2010

MEMORIA ANUAL Y ESTADOS FINANCIEROS

ANNUAL REPORT AND FINANCIAL STATEMENTS

ASMAR

ASTILLEROS Y MAESTRANZAS DE LA ARMADA

DIRECCIÓN CORPORATIVA
CORPORATE HEAD OFFICE

Prat 856, Piso 13
Tel.: +56 32 226 00 00
Fax: +56 32 226 01 57/8
Valparaíso, Chile

OFICINA SANTIAGO
SANTIAGO OFFICE

Barros Errázuriz 1968, Piso 2
Providencia
Tel.: +56 2 274 20 80
Fax: +56 2 274 19 40
Santiago, Chile

PLANTA INDUSTRIAL VALPARAÍSO
VALPARAISO INDUSTRIAL PLANT

Av. Altamirano 1015
Tel.: +56 32 235 50 00
Fax: +56 32 235 50 99
Valparaíso, Chile

PLANTA INDUSTRIAL TALCAHUANO
TALCAHUANO INDUSTRIAL PLANT

Av. Jorge Montt 250
Tel.: +56 41 274 40 00
Fax: +56 32 274 40 17
Talcahuano, Chile

PLANTA INDUSTRIAL MAGALLANES
MAGALLANES INDUSTRIAL PLANT

Av. Bulnes 05275
Tel.: +56 61 211 41 51
Fax: +56 61 21 11 43
Punta Arenas, Chile

CONTENIDO
CONTENTS

ADMINISTRACIÓN
SENIOR MANAGEMENT 2

CARTA DEL DIRECTOR
LETTER FROM THE EXECUTIVE DIRECTOR 5

ANTECEDENTES
GENERAL INFORMATION 13

ACTIVIDADES
ACTIVITIES 17

ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS
CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS 43

ADMINISTRACIÓN
SENIOR MANAGEMENT

CONSEJO SUPERIOR
BOARD OF DIRECTORS

Presidente del Consejo Superior
Chairman of the Board
Director General de los Servicios de la Armada
General Director of Services of the Navy
Vicealmirante
Viceadmiral
FEDERICO NIEMANN FIGARI

Representante del Comandante en Jefe del Ejército
Representative of the Commander in Chief of the Army
General de División
Major General
JOSÉ PEDRO VALDIVIESO LASO

Representante del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea
Representative of the Commander in Chief of the Air Force
General de Brigada Aérea (I)
Air Brigadier General (I)
EDUARDO GUEVARA ORTEGA

Director de Astilleros y Maestranzas de la Armada
Executive Director of ASMAR
Contraalmirante
Rear Admiral
ANDRÉS FONZO MORÁN

Director de Ingeniería de Sistemas Navales
Director of Naval Systems Engineering
Contraalmirante
Rear Admiral
JUAN EDUARDO OSSA BRAUN

Director de Abastecimiento y Contabilidad de la Armada
Director of Chilean Navy Procurement and Accounting
Contraalmirante AB
Rear Admiral AB
JORGE VIDAL STUARDO

Subjefe del Estado Mayor General de la Armada
Deputy Chief of the Chilean Navy General Staff
Comodoro
Commodore
JOSÉ MIGUEL RIVERA SARIEGO

Fiscal de Astilleros y Maestranzas de la Armada
Board Legal Counsel
CLAUDIO CERECEDA VALENZUELA

DIRECCIÓN EJECUTIVA
SENIOR MANAGEMENT

Director
Executive Director
Contraalmirante
Rear Admiral
ANDRÉS FONZO MORÁN

Subdirector
Deputy Executive Director
Capitán de Navío
Captain
LUIS KOHLER GARY

Gerente Planificación y Desarrollo
Corporate Manager of Planning and Development
JUAN EDUARDO ILLANES LASO

Auditor
Auditor
NELSON SAAVEDRA SEGURA

Gerente de Ingeniería de Procesos
Corporate Process Engineering Manager
DAMIR MANDAKOVIC FANTA

Secretario General y Jefe de Relaciones Públicas
Secretary General and Public Relations Manager
RODRIGO SAZO FERNÁNDEZ

Gerente de Asuntos Corporativos
Corporate Affairs Manager
CRISTIAN CIFUENTES CABELLO

Fiscal
Corporate Legal Advisor
CLAUDIO CERECEDA VALENZUELA

Gerente de Operaciones Armada
Corporate Naval Operations Manager
MARIANO FONTECILLA UBEDA

Gerente de Recursos Humanos y Relaciones Laborales
Corporate Human Resources and Labor Relations Manager
MARIANO SARRATEA SAINT-LAWRENCE

Gerente Corporativo de Finanzas
Corporate Finance Manager
Capitán de Navío
Captain
GUIDO CABRERA CRESPO

Gerente Corporativo de Marketing y Ventas
Corporate Marketing and Sales Manager
JUAN PATRICIO BASILI ESBRY

Gerente Corporativo de Construcción Naval
Corporate Shipbuilding Manager
JOAQUÍN VARELA JENSCHKE

ADMINITRADORES DE LAS PLANTAS INDUSTRIALES
MANAGERS OF THE INDUSTRIAL PLANTS

Administrador ASMAR Valparaíso
ASMAR Valparaíso General Manager
Capitán de Navío
Captain
IGNACIO MARTÍNEZ BELLO

Administrador ASMAR Talcahuano
ASMAR Talcahuano General Manager
Capitán de Navío
Captain
CRISTIÁN JOHNSON ARANDA

Administrador ASMAR Magallanes
ASMAR Magallanes General Manager
Capitán de Navío
Captain
MARIO VELOSO VALENZUELA

ASMAR

CARTA DEL DIRECTOR
LETTER FROM THE EXECUTIVE MANAGER

CARTA DEL DIRECTOR
LETTER FROM THE EXECUTIVE MANAGER

El año 2010 auguraba un período de grandes actividades para Astilleros y Maestranzas de la Armada, toda vez que el 6 de abril se cumplían los 50 años de ASMAR, como empresa autónoma del Estado de derecho público, administración autónoma y patrimonio propio, legítima y fiel heredera de los Arsenales de Marina, cuyas construcciones datan de 1895.

Además de las celebraciones propias por tan importante fecha en la vida de ASMAR, se preveía una gran actividad productiva, tanto en Construcción Naval, con cuatro proyectos en desarrollo, como en las actividades de reparación de las Unidades de la Armada de Chile, de buques mercantes, de pesqueros y de unidades de Armadas Extranjeras, como uno de los submarinos ecuatorianos que se encontraba en proceso de recuperación y modernización de sus sistemas.

Una de las primeras actividades que contemplaba la programación anual, era el lanzamiento al agua de un Buque de Investigación Oceanográfica y Pesquera Multipropósito para la Armada de Chile, el día 27 de febrero a las 23:30 horas.

Astilleros y Maestranzas de la Armada expected a period of major activities for 2010, since on April 6 ASMAR celebrated its 50 birthday as a legal entity of public law, of an autonomous nature, which manages its own equity, legitimate and true heir of the Navy Arsenals, whose constructions date back to 1895.

In addition to the celebrations related to such an important date in the life of ASMAR, a significant production activity was anticipated, both in Shipbuilding, with four projects under implementation, and in the repair of units for the Chilean Navy, merchant ships, fishing vessels and units for foreign navies, such as one of the Ecuadorian submarines that was in the process of rehabilitation and modernization of its systems.

One of the first activities considered in the annual program was the launching of a multipurpose oceanographic and fishing research ship for the Chilean Navy, on February 27, at 23:30.

However, nature acted on its own and changed fate, since an 8.8 degree earthquake on the Richter scale, lasting about 4 minutes, and a subsequent tsunami hit early in the morning on that day and had a significant impact on the foundations of the entire Talcahuano Shipyard, causing severe damage to the physical asset and even the loss of an important part of the ground infrastructure, including workshops, administrative buildings, traffic lanes and waterfronts; of the Shipyard's vehicle fleet and mobile cranes; and also of dry and floating docks and the 180-ton floating crane. To this, we must add an important number of vessels that were under repair or construction which ended up stranded ashore or on the berths of the industrial plant.

No obstante, la naturaleza quiso que el destino se jugara de otra manera, ya que en la madrugada de ese día, un terremoto de 8.8 grados Richter con una duración de aproximadamente 4 minutos y posterior tsunami, remeció en forma importante los cimientos de todo el Astillero de Talcahuano, provocando cuantiosos daños en el activo físico, que derivaron en daños severos e incluso la pérdida de una parte significativa de la infraestructura terrestre, incluyendo talleres, edificios administrativos, calles de circulación y frentes marítimos; del parque de vehículos y grúas rodantes del astillero; y también de los diques secos y flotantes y la grúa flotante de 180 toneladas. A lo anterior, debemos sumar un número no menor de embarcaciones que se encontraban en reparaciones o en construcción que terminaron varadas en tierra o sobre los muelles de la planta industrial.

Sin duda, un espectáculo dantesco que echó por tierra todos los preparativos hechos hasta ese momento, obligándonos, además, a suspender la celebración, reordenar las prioridades y concentrarnos en cómo recuperar y reconstruir este astillero que representa el núcleo principal de ASMAR.

Sin embargo, debo destacar que a pesar del desastre nadie perdió la vida en el astillero que esa noche contaba con alrededor de 800 personas en sus lugares de trabajo. Claramente, esto demuestra que la empresa posee no sólo la cultura, sino la disciplina para enfrentar este tipo de catástrofes.

Obviamente, durante los primeros días fue muy difícil establecer un plan de acción, dado que no se conocían todos los efectos y daños provocados en el astillero, y existían muchos problemas que resolver, como la restitución de los servicios básicos y el abastecimiento de la alimentación para el personal. Lo anterior, sumado a que muchos de nuestros trabajadores tenían sus propios problemas, como casas destruidas o familiares desaparecidos.

Undoubtedly, a gruesome scenario that spoiled all the arrangements made so far, forcing us to cancel the celebration, reorder priorities and focus on how to recover and rebuild this shipyard that represents the core of ASMAR.

However, I should stress that, despite the disaster, no one was killed in the Shipyard where about 800 people were working that night. Clearly, this shows that the Company has not only the culture, but the discipline to deal with such catastrophes.

Obviously, in the first days after the disaster, it was very difficult to set up a plan of action, since the effects and damage to the Shipyard were unknown, and there were many problems to be solved, such as the restoration of basic services and food supply for the staff. To this, we must add the fact that many of our employees had their own problems, such as destroyed houses or missing relatives.

But it took less than a week to take action and develop a basic three-stage plan: the first stage had a six-month deadline and aimed at overcoming the emergency and restoring autonomy; the second stage aimed at recovering all the capacities the Shipyard had before the disaster in a period not exceeding two years; and the third stage, with a five-year deadline, aimed at modernizing the Shipyard with a long-term view.

In terms of capacities, the priority was to start servicing the Navy again as soon as possible, especially in relation to the submarines that were under repair, then continue with the vessel construction projects in the pipeline, whose deadlines were dramatically postponed, and finally repair merchant and fishing vessels to generate income for the Company.

Given the complex situation, an aggressive adjustment plan had to be implemented in terms of the permanent workers. As

Pero bastó menos de una semana para entran en acción y desarrollar un plan básico de tres etapas: la primera, con un plazo de seis meses, orientada a superar la emergencia y recuperar la autonomía; la segunda, para recuperar todas las capacidades que poseía el astillero antes del desastre, en un plazo no superior a dos años; y la tercera, a cinco años, orientada a modernizar el astillero con una visión de largo plazo.

En cuanto a las capacidades, la prioridad fue volver a atender lo más pronto posible a la Armada, especialmente en lo relacionado con los submarinos que se encontraban en reparaciones, para después continuar con la construcción de las embarcaciones en cartera, cuyos plazos fueron drásticamente aplazados, y finalmente reparar barcos mercantes y pesqueros para lograr generar ingresos para la Empresa.

Dada la complicada situación, se debió enfrentar un agresivo plan de ajuste de la planta de trabajadores. En cuanto al material, sin tiempo ni ánimo para lamentaciones, se comenzaron las actividades de limpieza y demolición de las instalaciones destruidas, buscando privilegiar espacios abiertos cerca de los diques y muelles.

