

Ministerio de Obras Públicas

APRUEBA CONVENIO COMPLEMENTARIO N°2 QUE MODIFICA EL CONTRATO DE CONCESION DE LA OBRA PUBLICA FISCAL DENOMINADA "AEROPUERTO INTERNACIONAL ARTURO MERINO BENITEZ DE SANTIAGO"

Núm. 698.- Santiago, 25 de agosto de 2004.- Vistos:

- El DFL MOP N°850, de 1997, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N°15.840, de 1964, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y del DFL N°206, de 1960, Ley de Caminos.

- El decreto supremo MOP N°900, de 1996, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP N°164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, en particular sus artículos 19° y 20°.

- El decreto supremo MOP N°956, de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones.

- El decreto supremo MOP N°1.168, de fecha 5 de diciembre de 1997, que adjudicó el contrato de concesión para la ejecución, conservación y explotación de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago".

- El decreto supremo MOP N°1.403, de fecha 31 de mayo de 1999, que modificó el régimen jurídico del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago" para hacerle aplicables las normas establecidas en el D.S. MOP N°956, de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones.

- El decreto supremo MOP N°669 de fecha 30 de abril de 2001, que aprobó el convenio complementario N°1 de fecha 20 de abril de 2001, que modifica el contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago".

- El oficio D.G.A.C.D.PL. "O" N°04/0/20/4408 de fecha 24 de agosto de 2004, mediante el cual la Dirección General de Aeronáutica Civil informa que no le merece observaciones el Convenio Complementario N°2, que modifica el contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago".

- La resolución N°520 de 1996 de la Contraloría General de la República que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la resolución N°55 de 1992.

Decreto:

1. Apruébase el convenio complementario N°2 de fecha 23 de agosto de 2004, que se anexa y forma parte integrante del presente decreto, suscrito entre la Dirección General de Obras Públicas, representada por su Director General, don Germán Millán Pérez, ambos domiciliados para estos efectos en calle Morandé N°71 piso 3°, comuna y ciudad de Santiago, y "SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria", RUT N°96.850.960-8, debidamente representada por don Carlos Gerardo Plass Wähling

y por don Fernando Alonso Pérez, todos con domicilio, para estos efectos, en Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez, Edificio Rotonda Oriente, 4° piso, comuna de Pudahuel, Santiago. Dicho convenio complementario pasará a formar parte integrante del contrato de concesión.

2. Dispónese que en todo lo no modificado por el convenio complementario que se aprueba por el presente decreto supremo, rigen plenamente las estipulaciones del decreto supremo MOP N°1.168, de fecha 5 de diciembre de 1997 que adjudicó el contrato de concesión, las Bases de Licitación y demás instrumentos que conforman el contrato de concesión.

3. Establécese que la sociedad concesionaria deberá suscribir ante notario tres transcripciones del presente decreto supremo en señal de aceptación de su contenido, debiendo protocolizar ante el mismo notario uno de sus ejemplares conjuntamente con un original del convenio complementario que se aprueba, dentro del plazo de 15 días corridos contados desde su publicación en el Diario Oficial. Una de las transcripciones referidas precedentemente será entregada para su archivo a la Coordinación General de Concesiones de la Dirección General de Obras Públicas y la otra a la Fiscalía del Ministerio de Obras Públicas, ambas deberán acompañarse de una copia autorizada de la protocolización efectuada.

4. Establécese que el Director General de Obras Públicas informará semestralmente a la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda sobre el desarrollo y cumplimiento de las estipulaciones del convenio complementario aprobado por el presente decreto supremo.

Anótese, tómese razón y publíquese.- RICARDO LAGOS ESCOBAR, Presidente de la República.- Javier Etcheberry Celhay, Ministro de Obras Públicas.- Nicolás Eyzaguirre Guzmán, Ministro de Hacienda.

Lo que transcribo a Ud. para su conocimiento.- Saluda atentamente a Ud., Clemente Pérez Errázuriz, Subsecretario de Obras Públicas.

Ministerio de Minería

OTORGA PRORROGA DE CONCESION DE EXPLORACION DE ENERGIA GEOTERMICA "CALABOZO"

Núm. 55.- Santiago, 2 de agosto de 2004.- Visto: Lo dispuesto en la ley N°19.657, de 7 de enero de 2000; el decreto con fuerza de ley N°302, de 1960, del Ministerio de Hacienda; el decreto N°25 de Minería, de fecha 28 de enero de 2002; el decreto N°131, de fecha 26 de diciembre de 2002; la resolución N°520, de 1996, de la Contraloría General de la República y sus modificaciones posteriores; y,

Considerando:

a) Que, por decreto supremo N°25, de fecha 28 de enero de 2002, de Minería, se otorgó concesión de exploración de energía geotérmica, en el sector de "Calabozo", a CFG Chile S.A. en virtud del artículo transitorio de la ley N°19.657 sobre Concesiones de Exploración y Explotación de Energía Geotérmica.

b) Que, dicha concesión entró en vigencia, según lo dispuesto en el artículo 21 de la ley N°19.657, con la publicación del decreto supremo en el Diario Oficial, de fecha 6 de agosto de 2002.

c) Que, en virtud de lo dispuesto en el artículo 36 inciso 2° de la ley N°19.657, el concesionario de exploración puede solicitar, hasta antes de los últimos seis meses del período de dos años de duración de la concesión de exploración y por una sola vez, la prórroga del período de exploración por un plazo adicional de dos años.

d) Que, con fecha 6 de febrero de 2004, CFG Chile S.A. solicitó la prórroga de la concesión de "Calabozo" por un período de dos años.

e) Que, esta Secretaría de Estado solicitó informe, mediante oficio ordinario N°157, de fecha 17 de marzo de 2004, a la Comisión Nacional de Energía, respecto al cumplimiento de las obligaciones contenidas en el decreto que otorgó la concesión.

f) Que, con fecha 6 de abril de 2004, la Comisión Nacional de Energía, por oficio ordinario N°000412, informó acerca de la solicitud, recomendando solicitar al concesionario un conjunto de antecedentes previos al otorgamiento de la prórroga.

g) Que, con fecha 14 de abril de 2004, mediante oficio ordinario N°197, esta Secretaría de Estado, en atención a lo informado por la Comisión Nacional de Energía, solicitó a la concesionaria acompañar la documentación que acreditara el grado de cumplimiento de las actividades e inversiones declaradas y consignadas en el decreto de concesión.

h) Que, en cumplimiento de lo solicitado por Of. Ord. N°197, de 14 de abril, la concesionaria, con fecha 19 de mayo de 2004, entregó la documentación que acredita el cumplimiento de las inversiones declaradas en la solicitud de prórroga.

Decreto:

Artículo primero: Prorrógase por un período de dos años la concesión de exploración "Calabozo", otorgada a CFG Chile S.A. por decreto supremo N°25, de fecha 28 de enero de 2002 y publicado en el Diario Oficial con fecha 6 de agosto de 2002, a contar del término del período original de exploración, esto es, desde el día 6 de agosto de 2004.

Artículo segundo: El concesionario se obliga, para el período de prórroga, a dar cumplimiento a las disposiciones de la ley N°19.657, en particular al deber de informar anualmente, en el mes de marzo, respecto a las inversiones realizadas y al avance de los trabajos comprometidos en el decreto supremo que otorgó la concesión de exploración.

Anótese, tómese razón, comuníquese y publíquese.- Por orden del Presidente de la República, Alfonso Dulanto Rencoret, Ministro de Minería.

Lo que transcribo a usted para su conocimiento.- Saluda atentamente a usted, Mario Cabezas Thomas, Subsecretario de Minería.

SUPLEMENTO MARCAS
DEL
DIARIO OFICIAL

PUBLIQUE LA IMAGEN DE SU
DERECHO DE PROPIEDAD INDUSTRIAL

UNA IMAGEN VALE MAS
QUE MIL PALABRAS

Registros de marcas, Patentes de Invención,
Diseños Industriales y Modelos de Utilidad

en avisos destacados

www.dpi.cl



GOBIERNO DE CHILE
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

SUBSECRETARIA DE OO.FP.
OFICINA DE PARTES
TRAMITADO
FECHA 18 OCT 2004

MINISTERIO DE HACIENDA
OFICINA DE PARTES

RECIBIDO

Ref.: Aprueba convenio complementario N°2
que modifica el contrato de concesión de
la obra pública fiscal denominada
"Aeropuerto Internacional Arturo
Merino Benítez de Santiago".

CONTRALORIA GENERAL
TOMA DE RAZON

06 SET. 2004
RECEPCION

DEPART. JURIDICO		
DEPT. T.R. Y REGISTRO		
DEPART. CONTABIL.		
SUB.DEPT. C.CENTRAL		
SUB.DEPT. E.CUENTAS		
SUB.DEPTO. C.P.Y BIENES NAC.		
DEPART. AUDITORIA		
DEPART. V.O.P. U.Y.T.		
SUB.DEPTO. MUNICIPI.		
REFRENDACION		
REF.POR S	_____	
IMPUTAC.	_____	
ANOT. POR S	_____	
IMPUTAC.	_____	
DEDUC.DTO.	_____	
C.G.C.		

SANTIAGO, 25 AGO. 2004

N° 698 /

- VISTOS:**
- El DFL MOP N° 850, de 1997, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 15.840, de 1964, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y del DFL N° 206, de 1960, Ley de Caminos.
 - El Decreto Supremo MOP N° 900, de 1996, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP N° 164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, en particular sus artículos 19° y 20°.
 - El Decreto Supremo MOP N° 956, de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones.
 - El Decreto Supremo MOP N° 1.168, de fecha 5 de diciembre de 1997, que adjudicó el contrato de concesión para la ejecución, conservación y explotación de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago".

TOMADO RAZON

Contralor General
de la República
Subrogante



Coordinación General de Concesiones
OFICINA DE PARTES
18 OCT 2004
N° 22238

111468

- El Decreto Supremo MOP N° 1.403, de fecha 31 de mayo de 1999, que modificó el régimen jurídico del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago" para hacerle aplicables las normas establecidas en el D.S. MOP N° 956, de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones.
- El Decreto Supremo MOP N° 669 de fecha 30 de abril de 2001, que aprobó el convenio complementario N° 1 de fecha 20 de abril de 2001, que modifica el contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago".
- El Oficio D.G.A.C. D.PL. "O" N°04/0/20/4408 de fecha 24 de agosto de 2004, mediante el cual la Dirección General de Aeronáutica Civil informa que no le merece observaciones el Convenio Complementario N°2, que modifica el contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago".
- La Resolución N° 520 de 1996 de la Contraloría General de la República que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Resolución N° 55 de 1992.

DECRETO:

1. **APRUEBASE** el convenio complementario N°2 de fecha 23 de agosto de 2004, que se anexa y forma parte integrante del presente decreto, suscrito entre la Dirección General de Obras Públicas, representada por su Director General, don Germán Millán Pérez, ambos domiciliados para estos efectos en calle Morandé N° 71 piso 3°, comuna y ciudad de Santiago, y "SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria", RUT N° 96.850.960-8, debidamente representada por don Carlos Gerardo Plass Wähling y por don Fernando Alonso Pérez, todos con domicilio, para estos efectos, en Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez, Edificio Rotonda Oriente, 4° piso, comuna de Pudahuel, Santiago. Dicho convenio complementario pasará a formar parte integrante del contrato de concesión.
2. **DISPONESE** que en todo lo no modificado por el convenio complementario que se aprueba por el presente Decreto Supremo, rigen plenamente las estipulaciones del Decreto Supremo MOP N° 1.168, de fecha 5 de diciembre de 1997 que adjudicó el contrato de concesión, las Bases de Licitación y demás instrumentos que conforman el contrato de concesión.
3. **ESTABLECESE** que la sociedad concesionaria deberá suscribir ante notario tres transcripciones del presente Decreto Supremo en señal de aceptación de su contenido, debiendo protocolizar ante el mismo notario uno de sus ejemplares conjuntamente con un original del convenio complementario que se aprueba, dentro del plazo de 15 días corridos contados desde su publicación en el Diario Oficial. Una de las transcripciones referidas precedentemente será entregada para su archivo a la Coordinación General de Concesiones de la Dirección General de Obras Públicas y la otra a la Fiscalía del Ministerio de Obras Públicas, ambas deberán acompañarse de una copia autorizada de la protocolización efectuada.

4. ESTABLECESE que el Director General de Obras Públicas informará semestralmente a la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda sobre el desarrollo y cumplimiento de las estipulaciones del convenio complementario aprobado por el presente Decreto Supremo.

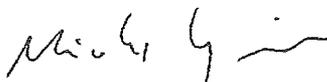
ANOTESE, TOMESE RAZON Y PUBLIQUESE



**RICARDO LAGOS ESCOBAR
PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA**



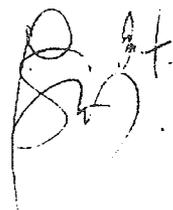
**JAVIER ETCHEBERRY CELHAY
Ministro de Obras Públicas**



**NICOLAS EYZAGUIRRE GUZMAN
Ministro de Hacienda**



138



**CONVENIO COMPLEMENTARIO N° 2 DE MODIFICACIÓN DEL CONTRATO DE
CONCESIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA
"AEROPUERTO INTERNACIONAL ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO"**

En Santiago de Chile, a 23 días del mes de agosto de 2004, entre la **DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS**, representada por su Director General, don Germán Millán Pérez, ambos con domicilio en calle Morandé N° 71, tercer piso, comuna y ciudad de Santiago (en adelante también, la "DGOP"), por una parte, y, por la otra, **SCL TERMINAL AÉREO SANTIAGO S.A. SOCIEDAD CONCESIONARIA**, sociedad concesionaria de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago", RUT N° 96.850.960-8, representada por su Gerente General don Carlos Gerardo Plass Wähling, cédula nacional de identidad N° 7.247.867-3, y por su Gerente de Administración y Finanzas don Fernando Alonso Pérez, cédula nacional de identidad para extranjeros N° 21.152.868-0, todos con domicilio, para estos efectos, en Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez, Edificio Rotonda Oriente, 4° piso, comuna de Pudahuel, Santiago (en adelante también, la "Sociedad Concesionaria"), se ha pactado el presente convenio complementario que consta de las cláusulas que, a continuación, se expresan:

PRIMERO: ANTECEDENTES Y FUNDAMENTOS DEL CONVENIO COMPLEMENTARIO.

