, para influir en la economía chilena. La Compañía no tiene ningún control y no puede predecir cómo la intervención y las políticas del gobierno afectarán a la economía chilena o, directa e indirectamente, sus operaciones.

El desempeño financiero de la Compañía y el precio de mercado de sus acciones, pueden verse afectados por cambios en las políticas que implican controles en el tipo de cambio, incremento de los impuestos y otros asuntos.

Las fluctuaciones monetarias podrían tener un efecto negativo sobre el desempeño financiero de la Compañía.

El peso chileno ha estado sujeto a grandes devaluaciones y apreciaciones en el pasado y puede estar sujeto a fluctuaciones significativas en el futuro. La Compañía realiza una parte importante de sus transacciones en dólares estadounidenses. Una parte de sus costos de operación, sin embargo, están denominados en pesos chilenos. Una disminución en el tipo de cambio peso chileno/dólar americano aumenta sus costos denominados en otras monedas locales de los países en que opera. Como resultado, las fluctuaciones en los tipos de cambio de las monedas extranjeras por dólar americano pueden tener un efecto negativo en los resultados financieros de la Compañía.

RIESGOS RELACIONADOS A LA OFERTA

El precio de mercado de las acciones de la Compañía puede fluctuar de manera significativa, y se podría perder la totalidad o parte de la inversión.

La volatilidad en el precio de mercado de sus acciones puede dificultar su venta en o por encima del precio que se ha pagado por ellas. El precio de mercado y la liquidez de las acciones de CSAV pueden verse significativamente afectados por numerosos factores, algunos de los cuales están fuera del control de la Compañía y pueden no estar directamente relacionados con su desempeño operativo. Estos factores incluyen, entre otros: una importante volatilidad en el precio de mercado y el volumen de operaciones de títulos de empresas de su industria; los cambios en el resultado de las operaciones, el desempeño operativo de empresas comparables a la Compañía; los cambios regulatorios; y las tendencias económicas generales de la economía chilena, latinoamericana o global.

La volatilidad relativa y la falta de liquidez del mercado chileno de valores pueden limitar considerablemente la capacidad de venta de las acciones en el precio y el tiempo que se desee.

Invertir en valores que se negocian en mercados emergentes, como el chileno, a menudo resulta más riesgoso, en comparación, con otros mercados del mundo. El mercado de valores chileno es sustancialmente más pequeño, menos líquido y más volátil que los principales mercados accionarios internacionales.

La concentración también es significativamente mayor en el mercado accionario de Chile que en los principales mercados accionarios en Estados Unidos y Europa Occidental. Estas características del mercado pueden limitar la capacidad de los

tenedores de acciones de venderlas en el precio y el tiempo previsto y pueden afectar negativamente el precio de mercado de las acciones de la Compañía.

La venta de un número significativo de las acciones después de la finalización de la oferta podría afectar adversamente el precio de mercado de las acciones de la Compañía.

La Compañía puede tener que proponer la aprobación de un nuevo aumento de capital por hasta aproximadamente US$400 millones a ser ofrecido con posterioridad al cierre de la combinación de negocios con HL prevista en el BCA.

Además, los principales accionistas de la Compañía podrán disponer de sus acciones. Tales emisiones o ventas o la perspectiva de dicha emisión o las ventas podrían afectar el precio de mercado de las acciones.

4. ANTECEDENTES FINANCIEROS

(a) Descripción y análisis:

El resultado neto de 2013 arrojó una pérdida de US$169,0 millones, cifra que representa una mejora de 46,1% en relación a la pérdida de US$313,6 millones del ejercicio 2012.

Durante 2013 fueron reconocidas ganancias y pérdidas por eventos puntuales. En el primer trimestre se reconoció una provisión por US$40 millones asociada al riesgo de eventuales pagos que la Compañía pueda verse obligada a realizar por la investigación por infracción a la normativa de libre competencia en el negocio de transporte de vehículos. Durante el segundo trimestre de 2013, se prepagó la deuda con AFLAC y se desarmó el seguro de cambio asociado, reconociendo una utilidad de US$53,8 millones, cifra a la cual se adiciona la devolución de una parte de los costos asociados al desarme del derivado por US$3 millones durante el último trimestre del año. Adicionalmente, se reconoció un resultado positivo producto de la fusión de dos de las tres filiales que tiene la Compañía en Brasil, el cual ascendió a US$59,9 millones considerando el reconocimiento del activo por impuesto diferido realizado durante el último trimestre del año. El efecto neto en los resultados de los eventos puntuales antes mencionados, asciende a una ganancia de US$ 76,7 millones durante 2013.