Con inmejorable motivación, compromiso y esfuerzo de todo el personal de Talcahuano, el astillero reabrió sus puertas el 1º de julio, 4 meses después del desastre, con la infraestructura disponible.

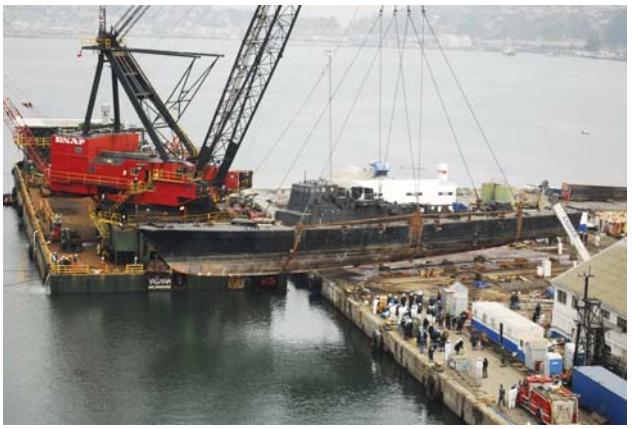
Quiero aprovechar de destacar el apoyo y compromiso del Gobierno de Chile, que hizo un importante aporte de capital a la empresa que nos permitió, entre otras cosas, encargar el desarrollo de la ingeniería conceptual para la recuperación de las principales instalaciones y servicios del astillero.

Debo señalar que hoy somos más eficientes al lograr producir casi a los mismos niveles de antes de la catástrofe, pero con menos infraestructura y menos personal, lo que nos ha permitido transformar este desastre en una oportunidad para mejorar la forma de trabajar y las instalaciones, de manera de satisfacer de mejor forma los requerimientos de nuestros clientes de las mismas áreas de negocios que hemos atendido tradicionalmente con la visión de crecer en aquello que resulte más rentable y donde el mercado pueda presentarnos una oportunidad real.

for the material, with no time or mood for grieving, the cleaning and demolition of the destroyed facilities started, favoring open spaces near the docks and piers.

With a superb motivation, commitment and effort of all Talcahuano staff, the Shipyard reopened on July 1, 4 months after the disaster, with the available infrastructure.

I would like to stress the support and commitment of the Government of Chile that made an important capital contribution to the Company, which allowed us, among other things, to commission the development of the conceptual engineering for the recovery of the Shipyard's main facilities and services.



A pesar del desfavorable escenario vivido durante el 2010, es importante señalar que las Plantas de Valparaíso y Magallanes pudieron dar una respuesta satisfactoria a la reformulación del Plan de Reparaciones de la Armada que ayudaron a absorber parte de la carga de trabajo de la Planta de Talcahuano, la que igualmente pudo continuar la reparación de submarinos y unidades de superficie con restricciones menores.

Por su parte, los negocios de Alto Bordo, Pesqueros y Construcción Naval registraron una disminución significativa en su actividad, lo que se vio reflejado en una disminución de los ingresos y, consecuentemente, en un resultado final negativo de 32,3 millones de dólares, considerando las perdidas de activos y patrimonio, los gastos de recuperación y reconstrucción, y la recuperación de seguros.

En cuanto a nuestras empresas relacionadas, durante el 2010, tanto SOCIBER como SISDEF reconocieron utilidades, las que bordearon, en conjunto, los 800 mil dólares. Cabe señalar que durante este período, ASMAR adquirió un 40% adicional de la propiedad que

I should note that today we are more efficient in producing almost at the same levels we did before the catastrophe, but with less infrastructure and fewer staff, which has helped us turn this disaster into an opportunity to improve the way we work and the facilities, in order to better meet the requirements of our customers in the same business areas we have traditionally served, with a view to grow in what is most profitable and where the market can present us with real opportunities.

Despite the unfavorable scenario experienced in 2010, it is important to note that Valparaíso and Magallanes Plants could response satisfactorily to the restructuring of the Navy Repairs Plan, which helped in absorbing part of the workload of Talcahuano Plant, which could continue the repair of submarines and surface units with fewer restrictions.

In turn, Merchant, Fishing and Shipbuilding business reported a significant decrease in activity, which was reflected in lower income and, consequently, in a final negative result of US$32.3 million dollars, considering the asset and property losses, the recovery and reconstruction expenses, and the insurance recovery.

With regard to our related companies, in 2010, both SOCIBER and SISDEF recognized profits, which were, on the whole, around US$800 thousand dollars. It should be noted that during this period, ASMAR acquired an additional 40% of the property owned by SISDEF, which until October was held by the British company BAE Systems, SISDEF becoming then a subsidiary of the Company having now 90% of the property. The remaining 10% is held by CORETECH INVERSIONES SpA.

poseía de SISDEF, que hasta octubre se encontraba en poder de la empresa británica BAE Systems, transformándose en una filial de la empresa al tener ahora el 90% de la propiedad. El 10% restante quedó en manos de CORETECH INVERSIONES SpA.

Para finalizar, es necesario recordar que antes del terremoto y tsunami del 27 de febrero, ASMAR era un astillero que satisfacía integralmente las necesidades de la flota naval y comercial del país y de armadores extranjeros, capaz de generar sus propios flujos de recursos, sin aportes del Gobierno, con finanzas sanas y sin deudas en el sistema financiero, con la capacidad y versatilidad para desarrollarse tecnológicamente para absorber las mayores demandas de la Armada de Chile, experiencia que siempre traspasó a sus demás negocios.

Este desastre, sin duda, puso a prueba las capacidades propias para levantarse y salir adelante, lo que hoy se traduce en una producción a niveles cercanos a los históricos, pero con mucho menos infraestructura y con menos personal.

Finally, we must remember that before the earthquake and tsunami of February 27, ASMAR was a shipyard that fully satisfied the needs of the country's naval and commercial fleets and of foreign ship owners, being capable of generating its own flows of resources, with no contributions from the Government, financially sound and without debts in the financial system, with the capacity and versatility for technological development to absorb the increased demands of the Chilean Navy, an experience the Company always transferred to its other business.

This disaster certainly put our capacity to rise up and move forward to the test, which today translates into a production near historical levels, but with much less infrastructure and fewer staff.

We have seen this situation as a real opportunity to improve infrastructure, review structure and procedures, and modernize our culture and the way our executives and staff do things.

ASMAR is an important shipyard in the Latin American context and will continue to be.

ANDRÉS FONZO MORÁN
CONTRAALMIRANTE
REAR ADMIRAL
DIRECTOR
EXECUTIVE DIRECTOR

Hemos identificado esta situación como una real oportunidad para mejorar la infraestructura, revisar la estructura y procedimientos, y modernizar nuestra cultura y la manera de hacer las cosas de nuestros ejecutivos y de nuestro personal.

ASMAR es un astillero importante en el contexto latinoamericano y lo seguirá siendo.

ASMAR

ANTECEDENTES GENERALES
GENERAL INFORMATION

ANTECEDENTES GENERALES
GENERAL INFORMATION

Desde su creación mediante Decreto con Fuerza de Ley Nº321, el 6 de abril de 1960, como empresa autónoma del Estado de derecho público, administración autónoma y patrimonio propio, ASMAR ha consolidado la experiencia que heredó de los antiguos Arsenales de Marina que datan de 1817 en Valparaíso, 1896 en Magallanes, y que un año antes, en 1895, surgen con la visionara construcción del Dique Seco Nº1 y talleres de apoyo en la Bahía de Concepción, Talcahuano.

Como un actor importante en la industria naval y de la defensa en el país, con los años ha demostrado un fiel cumplimiento de su misión principal, cual es, la de satisfacer eficientemente los requerimientos de reparación, carena y construcción de unidades de la Armada de Chile y entregar estos mismos servicios a la comunidad armadora nacional e internacional, utilizando para ello la capacidad instalada de sus astilleros ubicados estratégicamente en Valparaíso, Talcahuano y Punta Arenas, siendo este último el más austral del mundo.

Para lo anterior, su desarrollo ha estado orientado por las necesidades que ha implicado la reciente renovación de la flota de la Armada de Chile, razón de ser de ASMAR, destacando en este sentido las importantes inversiones que la Empresa ha realizado en sus tres Plantas Industriales para contar con la adecuada tecnología y capacidad técnica que permitan mantener la flota naval.

Since its establishment by Statutory Decree No. 321, April 6, 1960, as a legal entity of public law, of an autonomous nature, which manages its own equity, ASMAR has consolidated the experience inherited from the former Navy Arsenals dating from 1817 in Valparaíso, and from 1896 in Magallanes, and which, a year before, in 1895, arose with the visionary construction of Dry Dock No. 1 and support workshops in the Concepción Bay, Talcahuano.

As a major player in the naval and defense industry of the country, the Company has shown a faithful fulfillment of its primary mission over the years, namely, to efficiently satisfy the repair, careening and construction requirements of the Chilean Navy units and provide the same services to the national and international shipbuilding community, using for such purpose the installed capacity of its shipyards strategically located in Valparaíso, Talcahuano and Punta Arenas, the latter being the southernmost in the world.

To this end, its development has focused on the needs for the recent renewal of the Chilean Navy fleet, ASMAR's raison d'être, including the significant investment the Company has made in its three Industrial Plants to have appropriate technology and technical capacity to maintain the naval fleet.

Es importante señalar que durante este período, la Planta Industrial de Talcahuano se vio seriamente afectada por el terremoto y posterior tsunami que afectó la zona centro sur del país el 27 de febrero de 2010, lo cual motivó que la planificación original y todos los esfuerzos se reorientaran para restituir, lo antes posible, las capacidades con que contaba el astillero previo a esta fecha.

De esta forma, y con un sobresaliente compromiso de todo el personal, la Planta de ASMAR Talcahuano retomó sus actividades productivas en un plazo relativamente breve, destacando la pronta recuperación de sus diques secos y flotantes, y la reactivación de sus talleres para continuar brindando los servicios de reparación demandados por la flota nacional y extranjera. Adicionalmente, continuó con sus actividades de Construcción Naval, que consideran la construcción de un Pesquero de Cerco/Arrastre para un armador de Islandia y un Patrullero Multipropósito para el Servicio Guardacostas del mismo país, en tanto se planificaban las maniobras para reflotar el Buque de Investigación Oceanográfica y Pesquera encargado por el Gobierno de Chile, el que iba a ser lanzado el mismo 27 de febrero.

Producto del escenario descrito, las Plantas de Valparaíso y Magallanes mostraron un leve aumento en su nivel de actividad, absorbiendo en cierta medida parte de la carga de trabajo de la Planta de Talcahuano, principalmente en lo referido a los trabajos relacionados con las Unidades de la Armada de Chile.

Cabe destacar que ASMAR, a pesar de las adversidades, mantuvo inalterable su compromiso con la calidad, a través del mantenimiento de los Sistemas de Gestión de su Dirección Corporativa y Plantas Industriales, incluso en Talcahuano, que espera recuperar todos sus servicios en el corto y mediano plazo.

CONSEJO SUPERIOR

Durante el mes de junio cesó sus funciones en la Empresa el Sr. Fiscal Don Jaime Harris Fernández, asumiendo en su reemplazo hasta el mes de Septiembre el Sr. Patricio Latorre Vivar, fecha en que asumió el Sr. Cristián Araya Escobar. Asimismo, en el mes de noviembre del año 2010, cesó sus funciones como miembro del Consejo Superior el Comodoro Sr. Jorge Cruz Jaramillo, asumiendo en su reemplazo el Comodoro José Miguel Rivera Sariego. Finalmente, en diciembre de 2010, cesó sus funciones el Presidente del Consejo Superior de ASMAR, Vicealmirante Sr. Eduardo Junge Pumpin, asumiendo en su reemplazo el Vicealmirante Sr. Federico Niemann Figari.

It is important to note that during this period, Talcahuano Industrial Plant was severely affected by the earthquake and subsequent tsunami that hit the South-Central region of the country on February 27, 2010, which prompted the original planning and all efforts to be redirected for the timely restoration of the capacities the shipyard had prior to this date.