- 1.1 Por Decreto Supremo del Ministerio de Obras Públicas (en adelante también, el "MOP") N° 1.168, del 5 de Diciembre de 1997, publicado en el Diario Oficial N° 35.996, del día 20 de Febrero de 1998, se adjudicó el contrato de la concesión para la ejecución, conservación y explotación de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago", al licitante conformado por las sociedades Agencias Universales S.A.; YVR Airport Services Ltd.; Dragados y Construcciones S.A.; SABCO Administradora de Fondos de Inversión S.A. por cuenta del Fondo de Inversión de Desarrollo de Empresas SABCO; Fomento de Construcciones y Contratas, S.A.; y Dragados FCC Internacional de Construcción S.A., las que constituyeron la Sociedad Concesionaria bajo la razón social de "SCL Terminal Aéreo Santiago S.A.". Dicho contrato se perfeccionó con: a) la publicación en el Diario Oficial del Decreto Supremo de Adjudicación en la fecha señalada anteriormente; b) mediante la constitución de la Sociedad Concesionaria, por escritura pública de fecha 6 de Abril de 1998, otorgada en la Notaría de Santiago de don Mario Farren Cornejo, repertorio N° 1.349, cuyo extracto se inscribió a fojas 7.973 con el N° 6.558 del Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago, correspondiente al año 1998, y se publicó en el Diario Oficial N° 36.040 del 15 de Abril de 1998; y, c) con la suscripción y protocolización del Decreto Supremo de Adjudicación efectuada en la Notaría de Santiago de don Mario Farren Cornejo, Repertorio N° 1.374, del 7 de Abril de 1998, agregándose en sus Registros. Dichos documentos fueron entregados al Ministerio de Obras Públicas en forma y plazos legales, dando íntegro cumplimiento a las normas contenidas en el artículo 9 del D.S. MOP N° 900 de 1996.



1.2 Mediante Decreto Supremo MOP N° 1.403, de fecha 31 de Mayo de 1999, publicado en el Diario Oficial de fecha 31 de Mayo de 1999, se modificó el régimen jurídico del Contrato de Concesión de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago", para hacerle aplicable las normas establecidas en el Decreto Supremo MOP N° 956 de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones. Con fecha 1° de Julio de 1999, la Sociedad Concesionaria procedió a suscribir y protocolizar en la Notaría de Santiago de don Mario Farren Cornejo, bajo el Repertorio N° 2.328 de fecha 1° de Julio de 1999, el Decreto Supremo MOP indicado en señal de aceptación de su contenido, y que fueran entregados al Ministerio de Obras Públicas, en forma y plazo señalados en dicho Decreto.

1.3 El 28 de Marzo de 2000, en Junta Extraordinaria de Accionistas, la Sociedad Concesionaria modificó sus estatutos y cambió su nombre de "SCL Terminal Aéreo Santiago S.A." por el de "SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria". El acta de la junta se redujo a escritura pública el 3 de Mayo de 2000, en la Notaría de Santiago de don Mario Farren Cornejo. Un extracto de ella se inscribió a fojas 11.907, N° 9.595, del Registro de Comercio de Santiago, del año 2000 y se publicó en el Diario Oficial N° 36.662 de fecha 13 de Mayo de 2000. La reforma de estatutos sociales y el cambio de nombre o razón social fue autorizado por el Ministerio de Obras Públicas mediante Resuelvo (Exento) N° 1.519, de 22 de Mayo de 2000, del Director General de Obras Públicas.

1.4 Con fecha 20 de Abril de 2001, el MOP y la Sociedad Concesionaria suscribieron un primer Convenio Complementario de Modificación del Contrato de Concesión de obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago" con el objeto de ampliar y mejorar los niveles de servicio de la concesión.

Dicho Convenio Complementario fue aprobado por D.S. MOP N° 669 del 30 de Abril de 2001, publicado en el Diario Oficial N° 37.145, del día 27 de Diciembre de 2001. Con fecha 23 de mayo de 2001, la Sociedad Concesionaria procedió a suscribir y protocolizar en la notaría de Santiago de don Mario Farren Cornejo, Repertorio N° 119, del 9 de Enero de 2002, ese D.S. MOP en señal de la aceptación de su contenido. El documento fue entregado al MOP en forma y plazo señalados en dicho Decreto.

1.5 Durante la etapa de explotación, acorde con lo prescrito en los artículos 19 y 20 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas -DFL MOP N° 164, de 1991, cuyo Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado se encuentra contenido en el D.S. MOP N° 900 de 1996-, el MOP asumió la iniciativa de plantear a "SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria" un conjunto de modificaciones a las características de las obras y servicios contratados que son indispensables para ampliar y mejorar los niveles de servicio y para optimizar la seguridad de los usuarios en el aeropuerto.

Las nuevas modificaciones y obras adicionales involucran para la Sociedad Concesionaria mayores inversiones, con aumento de sus costos en la explotación y conservación, todo lo cual, de conformidad con las disposiciones legales citadas, obliga a convenir las compensaciones e indemnizaciones necesarias para restablecer el



equilibrio económico y financiero del contrato, de manera de no comprometer su buen desarrollo y término.

1.6 Forman parte del presente convenio los siguientes Anexos:

- **Anexo N° 1:** Presupuestos y Costos de las Inversiones.
 - Ítem 1: Presupuesto Estimado de Obras Adicionales.
 - Ítem 2: Costo de las Inversiones Adicionales Prioritarias.
 - Ítem 3: Costos de Proyectos de Ingeniería.
 - Ítem 4: Costos de Conservación, Mantenimiento, Operación y Explotación.
 - Ítem 5: Costos de Administración de la Sociedad Concesionaria.
 - Ítem 6: Presupuesto Estimado de Seguro.

- **Anexo N° 2:** Descripción de las Obras Adicionales.
 - Ítem 1: Obras Adicionales.
 - Ítem 2: Inversiones Adicionales Prioritarias.

- **Anexo N° 3:** Programa de Ejecución de Obras y Proyectos.

- **Anexo N° 4:** Ejemplo Numérico.

- **Anexo N° 5:** Listado de Materias sometidas al conocimiento de la Comisión Arbitral.

- **Anexo N° 6:** Plano de Ubicación del Hotel y uso área estacionamientos públicos.

- **Anexo N° 7:** Plano del Área de Concesión.

- **Anexo N° 8:** Definición de estándares estacionamientos, numeral 6.7.

1.7 La Sociedad Concesionaria, compartiendo los fundamentos y propósitos enunciados, ha concordado con el Ministerio de Obras Públicas las cláusulas que en este acto se pactan y que modifican expresamente ciertas condiciones de realización de las obras y su explotación.

1.8 Las modificaciones y ampliaciones contenidas en este instrumento referidas a la explotación de la concesión, permiten a los distintos usuarios y/o subconcesionarios del aeropuerto tener acceso a un mercado de servicios y usuarios, en condiciones de igualdad y sobre una base de no discrecionalidad, lo cual constituye la esencia del derecho de aquélla para realizar los cobros que establecen las condiciones de la concesión.



SEGUNDO: OBLIGACIONES DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA.

La Sociedad Concesionaria, en virtud de los fundamentos precedentemente indicados y de las compensaciones e indemnizaciones que se establecen en este instrumento, acepta llevar a cabo la ampliación y modificación de las obras de la concesión y dar cumplimiento a las siguientes obligaciones:

2.1 La Sociedad Concesionaria ejecutará inversiones y gastos para la construcción de obras adicionales, individualizadas en el Anexo N°1 "Presupuestos y Costos de las Inversiones", hasta por valor máximo de **UF 800.261 (Ochocientas Mil Doscientas Sesenta y Una Unidades de Fomento)**. La construcción, conservación, mantención, explotación y operación de dichas obras se realizará en los términos señalados en las Bases de Licitación y en el presente convenio y deberán contar con la aprobación del Inspector Fiscal.

Las obras materia del presente convenio se describen en el Anexo N°2 "Descripción de las Obras Adicionales".

El monto indicado comprende los costos de las obras adicionales, los costos de los proyectos de ingeniería y estudios asociados, los costos de administración, los costos de seguros adicionales que deban ser contratados y, en cada caso, el IVA que corresponda, y los costos de conservación, mantención, explotación y operación de las obras adicionales según se explicita en el presente convenio.

2.2 El plazo para la ejecución de las obras y estudios correspondientes se establece en el Anexo N°3 "Programa de Ejecución de Obras y Proyectos". Los atrasos en dichos plazos imputables a la Sociedad Concesionaria la harán incurrir en las siguientes multas:

- a) una multa diaria de 1 UTM por cada proyecto atrasado con un valor máximo diario de 10 UTM; y
- b) una multa diaria equivalente al 0,1% del valor de cada obra atrasada, con un valor máximo de 5% del valor de cada obra atrasada. Para lo anterior se utilizará el valor de la obra que resulte del respectivo proceso de adjudicación a que hace referencia el numeral 2.6 del presente convenio. Para la transformación a UTM se usará el valor de la UF y la UTM del día que el Inspector Fiscal proponga al DGOP la multa.

La aplicación y pago de las multas indicadas anteriormente se registrará por el procedimiento establecido en las Bases de Licitación, sin perjuicio de lo establecido en el numeral 2.10 de este convenio.

El atraso en los plazos de construcción de las obras no serán considerados para efectos de lo dispuesto en el artículo 1.13.5 a) de las Bases de Licitación.



2.3 Los estudios y proyectos de ingeniería necesarios para la ejecución de las obras serán de cargo de la Sociedad Concesionaria y ejecutados por ésta en coordinación con el MOP. Estos estudios y proyectos se ejecutarán conforme a la ingeniería conceptual que previamente le entregará el MOP dentro del plazo de 30 días contados desde la publicación en el Diario Oficial del Decreto Supremo que apruebe el presente convenio. El plazo para la ejecución de los proyectos, hasta su conclusión al nivel de Ingeniería de Detalle, se estipula en el Anexo N°3. Este plazo se contabilizará a partir de la fecha en que el MOP entregue a la Sociedad Concesionaria la ingeniería conceptual y en todo caso, no antes de 30 días contados desde la publicación en el Diario Oficial del Decreto Supremo que aprueba el presente convenio. Estos estudios y proyectos de ingeniería deberán ser entregados al Inspector Fiscal para su aprobación, incluida la especificación de los cambios de servicios, si procedieren. Los costos por este concepto se fijan en el Anexo N°1 Ítem 3 y se contabilizarán de acuerdo al procedimiento descrito en el numeral 3.3 del presente convenio.

El Inspector Fiscal deberá revisar los proyectos de ingeniería de detalle definitivos dentro de los 45 días contados desde la entrega de los mismos por parte de la Sociedad Concesionaria. Dentro de este período de 45 días el Inspector Fiscal podrá realizar observaciones una sola vez a cada proyecto de ingeniería. La Sociedad Concesionaria deberá subsanar dichas observaciones dentro de los quince días siguientes, debiendo el Inspector Fiscal aprobarlos dentro de los 15 días siguientes contados desde la entrega de los proyectos corregidos adecuadamente por parte de la Sociedad Concesionaria. En el evento que dichas correcciones no sean satisfactorias para el Inspector Fiscal, la Sociedad Concesionaria dispondrá de un plazo adicional de siete días, disponiendo el Inspector Fiscal de un plazo similar para aprobarlos si ellos han sido corregidos correctamente.

En caso que el Inspector Fiscal no se pronuncie dentro del respectivo plazo, esto es, no observare los proyectos o no los rechazare dentro de los plazos máximos señalados en el párrafo anterior, éstos se entenderán aprobados.

Lo anterior no será aplicable a las inversiones que se indica en el Anexo N°1 Ítem 2 "Costos de las Inversiones Adicionales Prioritarias" los que fueron oportunamente recibidos por el MOP.

2.4 El plazo para la construcción de cada una de las obras adicionales se indica en el Anexo N°3, dicho plazo se contabilizará a contar de la fecha en que se haya perfeccionado la adjudicación del respectivo contrato, de acuerdo al procedimiento indicado en el numeral 2.6 siguiente.

2.5 A fin de evitar que el costo total de las nuevas inversiones y demás gastos asociados sea superior al Valor Máximo Total de **UF 800.261 (Ochocientas Mil Doscientas Sesenta y Una Unidades de Fomento)**, el MOP definió y priorizó el uso de los recursos para respetar dicho valor máximo total de inversión, según los siguientes términos:

a) En primer lugar, las inversiones adicionales prioritarias, según lo dispuesto en el



- Anexo N° 1 Ítem 2.
- b) En segundo lugar, los costos de los proyectos de ingeniería, según lo dispuesto en el numeral 2.3, de las obras indicadas en el Anexo N° 1.
 - c) En tercer lugar, el monto indicado en el Anexo N°1 Ítem 6.
 - d) En cuarto lugar, las obras indicadas en el Anexo N° 1 Ítem 1, en el orden de precedencia ahí establecido, considerando el valor definitivo que para ellas se determine de acuerdo al numeral 2.6 del presente convenio.
 - e) En quinto lugar, los eventuales fallos arbitrales según se regula en el numeral 2.11 del presente convenio complementario.