El volumen transportado ascendió a 1.879.260 TEUs en 2013, lo que representa una disminución de 2,8% con respecto a los 1.933.411 TEUs transportados en 2012. El volumen relacionado con Latinoamérica representa un 74,8% del total en 2013, lo que evidencia la consolidación del proceso de reestructuración llevado a cabo por CSAV, con foco en los mercados relevantes en los cuales la Compañía tiene ventajas competitivas.

Las tarifas ex bunker (margen de tarifa de flete, excluido el costo de combustible) continúan por debajo de los niveles históricos en la mayoría de los tráficos y por debajo del nivel que la industria debería considerar como un equilibrio sostenible. Es así como el índice de tarifas de CSAV presentó una disminución de 5,7% el año 2013 en comparación con el año anterior.

La estructura de costos operacionales de la Compañía ha seguido una tendencia positiva y se ha reducido a una tasa significativamente mayor que la reducción de los volúmenes transportados, generando una estructura más eficiente y competitiva. Esto se ha logrado gracias a una mejor utilización de las naves; las operaciones conjuntas con otros actores de la industria que han permitido aumentar los tamaños de las naves, generando eficiencia en el consumo de combustible; la mayor proporción de flota propia, que de un 8% en mayo de 2011 llegará a 50% con la incorporación de las naves de 9.300 TEUs actualmente en construcción; y un número relevante de otras iniciativas impulsadas por la administración con miras a mejorar los niveles de eficiencia de CSAV.

(b) Cuadro comparativo:

Principales Indicadores Financieros

Balance (millones de US$)	2013 (*)	2012 (*)	2011 (*)	2010 (*)	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001
Propiedades, Planta y Equipo	1.225,0	1.307,8	1.579,4	1.242,7	664,8	614,6	416,6	280,0	272,1	245,3	272,1	262,3	264,3
Activos Totales	2.377,1	2.482,6	3.179,5	3.218,2	1.951,8	1.862,3	1.951,4	1.736,5	1.778,3	1.608,9	1.277,9	1.079,5	1.034,4
Pasivos Totales	1.350,4	1.617,1	2.575,2	957,7	1.344,2	1.018,9	1.058,2	975,5	922,9	842,0	687,2	554,4	535,6
Patrimonio Total	1.026,7	865,5	604,3	1.387,5	590,6	824,3	879,8	748,2	827,0	746,4	568,6	502,4	482,6

Estado de Resultados (millones de US$) (**)	2013 (*)	2012 (*)	2011 (*)	2010 (*)	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001
Ingresos de Actividades Ordinarias	3.206,0	3.431,8	4.795,9	5.214,6	3.027,9	4.886,8	4.151,0	3.859,3	3.902,0	2.685,9	2.135,5	1.674,9	1.735,1
Costo de Ventas	-3.210,4	-3.388,4	-5.630,5	-4.742,0	-3.357,8	-4.688,6	-3.786,5	-3.794,5	-3.424,5	-2.285,2	-1.862,9	-1.418,6	-1.491,7
Resultado Operacional (***)	-221,2	-196,8	-1.107,3	221,2	-599,7	-133,5	54,1	-232,3	159,1	140,1	66,5	34,7	19,1
Resultado No Operacional (****)	-27,5	-44,0	-11,2	-3,4	-107,3	121,5	99,9	155,5	7,7	88,8	15,0	16,5	16,8
Ganancia (Pérdida), atribuible a los Propietarios de la Controladora	-169,0	-313,6	-1.249,8	170,8	-668,9	-38,6	116,9	-58,2	132,3	207,1	72,3	36,8	26,1
Ganancia (Pérdida), atribuible a los Propietarios de la Controladora por Acción (US$*100)	-1,1	-3,6	-43,8	8,4	-44,6	-5,1	15,9	-7,9	18,0	28,2	9,8	5,0	3,5

(*) Los Estados Financieros del período 2010-2013, han sido preparados bajo las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF).
(**) El Estado de Resultados de 2011 ha sido re-expresado, considerando SAAM como operación descontinuada.
(***) Para el período 2001-2009 considera Resultado de Explotación bajo Norma Contable Chilena. Para el período 2010- 2013 considera Ganancia (pérdida) de actividades operacionales bajo NIIF.
(****) Para el período 2001-2009 considera Resultado Fuera de Explotación bajo Norma Contable Chilena. Para el período 2010- 2013 considera Ganancia (pérdida) antes de Impuestos menos la Ganancia (pérdida) de actividades operacionales bajo NIIF.