In this way, and with an outstanding commitment of all staff, the ASMAR Talcahuano Plant resumed its production activities in a relatively short time, including the rapid recovery of dry and floating docks, and the reactivation of its workshops to continue to provide the repair services required by the national and foreign fleet. Additionally, the Plant continued its shipbuilding activities, including the construction of a Purse Seiner-Trawler for an owner from Iceland and a Multipurpose Coast Guard Ship for the Coastguard Service of this country, while maneuvers are being planned to refloat the Oceanographic and Fishing Research Vessel requested by the Government of Chile, which was to be launched that very same day.

From this scenario, the Valparaíso and Magallanes Plants showed a slight increase in their level of activity, taking on to some extent part of the workload of Talcahuano Plant, mainly with regard to the works related to the Chilean Navy units.

Significantly, ASMAR's commitment to quality remained unchanged against all odds by maintaining the Management Systems of its Corporate Management and Industrial Plants, including Talcahuano, which expects to recover all its services in the short and medium term.

BOARD OF DIRECTORS

In June, Mr. Jaime Harris Fernández completed his term in office as Legal Counsel and was replaced until September by Mr. Patricio Latorre Vivar, date at which he was replaced by Mr. Cristián Araya Escobar. Similarly, Commodore Jorge Cruz Jaramillo completed his term in office as a member of the Board of Directors in November, 2010, and was replaced by Commodore José Miguel Rivera Sariego. Finally, Vice-Admiral Eduardo Junge Pumpin completed his term in office as Chairman of the Board of Directors of ASMAR in December, 2010, and was replaced by Vice-Admiral Federico Niemann Figari.

ACTIVIDADES
ACTIVITIES

ACTIVIDADES
ACTIVITIES

PLANIFICACIÓN

A consecuencia de los daños producidos por el sismo del 27 de febrero en las instalaciones de la Planta de Talcahuano, las acciones de planificación se centraron en establecer un diagnóstico del estado de la infraestructura del Astillero con la empresa AMEC-Cade y, con este resultado, elaborar el Plan para la Recuperación e Implementación de las Capacidades Operativas de Reparaciones de ASMAR Talcahuano, D.ASMAR RESERVADO Nº 3100/0120/1160 de fecha 30 de marzo de 2010, el cual se encuentra actualmente en ejecución.

INVERSIONES

Para implementar el Plan para la Recuperación e Implementación de las Capacidades Operativas de la Planta de Talcahuano, se hizo necesario que el Gobierno autorizara un aporte de capital de USD 136,42 millones, lo que se materializó en el mes de diciembre de 2010. Con estos recursos, más la recuperación de USD 60 millones correspondientes a los seguros comprometidos, se dio el inicio al financiamiento del Plan mencionado.

En lo principal, se dio inicio al proyecto de reparación de la dársena, molo Chacabuco y molo Prat de la Planta de Talcahuano, mediante la contratación del desarrollo de la Ingeniería Conceptual Ampliada de las obras, junto con efectuarse el proceso de Precalificación Pública de empresas para la Licitación de las obras, el que permitió seleccionar finalmente a seis empresas y/o sociedades. El proceso de Licitación Pública de las obras del proyecto deberá estar finalizado en el mes de abril de 2011.

Simultáneamente, y como complemento del proyecto de recuperación de las principales obras marítimas, se estableció el nuevo layout de la Planta de Talcahuano, documento que servirá de guía para las futuras inversiones en talleres, almacenes, redes

PLANNING

As a result of damage caused by the earthquake of February 27 in Talcahuano Plant's premises, planning actions focused on diagnosing the Shipyard's infrastructure condition with AMEC-Cade Company and, in the light of these results, to develop the Plan for Recovery and Implementation of Operational Capacities of ASMAR Talcahuano Repairs, D. ASMAR RESERVED No. 3100/0120/1160, dated March 30, de 2010, which is currently being implemented.

INVESTMENT

In order to implement the Plan for Recovery and Implementation of Operational Capacities of Talcahuano Plant, the Government had to approve a capital contribution of US$136.42 million, which became effective in December, 2010. These resources and the recovery of US$60 million from insurance made the financing of the abovementioned Plan possible.

The main matter is the start of the quays repair project, Chacabuco and Prat breakwaters, of Talcahuano Plant, by contracting the development of the Extended Conceptual Engineering of the works, along with the process of Public Prequalification of companies for bidding of the works, which led to the selection of six companies and/or corporations. The process of Competitive Bidding of the project works should be completed in April 2011.

Simultaneously, and in addition to the project for recovery of the major marine works, a new layout for Talcahuano Plant was set, a document that will guide future investment in workshops, warehouses, service networks and facilities for the staff. This layout will become the Master Plan for Talcahuano Plant with a five-year term.

de servicios e instalaciones para el personal. Este layout constituirá el Plano Regulador de la Planta de Talcahuano que tendrá un horizonte de cinco años.

Durante el año 2010, en la Planta de Talcahuano se efectuaron principalmente inversiones en reposición de equipamiento e instrumental dañado o perdido. En la Planta de Valparaíso se efectuaron inversiones que permitieran atender una mayor demanda de trabajos de reparaciones a unidades de la Armada, dada la disminución momentánea de la capacidad instalada de la Planta de Talcahuano. En la Planta de Magallanes, las inversiones se dirigieron, en lo principal, a complementar las obras de ampliación del patio de varada efectuadas en el año 2008.

ASUNTOS CORPORATIVOS

Plataforma Logística

ASMAR en su permanentemente colaboración con las Autoridades Regionales para lograr que la Plataforma Logística de la Región del Bío-Bío se vaya consolidando, efectuó gestiones tendientes a lograr acuerdos con la autoridad para dotar el sector en donde se emplazará la Plataforma Logística, de la vialidad estructurante básica necesaria para su futuro desarrollo. En ese contexto y como complemento al actual funcionamiento de la Ruta Inter portuaria Penco-Talcahuano, la que atraviesa longitudinalmente el predio de ASMAR - Isla Rocuant, se efectuaron gestiones para las donaciones de terrenos donde se emplazaran dos de los tres accesos definitivos proyectados.

En relación a lo anterior, se obtuvo grandes avances con la adjudicación por parte del MOP, en diciembre 2010, de la ejecución del proyecto "CONSTRUCCIÓN DE ACCESOS A LA PLATAFORMA LOGÍSTICA, PROVINCIA DE CONCEPCIÓN, REGIÓN DEL BÍO-BÍO", a la empresa SALFA, cuyo periodo de construcción se estima en 13 meses aproximadamente.

Seguros

Se mantienen vigentes los programas de seguros terrestres y marítimos de ASMAR para el periodo 2010-2011, lo que permite resguardar razonablemente los bienes físicos de la empresa y responsabilidades de ASMAR ante nuestros clientes.

Participan en los riesgos a los cuales está expuesto ASMAR, compañías aseguradoras tales como Penta, Chilena Consolidada y RSA Seguros.

En el transcurso de este periodo, a raíz del 27/F, se hicieron efectivas las principales pólizas de bienes físicos de ASMAR, obteniendo importantes recuperos e indemnizaciones, alcanzando, en algunos

During 2010, main investments in Talcahuano Plant were on the replacement of damaged or lost equipment and instruments. Valparaíso Plant investments were intended to address an increasing demand for repair works for the Navy units, due to the temporary decrease in the installed capacity of Talcahuano Plant. In the case of Magallanes Plant, investments were mainly intended to complement the works for the extension of the boat parking area made in 2008.

CORPORATE AFFAIRS

Logistics Platform

ASMAR, in constant collaboration with the Regional Authorities to ensure the Bio-Bio Region Logistics Platform is consolidated, made efforts aimed at reaching agreements with the authority to give the sector where the Logistics Platform will be built the necessary basic structuring roads for future development. In this context, and as a complement to the current operation of the Penco-Talcahuano Inter-Port Route, which crosses ASMAR's Isla Rocuant property lengthwise, arrangements were made for donations of land where two of the three final projected access roads will be located.

In relation to the above, great progress was made with the awarding by the MOP, in December 2010, of the implementation of the "CONSTRUCTION OF ACCESS ROADS TO THE LOGISTICS PLATFORM, CONCEPCIÓN PROVINCE, BIO-BIO REGION" project, to SALFA company, whose construction period is estimated at 13 months.

Insurance

ASMAR onshore and marine insurance programs for the 2010-2011 period are still in force, which allows reasonable safeguarding of the Company properties and ASMAR responsibilities to its customers.

Involved in the risks to which ASMAR is exposed to insurance companies such as Penta, Chilena Consolidada and RSA Seguros.

During this period, following the 2/27, the main policies of ASMAR properties became effective, obtaining important recoveries and compensations, reaching in some cases the compensation limits considered. The above was managed through the mediation of Marsh and AON brokers, who developed an outstanding management in this process.

Corporate Social Responsibility

The Strategic Planning approved by the Board of Directors of ASMAR for the 2010-2012 period included within its general strategy, among others, the creation of a work program that

casos, hasta los límites de indemnización considerados. Lo anterior ha sido gestionado por la intermediación de las Corredoras Marsh y AON, quienes desarrollaron una destacada gestión en este proceso.

Responsabilidad Social Corporativa

En la Planificación Estratégica aprobada por el Consejo Superior de ASMAR para el período 2010-2012, se incorporó dentro de la estrategia general, entre otros, generar un programa de trabajo que permita la integración de la Responsabilidad Social de ASMAR (RSE) como parte de la gestión de la Empresa. Como consecuencia del terremoto del 27 de febrero, se postergó el plan concebido para generar los lineamientos iniciales, con miras a implementar esta temática como un proceso sistémico transversal al interior de la Organización.

No obstante lo anterior, y de frente al proceso de reconstrucción que se avecina, se considera en el ámbito de la Responsabilidad Social, una oportunidad inmejorable para la implementación de nuevas tecnologías que permitan a la Empresa ser más eficiente, considerando los nuevos procedimientos constructivos, los que aportarán a mejorar los procesos productivos y el desempeño general de la planta ASMAR Talcahuano.

incorporates Social Responsibility (CSR) of ASMAR as part of the Company management. As a result of February 27 earthquake, the plan for the creation of initial guidance with a view to implement this issue as a transversely systemic process inside the Organization was postponed.

Notwithstanding the foregoing, and facing the reconstruction process that lies ahead, in the field of Social Responsibility this is seen as an excellent opportunity for the implementation of new technologies for the Company to be more efficient, considering new construction procedures which will contribute to improving production processes and overall performance of ASMAR Talcahuano plant.

INGENIERÍA DE PROCESOS

Certificaciones y Acreditación

Los astilleros de Valparaíso y Magallanes mantienen vigentes las certificaciones de sus Sistemas de Gestión de la Calidad conforme a la Norma ISO 9001:2008 "Sistemas de Gestión de la Calidad", luego de las auditorías realizadas por el Lloyd's Register Quality Assurance (L.R.Q.A.) en noviembre de 2010.

Con motivo del sismo y tsunami ocurridos en la zona centro sur del país el 27 de febrero de 2010, nuestra principal planta industrial ubicada en el puerto de Talcahuano, resultó severamente dañada y con su capacidad productiva gravemente afectada.

Desde la ocurrencia del siniestro, se evaluaron los daños y se trabajó intensamente para superar la emergencia, logrando el astillero reiniciar sus operaciones para atender en sus diques, principalmente a la Armada de Chile. Posteriormente, el quehacer se focalizó en el desarrollo de las ingenierías requeridas para la recuperación de sus frentes marítimos y la recuperación y/o reemplazo de equipamiento siniestrado. Por tal motivo, durante el año 2010 no se efectuaron visitas de mantenimiento a la Planta de ASMAR Talcahuano, no obstante, el L.R.Q.A. efectuó una visita especial en noviembre de 2010 con el propósito de conocer la planificación y el estado de avance de los trabajos de reconstrucción de su infraestructura. Como resultado de ello, se comprobó que las actividades del proyecto de reconstrucción se están implementando según lo planificado y que el astillero ha realizado un esfuerzo sobresaliente para recuperar su capacidad de reparación de naves, con carencias en ciertos servicios y talleres, los que están en vías de solución, manteniendo la certificación de ASMAR Talcahuano.