Los costos de las obras adicionales indicadas en el Anexo N° 1 Ítem 1 e Ítem 2, deberán incluir el valor correspondiente a la operación y conservación, según se define en el numeral 2.8 del presente convenio, y el valor por concepto de Administración que para cada una se fija en el Anexo N° 1 Ítem 5.

El procedimiento de priorización de las inversiones definirá el conjunto de obras adicionales susceptibles de ejecutarse, por lo tanto la Sociedad Concesionaria no estará obligada a ejecutar obras que excedan el valor máximo señalado en el numeral 2.1 del presente convenio.

En el caso que quedaren obras sin ejecutar por haberse alcanzado el monto máximo de inversión indicado en el numeral 2.1 anterior, no corresponderá compensación o indemnización alguna a la Sociedad Concesionaria ni al MOP, renunciando las partes en este acto a cualquier tipo de compensación por este concepto.

2.6 El valor total y definitivo de la construcción de cada una de las obras indicadas en el Anexo N°1 Ítem 1 "Presupuesto Estimado de Obras Adicionales" se regulará por el siguiente procedimiento.

2.6.1. El valor total y definitivo de la construcción de las obras del Anexo N° 1 Ítem 1 identificadas como: Ampliación Plataforma Estacionamiento de Aviones y Estacionamientos será el que resulte de uno o más procesos de licitación privada que deberá realizar y preparar la Sociedad Concesionaria. Los montos a suma alzada resultantes de dichos procesos se contabilizarán de acuerdo al procedimiento indicado en el numeral 3.1 del presente convenio.

Para el caso de la obra del Anexo N° 1 Ítem 1, identificada como "Ampliación Plataforma Estacionamiento de Aviones", se considerará para su construcción un valor máximo de UF 145.000 (ciento cuarenta y cinco mil Unidades de Fomento). En el evento que el monto que resulte del proceso de licitación sea superior a dicha cantidad la obra no se ejecutará y la Sociedad Concesionaria no tendrá obligación alguna a su respecto. Tampoco corresponderá compensación o indemnización alguna a la Sociedad Concesionaria ni al MOP, renunciando las partes en este acto a cualquier tipo de compensación por este concepto. En el evento que esta obra no se ejecute, el valor del proyecto de ingeniería asociado a esa obra será contabilizado según lo dispuesto en el



numeral 3.3 del presente convenio, no contabilizando monto alguno por concepto de Administración.

Para el caso de la obra del Anexo N° 1 Ítem 1, identificada como Estacionamientos el MOP reconocerá como monto máximo de esta obra la cantidad de UF 39.000 (treinta y nueve mil Unidades de Fomento). Este monto corresponde a la inversión en elementos de uso común por los usuarios de las distintas áreas de estacionamientos, entre otros: elementos mecánicos de conexión, accesos, cierros. Cualquier costo por sobre la cantidad de UF 39.000 indicada, que resulte del proceso de licitación, será asumido completamente por la Sociedad Concesionaria, renunciando a cualquier tipo de compensación e indemnización por este concepto.

Las estipulaciones de las bases de licitación privadas deberán propender a generar el interés de los participantes y a estimular la competencia entre ellos.

Para cada uno de los referidos procesos de licitación, la Sociedad Concesionaria deberá invitar un mínimo de cuatro (4) empresas constructoras, cuyo listado deberá ser aprobado por el Inspector Fiscal. Dichas empresas deberán estar inscritas en el registro de contratistas de obras mayores del MOP. Dentro del listado de empresas que se invite a cada licitación privada sólo podrá incluirse una empresa relacionada con la Sociedad Concesionaria o sus accionistas.

El Inspector Fiscal podrá requerir a la Sociedad Concesionaria cualquier tipo de información respecto a cada una de las bases de la licitación privada y las ofertas presentadas por las empresas participantes. Asimismo, el Inspector Fiscal podrá asistir a todos los actos relevantes de cada proceso licitatorio, debiendo la Sociedad Concesionaria informarle en forma oportuna la fecha y el lugar de su realización.

La adjudicación de los contratos por la Sociedad Concesionaria requerirá el Visto Bueno del Director General de Obras Públicas, previo informe favorable del Inspector Fiscal. Se entenderá aprobada aquella adjudicación que no fuere objetada por el DGOP o por el Inspector Fiscal dentro de los 45 días corridos, contados desde que el Inspector Fiscal hubiere recepcionado la proposición de adjudicación de la licitación del respectivo contrato de construcción que la Sociedad Concesionaria hubiere entregado por escrito. Aprobada dicha propuesta, la Sociedad Concesionaria deberá comunicar, por escrito, la adjudicación al licitante adjudicatario.

- 2.6.2. El valor total y definitivo de la construcción de cada una de las obras indicadas en el Anexo N°1 Ítem 1, con la excepción de aquellas identificadas como Ampliación Plataforma Estacionamiento de Aviones y Estacionamientos que se regulan en el numeral precedente, será el que resulte de uno o más procesos de adjudicación de contratos a suma alzada que deberá realizar y preparar la Sociedad Concesionaria. Los montos resultantes de dichos procesos se contabilizarán de acuerdo al procedimiento indicado en el numeral 3.1 del presente convenio.




La adjudicación de las obras señaladas anteriormente deberá realizarse en un plazo máximo de noventa días contados desde la aprobación del Inspector Fiscal del proceso de adjudicación, mediante anotación en el Libro de Explotación.

Para cada uno de los referidos procesos de adjudicación la Sociedad Concesionaria deberá invitar un mínimo de 3 empresas constructoras, o especialistas según las especiales características de las obras, cuyo listado deberá ser aprobado por el Inspector Fiscal. Las condiciones que imponga la Sociedad Concesionaria en cada proceso deberán estar basadas en principios de competitividad e igualdad de condiciones, debiendo ser previamente aprobadas por el Inspector Fiscal. Dentro del listado de empresas que se invite a cada proceso sólo podrá incluirse una empresa relacionada con la Sociedad Concesionaria o sus accionistas.

Sólo en caso de la obra del Anexo N° 1 Ítem 1 identificada como Máquina de Rayos X (Área de Carga), el proceso de adquisición e instalación será desarrollado por la DGAC, bajo su entera responsabilidad y costo. El monto que para esta obra se fija en el Anexo N° 1 Ítem 1 corresponde al aporte máximo para fines de su adquisición e instalación. Una vez firmado el contrato de adquisición de la Máquina de Rayos X (Área de Carga), y previa instrucción del Inspector Fiscal, la Sociedad Concesionaria traspasará a la DGAC el monto que corresponda, en la cantidad y plazos que indique el Inspector Fiscal, monto que no podrá exceder el aporte máximo fijado en UF 89.044. Si al 30 de noviembre de 2005 no se verifica la compra por parte de la DGAC la Sociedad Concesionaria no tendrá obligación alguna a su respecto, y los recursos no utilizados se regularán según el numeral 2.12 del presente convenio. En este último evento, tampoco corresponderá compensación o indemnización alguna a la Sociedad Concesionaria ni al MOP, renunciando las partes en este acto a cualquier tipo de compensación por este concepto.

La adjudicación de los contratos por la Sociedad Concesionaria requerirá del Visto Bueno del Inspector Fiscal, quien se deberá pronunciar en el plazo de 10 días hábiles contados desde la recepción del informe de la Sociedad Concesionaria, y deberá ser comunicada, por escrito, al licitante adjudicatario en el plazo de 5 días por parte de la Sociedad Concesionaria.

2.6.3. Para los procesos indicados en los numerales 2.6.1 y 2.6.2 precedentes se considerará lo siguiente.

En los respectivos contratos de construcción a suma alzada se deberán estipular las siguientes obligaciones y derechos del adjudicatario:

- (i) Entregar a la Sociedad Concesionaria una garantía de fiel cumplimiento del contrato de construcción por un monto del 5% del valor estimado de las obras que se licitan, en la forma de una boleta de garantía bancaria emitida por un banco autorizado para operar en Chile aceptable para la Sociedad Concesionaria.



- (ii) Derecho a un anticipo de hasta un 25% (veinticinco por ciento) de la obra, el que se pagará por la Sociedad Concesionaria contra la entrega de una garantía por un monto equivalente al 100% del anticipo que se pague, en la forma de una boleta de garantía bancaria emitida por un banco autorizado para operar en Chile aceptable para la Sociedad Concesionaria.
- (iv) Se fijarán multas por incumplimiento, estableciendo que la Sociedad Concesionaria podrá traspasar al adjudicatario las multas por atraso definidas en el numeral 2.2 del presente convenio.
- (v) Garantizar a la Sociedad Concesionaria la indemnización de perjuicios de todo tipo que pudiesen ocasionar a terceros, sea de modo directo o indirecto.
- (vi) Otorgar a la Sociedad Concesionaria derecho de compensación automática por el valor del pago y demás costos en que ella incurra al hacerse efectiva su responsabilidad legal por hechos de la constructora o sus subcontratistas, o por cualesquiera infracción a normativas medioambientales, laborales o civiles que importen pago indemnizatorio.
- (vii) Incluir listado de Precios Unitarios de las partidas indicadas en los proyectos que se licitan.

En el caso de las obras del Anexo N° 1 Ítem 1, se deberá contar con una o más resoluciones DGOP que aprueben su llamado a licitación, según numeral 2.6.1, o su proceso de adjudicación, según numeral 2.6.2, lo que también será aplicable en el caso de la Maquina de Rayos X (Área de Carga). Dichas resoluciones deberán contar con el V°B° del Ministerio de Hacienda. En caso que no se emita alguna de las resoluciones en los términos señalados, dentro del plazo de tres meses contado desde la publicación en el Diario Oficial del decreto que aprueba el presente convenio, las obras sobre las cuales no se hubiese emitido la resolución no serán licitadas o adjudicadas, ni ejecutadas, y la Sociedad Concesionaria no tendrá obligación alguna a su respecto. Tampoco corresponderá compensación o indemnización alguna a la Sociedad Concesionaria ni al MOP, renunciando las partes en este acto a cualquier tipo de compensación por este concepto. En el evento que alguna de estas obras no se ejecute debido a que no se dicte oportunamente la resolución antes señalada, el valor del proyecto de ingeniería asociado a esa obra será contabilizado según lo dispuesto en el numeral 3.3 del presente convenio. Del mismo modo respecto de las obras que no se ejecuten no se imputará monto alguno por concepto de operación, conservación y administración. Se exceptuarán de la condición anterior las obras del Anexo N° 1 Ítem 1 denominadas: Estacionamientos, Cierres de Seguridad Área Estéril, Remodelación Acceso Embarque Nacional (AVSEC), Servicios Higiénicos Fase Alfa, Mejoramiento Circulación Peatonal Exterior (Veredas) y Mejora de Estándar de Barandas.

La Sociedad Concesionaria deberá adjudicar los contratos de construcción sujeta a las restricciones presupuestarias señaladas y a la priorización de obras que establece el numeral 2.5 precedente. No obstante, a petición de la Sociedad Concesionaria o del MOP, el DGOP, previo informe favorable del Inspector Fiscal, podrá establecer un orden de prioridad diferente o modificar ese orden a efectos de la adjudicación de dichas obras.



El Inspector Fiscal podrá requerir a la Sociedad Concesionaria cualquier tipo de información respecto a las ofertas presentadas por las empresas participantes.

Un nuevo proceso deberá ser efectuado si en el primero no se hubiere adjudicado el contrato correspondiente. Dicho proceso se efectuará sujeto a las mismas condiciones y procedimientos establecidos en este numeral. No obstante, la Sociedad Concesionaria y el contratista, previa autorización del Inspector Fiscal, podrán ampliar un contrato adjudicado a obras no adjudicadas. En este último caso, para la valorización a suma alzada de las obras se utilizarán los precios unitarios del contrato adjudicado que se amplía. El costo de cualquier ampliación de un contrato se contabilizará de acuerdo al procedimiento indicado en el numeral 3.1 del presente convenio.

Se exceptúa de lo dispuesto en el párrafo anterior la obra del Anexo N° 1 Ítem 1, identificada como "Ampliación Plataforma de Estacionamiento de Aviones", conforme a lo dispuesto en el numeral 2.6.1 precedente.

- 2.7 En el evento de término anticipado de cualquiera de los contratos de construcción adjudicados mediante el proceso de que trata el numeral anterior o de aquél que sea ampliación de un contrato anterior, por causal imputable a incumplimiento del constructor o que se derive de hecho fortuito, fuerza mayor u otro hecho no imputable a la Sociedad Concesionaria, el MOP sólo podrá imponer multas a ésta por los retrasos o incumplimientos relacionados a la construcción o cualquier otro concepto de dichas obras, hasta el total del valor de la(s) boleta(s) de garantía de fiel cumplimiento vigente de dicho contrato de construcción.

Además, en el caso de término anticipado de cualquiera de estos contratos por cualquier causa, toda liquidación de subcontratos, multas u otros pagos pendientes de dicho contrato, serán financiados con los recursos que resulten de la o las garantías aplicables. Si estos recursos fueren insuficientes, el saldo restante de esos débitos se pagará con cargo a la "**Cuenta Mecanismo de Distribución de Ingresos**", previa aprobación de su cuantía y procedencia por parte del Inspector Fiscal, contabilizándose de acuerdo al procedimiento definido en el numeral 3.1 del presente convenio, asimilándose a dichos efectos a la contabilización de avance de estado de obras.