(c) Razones financieras:

Otros Indicadores	2013 (*)	2012 (*)	2011 (*)	2010 (*)	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001
Utilidad sobre Activos Promedio en %	-7,0	-11,1	-39,1	6,3	-35,1	-2,0	6,4	-3,3	7,8	14,3	6,1	3,5	2,5
Utilidad sobre Patrimonio Promedio en %	-17,9	-42,7	-125,5	16,8	-94,5	-4,5	14,4	-7,4	16,8	31,5	13,5	7,5	5,4
Liquidez Corriente	0,8	0,9	0,6	1,5	0,9	1,4	1,7	1,8	2,0	2,0	1,7	1,4	1,8
Razón de Endeudamiento	1,3	1,9	4,3	1,3	2,3	1,2	1,2	1,3	1,1	1,1	1,2	1,1	1,1

(*) Los Estados Financieros del período 2010-2013, han sido preparados bajo las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF).

Utilidad sobre Activos Promedio en %: Ganancia (Pérdida) Atribuible a los Propietarios de la Controladora / (Activos Totales al final de un ejercicio + Activos Totales al final del ejercicio anterior) / 2
Utilidad sobre Patrimonio Promedio en %: Ganancia (Pérdida) Atribuible a los Propietarios de la Controladora / (Patrimonio Total al final de un ejercicio + Patrimonio Total al final del ejercicio anterior) / 2
Liquidez Corriente: Activos Corrientes / Pasivos Corrientes
Razón de Endeudamiento: Pasivos Corrientes y No Corrientes / Patrimonio

5. PROPIEDAD Y CONTROL

5.1 Controlador: Quiñenco S.A., directamente y a través de sus filiales Inversiones Río Bravo S.A. e Inmobiliaria Norte Verde S.A.

Las acciones emitidas y pagadas de Quiñenco S.A. son de propiedad en un 81,4% de las sociedades Andsberg Inversiones Limitada, Ruana Copper A.G. Agencia Chile, Inversiones Orengo S.A., Inversiones Consolidadas S.A., Inversiones Salta S.A., Inversiones Alaska Limitada, Inmobiliaria e Inversiones Río Claro S.A. e Inversiones Río Claro Limitada. La fundación Luksburg Foundation tiene indirectamente el 100% de los derechos sociales en Andsberg Inversiones Limitada, el 100% de los derechos sociales en Ruana Copper A.G. Agencia Chile y un 99,76% de las acciones de Inversiones Orengo S.A.

Andrónico Mariano Luksic Craig (R.U.T. N° 6.062.786-K) y familia tienen el control del 100% de las acciones de Inversiones Consolidadas S.A., de Inversiones Salta S.A. y de Inversiones Alaska Limitada. La sucesión de don Guillermo Antonio Luksic Craig (R.U.T. N° 6.578.597-8) tiene el control del 100% de las acciones de Inmobiliaria e Inversiones Río Claro S.A. e Inversiones Río Claro Limitada. No existe un acuerdo de actuación conjunta entre los controladores de Quiñenco S.A.

5.2 Accionistas mayoritarios: Inversiones Río Bravo S.A. y Quiñenco S.A.

5.3 Doce mayores accionistas: Al 31 de marzo de 2014

	Accionista	**Participación**
1.	Inversiones Río Bravo S.A.	33,25%
2.	Quiñenco S.A.	10,89%
3.	Marítima de Inversiones S.A.	9,66%
4.	Banco Itaú por Cuenta de Inversionistas	5,83%
5.	Banco de Chile por Cuenta de Terceros No Residentes	3,79%
6.	Philtra Limitada	2,56%
7.	Banco Santander por Cuenta de Inv. Extranjeros	2,35%
8.	Drake Pipe Fund	2,08%
9.	Fondo de Inversión Privado Aurora I	1,92%
10.	Inmobiliaria Norte Verde S.A.	1,86%
11.	Banchile Corredores de Bolsa S.A.	1,75%
12.	Moneda S.A. AFI para Pionero Fondo de Inversión	1,52%