El quehacer de la Dirección de ASMAR se focalizó, durante el año 2010, a los planes de emergencia y programas de recuperación del Astillero Talcahuano. Entre ellos, el desarrollo de las ingenierías requeridas para la recuperación de sus frentes marítimos y los planes de reemplazo de equipamiento siniestrado, por ello no se efectuaron auditorías de mantenimiento. Mantiene su certificación en la Norma ISO 9001:2008.

ASMAR Valparaíso mantiene vigente su certificación en la Norma OHSAS 18001:2007 "Sistema de Gestión de la Salud y Seguridad", luego de las auditorías realizadas por el L.R.Q.A. en noviembre de 2010.

La acreditación del Laboratorio de Patrones en la Planta de ASMAR Valparaíso permite garantizar que los procesos de calibramiento se llevan a cabo con metodologías de clase mundial en las magnitudes acreditadas. La acreditación es otorgada por el Instituto Nacional de Normalización (I.N.N.), luego de efectuar auditorias a

PROCESS ENGINEERING

Certifications and Accreditation

Valparaíso and Magallanes shipyards maintain the certifications of their Quality Management Systems in accordance with the ISO 9001:2008 Standard "Quality Management Systems," after the audit performed by Lloyd's Register Quality Assurance (LRQA) in November, 2010.

Due to the earthquake and tsunami that hit the South-Central region of the country on February 27, 2010, our main industrial plant located in the port of Talcahuano was severely damaged, and its production capacity seriously affected.

Since the moment of the disaster, damage was assessed and work was hard to overcome the emergency, thus, the shipyard was able to restart operations at their docks, mainly for the Chilean Navy. Subsequently, works focused on the development of engineering required for the recovery of its waterfronts, and the recovery and/or replacement of damaged equipment. Therefore, during 2010, there were no maintenance visits to ASMAR Talcahuano Plant, however, LRQA made a special visit in November 2010 for the purpose of checking the planning and progress of its infrastructure reconstruction works. As a result, the activities of the reconstruction project were found to be implemented as planned, and that the shipyard has made an outstanding effort to recover its capacity for ship repair, with deficiencies in certain services and workshops, which are being solved, maintaining ASMAR Talcahuano certification.

During 2010, the work of ASMAR Board of Directors focused on emergency plans and recovery programs for Talcahuano Shipyard. Among them, the development of the engineering required for the recovery of the waterfronts and plans for the replacement of damaged equipment, thus, there were no maintenance audits. The Company maintains its certification according to ISO 9001:2008 Standard.

los procesos en forma periódica bajo la Norma NCh-ISO 17025. Of 2005 "Requisitos generales para la competencia de los laboratorios de ensayo y calibración".

Respecto al Laboratorio de Patrones de ASMAR Talcahuano, luego del terremoto del 27/F, se han estado desarrollando trabajos de recuperación de éste, como asimismo, se continuó con el proceso de renovación del equipamiento para avanzar en el objetivo de lograr, para las magnitudes acreditadas ante el INN, condiciones similares antes del tsunami. Cabe señalar que, durante el año 2010, no se realizaron actividades de calibración bajo las formalidades que establece la norma NCh ISO 17025 en la Planta de ASMAR Talcahuano.

Los astilleros de Talcahuano y Magallanes mantienen la certificación en el Código I.S.P.S. (Internacional Ship and Port Facility Security Code), garantizando que cumplen con los requisitos en sus instalaciones portuarias para minimizar ataques de terrorismo organizado, sabotaje o ingreso de polizones.

ASMAR Valparaíso maintains its certification in accordance to OHSAS 18001:2007 Standard "Health and Safety Management System," after the audits conducted by LRQA in November 2010.

The accreditation of the Standards Laboratory of ASMAR Valparaíso Plant assures that calibration processes are performed using methodologies accepted worldwide in the accredited dimensions. Accreditation is granted by the Chilean National Standards Institute (INN), after conducting daily audits to the processes under the NCh-ISO 17025 Standard of 2005 "General requirements for the competence of testing and calibration laboratories."

Regarding the Standards Laboratory of ASMAR Talcahuano, after the 2/27 earthquake, works are being developed for its recovery, and the equipment renewal process continued to progress in order to achieve, for the INN-accredit dimensions, similar conditions to those existing before the tsunami. It is important to note that, during 2010, there were no calibration activities under the formalities required by the NCh ISO 17025 Standard in ASMAR Talcahuano Plant.

Talcahuano and Magallanes shipyards maintain certification according to the ISPS (International Ship and Port Facility Security) Code by accrediting compliance with requirements at their port facilities in order to minimize risks of organized terrorist attacks, sabotage or entry of stowaways.

OPERACIONES ARMADA

El Plan de Reparaciones Armada se debió reformular producto del terremoto y tsunami que afectó a la zona de Talcahuano el 27 de febrero. Debido a esto, en ASMAR Talcahuano se redujo la cantidad de trabajo, aumentándose en las Plantas Industriales de Valparaíso y Magallanes.

En ASMAR Valparaíso se efectuaron trabajos en los siguientes buques: FF "Blanco", AO "Montt", AP "Aquiles", LSG "Iquique" y en las LPCs "Troncoso", "Machado" y "Díaz", además de los trabajos de mantenimiento normales de las unidades de la Escuadra.

En ASMAR Talcahuano, se continúo con los trabajos de recuperación del SS "Simpson" y de la LM "Chipana". Se iniciaron los PIDs (Período Intermedio de Dique) del SS "Carrera" y del BE "Esmeralda" y en este último, además, los trabajos de ampliación de la habitabilidad para recibir personal femenino, y se efectuó el PID de la LSG "San Antonio".

En ASMAR Magallanes, se efectuaron los PIDs de las siguientes unidades: ATF "Lautaro", BRS "Slight", LEPs "Ona", "Alacalufe" y LSGs "Antofagasta", "Caldera" y "Puerto Montt".

NAVY OPERATIONS

The Repair Plan of the Chilean Navy had to be reformulated due to the earthquake and tsunami that hit Talcahuano on February 27. Because of this, ASMAR Talcahuano reduced the amount of work, increasing in Valparaíso and Magallanes Industrial Plants.

In ASMAR Valparaíso, works were made in the following ships: FF 'Blanco,' AO 'Montt,' AP 'Aquiles,' LSG 'Iquique' and LPCs 'Troncoso,' 'Machado' and 'Díaz,' in addition to usual maintenance works on the units of the Squadron.

ASMAR Talcahuano continued the works for the recovery of SS 'Simpson' and LM 'Chipana.' PIDs (intermediate docking periods) began for SS 'Carrera' and BE 'Esmeralda,' and in the case of the latter, also the housing expansion works to receive female staff. Additionally, the PID for LSG 'San Antonio' was performed.

In ASMAR Magallanes, PIDs for the following units were performed: ATF 'Lautaro,' BRS 'Slight,' LEPs 'Ona,' 'Alacalufe' and LSGs 'Antofagasta,' 'Caldera' and 'Puerto Montt.'

ACTIVIDAD COMERCIAL

La actividad de reparaciones de buques de Alto Bordo, el año 2010, tuvo una disminución en la facturación total de un 51% en comparación al año 2009.

En el área de Pesqueros durante el año 2010 se pudo observar un descenso en la actividad comercial respecto del 2009, debido al terremoto y posterior tsunami del 27/F, el que afectó las instalaciones y procesos del Astillero, lo que finalmente repercutió en una disminución de los ingresos de este sector.

Exposiciones Marítimas

ASMAR, dentro de sus proyecciones comerciales, estuvo presente en:

- COPONA, en Santiago (24 al 26 de febrero)
- SMM, en Hamburgo, Alemania (7 al 10 de septiembre)
- EURONAVAL, en Paris, Francia (25 al 29 de octubre)
- EXPOPESCA, en Manta, Ecuador (13 al 15 de noviembre)
- EXPONAVAL, en Valparaíso (30 de noviembre al 3 de diciembre)

Misiones Comerciales 2010

La misión comercial realizada por Alto Bordo, en octubre del 2010, consistió en visitar FLOPEC por proyectos para el año 2011 (recepción de buques Cotopaxi y Chimborazo a dique).

La Gerencia Ventas Pesqueros en Talcahuano realizó importantes misiones comerciales a Ecuador y Panamá. Entre las más importantes, se encuentra la asistencia a la III Expopesca del Pacífico Sur 2010, realizada en el mes de noviembre en Ecuador, donde el Astillero tuvo oportunidad de dar a conocer sus capacidades, proyectos realizados y demostrar que la Empresa continúa en el Negocio de Atuneros. Además, se realizaron reuniones comerciales con armadores atuneros, objeto conocer proyectos futuros en cartera.

Publicidad

Durante el año 2010, no se realizó ninguna clase de publicidad, a causa del terremoto del 27 de febrero.

COMMERCIAL ACTIVITY

Merchant ships repair activity for 2010 had a decrease of 51% in total billing, compared to 2009.

In 2010, the fishing segment saw a decline in its commercial activity compared to 2009, due to the earthquake and subsequent tsunami of 2/27, which impacted on the Shipyard facilities and processes, ultimately causing a decrease in revenues from this sector.

Maritime Exhibitions

As part of ASMAR's commercial projections, the Company was present at the following events:

- *COPONA, in Santiago (February 24-26).*
- *SMM, in Hamburg, Germany (September 7-10).*
- *EURONAVAL, in Paris, France (October 25-29).*
- *EXPOPESCA, in Manta, Ecuador (November 13-15).*
- *EXPONAVAL, in Valparaíso (November 30 - December 3).*

Trade Missions 2010

In October 2010, the trade mission conducted by the merchant ship segment consisted in visiting FLOPEC for 2011 projects (docking of Cotopaxi and Chimborazo ships).

Talcahuano Fishing Sales Management conducted important trade missions to Ecuador and Panama. The most important include attendance to the Third Expopesca del Pacífico Sur 2010 Fair, held in November in Ecuador, where the Shipyard had the opportunity to show its capacities, projects, and prove the Company is still in the Tuna Boat Business. In addition, commercial meetings were held with tuna boat owners in order to know future projects in the pipeline.

Advertising

During 2010, no advertising was done due to the 2/27 earthquake.

Reparaciones Marítimas de Alto Bordo en ASMAR Talcahuano

Se repararon 47 buques mercantes, de los cuales 20 fueron en diques secos y 27 a flote, siendo los más importantes:

- **Norasia Alya:**
  Reparación estructural del daño en fondo plano, que afectó principalmente a los estanques de doble fondo, lastre y FO (106 toneladas).

- **Recoleta:**
  Arenado y pintado de cubierta, renovación del circuito de agua de mar y sala de máquinas, cambio de piso refractario de la caldera auxiliar, modificación del sistema de gas inerte y pruebas de líneas de carga.

- **Sonne:**
  Desmonte y reparación de la grúa Jib Boom, desmonte del timón y mecha, ajuste de conos, full overhaul a los motores generadores MAK 8M 282, y pintado del casco.

- **CCNI Punta Arenas:**
  Primer buque en entrar al Dique Seco N° 2, post 27/F. Se efectuó trabajos de carena del casco, vulcanizado de Sellos Simplex, reparación estructural al casco y la reparación de válvulas del casco y sistema de fondeo.

- **Nat. Geo. Endeavour:**
  Desmonte, desarme y reparación de sistema propulsor, trabajos estructurales en cubierta de lavandería, desmonte y reparación de OD-Box y pintado del casco.

Transformación y Reparación de Pesqueros en ASMAR Talcahuano

Reparación de Pesqueros de la Flota Nacional

Durante el 2010, se realizaron 55 proyectos, la mayoría de ellos correspondiente a carenas, destacando los siguientes proyectos:

- **PAM Libas de ORIZON S.A.:**
  Carena estándar, cambio de caja reductora, sistema de control y alarma y alineamiento del sistema propulsor.

- **PAM Lonco de ORIZON S.A.:**
  Ingeniería y repotencionamiento del thruster de popa y carena estándar.