La parte inconclusa de la o las obras de un contrato terminado anticipadamente, será valorada en la "**Cuenta Mecanismo de Distribución de Ingresos**" del presente convenio en el precio que resulte de la nueva adjudicación o ampliación de los contratos existentes, conforme a la aplicación de todas las normas del numeral anterior y del numeral 2.9 de esta misma cláusula.

- 2.8 El valor total de los costos comprendidos por conservación, mantención, operación y explotación de las obras indicadas en el Anexo N° 1 Ítem 1 e Ítem 2, por todo el plazo de la concesión vigente hasta antes de la firma del presente convenio, será el que para cada obra se fija en el Ítem 4 del Anexo N°1 "Costos de Conservación, Mantención, Operación y Explotación". Los valores fijados se contabilizarán según se estipula en el numeral 3.4 del presente convenio.



El Director General de Obras Públicas certifica que los valores han sido adecuadamente determinados e informados por el Inspector Fiscal, y corresponden a aquéllos que normalmente prevalecerían en el mercado para obras de este tipo.

- 2.9 El costo en que incurrirá la Sociedad Concesionaria por concepto de administración de las licitaciones, contratos de construcción, control y demás obligaciones contraídas en el presente convenio, será el valor a suma alzada que para cada obra se establece en el Anexo N° 1, Ítem 5. Dicho valor se contabilizará de acuerdo a lo estipulado en el numeral 3.5 del presente convenio.

El Director General de Obras Públicas certifica que los valores acordados han sido adecuadamente determinados, y corresponden a aquéllos que normalmente prevalecerían en el mercado para obras de este tipo.

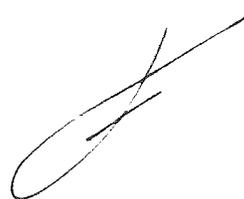
- 2.10 Quince días antes del inicio de construcción de las obras a que se refiere el Anexo N°1 Ítem 1, la Sociedad Concesionaria deberá entregar al Inspector Fiscal una póliza de seguro de responsabilidad civil a favor del MOP por un monto de UF 25.000 (veinticinco mil Unidades de Fomento).

Asimismo, quince días antes del inicio de construcción de las obras a que se refiere el Anexo N°1, Ítem 1, la Sociedad Concesionaria deberá ampliar la cobertura de la póliza de seguro por catástrofe vigente para la etapa de explotación, conforme al artículo 1.10.21 de las Bases de Licitación, a las inversiones adicionales contratadas en virtud del presente convenio.

Las pólizas de seguro o los endosos correspondientes deberán cumplir con las mismas exigencias y requisitos establecidos en las Bases de Licitación. En caso de no entrega oportuna de alguno de dichos instrumentos se aplicará una multa de 30 UTM diaria, por cada uno de los instrumentos que no se hubiere entregado con la anticipación indicada. Su aplicación y pago se registrará por el procedimiento establecido en las Bases de Licitación.

El valor de los costos comprendidos en el Anexo N°1 Ítem 6 "Presupuesto Estimado de Seguro", se estima en la suma equivalente a UF 1.000 (mil unidades de fomento). El valor total y definitivo por este concepto será el que efectivamente pague la Sociedad Concesionaria. En todo caso, el MOP le podrá exigir previamente al menos una cotización alternativa. Este valor se contabilizará de acuerdo a lo estipulado en el numeral 3.6 del presente convenio.

El correcto cumplimiento de la ejecución y mantención de las obras adicionales indicadas en el Anexo N°1 será garantizado por la boleta de garantía de explotación por un monto de UF 300.000, que la Sociedad Concesionaria entregó al MOP de acuerdo al artículo 1.8.3.2 de las Bases de Licitación.



La boleta de garantía antes indicada podrá ser cobrada por el MOP en caso de incumplimiento de las obligaciones o eventuales sanciones impuestas a la Sociedad Concesionaria en virtud del presente convenio, sin perjuicio de otras causales previstas en las Bases de Licitación.

En el caso que el MOP hiciera efectiva la garantía, la Sociedad Concesionaria deberá reconstituirla en el plazo de 15 días.

- 2.11** Se encuentran actualmente en tramitación ante la Comisión Arbitral del artículo 36 de la Ley de Concesiones nueve distintas demandas interpuestas por la Sociedad Concesionaria en contra del MOP, como consecuencia de divergencias surgidas entre las partes. Una vez dictada sentencia a firme en cada una de las causas, que se individualizan en el Anexo N° 5, la suma asociada a cada una de ellas, se contabilizará en la forma que se indica en el numeral 3.7 del presente convenio.

Las partes acuerdan que cualquier eventual sentencia de la Comisión Arbitral será actualizada al 31 de diciembre de 2003 de modo que se pueda compensar con el saldo remanente y no comprometido del pago que la Sociedad Concesionaria debe efectuar al MOP conforme al numeral 5.1 del presente convenio, contabilizándose conforme se establece en el numeral 3.7 siguiente. En el evento que el monto sentenciado superase el saldo remanente y no comprometido, las partes deberán acordar el pago de la diferencia que no fuese compensada, según el mecanismo que se menciona en el párrafo subsiguiente.

Si al 31 de diciembre de 2005 no existiese fallo arbitral para una o más demandas, la Sociedad Concesionaria deberá pagar al MOP el saldo remanente, dentro de los 90 días siguientes a dicha fecha, conforme se estipula en el numeral siguiente.

Si alguna de las causas se fallara con posterioridad al 31 de diciembre de 2005, favorablemente a las pretensiones de la Sociedad Concesionaria, entonces las partes deberán convenir la compensación en favor de la Sociedad Concesionaria por alguno de los mecanismos establecidos en la Ley de Concesiones.

- 2.12** En el evento que después de la realización de las inversiones y costos a que hace referencia el numeral 2.5 o una vez cumplido el plazo indicado en el numeral 2.11 anterior existiese un saldo no utilizado del monto indicado en el numeral 2.1 del presente convenio, la Sociedad Concesionaria deberá pagar al MOP dicho saldo en un plazo de 90 días contados desde la habilitación de la última obra contratada de acuerdo al procedimiento indicado en el numeral 2.6 anterior o de cumplido el plazo de 90 días contado desde el 31 de diciembre de 2005 indicado en 2.11, según corresponda. El pago antes indicado será contabilizado de acuerdo a lo indicado en el numeral 3.8 del presente convenio.

Lo anterior sin perjuicio que si con anterioridad al 31 de diciembre de 2005 el MOP y el Ministerio de Hacienda aprueban la incorporación de inversiones adicionales, éstas podrán ser materia de un nuevo convenio complementario, que deberá ser suscrito y



aprobado por las autoridades pertinentes de acuerdo con lo dispuesto en la Ley de Concesiones y su Reglamento, y financiarse con los fondos remanentes del presente convenio.

- 2.13** Una vez finalizada la ejecución de cada una de las obras que trata el presente Convenio Complementario, y previa aprobación del Inspector Fiscal, éste las habilitará al uso, dejando constancia de ello en el Libro de Explotación, según las normas, especificaciones y procedimiento que se establecen a continuación.

La Sociedad Concesionaria deberá informar por escrito al Inspector Fiscal el término de cada Obra Adicional. Este último deberá inspeccionar y verificar cada obra dentro del plazo de diez (10) días hábiles siguientes a la presentación de la respectiva solicitud por la Sociedad Concesionaria. De encontrarse la obra adecuadamente terminada, el Inspector Fiscal aprobará su habilitación inmediata mediante anotación en el Libro de Explotación, para constancia de la autorización. Si el Inspector Fiscal considerare que la obra no cumple los estándares exigibles o tuviere observaciones, deberá informarlo a la Sociedad Concesionaria por Anotación en el Libro de Explotación. No se habilitará(n) al uso esa(s) obra(s) y se le entenderá(n) como no entregada(s), fijándose plazos para subsanar los problemas, salvo que hubiere plazo de ejecución pendiente, que será la fecha límite para terminarla(s).

Transcurridos 30 días desde la habilitación al uso de cada Obra del presente convenio durante los cuales el MOP no hubiere efectuado observación o requerimiento alguno respecto a ellas, esas obras se considerarán terminadas.

TERCERO: CONTABILIZACIÓN DE LAS INVERSIONES.

Conforme dispone la cláusula segunda anterior, para la contabilización de las inversiones a que se refieren los distintos numerales de dicha cláusula, ella se realizará en Unidades de Fomento con dos decimales, usando para su conversión el valor de dicha unidad para el último día de cada mes calendario y se procederá de la siguiente forma:

- 3.1** En relación a las obras señaladas en el Anexo N°1 Ítem 1, el Inspector Fiscal deberá determinar mensualmente el valor que represente su avance físico, informándolo a la Sociedad Concesionaria. Para este fin, deberá tomar en consideración el Programa de Ejecución de Obras y Proyectos a que se refiere el numeral 2.2 del presente convenio, el costo total de cualquier contrato de construcción adjudicado según se establece en el numeral 2.6 del presente convenio y la proporción susceptible de ser asignada a cada obra. Para tales fines, en el día vigésimo primero de cada mes o en el día siguiente hábil si aquél fuere feriado, la Sociedad Concesionaria deberá informar al Inspector Fiscal acerca del avance físico de las obras ejecutadas en el mes anterior. Éste deberá emitir el informe de avance de obras dentro del plazo de diez días contados desde la presentación del respectivo informe mensual por parte de la Sociedad Concesionaria. La



cantidad resultante del análisis antes indicado, con el IVA que corresponda, y deducida la proporción de la suma que haya sido contabilizada en la **"Cuenta Mecanismo de Distribución de Ingresos"** como anticipo con cargo a la ejecución de dichas obras, será contabilizada de acuerdo al procedimiento indicado en el numeral 5.3 del presente convenio con signo negativo en la **"Cuenta Mecanismo de Distribución de Ingresos"** el último día del mes calendario en que se hubieren ejecutado las obras objeto de dicha cuantificación y valorización.

El pago del anticipo a un adjudicatario se contabilizará con signo negativo en la **"Cuenta Mecanismo de Distribución de Ingresos"**, de acuerdo al procedimiento indicado en el numeral 5.3 del presente convenio, el último día del mes calendario en que se materialice el pago de dicho anticipo. En este caso, para efectos de la correcta contabilización del avance de obras, las imputaciones a la **"Cuenta Mecanismo de Distribución de Ingresos"** se corregirán proporcionalmente por el valor de dicho anticipo. El monto máximo a contabilizar por concepto de este anticipo será el que se establezca, según aprobación del Inspector Fiscal, conforme se establece en el numeral 2.6 del presente convenio.

Se deja constancia que en el caso de las obras del Anexo N° 1 Ítem 1 identificadas como Estacionamientos y Máquina de Rayos X (Área de Carga), sólo se podrán contabilizar en la **"Cuenta Mecanismo de Distribución de Ingresos"** una cantidad máxima de UF 39.000 (treinta y nueve mil Unidades de Fomento) y el aporte máximo a que se refiere el numeral 2.6.2 fijado en UF 89.044, respectivamente.

- 3.2 En relación a cada una de las inversiones señaladas en el Anexo N°1 Ítem 2 "Costo de las Inversiones Adicionales Prioritarias", el monto ahí fijado se contabilizará con signo negativo, incluido el IVA que corresponda, en la **"Cuenta Mecanismo de Distribución de Ingresos"**, de acuerdo al procedimiento indicado en el numeral 5.3 del presente convenio el último día del mes de diciembre de 2003.
- 3.3 En relación al Anexo N° 1 Ítem 3, "Costos de Proyectos de Ingeniería", el monto ahí fijado se contabilizará con signo negativo, incluido el IVA que corresponda, en la **"Cuenta Mecanismo de Distribución de Ingresos"**, de acuerdo al procedimiento indicado en el numeral 5.3 del presente convenio, el último día del mes calendario en que sea aprobada por el Inspector Fiscal la versión definitiva del último de los proyectos de ingeniería.
- 3.4 En relación al Anexo N° 1 Ítem 4, "Costos de Conservación, Mantenimiento, Operación y Explotación", el monto que para cada obra se fija en dicho anexo, conforme lo dispuesto en el numeral 2.8 del presente convenio, se contabilizará en Unidades de Fomento con signo negativo en la **"Cuenta Mecanismo de Distribución de Ingresos"**, de acuerdo al procedimiento indicado en el numeral 5.3 del presente convenio, el último día del mes calendario en que se habiliten al tránsito o al uso cada una de las obras del Anexo N°1.
- 3.5 En relación al Anexo N°1 Ítem 5 "Costos de Administración de la Sociedad Concesionaria", costo a suma alzada de la Sociedad Concesionaria por concepto de



Administración y Control de las obras adicionales y obligaciones del presente convenio, la cantidad expresada en Unidades de Fomento, el monto que para cada obra se fija en dicho anexo se contabilizará con signo negativo, incluido el IVA que corresponda, en la **“Cuenta Mecanismo de Distribución de Ingresos”**, de acuerdo al procedimiento indicado en el numeral 5.3 del presente convenio, en doce cuotas mensuales, iguales y sucesivas. Para las obras que no requieran Resolución según numeral 2.6.3 la primera cuota se imputará el último día del mes de enero de 2005, y para aquéllas del que obtengan la Resolución, la primera cuota se imputará a partir del mes siguiente a la fecha de dicha resolución.