5.4 Número total de accionistas: 3.607 (al 31 de marzo de 2014).

6. ADMINISTRACIÓN

6.1 Directorio:

	Nombre	C.N.I. N°
1.	Francisco Pérez Mackenna	6.525.286-4
2.	Andrónico Luksic Craig	6.062.786-K
3.	Juan Antonio Álvarez Avendaño	7.033.770-3
4.	Hernán Büchi Buc	5.718.666-6
5.	Arturo Claro Fernández	4.108.676-9
6.	Canio Corbo Lioi	3.712.353-6
7.	Jose De Gregorio Rebeco	7.040.498-2
8.	Juan Francisco Gutiérrez Irarrázaval	6.693.164-1
9.	Gonzalo Menéndez Duque	5.569.043-K
10.	Christoph Schiess Schmitz	6.371.875-0
11.	Víctor Toledo Sandoval	5.899.818-4

6.2 Comité de directores:

	Nombre	C.N.I. N°
1.	Canio Corbo Lioi	3.712.353-6
2.	Gonzalo Menéndez Duque	5.569.043-K
3.	Víctor Toledo Sandoval	5.899.818-4

6.3 Ejecutivos principales:

Nombre	Cargo	C.N.I. N°	Profesión	Fecha Designación
Oscar Eduardo Hasbún Martínez	Gerente General	11.632.255-2	Ingeniero Comercial	31/03/2012
Héctor Ramón Arancibia Sánchez	Gerente Armatorial	4.803.268-0	Ingeniero Naval Mecánico	03/05/1978
Luis Enrique Arteaga Correa	Gerente Región Costa Este Sudamérica	9.771.836-9	Ingeniero Civil Industrial	07/10/2011
Gonzalo Baeza Solsona	Gerente Región Costa Oeste Sudamérica	6.955.062-2	Ingeniero Civil Industrial	07/10/2011
Claudio José Martín Barroilhet Acevedo	Oficial de Cumplimiento Legal	10.412.595-6	Abogado	07/10/2011
Pablo Felipe Bauer Novoa	Fiscal	7.710.011-3	Abogado	14/03/2013
Santiago Enrique Bielenberg Vásquez	Gerente Servicios Especiales	5.051.578-8	Ingeniero Comercial	07/10/2011
Nicolás Burr García De La Huerta	Gerente Administración y Finanzas	13.039.622-4	Ingeniero Civil Industrial	02/05/2012
Mauricio Alejandro Carrasco Medina	Gerente Desarrollo	8.968.335-1	Ingeniero Civil Eléctrico	09/05/2012
Arturo Castro Miranda	Regional Sales Manager	6.997.529-1	Ingeniero de Ejecución en Transporte	07/10/2011
Rafael Ignacio Ferrada Moreira	Gerente Desarrollo y	10.302.911-2	Ingeniero Comercial	02/05/2012

Nombre	Cargo	C.N.I. N°	Profesión	Fecha Designación
	Planificación Estratégica			
Sergio Hurtado Olavarría	Gerente Terminales Navieros	7.884.874-K	Ingeniero Civil Industrial	01/09/2013
Andrés Roberto Kulka Kuperman	Gerente Comercial y Marketing	7.711.411-4	Ingeniero Comercial	07/10/2011
Alejandro Marco Antonio Pattillo Moreira	Gerente Planificación de Líneas	7.431.351-5	Licenciado en Economía	07/10/2011
José Miguel Respaldiza Chicharro	Gerente General Norgistics	6.598.055-K	Ingeniero Comercial	01/10/2013
Renée Scholem Appel	Gerente Recursos Humanos	14.728.449-7	Psicóloga	01/07/2013
Hans Christian Seydewitz Munizaga	Gerente Operaciones y Desarrollo	9.580.576-0	Ingeniero Civil	07/10/2011
Vivien Anne Swett Brown	Investor Relations	8.571.420-1	Ingeniero Comercial	01/06/2012
Manuel Fernando Valenzuela Díez	Gerente Sistemas	7.175.694-7	Ingeniero Naval Eléctrónico	07/10/2011

6.4 Planes de incentivo: Con el propósito de mejorar los resultados y revertir las significativas pérdidas que tuvo CSAV en 2011, durante el primer trimestre de 2012 se implementó un incentivo variable trimestral, denominado *Turn Around Bonus*, que está ligado al cumplimiento de metas e indicadores comerciales, operacionales y financieros y que se otorga a un grupo de Ejecutivos que tienen incidencia directa en dichas metas. Este incentivo opera tanto en Chile, como en las regiones en que operamos y se mantiene vigente a la fecha.

7. INFORMACIÓN RELATIVA A LAS ACCIONES Y A LOS DERECHOS QUE ELLAS CONFIEREN

7.1 Capital y acciones:

(a) Capital suscrito y pagado: US$ 2.629.074.803,20

(b) Número de acciones suscritas y pagadas: 15.467.953.531 acciones, todas ordinarias, de una única serie, sin valor nominal.