- **PAM Don Boris de Sociedad Pesquera Landes S.A.:**
  Overhaul al núcleo del sistema propulsor, alineamiento del sistema propulsor y carena estándar.

Merchant Vessels Repairs in ASMAR Talcahuano

Repairs were made on 47 merchant ships, of which 20 were repaired in dry docks and 27 afloat. Highlights are as follows:

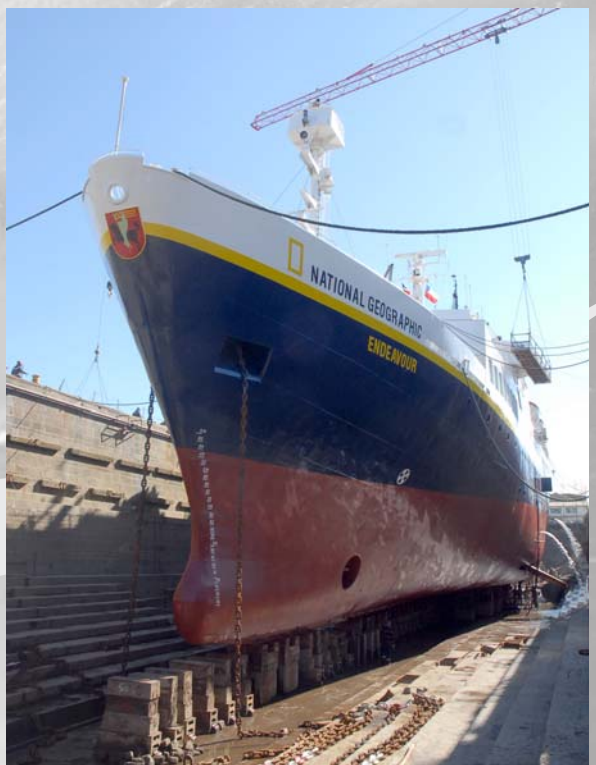
- ***Norasia Alya:***
  Structural repair of damage in flat bottom, mainly affecting double bottom, ballast and FO tanks (106 tons).

- ***Recoleta:***
  Sanding and painting of deck, renewal of seawater circuit and engine room, changing of refractory floor in auxiliary boiler, modification of the inert gas system and load line tests.

- ***Sonne:***
  Dismantling and repair of the Jib Boom crane, dismantling of rudder and stock, adjustment of cones, full overhaul to MAK 8M 282 generator engines, and painting of the hull.

- ***CCNI Punta Arenas:***
  First ship to enter Dry Dock No. 2, after 2/27. Works were made on careening of the hull, vulcanization of Simplex Seals, structural repair of the hull, and repair of hull valves and mooring system.

- ***Nat. Geo. Endeavour:***
  Dismantling, disassembly and repair of propelling system, structural works on laundry deck, dismantling and repair of OD-Box, and painting of the hull.



- **PAM Biomar IV de Pesquera BIO BIO:**
  Overhaul al núcleo del sistema propulsor y carena estándar.

- **RO RO Don Baldo de Naviera Austral:**
  Tratamiento de cubiertas, mantención de líneas de ejes, mantención a la cubierta de rodado, restauración de baños y carena estándar.

Reparaciones Pesqueros Internacionales

Durante el año, se presentaron 3 proyectos, de los cuales 2 correspondieron a los PAM Sam Young 101 y 601 (reparación normal) y, producto de la comisión efectuada a Ecuador, el PAM Via Simoun (reparación menor). De estos proyectos, destacó:

Transformation and Repair of Fishing Vessels in ASMAR Talcahuano

Repair of National Fleet fishing vessels

During 2010, 55 projects were carried out, most of them on careening. Highlights are as follows:

- ***PAM Libas of ORIZON S.A.:***
  Standard careening, changing of reduction gearbox, control and alarm system, and alignment of the propelling system.

- ***PAM Lonco of ORIZON S.A.:***
  Engineering and re-strengthening of the stern thruster, and standard careening.

- ***PAM Don Boris of Sociedad Pesquera Landes S.A.:***
  Overhaul to the propelling system core, alignment of the propelling system, and standard careening.

- ***PAM BIOMAR IV of Pesquera BIO BIO:***
  Overhaul to the propelling system core, and standard careening.

- ***RO RO DON BALDO of Naviera Austral:***
  Treatment of decks, maintenance of shaft lines, maintenance of roll-on roll-off deck, reconditioning of restrooms, and standard careening.

Repair of International Fishing Vessels

During the year, 3 projects were carried out, 2 of which were for PAM Sam Young 101 and 601 (normal repair) and, due to the assignment in Ecuador, PAM Via Simoun (minor repair). Highlights were as follows:

- ***PAM Sam Young 101 of Sam Young Fisheries:***
  Careening with 100% OV and OM sanding, and maintenance of shaft lines.

Repair in ASMAR Magallanes

Highlights are as follows:

- ***M/V CLELIA II:***
  Repair of hull bottom and propelling lines.

- ***B/F THORSHOVDI:***
  Second phase for the installation of the Krill Meal Plant was considered.

- **PAM Sam Young 101 de Sam Young Fisheries:**
  Carena con 100% arenado OV y OM, y mantención a línea de ejes.

Reparación en ASMAR Magallanes

Los proyectos que destacan son:

- **M/V CLELIA II:**
  Reparación fondo caso y líneas propulsoras.

- **B/F THORSHOVDI:**
  Se completó la segunda fase de instalación de la Planta de Harina de Krill.

- **B/F BETANZOS:**
  Se continuó con los trabajos para la instalación de la Planta de Krill, con el montaje de los equipos adquiridos por el armador. Se abrió un costado para poder llevar las calderas a su posición interior.

- **M/V SKANDI PATAGONIA:**
  Se realizó a flote la modificación de su cubierta a popa instalando una estructura de perfiles para poder fijar una serie de contenedores.

Fabricación de Botes PUMAR®

Durante el 2010, se confeccionaron un total de 28 botes, siendo 18 de ellos para la Armada de Chile, 7 para empresas nacionales y 3 para empresas extranjeras.

- ***F/V BETANZOS:***
  Works continued for the installation of the Krill Plant, with the mounting of the equipment acquired by the owner. A side was opened to take the boilers inside.

- ***M/V SKANDI PATAGONIA:***
  Modification of the aft deck was made afloat, installing a profile structure to arrange a series of containers.

Manufacturing of PUMAR® Boats

In 2010, a total of 28 boats was manufactured, 18 of them for the Chilean Navy, 7 for national companies and 3 for foreign companies.

CONSTRUCCIÓN NAVAL

2010 fue un año absolutamente anormal para la actividad de Construcción Naval en ASMAR, concentrada en el Astillero de Talcahuano. El sismo del 27 de febrero de 2010 afectó seriamente los proyectos en curso de Construcción Naval, así como las instalaciones físicas de sus talleres.

Infraestructura de Construcción Naval Mayor en Talcahuano

- El Edificio Administrativo de Construcción Naval, donde estaban instaladas sus oficinas administrativas y de ingeniería, resultó con serios daños, debiendo ser demolido. Se habilitaron nuevas oficinas en 2º y 3er pisos de E-311 con el esfuerzo del personal de Diseño de Construcción Naval y la participación del T-64 de Producción de Construcción Naval.

- Talleres de Construcción Naval. Personal de cada taller participó en la limpieza y recuperación de instalaciones y equipamiento de sus respectivos talleres.

- Almacenes de Construcción Naval. Fueron barridos por el tsunami, perdiéndose gran parte del equipamiento en custodia de los Proyectos Medusa e Isfelag 1. Personal de Construcción Naval participó en la identificación y clasificación de elementos afectados, tanto para su recuperación como para posterior reclamo al Seguro.

- Grada de Construcción. La obra civil de la grada sobrevivió el sismo con bastante éxito, quedando operativa luego de una reparación estructural de una de sus vigas. La compuerta de la grada fue impactada por el Cabo de Hornos, que se deslizó al mar a consecuencia del sismo. Fue reparada por el T-61 de Construcción Naval y puesta en servicio en junio de 2010. Las grúas sobrevivieron el sismo manteniendo su estado de operatividad.

- 1ª Fase de recuperación del Astillero. Durante esta primera fase de recuperación, el personal de ingenieros y técnicos de la Gerencia de Construcción Naval de ASMAR Talcahuano les cupo una importante participación en la recuperación de las capacidades de diseño, acero, outfitting y terminaciones, y mediante medios del T-64, en la recuperación de edificios y obras civiles varias. También Construcción Naval integró gran parte del equipo que realizó la concepción, planificación y ejecución de las tareas destinadas a reflotar la LM "Chipana" y al DFMT "Young", en cuyo interior se encontraba SS "Simpson" en proceso de refit.

SHIPBUILDING

2010 was a completely unusual year for the Shipbuilding activity in ASMAR, which is concentrated in Talcahuano Shipyard. The earthquake of February 27, 2010, seriously affected the ongoing Shipbuilding projects, as well as the physical facilities of the workshops.

Major Shipbuilding Infrastructure in Talcahuano

- *The Shipbuilding Administration Building, where administration and engineering offices were located, was severely damaged, and it had to be demolished. New offices were fitted out in the 2nd and 3rd floors of E-311 with the effort of the Shipbuilding Designs staff and the participation of the Shipbuilding Production T-64.*

- *Shipbuilding Workshops. Staff from each workshop participated in the cleanup and recovery of facilities and equipment from their respective workshops.*

- *Shipbuilding Warehouses. They were swept away by the tsunami, losing much of the equipment under custody of the Medusa and Isfelag 1 Projects. The Shipbuilding staff participated in the identification and classification of affected elements, both for recovery and for subsequent insurance claiming.*

- *Newbuilding Slipway. The slipway construction survived the earthquake quite successfully, being operational after a structural repair of one of its beams. The berth gate was hit by Cabo de Hornos vessel, which slipped into the sea due to the earthquake. It was repaired by Shipbuilding T-61 and put in operation in June 2010. The cranes survived the earthquake and remained operational.*

- *Shipyard Recovery Phase One. During this first phase of recovery, ASMAR Talcahuano Shipbuilding Management engineers and technicians had an important role in the recovery of design capacities, steel, outfitting and finishings, and through T-64, in the recovery of buildings and other civil works. Furthermore, Shipbuilding was a major member of the team in charge of the creation, planning and implementation of the works designed to refloat LM 'Chipana' and DFMT 'Young,' inside which SS 'Simpson' was in the process of being refitted.*

Proyectos de Construcción Naval Mayor en Talcahuano

- **Proyecto Vikingo**
  1 Buque Guardacosta Multifuncional de 94 m de eslora y 16 m de manga, para el Guardacostas de la República de Islandia.- En el momento del sismo el buque se encontraba en el Dique Seco Nº1, después de haber pasado exitosamente la primera fase de sus pruebas de mar. A consecuencia del tsunami el dique se llenó de agua y el buque sufrió la inundación de su Sala de Máquinas y Sala de Thrusters de Proa, a través de aberturas del casco producto de los trabajos de dique. El siniestro causó leves daños en casco en la banda de babor y graves daños a la maquinaria auxiliar de la Planta Baja; a los cuatro generadores principales; al motor principal de estribor (cigüeñal, caja reductora y generador de cola); a la canalización de poder hacia tableros principales, y al motor eléctrico del Thruster azimutal y gabinetes de control de los thrusters de proa. La entrega del buque originalmente considerada para el 31 de marzo de 2010 debió ser postergada al 31 de agosto de 2011.

- **Proyecto Isfelag I**
  1 Barco Pesquero de Cerco y Arrastre de 71 m, para el Armador Isfélag Vestmannaeyja de Islandia: El buque se encontraba en la grada de Construcción, con un 50% de avance y sólo equipamiento principal instalado. El buque sufrió una inundación momentánea en el sector bajo de popa de la máquina y algunos daños estructurales menores. La mayor parte del equipamiento de este buque estaba en almacén y fue perdido con el tsunami. La construcción fue continuada a contar del 1º de julio de 2010. A consecuencias del sismo y tsunami, la entrega del buque, originalmente considerada para el 1 octubre 2010, fue postergada al 31 de marzo de 2012.