- 3.6 En relación al Anexo N° 1 Ítem 6, “Presupuesto Estimado Seguro”, el monto que resulte del procedimiento establecido en el numeral 2.10, se contabilizará con signo negativo, incluido el IVA que corresponda, en la **“Cuenta Mecanismo de Distribución de Ingresos”**, de acuerdo al procedimiento indicado en el numeral 5.3 del presente convenio, el último día del mes calendario en que se verifique el pago del seguro, previa aprobación del Inspector Fiscal.
- 3.7 Para efectos de la contabilización de una eventual sentencia arbitral dictada por la Comisión Arbitral, el monto a que pudiera ser condenado a pagar el MOP, conforme a lo dispuesto en el numeral 2.11, se contabilizará, con signo negativo en la **“Cuenta Mecanismo de Distribución de Ingresos”**, de acuerdo al procedimiento indicado en el numeral 5.3 del presente convenio, determinado al 31 de diciembre de 2003. Los montos a que eventualmente fuere condenado a pagar el MOP que excedan del valor máximo indicado en el numeral 2.11, o bien, aquéllos indicados en sentencia arbitral dictada con posterioridad al 31 de diciembre de 2005, quedarán sujetos a lo dispuesto en el último párrafo del numeral 2.11 del presente convenio.
- 3.8 Los pagos que la Sociedad Concesionaria realice según lo establecido en el numeral 2.12 anterior, serán contabilizados con signo negativo en la **“Cuenta Mecanismo de Distribución de Ingresos”**, de acuerdo al procedimiento indicado en el numeral 5.3 del presente convenio, el último día del mes calendario en que la Sociedad Concesionaria realice el pago al MOP.
- 3.9 Corresponderá a la Sociedad Concesionaria informar al Inspector Fiscal los montos a contabilizar en cada mes calendario de acuerdo a los resultados de los procedimientos descritos en los numerales anteriores de la presente cláusula, sin perjuicio de las auditorías que pueda disponer el Inspector Fiscal en relación con las informaciones entregadas por la Sociedad Concesionaria y de la facultad de éste para inspeccionar y verificar en terreno las obras efectivamente ejecutadas, en especial para efectos de la aprobación definitiva de los valores que hayan sido contabilizados en la cuenta referida en el numeral 5.3 del presente convenio.
- 3.10 Se deja constancia que el monto máximo a contabilizar en la **“Cuenta Mecanismo de Distribución de Ingresos”** por concepto de las nuevas inversiones de que trata el presente convenio no podrá exceder de **UF 800.261 (Ochocientas Mil Doscientas Sesenta y Una Unidades de Fomento)**, IVA incluido, cuando corresponda.



CUARTO: COMPENSACIÓN EN EL RÉGIMEN ECONÓMICO DE LA CONCESIÓN.

Para compensar todas las inversiones, obras y servicios adicionales, y los mayores costos asociados que expresamente se detallan en los diferentes numerales de la cláusula segunda y tercera, de conformidad con lo prescrito en los artículos 19 y 20 de la Ley de Concesiones, las partes convienen las compensaciones e indemnizaciones de que da cuenta el presente instrumento, como un pago único y total, en las condiciones que a continuación se establece, utilizando para ello los siguientes factores del régimen económico del contrato:

- 4.1 Por asumir las obligaciones del presente convenio, la Sociedad Concesionaria tendrá derecho al Mecanismo de Distribución de Ingresos, en la forma y condiciones que más adelante se especifican.
- 4.2 Para estos efectos se modifica el régimen económico del contrato de concesión en el sentido de modificar el grado de compromiso de riesgo que asume la Sociedad Concesionaria durante el desarrollo del contrato en lo que dice relación con las variaciones en el flujo de tráfico de pasajeros, estableciéndose un sistema de plazo variable de concesión, modificando el plazo establecido en el número 5 del D.S. MOP N° 1.168, de 5 de diciembre de 1997, que corresponde al Decreto de Adjudicación de la concesión.

QUINTO: MECANISMO DE DISTRIBUCIÓN DE INGRESOS.

5 OPERACIÓN Y CONDICIONES DEL MECANISMO DE DISTRIBUCIÓN DE INGRESOS.

- 5.1 El último día del mes de diciembre del año 2003 se contabilizará, a favor del MOP (signo positivo) en la "**Cuenta Mecanismo de Distribución de Ingresos**" el monto *PSC*, pago efectuado por la Sociedad Concesionaria, equivalente a **UF 800.261 (Ochocientos Mil Doscientos Sesenta y Una Unidades de Fomento)**.
- 5.2 A partir del mes de enero de 2004, en cada mes calendario *i*, se contabilizará, a favor del MOP (es decir, con signo positivo) en la "**Cuenta Mecanismo de Distribución de Ingresos**", de acuerdo al procedimiento indicado en el numeral 5.3 del presente convenio, el monto YC_i .

El valor YC_i corresponde a los ingresos por concepto de pasajeros embarcados de la concesión en el mes calendario *i*. Para su determinación se utilizará como base el número de pasajeros embarcados que la Dirección General de Aeronáutica Civil (en adelante también, la "DGAC") informe y utilice para definir el pago por pasajeros embarcados a la Sociedad Concesionaria de acuerdo al artículo 1.14.1 de las Bases de Licitación. Para estos efectos se utilizará como base la tarifa por pasajero embarcado vigente el primer semestre del año 2004 reajustada semestralmente únicamente por la variación de la Unidad de Fomento.



Se entenderá como mes calendario $i = 1$ el mes de Enero del año 2004.

5.3 Se establece una sola cuenta, que se denominará “**Cuenta Mecanismo de Distribución de Ingresos**”, en la cual se contabilizarán, el último día de cada mes calendario m , los diferentes montos indicados en las cláusulas segunda y tercera, con IVA con la excepción indicada en el numeral 3.4 anterior, y expresados en Unidades de Fomento con dos decimales. Adicionalmente, a contar del momento de su contabilización en dicha cuenta, se actualizarán utilizando una tasa real mensual de 0,7592%, según se define a continuación.

Se define MDI_m como el saldo de la “**Cuenta Mecanismo de Distribución de Ingresos**” en el mes m , y se determina como:

$$MDI_m = \begin{cases} PSC + \sum_{i=1}^{i=m} \frac{YC_i}{(1+0,7592\%)^i} - \sum_{i=1}^{i=m} \frac{INV_i}{(1+0,7592\%)^i} & \forall m \leq T \\ PSC + \sum_{i=1}^{i=T} \frac{YC_i}{(1+0,7592\%)^i} - \sum_{i=1}^{i=m} \frac{INV_i}{(1+0,7592\%)^i} + \sum_{i=T+1}^{i=m} \frac{YC_i - C_i}{(1+0,7592\%)^i} & \forall m > T \end{cases}$$

Donde:

PSC : Pago efectuado por la Sociedad Concesionaria por acceder al mecanismo materia del presente convenio, que corresponde al monto indicado en el numeral 5.1 del presente convenio y deberá cumplir que:

- Mientras se ejecutan las inversiones materia del presente convenio

$$PSC \geq \sum_{i=1}^{i=m} \frac{INV_i}{(1+0,7592\%)^i} \quad \forall m.$$

- Una vez ejecutadas todas las inversiones y pagos conforme a la cláusulas segunda y tercera

$$PSC = \sum_{i=1} \frac{INV_i}{(1+0,7592\%)^i}$$

YC_i : Corresponde a los ingresos por concepto de pasajeros embarcados de la concesión en el mes calendario i , según se define en el numeral 5.2 del presente convenio. Dicho valor se expresará en Unidades de Fomento, con dos decimales, usando para su conversión el valor de dicha unidad para el último día de cada mes calendario. Para lo anterior se utilizará como base el número de pasajeros embarcados que la DGAC informe y utilice para definir el pago por pasajeros embarcados a la Sociedad Concesionaria y se trasformarán a Unidades de Fomento según el procedimiento de reajuste indicado en el numeral 5.2 del



presente convenio.

INV_i : Corresponde a las inversiones en obras adicionales y demás obligaciones del presente convenio, según se estipula en la cláusula segunda, contabilizadas en el mes calendario i según procedimientos de la cláusula tercera. Una vez habilitadas las obras que se contratan y cumplidas las obligaciones del presente convenio, en particular lo indicado en el numeral 2.12 del presente convenio, se deberá cumplir que:

$$PSC = \sum_{i=1} \frac{INV_i}{(1 + 0,7592\%)^i}$$

i : Corresponde al número de meses calendario contados desde el mes de enero del año 2004. Se entenderá como mes calendario $i = 1$ el mes de enero del año 2004 (por ejemplo, el mes de marzo de 2004 corresponderá al mes $i = 3$).

T : Corresponde al mes calendario número 115, contado desde el mes de enero del año 2004 (que corresponde al remanente en meses, contado a partir de enero de 2004, del plazo original del contrato establecido en el Decreto de Adjudicación).

C_i : Fracción de costos mensuales por concepto de mantención y conservación, operación y explotación para el mes calendario i . Se expresa en Unidades de Fomento con dos decimales. Estos costos sólo serán considerados para el caso en que $i > T$.

Para la determinación de C_i se utilizará la siguiente expresión:

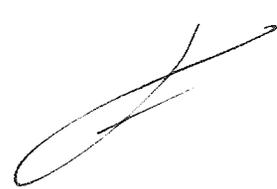
$$C_i = (PE_i + CMM_i + 43.108 \times 1,028^{\text{año}A - \text{año}T}) \times \alpha$$

Donde:

$\text{año}A$: Corresponde al año del mes calendario i para el cual se está determinando el valor de la expresión (por ejemplo, para los meses $i = 121$ a $i = 132$ corresponderá 2014).

$\text{año}T$: Corresponde al año del mes calendario T , que para estos efectos se fija en 2013.

CMM_i : Corresponde a los pagos que la Sociedad Concesionaria realice en el mes i por concepto de conservación o mantenimiento mayor, de acuerdo a lo indicado en el numeral 5.8 del presente convenio.



PE_i : Corresponde a los pagos que la Sociedad Concesionaria debe efectuar durante la extensión de la concesión, al MOP conforme al artículo 1.14.5 letra a) de las Bases de Licitación y a la DGAC conforme al artículo 1.14.10 de las Bases de Licitación y numeral 6.2 del presente convenio. El monto y oportunidad de pago se establecen en el numeral 5.11 del presente convenio.

α : Para su cálculo se emplea la expresión:

$$\alpha = \min \left\{ \frac{YngPax_m}{YngTot_m}; 12,2\% \right\}$$

m : Corresponde al período comprendido entre el 1° de Enero de 2011 y el 31 de Diciembre de 2012.

$YngPax_m$: Corresponde a la suma de los ingresos mensuales expresados en Unidades de Fomento por concepto de pasajeros embarcados durante el período m .

$YngTot_m$ Corresponde a la suma de los ingresos mensuales totales de la concesión expresados en Unidades de Fomento durante el período m , calculada en base a la información que la Sociedad Concesionaria debe entregar al MOP en cumplimiento del artículo 1.8.6 de las Bases de Licitación en particular el número 5 de dicho artículo.

5.4 El valor de los Ingresos Totales Garantizados de la concesión (YTG), actualizados al 31 de Diciembre del año 2003, se fija en el equivalente a **UF 1.189.407** (un millón ciento ochenta y nueve mil cuatrocientos siete Unidades de Fomento).

5.5 La concesión se extinguirá el mes calendario siguiente al que se cumpla la siguiente relación:

$$MDI_m \geq YTG \quad (1)$$

Si cumplido el mes T no se hubiera verificado dicha relación, se extenderá el plazo de concesión hasta por un máximo de 78 meses.

Si cumplido el mes 78 de extensión de la concesión no se hubiese verificado la relación (1) se extinguirá la concesión. En este evento no corresponderá ningún pago del MOP por el saldo que pudiera quedar a favor de la Sociedad Concesionaria en la “**Cuenta Mecanismo de Distribución de Ingresos**”.



Una vez verificada la relación (1) la Sociedad Concesionaria estará obligada a pagar al MOP dentro de los 30 días siguientes de extinguida la concesión la diferencia $MDI_{m+1} - YTG$ debidamente actualizada a una tasa de interés real diaria de 0,02487%.

5.6 Para una mejor comprensión respecto a la operación del Mecanismo de Distribución de Ingresos, en el Anexo N° 4 se desarrolla un ejemplo numérico de su aplicación.

A excepción de los valores que se fijan en los diferentes numerales del presente convenio, los valores y parámetros considerados en el ejemplo son ficticios, y por consiguiente no comprometen ni obligan a las partes.

5.7 Durante la eventual extensión del plazo de la concesión serán aplicables todas las obligaciones y derechos contenidos en los diferentes documentos que conforman el contrato de concesión y que no hayan sido modificados por el presente instrumento.

5.8 En caso que producto de la aplicación de este mecanismo, durante el eventual aumento de plazo, se haga necesario, a juicio del MOP, realizar obras de mantenimiento o conservación mayor a fin de mantener los estándares de servicio de la obra estipulados en las Bases de Licitación del contrato de concesión, dichos costos deberán ser financiados por la Sociedad Concesionaria. Para lo anterior, la Sociedad Concesionaria deberá, previa instrucción del MOP, licitar la ejecución de las obras de acuerdo al procedimiento indicado en el numeral 2.6 del presente convenio.

Los pagos realizados por la Sociedad Concesionaria a la empresa adjudicataria de las obras de mantenimiento mayor ordenadas por el MOP serán incorporados a los costos mensuales C_i conforme se indica en el numeral 5.3 del presente instrumento.

5.9 A partir del año 2004 se elimina el Ingreso Mínimo Garantizado establecido en el artículo 1.14.2 a) de las Bases de Licitación de la Concesión y número 9 letra e) sobre Derechos del Concesionario del D.S. MOP N° 1.168, de 5 de diciembre de 1997, que corresponde al Decreto de Adjudicación de la concesión. Por lo tanto, a partir de 2004 la Sociedad Concesionaria no tendrá derecho a percibir pago alguno de la DGAC por concepto de Ingreso Mínimo Garantizado.