7.2 Series de acciones: El capital se divide en acciones ordinarias. No hay series de acciones.

7.3 Relación entre accionistas, acreedores y otros tenedores de valores: No existen contratos, pactos, acuerdos o convenciones que alteren las disposiciones legales y reglamentarias que regulan la relación entre los derechos de los accionistas, acreedores y otros tenedores de valores emitidos o por emitir por la Sociedad. La Sociedad no ha emitido bonos convertibles en acciones.

7.4 Clasificación de riesgo:

(a) Clasificadora de Riesgo Humphreys Limitada: "Segunda Clase" con tendencia "Estable".

(b) Feller-Rate Clasificadora de Riesgo Limitada: "Segunda Clase".

8. ANTECEDENTES LEGALES DE LA EMISIÓN DE ACCIONES

8.1 Junta de accionistas: El aumento de capital fue aprobado por junta extraordinaria de accionistas de fecha 21 de marzo de 2014, la que fue reducida a escritura pública con fecha 7 de abril de 2014 en la Notaría de Valparaíso de don Luis Enrique Fischer Yávar, domiciliada en calle Prat 647, Valparaíso.

8.2 Publicación e inscripción extracto: El extracto de la escritura antes citada fue inscrito a fojas 402, N° 355, el 8 de abril de 2014 en el Registro de Comercio de Valparaíso, en la ciudad de Valparaíso; a fojas 27.066, N° 16.938, el 10 de abril de 2014 en el Registro de Comercio de Santiago, en la ciudad de Santiago; y fue publicado en el Diario Oficial con fecha 11 de abril de 2014.

9. CARACTERÍSTICAS DE LA EMISIÓN

9.1 Emisión:

(a) Monto máximo de la emisión: US$ 164.998.417.

(b) Número total de acciones a emitir con cargo al aumento de capital: 4.001.419.836, todas ordinarias.

Se deja constancia que la emisión de las referidas 4.001.419.836 acciones se hace con cargo al aumento de capital representado por un total de 4.850.252.400 acciones, aprobado en la junta extraordinaria de accionistas de la Sociedad celebrada el 21 de marzo de 2014.

(c) Porcentaje esperado acciones a emitir / total acciones post colocación: 20,5524%. Lo anterior es el porcentaje esperado que representarán las acciones de primera emisión en relación al total de las acciones suscritas al

término de la colocación, calculado como (N° de acciones de pago / (N° acciones suscritas + N° acciones de pago)).

(d) Porcentaje esperado dispersión post colocación: 20,5524%. Lo anterior es el porcentaje esperado de dispersión que alcanzará la Sociedad una vez terminada la colocación, calculado como (N° acciones que se colocarán / (N° acciones suscritas + N° acciones de pago que se colocarán)).

9.2 Valor nominal acciones: No tienen.

9.3 Precio de colocación: $ 28,13 por acción. Se deja constancia que este precio corresponde al promedio ponderado de las transacciones registradas en las Bolsas de Valores del país durante el período de 60 días hábiles bursátiles comprendidos entre el trigésimo y el nonagésimo día hábil bursátil anterior al 21 de marzo de 2014, fecha ésta de la junta extraordinaria que aprobó el aumento de capital.

9.4 Plazo de colocación y forma de pago: El plazo de colocación vence el 21 de marzo de 2017. El valor de las acciones de pago que se emitan debe ser enterado al contado en el acto de su suscripción, en pesos, moneda de curso legal, ya sea en efectivo, vale vista bancario, cheque, transferencia electrónica de fondos o cualquier otro instrumento o efecto representativo de dinero pagadero a la vista.

9.5 Uso de fondos: Los fondos que se obtengan con esta emisión de acciones se destinarán (i) en aproximadamente un 85%, a financiar en parte la adquisición de siete nuevas naves portacontenedores de una capacidad de 9.300 TEUs cada una, actualmente en construcción en los astilleros Samsung Heavy Industries en Corea. Esto corresponde a la parte originalmente prevista de financiarse con el aumento de capital colocado durante el año 2013, y que no alcanzó a financiarse con éste por razones de precio de mercado de la acción de la Sociedad; y (ii) en aproximadamente un 15%, a la inyección de caja adicional, que es requisito para el cierre de la transacción con HL.

10. DESCRIPCIÓN DE LA COLOCACIÓN

10.1 Número de acciones: 4.001.419.836 acciones de pago de primera emisión. No se contempla colocar acciones en circulación.