- **Proyecto Isfelag II**
  1 Barco Pesquero de Cerco y Arrastre de 71 m, para el Armador Isfélag Vestmannaeyja de Islandia: Este proyecto todavía no se llevaba a grada al momento del Sismo. El proyecto fue terminado anticipadamente en acuerdo con el Cliente, debido a la incapacidad de ASMAR para continuarlo, debido a la necesidad de priorizar la asignación de recursos a la actividad de

Major Shipbuilding Projects in Talcahuano

- ***Vikingo Project***
  1 Multi-Functional Coast Guard Patrol Vessel of 94m length and 16m breadth, for the Coastguard Service of Iceland. At the time of the earthquake, the ship was in Dry Dock No. 1, having successfully passed the first phase of the sea trials. As a result of the tsunami, the dock was filled with water and the ship's Engine Room and Bow Thruster Room were flooded through openings in the hull from dock works. The disaster caused slight damage to the hull in the port side and severe damage to Ground Floor auxiliary machinery; to the four main generators; to the starboard main engine (crankshaft, reduction gearbox and shaft drive generator); to the power channeling towards main boards; and to the electric engine of the azimuth thruster and control cabinets of the bow thrusters. Delivery of the vessel originally considered for March 31, 2010, had to be postponed to August 31, 2011.

- ***Isfelag I Project***
  1 Fishing Vessel (Purse-Seiner and Trawler) of 71m, for Isfélag Vestmannaeyja Owner from Iceland: The ship was in the newbuilding slipway, with a 50% progress and only main equipment installed. The ship's lower stern area of the machine was temporarily flooded and the vessel had some minor structural damage. Most of the equipment for this vessel was in the storehouse and was lost during the tsunami. Construction continued as of July 1, 2010. As a result of the earthquake and tsunami, the delivery of the ship, originally considered for October 1, 2010, was postponed to March 31, 2012.

- ***Isfelag II Project***
  1 Fishing Vessel (Purse-Seiner and Trawler) of 71m, for Isfélag Vestmannaeyja Owner from Iceland: This project was not at the berth stage at the time of the earthquake. The project was terminated early in agreement with the Client, due to ASMAR'S inability to continue with it because of the need to prioritize the allocation of resources to the repair activity over the Shipbuilding activity. Payments already made were transferred to Isfelag I.

reparaciones por sobre la actividad de Construcción Naval. Los pagos ya efectuados fueron transferidos al Isfelag I.

- **Proyecto Medusa**
  1 Buque de Investigación Oceanográfica y Pesquera Multipropósito de 74,1 para la Armada de Chile. En el momento de ocurrencia del sismo el buque se encontraba listo para ser lanzado, con gente abordo afinando los últimos detalles para la ceremonia. La violencia del movimiento telúrico soltó el gatillo de lanzamiento, deslizándose el buque por la imada, precipitándose al mar por sobre la compuerta de la grada. La ríada del maremoto lo dejó finalmente varado sobre la playa del Marinao en el extremo este del Astillero. El buque sufrió algunos daños estructurales menores en el casco. Ejes y hélices sufrieron algunos daños también, a pesar de haber sido protegidos por los cajones de flotación. Debido a los trámites de seguros, y a que previamente debieron ser atendidas otras operaciones de salvataje y reflotamiento, el buque sólo pudo ser reflotado el 29 Enero de 2011. El reflotamiento del buque se efectuó deslizándolo sobre ruedas desde su posición de varada hasta el dique 2, donde fue traspasado a una barcaza de transferencia y luego flotado en el mismo dique. La maniobra fue efectuada por la empresa Mammoet de Holanda con la colaboración de profesionales de Construcción Naval de ASMAR y requirió una preparación de más de 50 días.

Proyectos de Construcción Naval Menor

- **Planta Industrial Magallanes**
  Barcaza SKUA. Durante 2010, se fabricó y entregó a la Primera Zona Naval una barcaza tipo SKUA de 15 ton de capacidad de carga para el servicio de la Isla de Juan Fernández.

- ***Medusa Project***
  1 Multipurpose Oceanographic and Fishing Research Ship of 74.1m, for the Chilean Navy. At the time of the earthquake, the ship was ready to be launched, with people on board fine tuning the last details for the ceremony. The violence of the earthquake released the launching trigger, and the ship slipped over the skid and rushed to the sea over the berth gate. The tsunami flooding finally left it stranded on the Marinao beach at the east end of the Shipyard. The ship suffered some minor structural damage in the hull. Shafts and propellers also suffered some damage, despite having been protected by the floating boxes. Due to insurance paperwork, and since other salvage and refloating operations had to be previously dealt with, the vessel could only be refloated on January 29, 2011. The refloating of the ship was made by sliding same on wheels from its docking position to Dock No. 2, where it was moved to a transfer barge and then floated in the dock. Maneuver was made by Dutch company Mammoet with the collaboration of ASMAR Shipbuilding experts and required a preparation of more than 50 days.

Minor Shipbuilding Projects

- ***Magallanes Industrial Plant***
  SKUA Barge. In 2010, a 15-ton load capacity SKUA barge was manufactured and delivered to the First Naval Zone for service at Juan Fernández Island.

GESTIÓN DE RECURSOS HUMANOS Y RELACIONES LABORALES

Dotaciones

Con la finalidad de otorgar estabilidad laboral a los 1.200 trabajadores provisorios vigentes a la fecha del terremoto y tsunami que asoló las instalaciones de la Planta Industrial Talcahuano, la Empresa mantuvo su vínculo contractual hasta junio de ese año. Paralelamente, impulsó un Programa de Desvinculación voluntaria, al que se acogieron 146 trabajadores de planta, y redujo la dotación de personal de la Armada.

En este escenario, y en el marco de un proceso de negociación con las organizaciones sindicales, patrocinado por el Ministerio de Defensa Nacional y parlamentarios de la VIII Región, se incorporaron a la planta 394 trabajadores ex provisorios. De esta forma, se redujo en forma importante el impacto social de la reducción de la carga de trabajo del Astillero.

Sistema de Competencias

Debido a las urgencias del primer semestre, este tema se retomó a partir del mes de julio, destacándose la revisión y corrección de las Actitudes de Desempeño, y la definición de un Diccionario que facilita la evaluación de cada una de ellas.

Al final del año, se aprobaron y publicaron los Procedimientos Administrativos que regulan formalmente el Sistema.

Capacitación

La capacitación y el entrenamiento continuo del personal, son herramientas importantes para mejorar sus competencias y productividad. En el año 2010, se invirtieron M$141.537 en capacitación del personal, con un total de 67.090 Horas Hombre ejecutadas, las que se distribuyeron de acuerdo a la siguiente tabla:

	HH de capacitación	Inversión Empresa (M$)	Franquicia SENCE (M$)
Talcahuano	53.740	52.592	33.381
Magallanes	1.170	15.117	0
Valparaíso	9.000	14.139	9.081
Dirección	3.180	17.227	0
Total	67.090	99.075	42.462

Capacitación para mantener nuevas Unidades de la Armada

La incorporación de las nuevas unidades de la Armada requirió la participación de Personal de ASMAR en cursos y entrenamientos en EE.UU., Inglaterra y Holanda.

LABOR RELATIONS AND HUMAN RESOURCES MANAGEMENT

Staff

In order to provide job security to the 1,200 temporary workers in place at the time of the earthquake and tsunami that devastated the Talcahuano Industrial Plant facilities, the Company maintained a contractual relationship until June that year. At the same time, ASMAR promoted a voluntary Severance Program, which benefited 146 permanent workers and reduced the Navy staff.

In this scenario, and as part of a process of negotiation with the unions sponsored by the Ministry of National Defense and parliamentarians of Region Eight, 394 ex-temporary workers joined the plant. Thus, social impact from reducing the workload of the Shipyard significantly decreased.

Skills System

Due to the emergencies occurred in the first semester, this issue was resumed from July. Highlights were the revision and correction of Performance Approaches and the definition of a Dictionary to facilitate the evaluation of each approach.

At the end of the year, Administrative Procedures formally governing the system were approved and published.

Training

Ongoing training of staff is an important tool to improve skills and productivity. In 2010, ThCh$141,537 was invested in staff training, with a total of 67,090 man-hours executed, which were distributed according to the following table:

	Training MH	*Company Investment (ThCh$)*	*SENCE Franchise (ThCh$)*
Talcahuano	*53,740*	*52,592*	*33,381*
Magallanes	*1,170*	*15,117*	*0*
Valparaíso	*9,000*	*14,139*	*9,081*
Head Office	*3,180*	*17,227*	*0*
Total	*67,090*	*99,075*	*42,462*

Training to maintain the new units of the Navy

The incorporation of the new units of the Navy required that ASMAR Staff participated in courses and training in the United States, England and The Netherlands.

Training for headquarters

Training on soft skills continued for 56 production engineers and first-line supervisors.

Capacitación a línea de supervisión
Se continuó con la capacitación en competencias blandas, de 56 Ingenieros de Producción y Supervisores de Primera Línea.

Desarrollo Capital Humano en el área Metalmecánica
34 personas de ASMAR Talcahuano participaron en un programa piloto, a nivel regional, para la formación de caldereros estructurales.

Capacitación en Multi especialidad
80 personas de ASMAR Talcahuano participaron en un programa que permitió agregar el oficio de Oxicortador a soldadores, mecánicos y carpinteros.

Certificaciones del Personal
9 soldadores de ASMAR Valparaíso fueron certificados por Germanischer Lloyd en procedimientos de Soldadura GMAW y SMAW, lo que permitirá ampliar las áreas de trabajo. Se certificó a 4 trabajadores en la Operación de Puentes Grúas para más de 50 toneladas.

Cursos para familiares de trabajadores
Con el apoyo de la Corporación de Capacitación y Empleo de la SOFOFA y con los excedentes de la franquicia tributaria SENCE, se ejecutaron 8 cursos para las familias de nuestros trabajadores, con la participación de 104 personas, y una inversión de M$ 41.121.

Los cursos se desarrollaron en el segundo semestre del año 2010, en las Plantas de Talcahuano, Valparaíso y Magallanes de acuerdo al siguiente detalle:

	Cantidad de cursos	Cantidad de alumnos	Inversión (M$)
Talcahuano	4	49	25.132
Valparaíso	2	25	7.511
Magallanes	2	30	8.478
Total	8	104	41.121

Prácticas profesionales
Durante el año 2010, desarrollaron sus prácticas profesionales 168 alumnos, en las Plantas Industriales y la Dirección, para complementar la formación recibida en la Universidad, Instituto o Liceo y conocer la realidad laboral. Estas actividades tuvieron un costo total de M$ 19.596.

Práctica profesional de Oficiales Ingenieros Navales
Siete Oficiales-Alumnos de Ingeniería Naval Mecánica, Eléctrica y Electrónica se desempeñaron durante 15 días en diversos talleres de ASMAR Talcahuano.

Human capital development in the metalworking sector
34 people from ASMAR Talcahuano participated in a pilot program at the regional level for the training of structural boiler operators.

Multi-specialty training
80 people from ASMAR Talcahuano participated in a program that trained welders, mechanics and carpenters in oxygen cutting.

Staff certifications
9 welders from ASMAR Valparaíso were certified by Germanischer Lloyd in GMAW and SMAW Welding procedures, which will expand the working fields. 4 workers were certified in the operation of Crane Bridges of more than 50 tons.

Courses for workers' family members
With the support of SOFOFA Training and Employment Corporation, and the surplus from SENCE tax franchise, 8 courses were given to the families of our workers, with the participation of 104 people, and an investment of ThCh$ 41,121.

The courses were developed in the second half of 2010, in Talcahuano, Valparaíso and Magallanes Plants according to the following:

	Amount of courses	*Amount of students*	*Investment (ThCh$)*
Talcahuano	*4*	*49*	*25,132*
Valparaíso	*2*	*25*	*7,511*
Magallanes	*2*	*30*	*8,478*
Total	*8*	*104*	*41,121*

Cursos para personal de la Armada del Ecuador

Se continuó con el programa de capacitación derivado de los trabajos en el submarino "Shyri", de un grupo de especialistas de la Armada del Ecuador.