5.10 El Mecanismo de Distribución de Ingresos que por el presente convenio se otorga modificará en forma definitiva e irrevocable el contrato de concesión. La Sociedad Concesionaria no podrá renunciar al presente mecanismo solicitando retrotraer su situación al estado anterior de la suscripción del presente convenio.

5.11 Durante todo el plazo de concesión, incluidos períodos posteriores a T por aplicación de lo dispuesto en el numeral 5.5, permanece vigente la obligación de la Sociedad Concesionaria de pagar anualmente al MOP el último día hábil del mes de enero de cada año la cantidad de UF 15.000, conforme se establece en el artículo 1.14.5 letra a) de las Bases de Licitación.



En relación al Pago anual a la DGAC establecido en el artículo 1.14.10 de las Bases de Licitación se establece que durante todo el plazo de concesión, incluidos períodos posteriores a T por aplicación de lo dispuesto en el numeral 5.5, la Sociedad Concesionaria estará obligada a pagar anualmente a la DGAC las cantidades que se indica en la siguiente tabla

Tabla: Pago anual a la DGAC

Mes	Monto UF	Mes	Monto UF
Diciembre 2004	76.000	Diciembre 2013	64.000
Diciembre 2005	64.000	Diciembre 2014	64.000
Diciembre 2006	64.000	Diciembre 2015	64.000
Diciembre 2007	64.000	Diciembre 2016	64.000
Diciembre 2008	64.000	Diciembre 2017	64.000
Diciembre 2009	64.000	Diciembre 2018	64.000
Diciembre 2010	64.000	Diciembre 2019	64.000
Diciembre 2011	64.000	Enero 2020	5.333
Diciembre 2012	64.000		

La oportunidad del pago por dicho concepto, se regulará según la siguiente regla:

- El pago del valor correspondiente a cada período de concesión indicado en la Tabla precedente se realizará el día 15 de diciembre de cada año. Así por ejemplo, el 15 de diciembre del año 2005 la Sociedad Concesionaria deberá efectuar el pago de UF 64.000.
- A partir del período anual siguiente a aquél en que se verifique que el monto MDI_m , que se define en el numeral 5.3 del presente convenio, ha alcanzado un porcentaje igual o superior al 90% del valor de YTG según el numeral 5.4 del mismo convenio, el pago se realizará mensualmente, el último día hábil de cada mes, por un monto equivalente a un doceavo de la cantidad indicada en la Tabla precedente.
- En caso de que a diciembre de 2018 no se hubiese alcanzado el 90% del valor de YTG según el numeral 5.4 del presente convenio, a partir de enero de 2019 el pago se realizará mensualmente, el último día hábil de cada mes.

La contabilización del valor correspondiente se realizará en el mes i en que la Sociedad Concesionaria efectúe dicho pago.

En todo caso, los pagos de la Sociedad Concesionaria indicados en el presente numeral se extinguen conjuntamente con el término de la Concesión, sin que proceda ningún pago adicional por este concepto.

5.12 Se modifica el procedimiento indicado en el artículo 1.14.2 letra b) de las Bases de Licitación referente a la "Coparticipación del Estado en los Ingresos de la Sociedad



Concesionaria", en el siguiente sentido:

Durante los 15 primeros días de cada mes, el Inspector Fiscal determinará el monto de $IA_0(m)$ en base a la información de ingresos mensuales totales de la concesión según la siguiente fórmula:

$$IA_0(m) = \sum_{i=1}^{m-1} \frac{IMT_i}{(1,0075915)^i}$$

donde,

IMT_i : Ingresos Mensuales Totales de la concesión en Unidades de Fomento (UF) en el mes i , en base a la información señalada en 1.8.6, punto 5 letra g) de las Bases de Licitación.

$IA_0(m)$: Valor Actualizado de los Ingresos Mensuales Totales recaudados por la Sociedad Concesionaria (en UF), calculado en el mes m de explotación. Los valores se actualizan al 31 de diciembre de 2003. Por lo tanto, el primer cálculo se realizará dentro de los primeros 15 días del mes de febrero de 2004 ($m=2$), respecto de los ingresos del mes de enero de 2004.

Luego procederá a revisar el cumplimiento de la siguiente relación:

$$IA_0(m) > UF 15.000.000$$

Para el mes siguiente al que se cumpla la relación anterior, comenzará a regir la Coparticipación del Estado en los ingresos de la Sociedad Concesionaria. Dicha coparticipación se realizará según lo siguiente:

- i) La Sociedad Concesionaria se obliga a pagar mensualmente al MOP el 45% de los Ingresos Mensuales Totales Netos de costos C_i , utilizando los C_i señalados en el numeral 5.3 del presente convenio, sin la aplicación del factor α señalada en el mismo numeral que la Sociedad Concesionaria reciba el mes anterior de acuerdo a la información señalada en el artículo 1.8.6, punto 5 letra g) de las Bases de Licitación. Los eventuales pagos que la Sociedad Concesionaria realice al MOP por este concepto no serán considerados como costos para los efectos de los indicado en el numeral 5.3 del presente convenio complementario.
- ii) La Sociedad Concesionaria se obliga a pagar mensualmente a la DGAC el 5% de los Ingresos Mensuales Totales Netos de costos C_i , utilizando los C_i señalados en el numeral 5.3 del presente convenio, sin la aplicación del factor α señalada en el mismo numeral que la Sociedad Concesionaria reciba el mes anterior de acuerdo a la información señalada en el artículo 1.8.6, punto 5 letra g) de las Bases de Licitación. Los eventuales pagos que la Sociedad Concesionaria realice



a la DGAC por este concepto no serán considerados como costos para los efectos de los indicado en el numeral 5.3 del presente convenio complementario.

SEXTO: OTRAS ESTIPULACIONES SOBRE EL RÉGIMEN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.

6.1 En virtud de lo establecido en el numeral 2.1 del presente convenio, la Sociedad Concesionaria facturará al MOP el costo total de las obras adicionales, incluido el Impuesto al Valor Agregado (IVA), contratadas de acuerdo a lo establecido en el presente convenio, sólo con la excepción de los costos por concepto de mantención y conservación, operación y explotación que serán regulados conforme lo dispone el artículo 1.14.7 de las Bases de Licitación. El MOP no efectuará desembolso alguno a la Sociedad Concesionaria por concepto del Impuesto al Valor Agregado (IVA) asociado a dichas obras adicionales, salvo lo indicado en el artículo 1.14.7 literal c) de las Bases de Licitación. A mayor abundamiento, el costo total facturado al MOP, IVA incluido, será de cargo de la Sociedad Concesionaria y es compensado por el MOP en virtud de lo dispuesto en el presente convenio.

El IVA correspondiente a una eventual Sentencia Arbitral, conforme al numeral 2.11, se registrá por la normativa vigente.

6.2 Se modifica lo dispuesto en el numeral 2.3 del Convenio Complementario N°1, segundo párrafo, en el sentido que la mantención y conservación de los equipos y sistemas asociados al Stage 1, entendiéndose por éste el sistema de balanzas, transporte de equipaje facturado por medio de cintas mecanizadas y el de control de contenido del mismo por medios tecnológicos, será de responsabilidad de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), al igual que la operación y administración del mismo. No obstante lo anterior, conjuntamente con los pagos a la DGAC establecidos en el numeral 5.11 del presente convenio, la Sociedad Concesionaria deberá pagar en la misma fecha y por el mismo período, directamente a la DGAC, la suma anual de UF 20.065 por concepto de costo de mantención del sistema Stage 1, por lo tanto el primer pago deberá realizarse el 15 diciembre de 2004. En caso que los pagos establecidos en el numeral 5.11 deban efectuarse en forma mensual, conjuntamente la Sociedad Concesionaria pagará un doceavo de UF 20.065.

Por el mismo concepto anterior, 30 días después de publicado en el Diario Oficial el Decreto Supremo que aprueba el presente convenio, la Sociedad Concesionaria pagará a la DGAC la cantidad de UF 1.872, monto que corresponde a los gastos en que ha incurrido la DGAC por concepto de mantención y conservación del sistema y que no se encuentran comprendidos en el monto indicado en el párrafo anterior.

6.3 Se modifica lo dispuesto en el numeral 5.10 del Convenio Complementario N° 1, en relación con la obligación de la Sociedad Concesionaria de construir un hotel en el aeropuerto, en el sentido que, por el presente Convenio Complementario el MOP,



autoriza a la Sociedad Concesionaria para (i) construir el hotel en el lugar que se precisa en el Anexo N° 6, que se adjunta y forma parte del presente convenio y (ii) de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1.10.3, letra C. 19 de las Bases de Licitación, otorgar un plazo de subconcesión al operador hotelero por un período no superior a 25 años, debiendo la Sociedad Concesionaria cumplir con el resto de las obligaciones indicadas en el artículo antes citado de las Bases de Licitación, en particular lo referente a la información que la Sociedad Concesionaria debe entregar a fin de que la DGAC autorice la firma del contrato.

Como consecuencia de lo anterior, la Sociedad Concesionaria deberá dar inicio a la construcción del hotel dentro del plazo de 18 meses a contar de la fecha del presente Convenio Complementario. El plazo para iniciar las operaciones del hotel será de 36 meses, contados desde la fecha de inicio de la construcción del mismo. En caso que el término de la construcción del hotel sufiere un atraso imputable a la Sociedad Concesionaria, impidiendo el inicio de sus operaciones dentro del plazo señalado, le serán aplicables las multas y estipulaciones establecidas en el numeral 2.2 del presente Convenio Complementario.

En caso que la Sociedad Concesionaria no inicie las obras de construcción dentro del plazo señalado en el párrafo precedente, la obligación de construir un hotel en el aeropuerto se postergará hasta que el aeropuerto registre un tráfico total anual de pasajeros embarcados igual o superior a cuatro millones quinientos mil, o hubiera finalizado el año 2013, lo que ocurra primero. Sin embargo, en tal caso se requerirá contar con dos informes independientes de reconocidos consultores hoteleros, elegidos de común acuerdo entre el MOP y la Sociedad Concesionaria, que avalen la viabilidad financiera del hotel en el aeropuerto. Si transcurridos 30 días desde que se haya cumplido una cualquiera de las condiciones ya mencionadas, sin que exista acuerdo en la designación de los consultores hoteleros, entonces ésta la deberá hacer, dentro de los siguientes 30 días el Director Nacional de SERNATUR. En el caso de aplicarse lo dispuesto en el presente párrafo no serán aplicables las autorizaciones respecto a ubicación y plazos de construcción señaladas en el párrafo anteprecedente debiendo solicitar la Sociedad Concesionaria al Inspector Fiscal la aprobación de la ubicación del Hotel y la duración de la subconcesión del mismo si éste excediera el plazo de concesión del presente contrato.

En atención a esta modificación al Convenio Complementario N° 1, la Sociedad Concesionaria renuncia a cualquier reclamación por concepto de sobrecostos derivados de eventuales modificaciones a los proyectos de arquitectura e ingeniería del Hotel a consecuencia de la ubicación que en definitiva se apruebe. Adicionalmente, la Sociedad Concesionaria renuncia a cualquier reclamación por eventuales costos por desmovilización del Hotel. Esta renuncia no incluye los ingresos reclamados por la Sociedad Concesionaria en relación con la operación del hotel, contados desde la fecha estimada inicialmente de entrada en operación, hasta 18 meses contados desde la fecha del presente convenio.

6.4 Se modifican los derechos y obligaciones de la Sociedad Concesionaria con relación al



Servicio Aeronáutico denominado Sistema de Embarque/Desembarque a que se refiere el artículo 1.10.2, I, letra a) de las Bases de Licitación en el siguiente sentido:

a) Sistema de Embarque/Desembarque

El Concesionario deberá tener operativo, en carácter de obligatorio, los siguientes sistemas de embarque/desembarque: vehículos terrestres para el embarque y desembarque de pasajeros para dar servicio a los vuelos nacionales y a los internacionales que se estacionen en posiciones sin puentes de embarque (posiciones remotas) en cantidad acorde con el tráfico de pasajeros, lo que será calificado por el Inspector Fiscal, y puentes de embarque en la cantidad disponible según el proyecto definitivo aprobado por el Inspector Fiscal.

Para los vuelos internacionales, la tarifa máxima por los primeros sesenta minutos de permanencia de la aeronave conectada al puente de embarque, será de UF 1,50, y por cada media hora adicional o fracción de ella, será de UF 0,75. Para los vuelos nacionales, la tarifa máxima por los primeros cuarenta y cinco minutos de la aeronave conectada al puente de embarque será de 0,625, y de UF 0,75 por cada treinta minutos o fracción de ese tiempo adicional.

En las tarifas antes señaladas se encuentra incluida la provisión de energía eléctrica a las aeronaves.

La aeronave en vuelo internacional que requiera la utilización de vehículos terrestres para embarque y desembarque de pasajeros estará afecta a una tarifa máxima de UF 1,0 por el servicio de embarque y desembarque de pasajeros. En el caso que se requieran dichos vehículos sólo para el embarque o para el desembarque, la tarifa máxima será de UF 0,5.

La aeronave en vuelo nacional que requiera la utilización de vehículos terrestres para el embarque y desembarque de pasajeros estará afecta a una tarifa máxima de UF 0,25 por el servicio de embarque y desembarque de pasajeros. Las aeronaves con un peso máximo de despegue inferior a 10 toneladas, pagarán una tarifa máxima de UF 0,1 por este servicio. En el caso que se requieran dichos vehículos sólo para el embarque o sólo para el desembarque, las tarifas máximas serán de UF 0,125 o UF 0,05 según el tonelaje respectivo.