10.2 Tipo de colocación: La colocación de las acciones durante el período de oferta preferente se hará de manera directa por la Compañía.

10.3 Procedimiento: Sujeto a lo señalado en la Sección 10.2, la colocación se hará al "mejor esfuerzo".

(a) Las acciones serán ofrecidas en forma preferente y por el plazo de 30 días contados desde la publicación del aviso de opción preferente, a los accionistas que se encuentren inscritos en el Registro de Accionistas a la medianoche del quinto día hábil anterior a la fecha de publicación del aviso de opción preferente, a prorrata de las acciones que posean inscritas a su nombre a dicha fecha. Los accionistas podrán renunciar o ceder su derecho a suscribir las acciones, respecto de todo o parte de ellas, en conformidad a las normas del Reglamento de Sociedades Anónimas. Si un accionista o cesionario de la opción nada expresare durante el período de opción preferente, se entenderá que renuncia al derecho de suscribirlas;

(b) Los accionistas con derecho a suscribir acciones o los cesionarios de las opciones deberán manifestar por escrito a la Sociedad al momento de ejercer su derecho de opción preferente si: (i) suscribirán durante el período de opción preferente todas las acciones que les correspondan; (ii) suscribirán durante el período de opción preferente

un número inferior de acciones del que les corresponda, debiendo en este caso indicar su cantidad; o bien (iii) sólo para los accionistas que estén en el caso del numeral (i) precedente, si suscribirían más acciones de las que les correspondan, en caso que no todos los accionistas o cesionarios ejercieren su derecho de opción por el total, o no pagaren las suscritas, o bien si existieren acciones que tengan su origen en fracciones producidas en el prorrateo. En este caso, deberán indicar la cantidad que estarán dispuestos a suscribir en exceso en una segunda vuelta (la "Segunda Vuelta"). Los accionistas que estén en el caso del numeral (i) precedente, participarán por derecho propio en la Segunda Vuelta, a menos que indiquen expresamente lo contrario al momento de ejercer su derecho de opción preferente. Si no indican la cantidad que estarían dispuestos a suscribir en exceso en la Segunda Vuelta, se entenderá que suscribirían, sin limitación, todas las que pudieren corresponderles.

No obstante lo anterior, las corredoras de bolsa y demás entidades que mantengan acciones por cuenta de terceros, que hayan suscrito acciones durante el período de opción preferente, se entenderá que lo hicieron por todas las que les haya correspondido y tendrán derecho a participar en la Segunda Vuelta, a menos que indiquen expresamente lo contrario al momento de ejercer su derecho de opción preferente. Si no indican la cantidad que estarían dispuestas a suscribir en exceso en la Segunda Vuelta, se entenderá que suscribirían, sin limitación, todas las que pudieren corresponderles;

(c) Una vez finalizado el período legal de 30 días de opción preferente, el remanente de las acciones no suscritas y pagadas durante dicho período por los accionistas o cesionarios de éstos y las que tengan su origen en fracciones producidas en el prorrateo, podrán ser ofrecidas libremente a los accionistas y/o terceros, en las oportunidades y cantidades que el Directorio estime pertinentes, mediante la inscripción en las Bolsas de Comercio de una Subasta en base a un Libro de Órdenes u otro mecanismo de colocación disponible en las bolsas, estando el Directorio ampliamente facultado para determinar los procedimientos para llevar a cabo esta oferta pública a accionistas y/o terceros. En todo caso, la enajenación de las acciones a terceros no podría ser hecha en valores y condiciones más favorables que los de la oferta preferente a los accionistas con derecho a ella, sin perjuicio de lo dispuesto en el último inciso del artículo 29 del Reglamento de Sociedades Anónimas.

(d) Asimismo, una vez efectuada la colocación a los accionistas y/o terceros que se indica en el literal (c) anterior, el remanente de las acciones no suscritas y pagadas y las que tengan su origen en fracciones producidas en el prorrateo, podrán ser ofrecidas en Segunda Vuelta en los términos antes indicados, total o parcialmente.

El plazo para suscribir y pagar en la Segunda Vuelta las acciones sobrantes que sean ofrecidas será de seis días corridos, el cual les será comunicado por escrito mediante carta enviada al domicilio que tenga registrado el accionista en la Sociedad, con indicación del excedente de acciones que puedan suscribir y pagar; y mediante la publicación de un aviso en los periódicos "Diario Financiero" y "El Mercurio" de Valparaíso, o en este último y en "El Mercurio" de Santiago, si el primero no circulare en el día de la publicación, indicando que ya se encuentra en sus oficinas, a disposición de los accionistas, la información sobre el saldo de acciones para suscribir y pagar, para que concurran a las oficinas de la Sociedad con tal objeto. Si un accionista nada expresare durante la Segunda Vuelta, se entenderá que renuncia al derecho de suscribirlas.