Bienestar

Durante el 2010, la empresa concentró sus esfuerzos de Bienestar en el apoyo al Personal damnificado de ASMAR Talcahuano. La comprensión y solidaridad de todos los integrantes de la Empresa permitió reemplazar algunos beneficios normalmente entregados, por ayuda a los siniestrados, por un total de $126.000.000. Se apoyó también la recuperación de algunas viviendas del Personal damnificado. También, se obtuvo apoyo de la Mutual de Seguros de la Armada para el Personal suscrito a ella.

En ASMAR Talcahuano, después del maremoto, los comedores resultaron seriamente dañados y el servicio de alimentación pasó desde la preparación del almuerzo en el DIM "Aldea" y su distribución en la puerta de acceso a la Planta, hasta su normalización en julio.

En ASMAR Talcahuano se logró mejorar significativamente la calidad de las prestaciones de servicios de la Caja de Compensación "Los Héroes", mediante el pago en la Planta de las licencias médicas.

En el año 2010, se otorgó préstamos médicos, de auxilio y habitacionales por $417.000.000 y bonificaciones por matrimonio, nacimiento, salud y fallecimiento, por $274.000.000. Se financió las actividades de Navidad con $95.000.000.

Prevención de Riesgos y Salud Ocupacional

Con ocasión del maremoto, se obtuvo la cooperación del IST para la instalación y operación de un policlínico móvil en ASMAR Talcahuano, objeto apoyar las actividades de recuperación del Astillero.

Professional practices

During 2010, 168 students developed their professional practices in the Industrial Plants and the Management, to complement the training received at the University, Institute or High-School, and get to know real work. These activities had a total cost of ThCh$19,596.

Professional practice of Naval Engineering Officers

Seven naval engineering officers/students in the fields of Mechanics, Electricity and Electronics worked for 15 days in different workshops of ASMAR Talcahuano.

Courses for the Ecuadorian Navy staff

Training program from the "Shyri" submarine works continued for a group of specialists from the Ecuadorian Navy.

Welfare

In 2010, the Company focused its welfare efforts on supporting the ASMAR Talcahuano staff affected by the disaster. Understanding and solidarity of all the Company members allowed some common benefits to be replaced by assistance to the victims, totaling Ch$126,000,000. Recovery of some staff victims' houses was also supported. Furthermore, support was obtained from the Mutual Insurance Company of the Navy for registered staff.

In ASMAR Talcahuano, after the tsunami, the dining rooms were severely damaged and the food service went from preparing lunch in the "Aldea" DIM and its distribution in the Plant entrance gate to normal operation in July.

ASMAR Talcahuano managed to significantly improve the quality of services provided by "Los Héroes" Compensation Fund, by payment of medical leaves in the Plant.

In 2010, medical, assistance and housing loans were made for Ch$417,000,000, and marriage, birth, health and death bonuses were given for Ch$274,000,000. Christmas activities were financed with Ch$95,000,000.

Risk Prevention and Occupational Health

On the occasion of the tsunami, IST assistance was obtained for the installation and operation of a mobile clinic in ASMAR Talcahuano, designed to support the Shipyard recovery activities.

During 2010, implementation of the Joint Committees on Health and Safety was completed in all the Plants and the Management. All Committees have received the support and training programs of the IST. Their operation is normal and meetings are held frequently enough.

Durante el 2010, se completó la puesta en marcha de los Comités Paritarios de Higiene y Seguridad en todas las Plantas y la Dirección. Todos los Comités han contado con el apoyo y programas de capacitación del IST. Su funcionamiento ha sido normal y las reuniones se efectuaron con la frecuencia debida.

En el caso de ASMAR Talcahuano, si bien es cierto, la tasa de accidentes aumentó con respecto al año 2009, este incremento no fue significativo dadas las condiciones en que se encontraba la Planta después del 27/F.

Se efectuaron "Auditorías de Diagnóstico" en todas las Plantas, para elaborar la planificación del trabajo preventivo que se efectuará con el IST.

Medio Ambiente

Se contrató y ejecutó una auditoría ambiental en todas las Plantas para evaluar el cumplimiento de la normativa legal pertinente. No hubo observaciones significativas y se elaboró un programa para la corrección de los detalles encontrados, que está en ejecución desde octubre.

Después del maremoto, se verificaron los impactos ambientales de la actividad en ASMAR Talcahuano en las condiciones del Astillero. Las observaciones, principalmente originadas en el sistema sanitario, fueron subsanadas y su reparación definitiva está considerada en los trabajos de reconstrucción que se iniciarán en 2011.

En ASMAR Magallanes, se habilitó la bodega de almacenamiento de residuos sólidos peligrosos y se entregó a la SEREMI de Salud, el respectivo Plan de Manejo.

Relaciones Laborales

De acuerdo con lo que ha sido la política de la Empresa, se mantuvieron los programas de trabajo con las directivas de los sindicatos existentes en las Plantas, en un clima de armonía y colaboración mutua, con un adecuado nivel de comunicación, que facilitó el entendimiento y la resolución de los temas propios de la actividad diaria, en un marco de colaboración y respeto mutuo.

En ASMAR Talcahuano, cabe destacar la activa y positiva participación de los dirigentes de los dos sindicatos, en el proceso de definición de la nómina de ex trabajadores provisorios que serían contratados a plazo indefinido. Es destacable la objetividad y altura de miras con que fue abordado este trabajo en conjunto.

In the case of ASMAR Talcahuano, although the accident rate increased compared to 2009, such increase was not significant given the conditions under which the Plant was after 2/27.

"Assessment Audits" were conducted in all the Plants in order to develop the planning of the preventive work to be undertaken with IST.

Environment

An environmental audit was contracted and conducted in all Plants to assess compliance with the applicable laws. There were no significant observations, and a program was developed to correct the details found, which is in process since October.

After the tsunami, we checked the environmental impacts of ASMAR Talcahuano activity on the Shipyard conditions. Observations, mainly on the health system, were attended, and final repair is considered within the reconstruction works to begin in 2011.

ASMAR Magallanes fitted out the warehouse for hazardous solid waste storage and delivered the relevant Management Plan to the Regional Ministerial Executive Department of Health.

Labor Relations

In accordance with the Company policy, work programs continued with the directives of the Plants' unions, in a harmony and mutual cooperation environment and with an appropriate level of communication, which facilitated understanding and solving daily issues in a collaboration and mutual respect environment.

In the case of ASMAR Talcahuano, it is important to note the active and positive participation of the leaders from both unions in the process of defining the list of former temporary workers who would be hired indefinitely. What is remarkable is the objectivity and high-mindedness in addressing this job as a team.

FINANZAS

Antecedentes

Los Estados Financieros de diciembre de 2010, se presentan a nivel consolidado, ya que ASMAR adquirió un 40% adicional de SISDEF, alcanzando un 90% de la propiedad de la empresa, lo que la convierte en filial.

Los citados Estados Financieros fueron preparados de acuerdo a las Normas Internacionales de Información Financiera (IFRS) e incluyen pérdidas ocasionadas por el terremoto y maremoto del 27 de febrero de 2010; así como el reconocimiento contable del deterioro en los activos físicos e inventarios y las pérdidas operacionales producto de la merma en las capacidades productivas ocasionadas por el mismo siniestro. La empresa obtuvo importantes ingresos no operacionales por indemnización de seguros. Asimismo, los Estados Financieros 2010 incorporan un aporte de MUS$100.623, parte del aumento de capital por un monto de MUS$136.420 destinado a la reconstrucción del Astillero Talcahuano. En enero de 2011 se materializó el aporte de capital restante por MUS$35.797, completando la totalidad del aporte de capital mencionado.

FINANCE

Background Information

The Financial Statements, as of December 2010, are submitted at the consolidated level, since ASMAR acquired an additional 40% of SISDEF, reaching a 90% ownership of the Company, making it a subsidiary.

The abovementioned Financial Statements were prepared in accordance with the International Financial Reporting Standards (IFRS) and include losses caused by the earthquake and tsunami of February 27, 2010, as well as the accounting recognition of the impairment of physical assets and inventories and the operating losses due to the decline in productive capacities caused by the disaster. The Company earned significant non-operating income from insurance compensation. Similarly, 2010 Financial Statements include a ThUS$100,623 contribution, part of the capital increase amounting to ThUS$136,420 for Talcahuano Shipyard reconstruction. In January 2011, the remaining ThUS$35,797 capital contribution became effective, completing this entire capital contribution.

Estado de Resultados

En el año 2010, los Ingresos ordinarios alcanzaron a MUS$98.454 cifra inferior a los MUS$186.360 del año anterior. Esta disminución se explica principalmente por menores ventas de la actividad de Construcción Naval, Proyectos especiales y Otros, que durante 2010 debieron disminuir su avance producto del deterioro en las capacidades del Astillero Talcahuano, a raíz de los daños ocasionados por el siniestro 27/F, así también como el tiempo requerido para recuperar y volver a importar equipamientos, que pese a estar cubiertos por pólizas de seguros de naves en construcción, al no estar en stock de los proveedores requieren del tiempo necesario para su fabricación. El segmento Construcción Naval registró ventas por MUS$10.432, comparados con los MUS$65.197 registrados en el 2009 y se registra una disminución de ventas de Proyectos especiales y Otros desde MUS$27.225 a MUS$12.769.

También se presenta una disminución en las ventas provenientes del segmento de reparaciones (buques de la Armada de Chile, Pesqueros Nacionales e Internacionales y segmento de reparación de buques Mercantes de Alto Bordo); ya que, no obstante, las capacidades del Astillero se recuperaron más rápido de lo esperado, no se lograron realizar todos los trabajos programados. Los márgenes de esta actividad disminuyeron en MUS$6.090 respecto de los márgenes del año anterior. Cabe señalar que las plantas de Magallanes y Valparaíso contribuyeron con incrementos en sus ventas y mejores resultados que lo presupuestado durante el ejercicio.

VENTAS	2009	2010
Armada	52.200	47.675
Pesqueros	10.204	6.450
Alto Bordo	19.836	13.699
Construcción Naval	65.197	10.432
Proyectos especiales y Otros	27.225	12.769
Negocios filial	11.698	7.429
TOTAL (MUS$)	186.360	98.454

A diciembre 2010, la disminución de ingresos afectó los resultados, registrándose un margen bruto negativo de MUS$1.876. Esto se explica por la merma en las actividades, especialmente en el primer semestre de este año.

Los Gastos de Administración muestran un aumento de MU$3.247, respecto a 2009 y corresponde en parte al incremento de remuneraciones, por efecto del reajuste otorgado en diciembre de 2009 (4,5%) y por otra parte al efecto tipo cambio, ya que para el año 2009 la estrategia de cobertura de la empresa permitió fijar el tipo de cambio a $647,54 por dólar y los movimientos se registraron

Income Statement

In 2010, revenues reached ThUS$98,454, less than the amount of ThUS$186,360 of the previous year. This reduction is mainly explained by lower sales from the activity of Shipbuilding, Special Projects and Others, which in 2010 had to be decreased due to the impairment in Talcahuano Shipyard capacities, because of the damage caused by the 2/27 disaster, as well as the time required to recover and reimport equipment, which, despite being covered by insurance policies for ships under construction, when suppliers have no stock, it needs time for manufacturing. The Shipbuilding segment reported sales for ThUS$10,432, compared to ThUS$65,197 in 2009, and a decrease is reported in sales of Special Projects and Others from ThUS$27,225 to ThUS$12,769.

There was also a decrease in sales from the repair segment (Chilean Navy ships, national and international fishing vessels and merchant ships), since, although the Shipyard capacities recovered faster than expected, all scheduled works could not be performed. The margins of this activity showed a decrease of ThUS$6,090 compared to margins of the previous year. It is important to note that Magallanes and Valparaíso Plants contributed with sales increases and better results than expected for the financial year.

a ese tipo de cambio, en tanto que, para el ejercicio 2010, los movimientos se registraron al tipo de cambio de mercado y la cobertura contratada fue en torno a $510 por dólar. Asimismo, este efecto está presente en el costo de ventas, ya que parte importante de los costos son en pesos, lo que encarece el costo en dicha moneda, dado el menor tipo de cambio de 2010 respecto a 2009.