El 1º de Marzo de cada año el concesionario presentará al Inspector Fiscal, para su aprobación, el mecanismo de asignación de los sistemas de embarque/desembarque informando de las compañías aéreas que operan en el aeropuerto, el cual se lo remitirá, con los antecedentes correspondientes a la DGOP. La DGOP tendrá un plazo de 30 días para formular observaciones o para aprobar el mecanismo. Si nada dice en este plazo, se entenderá aprobado el mecanismo. En caso de formular observaciones, el concesionario tendrá un plazo de 30 días para realizar los cambios correspondientes.



El Concesionario deberá prestar el servicio de vehículos terrestres para el embarque y desembarque de pasajeros, debiendo cumplir con las siguientes normas que deberán formar parte del Manual de Operación:

- Puertas de acceso a ambos costados del vehículo terrestre.
- A lo menos un vehículo terrestre deberá contar con elementos para subir y bajar minusválidos (rampa, ascensores).
- Disponer de vehículos terrestres catalíticos no contaminantes o similares.
- No se permitirá el tránsito peatonal de pasajeros por la plataforma, salvo expresa autorización del Inspector Fiscal.

6.5 Se modifican los derechos y obligaciones de la Sociedad Concesionaria con relación al Servicio Aeronáutico denominado Áreas para Servicios en Plataforma a que se refiere el artículo 1.10.2, I, letra b) de las Bases de Licitación en el siguiente sentido:

b) Áreas para Servicios en Plataforma

El concesionario deberá explotar las áreas destinadas para los servicios de asistencia en tierra a la aeronave, al equipaje y a la carga que los prestadores de servicios realizan en plataforma y los servicios de asistencia a los pasajeros en el edificio terminal.

b.1 Tipos de Servicios

Entre los diferentes tipos de servicios en plataforma, se encuentran, los siguientes:

1. Asistencia administrativa en tierra y la supervisión.

- Servicios de representación y enlace con las autoridades locales o cualquier otra persona, los gastos efectuados por cuenta del usuario, el suministro de locales a sus representantes y el control de mensajes y telecomunicaciones.
- Manipulación de las unidades de carga en plataforma.
- Otros servicios de supervisión antes, durante y después de vuelo.
- Otros servicios administrativos.

2. Asistencia de pasajeros.

- Toda forma de asistencia a los pasajeros a la salida, llegada, en tránsito o en correspondencia, en particular el control de billetes y documentos de viaje.



- Facturación de los equipajes y el transporte de equipajes, hasta las instalaciones de clasificación.
3. Asistencia de equipaje.
- Manipulación del equipaje en la sala de clasificación, su clasificación y su preparación para el embarque.
 - Carga y descarga de los sistemas destinados a llevar los equipajes a la aeronave, a la sala de clasificación y a la inversa, así como el transporte de los mismos desde la sala de clasificación a la sala de distribución.
4. Asistencia a la carga y correos.
- Manipulación física de la carga, exportación, importación o en tránsito, el tratamiento de los documentos correspondientes, las formalidades aduaneras y otras medidas.
 - Manipulación física del correo ya sea de exportación, importación o en tránsito, el tratamiento de los documentos y otras medidas.
5. Asistencia de operaciones a los aviones en tierra.
- Salida a la aeronave para su estacionamiento y el suministro de los medios adecuados.
 - Comunicaciones entre la aeronave y el agente de asistencia en tierra.
 - Carga y descarga de la aeronave, incluidos el suministro y utilización de los medios necesarios, así como el transporte de tripulación, pasajeros y equipaje entre la aeronave y el edificio terminal.
 - Asistencia para el arranque de la aeronave y el suministro de los medios adecuados.
 - Suministro y aplicación de los medios necesarios.
 - Transporte, carga y descarga de alimentos y bebidas de la aeronave.
6. Asistencia de limpieza y servicio de aeronave.
- Limpieza exterior e interior de la aeronave, servicio de aseos y servicio de agua.
 - Climatización y calefacción de la cabina, la limpieza de la nieve, el hielo, la escarcha u otros elementos de la aeronave.



- Acondicionamiento de la cabina con los equipos de cabina y el almacenamiento de dichos equipos.
- 7. Asistencia de combustible y lubricantes.
 - Organización y ejecución del llenado y vaciado del combustible, incluidos el almacenamiento y el control de calidad y cantidad de las entregas.
 - Carga de lubricantes y otros ingredientes líquidos.
- 8. Asistencia de mantenimiento en línea.
 - Operaciones regulares efectuadas antes del vuelo.
 - Operaciones particulares exigidas por el usuario.
 - Suministro y gestión del material necesario para el mantenimiento, y de las piezas de recambio.
 - Solicitud o reserva de un punto de estacionamiento o de un hangar para realizar las operaciones de mantenimiento.
- 9. Asistencia de operaciones de vuelo y servicios de apoyo a la tripulación.
 - Preparación del vuelo en el aeropuerto de salida o en cualquier otro lugar.
 - Asistencia en vuelo, incluido, si procede, el cambio de itinerario en vuelo.
 - Servicio posteriores al vuelo.
 - Servicios de apoyo a la tripulación.

El concesionario no podrá prestar directamente los servicios en plataforma antes descritos, debiendo éste proporcionar y asignar las áreas para la prestación de dichos servicios en cantidades acordes a lo solicitado por los prestadores del servicio y sujeto a la disponibilidad de áreas.

b.2 Esquema de Competencia

El Concesionario tendrá como obligación administrar contratos para la prestación de servicios en plataforma, no pudiendo éste ser prestador directo de dichos servicios. Se le exigirá al concesionario un esquema de competencia para lo cual deberá tener a lo menos tres operadores realizando cada uno de los servicios enumerados precedentemente, los cuales no podrán ser relacionados entre sí conforme a la Ley N° 18.045 de 1981, de Mercado de Valores. Esto no impide que un mismo operador preste todos los servicios antes enumerados.



En caso de que alguno de los servicios de plataforma enumerados en el primer párrafo no sea prestado por al menos tres operadores, el concesionario tendrá un plazo de siete días, desde ocurrido el evento, para presentar su justificación por escrito al Inspector Fiscal. Este remitirá los antecedentes a la DGOP quien en el plazo de 30 días aprobará o rechazará el informe del concesionario. En caso que lo apruebe, autorizará al concesionario a tener menos de tres operadores para la prestación de algunos de los servicios de plataforma. En caso de rechazo, el MOP llamará a licitación para la prestación del servicio determinado de manera de cumplir con tres operadores como mínimo, sin perjuicio de la aplicación de la multa señalada en el artículo 1.8.5.3 de las presentes bases.

b.3 Transferencia de los Ingresos por Contratos Existentes

Al concesionario le serán traspasados todos los ingresos de los contratos y concesiones existentes otorgadas por la DGAC a los prestadores de los servicios en plataforma, de acuerdo a lo establecido en el artículo 1.9.9 de las bases de licitación. El concesionario deberá respetar las condiciones contractuales de dichas concesiones.

b.4 Sistema Tarifario y Otras Disposiciones

El concesionario podrá cobrar a todo prestador de servicio en plataforma, exceptuando a los prestadores de servicio con contratos vigentes con la DGAC y a los usuarios en tránsito, según cualquiera de las siguientes modalidades excluyentes entre sí:

- (i) Cobro mensual por metro cuadrado de arriendo. En este caso las tarifas máximas, serán las siguientes:

Tipo de Terreno	Tarifa Máxima
Terreno construido Oficina	U.F. 1,20
Terreno construido Bodega	U.F. 0,15
Área pavimentada o losa	U.F. 0,09
Terreno eriazo urbanizado	U.F. 0,066

El estándar de construcción y servicios asociados a la tarifa "Terreno construido Oficina" indicada en la tabla precedente deberá ser el mismo que la Sociedad Concesionaria ofrezca en el caso de las oficinas que arriende al interior del terminal de pasajeros. Lo anterior, a fin de que sea claramente diferenciable respecto al estándar de arriendo "Terreno construido Bodega". En caso de no cumplirse esta diferencia de estándar el Inspector Fiscal podrá instruir a la Sociedad Concesionaria el cambio de tarifas de arriendo de oficina a bodega.

- (ii) Derecho mensual de operación. En este caso, corresponderá a un porcentaje de las ventas brutas mensuales deducidas del IVA, el cual no podrá superar el 15% de las ventas señaladas. El porcentaje por el derecho de operación será determinado por el concesionario. El valor sobre el cual se aplicará el referido



porcentaje corresponderá al mayor entre lo declarado por los prestadores de servicios y el monto de US\$ 700 por aeronave de fuselaje ancho arribada, y de US\$350 por aeronave de fuselaje angosto arribada, según corresponda. Se entenderá por aeronave de fuselaje ancho aquella cuyo diámetro de fuselaje sea superior a 6 metros, siendo el resto de las aeronaves consideradas de fuselaje angosto para estos efectos.

(iii) El mayor valor entre los puntos (i) y (ii).

Se prohíbe el ingreso a plataforma a toda empresa prestadora de servicios de plataforma que no posea contrato con el concesionario o que no pague a éste las tarifas que se establecen en esta sección, debiendo para este propósito la Sociedad Concesionaria informar a la DGAC la prohibición de acceso a plataforma, la que deberá proceder en consecuencia. Adicionalmente, para este efecto, la Sociedad Concesionaria podrá adoptar las medidas que considere necesarias a fin de verificar y controlar el cumplimiento de la prohibición antes señalada. Dichas medidas, que serán comunicadas en forma previa a la DGAC, en modo alguno podrán afectar la seguridad de las actividades realizadas en la plataforma. Esta facultad se hace incluso extensiva a los prestadores de servicio señalados en el punto b.6 de este artículo.

Todo prestador de servicios en plataforma estará sujeto a las normas de control y verificación del concesionario, a que alude el párrafo anterior, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en materias de seguridad aeroportuaria y, de cualquier otro organismo pertinente dentro del ámbito de sus atribuciones.

El concesionario deberá exigir garantías a los prestadores de servicios en plataforma para cubrir eventuales daños ocasionados a la infraestructura y equipos. Este no podrá exigir montos diferentes de garantías para un mismo tipo de servicio a los prestadores de servicios.

b.5 Traslado de Valores y Otros

Adicionalmente, el concesionario podrá explotar el servicio de traslado, custodia, carga o descarga de objetos de valor, dinero, diarios y revistas; permitiendo al prestador del servicio el ingreso temporal a plataforma para estos fines, no pudiendo brindar ningún otro servicio en ella.

b.6 Derecho mensual de uso de plataforma

Para los efectos de los servicios en plataforma descritos en b.1 número 7 y b.5, se establece, alternativamente a las tarifas indicadas en b.4, un derecho de cobro máximo mensual a favor del concesionario, por el uso de la plataforma, equivalente a UF 500 por usuario.



Para la correcta aplicación de las tarifas indicadas en el presente numeral se deja constancia que ellas ya incorporan el Porcentaje de Reducción de Tarifas Máximas que se fija en el D.S. MOP N° 1168, que corresponde al Decreto Supremo de Adjudicación.

6.6 Se modifican los derechos y obligaciones de la Sociedad Concesionaria con relación al Servicio Aeronáutico denominado Áreas para el Servicio de Catering a que se refiere el artículo 1.10.2, I, c) de las Bases de Licitación en el siguiente sentido:

c) Áreas para el Servicio de Catering

El concesionario deberá explotar la provisión del servicio de catering, esto es, la prestación de uno o más de los siguientes servicios:

- Relaciones con los proveedores y la gestión administrativa.
- Almacenamiento de alimentos, bebidas y accesorios necesarios para su preparación.
- Limpieza de accesorios.
- Preparación y entrega del material y los productos alimenticios.
- Transporte, la carga y descarga de alimentos y bebidas de la aeronave.

c.1 Esquema de Competencia

El concesionario no podrá prestar directamente el servicio de catering, debiendo proporcionar y asignar las áreas para la prestación del servicio de catering en cantidades acordes a lo solicitado por los prestadores del servicio y sujeto a las disponibilidades de áreas.

Se le exigirá al concesionario un esquema de competencia para lo cual deberá tener a lo menos tres operadores, realizando este servicio, los cuales no podrán ser relacionados entre sí conforme a la Ley N° 18.045 de 1981, de Mercado de Valores.

En el caso de que alguno del servicio de alimentación a bordo no sea prestado por al menos tres operadores, el concesionario tendrá un plazo de siete días, desde ocurrido el evento, para presentar su justificación por escrito al Inspector Fiscal. Este remitirá los antecedentes a la DGOP quien en el plazo de 30 días aprobará o rechazará el informe del concesionario. En caso que lo apruebe, autorizará al concesionario para tener menos de tres operadores para la prestación del servicio de alimentación a bordo. En caso de rechazo, el MOP llamará a licitación para la prestación del servicio de alimentación a bordo de manera de cumplir con 3 operadores como mínimo, sin perjuicio de la aplicación de la multa señalada en el artículo 1.8.5.3 de las presentes bases.



c.2 Transferencia de los ingresos por los Contratos Existentes

Al concesionario le serán traspasados todos los ingresos de los contratos y concesiones existentes otorgadas por la DGAC a los prestadores del servicio de catering, de acuerdo a lo establecido en el artículo 1.9.9 de las bases de licitación. El concesionario deberá respetar las condiciones contractuales de dichas concesiones.

c.3 Sistema Tarifario y otras disposiciones

El concesionario podrá cobrar a todo prestador de servicio de catering, exceptuando los contratos existentes y los usuarios en tránsito, según cualquiera de las modalidades excluyentes entre sí:

- i) Cobro mensual por metro cuadrado de arriendo. En este caso las tarifas máximas serán las siguientes:

TIPO DE TERRENO	TARIFA MAXIMA
Terreno construido Bodega	U.F. 0,15
Area pavimentada o losa	U.F. 0,09
Terreno eriazo urbanizado	U.F. 0,066

- ii) Derecho mensual de operación. En este caso, corresponderá a un porcentaje de las ventas brutas mensuales deducidas del IVA, el cual no podrá superar el 15%. El porcentaje por el derecho de operación será determinado por el concesionario.
- iii) El mayor valor entre i) y ii).