En el evento que existieren dos o más interesados en adquirir dicho sobrante de acciones en la Segunda Vuelta, y éste no alcanzare para cubrir el total requerido, las acciones disponibles deberán distribuirse entre los interesados proporcionalmente, de acuerdo con el número de acciones que figuren inscritas a nombre de tales interesados

en el Registro de Accionistas a la medianoche del quinto día hábil anterior a la fecha de inicio del período de opción preferente. En el evento que entre dichos interesados participen cesionarios, se considerará, para efectuar la distribución proporcional antes señalada, la prorrata correspondiente de las acciones que el cedente tenía inscritas en el Registro de Accionistas en la fecha indicada en este párrafo;

(e) Los accionistas con derecho a suscribir acciones en la Segunda Vuelta deberán manifestar por escrito a la Sociedad al momento de efectuar la suscripción de acciones sobrantes si: (i) suscribirán durante la Segunda Vuelta todas las acciones que les correspondan; (ii) suscribirán durante la Segunda Vuelta un número inferior de acciones del que les corresponda, debiendo en este caso indicar su cantidad; o bien (iii) sólo para los accionistas que estén en el caso del numeral (i) precedente, si suscribirían más acciones de las que les correspondan, en caso que no todos los accionistas o cesionarios ejercieren su derecho de suscribir en Segunda Vuelta por el total, o no pagaren las suscritas, o bien si existieren acciones que tengan su origen en fracciones producidas en el prorrateo. En este caso, deberán indicar la cantidad que estarán dispuestos a suscribir en exceso en una tercera vuelta (la "Tercera Vuelta"). Los accionistas que estén en el caso del numeral (i) precedente, participarán por derecho propio en la Tercera Vuelta, a menos que indiquen expresamente lo contrario al momento de suscribir. Si no indican la cantidad que estarían dispuestos a suscribir en exceso en la Tercera Vuelta, se entenderá que suscribirían, sin limitación, todas las que pudieren corresponderles.

No obstante lo anterior, las corredoras de bolsa y demás entidades que mantengan acciones por cuenta de terceros que hayan suscrito acciones durante la Segunda Vuelta, se entenderá que lo hicieron por todas las que les haya correspondido y tendrán derecho a participar en la Tercera Vuelta, a menos que indiquen expresamente lo contrario al momento de suscribir. Si no indican la cantidad que estarían dispuestas a suscribir en exceso en la Tercera Vuelta, se entenderá que suscribirían, sin limitación, todas las que pudieren corresponderles.

Si un accionista ha manifestado su intención de suscribir acciones en una Segunda Vuelta (o en una Tercera Vuelta o en vueltas adicionales) conforme a lo indicado, ello no lo obliga a suscribir las acciones que le correspondan en dicha vuelta; y, en consecuencia, podrá suscribir todo o parte de estas acciones o bien no suscribir parte alguna; y

(f) Una vez finalizado el plazo de seis días de la Segunda Vuelta, el remanente de acciones no suscritas y pagadas durante dicho plazo por los accionistas y las que tengan su origen en fracciones producidas en el prorrateo, podrán ser ofrecidas en una Tercera Vuelta en los términos antes indicados, total o parcialmente.

El plazo para suscribir y pagar en la Tercera Vuelta las acciones sobrantes que sean ofrecidas será de seis días corridos, el cual les será comunicado por escrito mediante carta enviada al domicilio que el accionista tenga registrado en la Sociedad, con indicación del excedente de acciones que puedan suscribir y pagar; y mediante la publicación de un aviso en los periódicos "Diario Financiero" y "El Mercurio" de Valparaíso, o en este último y en "El Mercurio" de Santiago, si el primero no circulare en el día de la publicación, indicando que ya se encuentra en sus oficinas, a disposición de los accionistas, la información sobre el saldo de acciones para suscribir y pagar, para que concurran a las oficinas de la Sociedad con tal objeto. Si un accionista nada expresare durante la Tercera Vuelta, se entenderá que renuncia al derecho de suscribirlas.