En el año 2010, se registró un EBITDA negativo de MUS$17.889, considerablemente mejor a los resultados proyectados inicialmente por la administración, después de ocurrido el terremoto y maremoto.

Si al resultado operacional negativo obtenido en el 2010 de MUS$ 24.289, se agregan otros resultados no operacionales negativos de MUS$ 12.063 (que incluyen el deterioro por siniestro de propiedades plantas y equipos por MUS$ 32.353, el deterioro de inventarios por MUS$ 22.256, los gastos en recuperación y reconstrucción de MUS$ 33.054, las ganancias por indemnización de seguros de MUS$ 71.779 y otras ganancias no operacionales por MUS$ 3.821), se adiciona el abono por impuesto de MUS$ 4.014, se obtiene un resultado final negativo de MUS$ 32.338 en el ejercicio.

PRINCIPALES INDICADORES	2010	2009
Razón Corriente (veces)	1,99	1,53
Razón Ácida (veces)	1,62	0,95
Índice de Endeudamiento (veces)	0,55	0,50
Rentabilidad Operacional (%)	(24,67)%	(2,23)%
Capital de Trabajo (USD Millones)	156,65	59,15
EBITDA (USD Millones)	(17,89)	5,72

Liquidez

La empresa, al 31 de diciembre de 2010, muestra una situación financiera sana y con alta liquidez, con capacidad de responder con holgura a sus obligaciones de corto y mediano plazo, ya que sus activos circulantes superan 1,99 veces al pasivo de igual naturaleza en diciembre 2010, indicador que supera al anterior de 1,53 veces en diciembre 2009.

SALES	*2009*	*2010*
Navy	*52,200*	*47,675*
Fishing	*10,204*	*6,450*
Merchant	*19,836*	*13,699*
Shipbuilding	*65,197*	*10,432*
Special Projects and Others	*27,225*	*12,769*
Subsidiary Business	*11,698*	*7,429*
TOTAL (ThUS$)	*186,360*	*98,454*

As of December 2010, income decrease had affected results, reporting a negative gross margin of ThUS$1,876. This is due to a decline in activities, especially in the first half of this year.

The Administrative Expenses show an increase of ThU$3,247, compared to 2009. This is partly due to the increased salaries from the adjustment granted in December 2009 (4.5%) and, on the other hand, from the exchange rate effect, since for 2009 the Company's coverage strategy allowed to set the exchange rate to Ch$647.54 per dollar, and movements were reported at that rate, while for 2010 movements were reported at the market exchange rate and the contracted coverage was around Ch$510 per dollar. Similarly, this effect is present in the sales cost, since a significant part of the costs are in pesos, which increases the cost in such currency, given the lower exchange rate for 2010 compared to 2009.

In 2010, a negative EBITDA of ThUS$17,889 was reported, significantly better than the results initially projected by the Management, after the earthquake and tsunami.

If other non-operating negative results for ThUS$12,063 (including impairment due to loss of property, plants and equipment for ThUS$32,353, impairment of inventories for ThUS$22,256, recovery and reconstruction expenses for ThUS$33,054, insurance compensation earnings for ThUS$71,779, and other non-operating revenue for ThUS$3,821) are added to the operating result for ThUS$24,289 obtained in 2010, plus tax expenses for ThUS$4,014, a final negative result for ThUS$32,338 is obtained in the fiscal year.

MAIN INDICATORS	*2010*	*2009*
Current ratio (times)	*1.99*	*1.53*
Acid-test ratio (times)	*1.62*	*0.95*
Debt ratio (times)	*0.55*	*0.50*
Operational profitability (%)	*(24.67)%*	*(2.23)%*
Working capital (USD million)	*156.65*	*59.15*
EBITDA (USD million)	*(17.89)*	*5.72*

Este indicador aumentó principalmente por el aporte de Capital y el reembolso de seguros. Cabe señalar que la empresa cierra el mes de diciembre de 2010 con una caja en torno a los US$198 millones.

Capital de Trabajo

La empresa finalizó el año 2010, con un Capital de Trabajo de MUS$156.651.

Endeudamiento

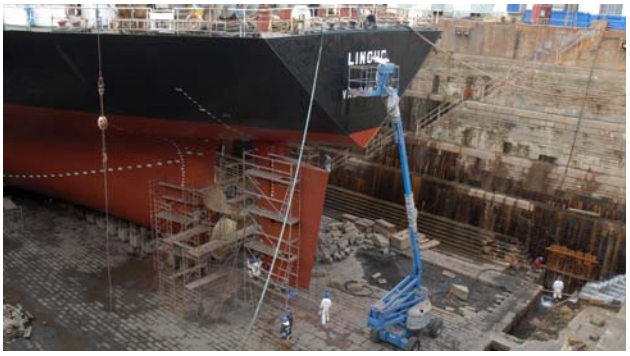
El índice de endeudamiento aumentó un 10%, explicado principalmente por el aumento de Cuentas por pagar a Entidades relacionadas y Cuentas comerciales; otras cuentas por pagar, corrientes y Otros pasivos no financieros, corrientes (Anticipos de clientes).

El pasivo exigible aumentó MUS$46.547, respecto al año 2009 explicado principalmente por un aumento de los pasivos corrientes, ya que, la empresa no registra pasivos de largo plazo, lo que no implica una disminución de capacidad de pago y solvencia de la empresa al cierre de 2010.

ASMAR Consolidado, al 31 de diciembre de 2010, sólo registra financiamiento de importaciones. No obstante, la empresa mantiene relaciones comerciales con importantes bancos nacionales y extranjeros, los que han aprobado líneas de crédito que permiten satisfacer con holgura sus necesidades financieras.

Principales Obligaciones

Las principales obligaciones de ASMAR corresponden a los contratos suscritos con clientes y proveedores que se encontraban en ejecución al 27 de febrero de 2010. Al respecto, la empresa se planteó como objeto dar cabal cumplimiento a todos sus contratos, lo que se ha logrado acordando nuevos plazos de entrega con clientes y proveedores.



Liquidity

The Company, as of December 31, 2010, shows a healthy and highly liquid financial position, with a capacity to comfortably meet its short and medium term obligations, since its working assets exceed 1.99 times the liabilities of the same nature as of December 2010, an indicator which exceeds the previous indicator of 1.53 times as of December 2009.

This indicator increased mainly by the capital contribution and the insurance reimbursement. It should be noted that the Company closed December 2010 with around US$198 million in cash.

Working Capital

The Company ended 2010 with a working capital of ThUS$156,651.

Debt

Debt ratio increased by 10%, mainly due to increased accounts payable to related entities and trade accounts; other current accounts payable and other current non-financial liabilities (advances from customers).

Current liabilities increased by ThUS$46,547, respect to 2009, explained mainly by the increase in current liabilities, as the Company does not record long-term liabilities, which does not represent a decrease in the ability to pay and solvency of the Company at closing 2010.

ASMAR Consolidated, as of December 31, 2010, reported only import financing. However, the Company keep business relationships with major national and foreign banks, which have approved credit lines to meet its financial needs comfortably.

Main Obligations

ASMAR's main obligations are agreements signed with customers and suppliers that were under implementation as of February 27, 2010. In this regard, the Company decided to fully comply

Conclusiones

ASMAR cierra su ejercicio 2010 en proceso de recuperación de las capacidades del Astillero de Talcahuano, las que se vieron dañadas en el siniestro 27/F.

Sin embargo, la empresa logró un significativo nivel de actividad, lo que le permitió cubrir su costo de venta (antes de la depreciación), a pesar que por aproximadamente cuatro meses el Astillero de Talcahuano permaneció sin actividad.

La recuperación de las capacidades del Astillero permite que para el año 2011 se proyecte ingresos en torno a los MUS$130.000.

Hechos Posteriores

La situación financiera de ASMAR se mantiene sana y estable, el aporte de capital efectuado por la Armada, con el objeto de financiar el "Plan de Recuperación e implementación de las Capacidades Operativas de Reparaciones de ASMAR Talcahuano", en conjunto con indemnizaciones de seguros permite financiar la etapa I y II del citado Plan.

with all agreements, which was achieved agreeing on new deadlines with customers and suppliers.

Conclusions

ASMAR closes its financial year (2010) in a process of recovery of the Talcahuano Shipyard capacities, which were damaged during 2/27 disaster. However, the Company achieved a significant level of activity, enabling it to cover is sales cost (before depreciation), although for approximately four months Talcahuano Shipyard remained inactive. The recovery of the Shipyard capacities allows a revenue projection for 2011 of around ThUS$130,000.

Subsequent Events

ASMAR financial situation remains healthy and stable, and the capital contribution by the Navy, in order to finance the "Plan for Recovery and Implementation of Operational Capacities of ASMAR Talcahuano Repairs," together with insurance compensations, allows financing of Stages I and II of the abovementioned Plan.

EMPRESAS RELACIONADAS

SOCIBER, Sociedad Iberoamericana de Reparaciones Navales Ltda.

SOCIBER es una empresa chilena creada el 9 de enero de 1981, cuya propiedad la comparten en partes iguales ASMAR y los Astilleros NAVANTIA S.A. de España.

SOCIBER explota un dique flotante de 10.000 toneladas de levante en el puerto de Valparaíso, para carenar y reparar naves mercantes y pesqueros industriales, nacionales y extranjeros.

La inversión de ASMAR en SOCIBER, le significó reconocer una utilidad de US$118.501,00 en el año 2010.

RELATED COMPANIES

SOCIBER, Sociedad Iberoamericana de Reparaciones Navales Ltda.

SOCIBER is a Chilean company founded on January 9, 1981, whose ownership is shared equally by ASMAR and Astilleros NAVANTIA S.A. of Spain.

SOCIBER operates a floating dock of 10,000 tons of lifting capacity in the port of Valparaíso, to careen and repair merchant ships and industrial fishing vessels, both national and foreign.

ASMAR investment in SOCIBER meant revenues of US$118,501.00 in 2010.

SISDEF, Compañía de Ingeniería de Sistemas y Desarrollos Funcionales Ltda.

SISDEF es una empresa de desarrollos tecnológicos fundada en 1983, con instalaciones en Quintero, dedicada a la ingeniería y desarrollo de sistemas en el campo de la defensa, en el ámbito nacional e internacional.

SISDEF es una empresa chilena cuya propiedad la compartían, hasta el 21 de octubre de 2010, en partes iguales ASMAR y la empresa británica BAE Systems, a través de su División Integrated Systems Technologies (BAE INSYTE).

Con fecha 21 de octubre de 2010, BAE Systems vendió su participación en SISDEF, quedando ASMAR con el 90% de la propiedad, pasando SISDEF a ser una filial de ASMAR. El porcentaje restante de la propiedad fue vendido, por BAE Systems, a CORETECH INVERSIONES SpA, quien queda con el 10% de la propiedad de la Empresa.

La inversión de ASMAR en SISDEF le significó reconocer una utilidad de US$659.649,72 en el 2010.

SISDEF, Compañía de Ingeniería de Sistemas y Desarrollos Funcionales Ltda.

SISDEF is a technological development company founded in 1983, with facilities in Quintero, focused on system engineering and development in the field of defense, nationally and internationally.

SISDEF is a Chilean company whose ownership was shared, as of October 21, 2010, equally by ASMAR and the British company BAE Systems, through its division, Integrated Systems Technologies (BAE INSYTE).

On October 21, 2010, BAE Systems sold its share in SISDEF, leaving ASMAR with 90% ownership, SISDEF becoming a subsidiary of ASMAR. The remaining ownership percentage was sold by BAE Systems to CORETECH INVERSIONES SpA, which gets 10% ownership of the Company.

ASMAR investment in SISDEF meant revenues of US$659,649.72 in 2010.

CERTIFICADOS EN LA NORMA INTERNACIONAL ISO 9001
CERTIFIED UNDER ISO 9001 INTERNATIONAL QUALITY STANDARD

ASMAR

ASTILLEROS REPARADORES Y CONSTRUCTORES DESDE 1895
SHIPBUILDING AND SHIP REPAIR COMPANY SINCE 1895