En el evento que existieren dos o más interesados en adquirir dicho sobrante de acciones en la Tercera Vuelta, y éste no alcanzare para cubrir el total requerido, las

acciones disponibles deberán distribuirse entre los interesados proporcionalmente, de acuerdo con el número de acciones que figuren inscritas a nombre de tales interesados en el Registro de Accionistas a la medianoche del quinto día hábil anterior a la fecha de inicio del período de opción preferente. En el evento que entre dichos interesados participen cesionarios, se considerará, para efectuar la distribución proporcional antes señalada, la prorrata correspondiente de las acciones que el cedente tenía inscritas en el Registro de Accionistas en la fecha indicada en este párrafo.

De estimarlo necesario, el Directorio podrá realizar vueltas adicionales en los términos antes señalados, hasta cumplir con el objetivo de recaudación previsto.

10.4 Plazo de colocación: De acuerdo a la junta extraordinaria de accionistas de fecha 21 de marzo de 2014, el plazo máximo para colocar las acciones vence el 21 de marzo de 2017.

10.5 Porcentaje mínimo de colocación: La junta extraordinaria de accionistas no fijó un porcentaje mínimo del total de acciones del emisor a colocar.

10.6 Procedimiento para acciones no suscritas: Si luego de aplicar los procedimientos anteriores para una determinada emisión de acciones, quedare algún remanente de acciones no colocadas de dicha emisión, éstas podrán ser ofrecidas libremente a los accionistas y/o terceros, en las oportunidades y cantidades que el Directorio estime pertinentes, el que está ampliamente facultado para determinar los procedimientos para ello. En todo caso, la enajenación de las acciones a terceros no podría ser hecha en valores y condiciones más favorables que los de la oferta preferente a los accionistas con derecho a ella, sin perjuicio de lo dispuesto en el último inciso del artículo 29 del Reglamento de Sociedades Anónimas.

Se deja constancia, en todo caso, que el Directorio, de estimarlo necesario, podrá modificar los términos de la colocación en Segunda Vuelta (como se establece en el literal (d) de la Sección 10.3 anterior) y/o Tercera Vuelta, así como en las vueltas adicionales (en particular, pero no limitado a, en cuanto al requisito de suscripción en el período anterior para tener derecho a participar en la siguiente vuelta).

Asimismo, el Directorio podrá, una vez concluido el período de opción preferente y antes de la Segunda Vuelta y/o Tercera Vuelta, así como de las vueltas adicionales, ofrecer y colocar libremente a los accionistas y/o terceros todo o parte de las acciones remanentes, en los términos consignados en el primer párrafo de esta Sección 10.6 (en lo que fueren aplicables). De igual manera, el Directorio podrá, una vez concluido el período de opción preferente, prescindir de la colocación a los accionistas y/o terceros, e implementar la Segunda Vuelta y/o Tercera Vuelta, así como las vueltas adicionales; y también podrá prescindir de la colocación en Segunda Vuelta, Tercera Vuelta y/o vueltas adicionales.

Declaración de responsabilidad y especial

Los abajo firmantes, debidamente facultados y en sus calidades de Directores y Gerente General (S) de Compañía Sud Americana de Vapores S.A., según corresponda, declaran bajo juramento que se hacen responsables de la veracidad respecto de toda la información proporcionada por Compañía Sud Americana de Vapores S.A. conforme a la Norma de Carácter General N° 30, para fines de la inscripción en el Registro de Valores de la emisión de 4.001.419.836 acciones de pago; y, en especial, de toda aquella información proporcionada con el objeto de subsanar los comentarios de la Superintendencia de Valores y Seguros informados mediante Oficio Ordinario N° 14.357, de fecha 29 de mayo de 2014.

Asimismo, los abajo firmantes declaran bajo juramento que Compañía Sud Americana de Vapores S.A. no se encuentra en cesación de pagos.

Nombre	Cargo	C.I.	Firma
Francisco Pérez Mackenna	Presidente	6.525.286-4	
Andrónico Luksic Craig	Vicepresidente	6.062.786-K	
Canio Corbo Lioi	Director	3.712.353-6	
Arturo Claro Fernández	Director	4.108.676-9	
Gonzalo Menéndez Duque	Director	5.569.043-K	
Hernán Büchi Buc	Director	5.718.666-6	
Víctor Toledo Sandoval	Director	5.899.818-4	
Christoph Schiess Schmitz	Director	6.371.875-0	
Juan Francisco Gutiérrez Irarrázaval	Director	6.693.164-1	
Juan Antonio Álvarez Avendaño	Director	7.033.770-3	
José de Gregorio Rebeco	Director	7.040.498-2	
Nicolás Burr García de la Huerta	Gerente General (S)	13.039.622-4	