Se prohíbe el ingreso a plataforma a toda empresa prestadora de servicios de catering, incluyéndose en estas a Líneas Aéreas, que no posea contrato con el concesionario o que no pague a éste las tarifas que se establecen en esta sección, debiendo para este propósito la Sociedad Concesionaria informar a la DGAC la prohibición de acceso a plataforma, la que deberá proceder en consecuencia. Adicionalmente, para este efecto la Sociedad Concesionaria podrá adoptar las medidas que considere necesarias a fin de verificar y controlar el cumplimiento de la prohibición antes señalada. Dichas medidas, que serán comunicadas en forma previa a la DGAC, en modo alguno podrán afectar la seguridad de las actividades realizadas en la plataforma. Esta facultad se hace extensiva incluso a los prestadores de servicio señalados en el punto c.4 de este artículo.

Todo prestador de servicios de catering estará sujeto a las normas de control y verificación del concesionario, a que alude el párrafo anterior, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en materias de seguridad aeroportuaria y, de cualquier otro organismo pertinente dentro del ámbito de sus atribuciones.



El concesionario deberá exigir garantías a los prestadores de servicios de catering para cubrir eventuales daños ocasionados a la infraestructura y equipos. Este no podrá exigir montos diferentes de garantías para un mismo tipo de servicio a los prestadores de servicios.

c.4 Derecho mensual de uso de plataforma para usuarios en tránsito.

El concesionario estará facultado para cobrar un derecho máximo mensual de uso de plataforma, a los usuarios en tránsito, equivalente a UF 1.000.

Alternativamente, el concesionario estará facultado para cobrar mensualmente hasta UF 1.000 a toda Línea Aérea que no pueda acreditarle que posee un contrato vigente con algún prestador de servicio de catering con contrato vigente con el concesionario y que le pague por tal concepto, o bien, que no pueda acreditarle que teniendo un contrato vigente con un prestador de servicio de catering establecido fuera del área de concesión este prestador paga al concesionario, un derecho máximo mensual de uso de plataforma equivalente al 15% de las ventas brutas mensuales deducidas del IVA por línea aérea, o de UF 1.000, el que sea menor.

Para la correcta aplicación de las tarifas indicadas en el presente numeral se deja constancia que ellas ya incorporan el Porcentaje de Reducción de Tarifas Máximas que se fija en el D.S. MOP N° 1.168, que corresponde al Decreto Supremo de Adjudicación.

- 6.7** Se modifican los derechos y obligaciones de la Sociedad Concesionaria con relación al Servicio no Aeronáutico Comercial Obligatorio denominado Estacionamientos Públicos para Vehículos en General, a que se refiere el artículo 1.10.2, III, A, letra c) de las Bases de Licitación en el sentido que el concesionario deberá explotar las áreas de estacionamientos públicos para vehículos en general en el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago, en cantidad acorde con los volúmenes de tráfico de éste y dentro del área de concesión.

El concesionario estará autorizado para explotar, bajo un esquema de tarifas libres, incluyendo en ellos el servicio de estacionamiento de custodia, la totalidad de la superficie de estacionamientos públicos existentes al interior del perímetro conformado por las calles Armando Cortínez por el oriente, Armando Cortínez por el norte, Armando Cortínez por el poniente, y Jean Mermoz por el sur, según se precisa en los Anexos N°6 y N° 8 del presente convenio. Los estacionamientos denominados Express, deberán prestar un mayor nivel de servicio a los usuarios, entre los cuales se cuentan al menos: ubicación cercana al terminal, estacionamientos techados y elementos mecánicos de conexión que comunican con el tercer nivel del terminal, sistema de vigilancia y cámaras de televisión, todo lo cual según se especifica en el Anexo N° 8 del presente convenio. Asimismo, el citado anexo indica los estándares mínimos tanto físicos como de calidad de servicio que se deberán cumplir en los estacionamientos públicos afectos a tarifas máximas. En caso de incumplimiento de los estándares mínimos de servicio definidos en el Anexo N°8, se aplicará una multa de 10 UTM cada vez que se compruebe un incumplimiento, sin perjuicio de lo establecido en las Bases de Licitación.



Se deja expresa constancia que la superficie a explotar bajo un esquema de tarifas libres, sólo podrá crecer en altura (vertical) no en planta.

Para efectos de precisar el área que el concesionario podrá operar bajo un esquema de tarifas libres, en el Anexo N°6 se adjunta plano que identifica el uso del área de estacionamientos públicos para vehículos en general.

No obstante la modificación de que tratan los párrafos precedentes del presente numeral, seguirá vigente el sistema de compensación y cuentas definidos en el Convenio Complementario N° 1. Para los efectos de la determinación de los Ingresos Adicionales Netos, no se considerarán aquellos flujos de vehículos que estacionen en áreas que operen bajo un sistema de tarifas libres. Para estos efectos la Sociedad Concesionaria deberá aportar todos los antecedentes que el Inspector Fiscal estime relevantes, sin perjuicio de las auditorías y controles que el Inspector Fiscal determine. En caso que la información entregada por la Sociedad Concesionaria contenga errores o presente datos o antecedentes falsos, se aplicarán las multas contempladas para lo señalado en el artículo 1.10.12 de las Bases de Licitación. La aplicación de esta multa en más de dos oportunidades dará derecho al MOP a poner término al régimen de tarifas libres, quedando todos los estacionamientos sujetos a las tarifas máximas establecidas en el Convenio Complementario N°1 antes citado.

Las partes acuerdan que el aumento de tarifas establecido en el Convenio Complementario N° 1 estará vigente durante todo el período de concesión, con las siguientes regulaciones.

- a) Mientras el saldo de la **“Cuenta de Compensación Convenio Complementario N°1”** sea menor que el saldo de la **“Cuenta de Inversión Convenio Complementario N°1”**, se imputarán en la primera los Ingresos Adicionales Netos conforme se define en el Convenio Complementario N°1, en sus numerales 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.7 y 4.8.
- b) Una vez que se verifique que el saldo de la **“Cuenta de Compensación Convenio Complementario N°1”** sea mayor que el saldo de la **“Cuenta de Inversión Convenio Complementario N°1”**, la Sociedad Concesionaria pagará al MOP los montos recaudados en exceso. Dicho pago se realizará anualmente el último día de enero del año calendario siguiente, con más un interés mensual equivalente a la Tasa Activa Bancaria (TAB) para operaciones en Unidades de Fomento a 180 días, promedio mensual, aplicada entre el último día del mes de percepción del ingreso y el último día del mes anterior al de su pago al MOP. Los pagos de la Sociedad Concesionaria se harán sólo respecto a aquellos montos recaudados en exceso hasta el 4 de julio de de 2013 que corresponde al plazo original de concesión.
- c) Si al término del plazo de concesión el saldo de la **“Cuenta de Compensación Convenio Complementario N°1”** es menor que el saldo de la **“Cuenta de Inversión Convenio Complementario N°1”**, la Sociedad Concesionaria no tendrá derecho a compensación o indemnización alguna por dicha diferencia de saldos.



6.8 Se modifican los derechos y obligaciones de la Sociedad Concesionaria con relación al Servicio no Aeronáutico Comercial Obligatorio denominado Almacén de Venta Libre o Duty Free Shop a que se refiere el artículo 1.10.2, sección III, A, letra g) de las Bases de Licitación en el siguiente sentido:

g) Almacén de Venta Libre o Duty Free Shop

El concesionario percibirá los ingresos que corresponden a la DGAC conforme a la Resolución (E) N° 01177, de 30 de junio de 1995 de la DGAC y el Servicio Nacional de Aduanas como, asimismo, aquellos que le correspondan a la DGAC en virtud de nuevas concesiones del Duty Free Shop o de prórrogas de la actualmente existente.

El concesionario de acuerdo con las necesidades del aeropuerto podrá solicitar al Inspector Fiscal la ampliación de las tiendas existentes en el aeropuerto o la habilitación de nuevas áreas, ello sin perjuicio de las facultades del Servicio Nacional de Aduanas y de la normativa que rige a estos recintos.

6.9 Se modifica el Sistema Tarifario aplicable al Servicio no Aeronáutico Comercial Obligatorio denominado Servicios de Gestión del Terminal de Carga a que se refiere la sección h.4 del artículo 1.10.2, III, A), letra h) de las Bases de Licitación en el siguiente sentido:

h.4 Sistema Tarifario

Los ingresos que recibirá el Concesionario por su gestión del área del terminal de carga se componen del arriendo de áreas, derecho de operación, derecho por uso de plataforma y traspaso de ingresos por contratos existentes.

El Concesionario podrá cobrar a todo prestador de los servicios de operación de carga, según se define en h.1, exceptuando los contratos existentes, los usuarios que tengan el carácter de almacenista aduanero establecido en el aeropuerto y los usuarios en tránsito, según cualesquiera de las siguientes modalidades excluyentes entre sí:

i) Cobro mensual por metro cuadrado de arriendo. En este caso las tarifas máximas serán las siguientes:

Tipo de Terreno	Tarifa Máxima
Terreno Construido Oficina	UF 1,20
Terreno Construido Bodega	UF 0,15
Área Pavimentada o losa	UF 0,09
Terreno eriazo urbanizado	UF 0,066



El estándar de construcción y servicios asociados a la tarifa "Terreno construido Oficina" indicada en la tabla precedente deberá ser el mismo que la Sociedad Concesionaria ofrezca en el caso de las oficinas que arriende al interior del terminal de pasajeros. Lo anterior, a fin de que sea claramente diferenciable respecto al estándar de arriendo "Terreno construido Bodega". En caso de no cumplirse esta diferencia de estándar el Inspector Fiscal podrá instruir a la Sociedad Concesionaria el cambio de tarifas de arriendo de oficina a bodega.

- ii) Derecho mensual de operación. En este caso, corresponderá a un porcentaje de las ventas brutas mensuales deducidas del IVA, el cual no podrá superar el 20%. El porcentaje por el derecho de operación será determinado por el concesionario.
- iii) El mayor valor entre i) y ii).

Para la correcta aplicación de las tarifas indicadas en el presente numeral se deja constancia que ellas ya incorporan el Porcentaje de Reducción de Tarifas Máximas que se fija en el D.S. MOP N°1.168, que corresponde al Decreto Supremo de Adjudicación.

6.10 Se modifican los derechos y obligaciones de la Sociedad Concesionaria con relación a Otros Servicios no Aeronáuticos Comerciales Facultativos a que se refiere el artículo 1.10.2, III, B), letra i) de las Bases de Licitación, en el siguiente sentido:

- i) Otros

El concesionario podrá habilitar y/o explotar otras áreas o servicios no aeronáuticos en el área de concesión sin necesidad de autorización del Inspector Fiscal, siempre que ellos sean compatibles con la actividad aeronáutica y comercial del aeropuerto, se trate de negocios lícitos de comercio, es decir, que no atenten contra la ley, la moral, las buenas costumbres o el orden público, no representen modificaciones estructurales a la obra en concesión y estén de acuerdo con el Plano Regulador del Aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago.

El concesionario no podrá efectuar, sin la aprobación del Inspector Fiscal, otras construcciones, instalaciones o mejoras necesarias para la explotación de servicios en las áreas exteriores. No obstante lo anterior, transcurridos treinta días de recepcionada la solicitud de autorización referida precedentemente por parte del Inspector Fiscal, sin que éste se hubiese pronunciado sobre la misma, se entenderá que ella ha sido aprobada.

6.11 Se modifica el sistema de revisión de tarifas de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos a que se refiere el artículo 1.10.3, C, C.11 de las Bases de Licitación en el sentido que la Sociedad Concesionaria podrá solicitar la revisión señalada en ese artículo en los meses de Marzo y Septiembre de cada año de explotación.



Para ello, presentará su solicitud por escrito al Inspector Fiscal, debidamente justificada, describiendo detalladamente sus requerimientos y propuestas asociadas a las tarifas, regulaciones, condiciones o modalidades, pudiendo el Inspector Fiscal solicitar a la Sociedad Concesionaria antecedentes adicionales por una sola vez, otorgando plazos perentorios para ello. Dentro de los 45 días siguientes, el Inspector Fiscal emitirá un informe al DGOP, con copia al Ministerio de Hacienda, acompañando los antecedentes de la solicitud del concesionario y manifestando su aprobación o rechazo total o parcial a la solicitud. En caso que el Inspector Fiscal se pronuncie por aprobar la solicitud, si dentro de los 30 días desde remitido el informe al Ministerio de Hacienda éste no señala observaciones al mismo, se entenderá aprobado por dicho Ministerio, pudiendo el DGOP aprobar total o parcialmente la solicitud presentada. Respecto de las nuevas tarifas o modalidades tarifarias, su modificación y fecha de entrada en vigencia se hará por Resolución DGOP con VºBº del Ministerio de Hacienda.

- 6.12** Se modifica la garantía adicional dispuesta en el artículo 1.8.3.2 de las Bases de Licitación para los últimos 24 meses de concesión, que tiene como finalidad asegurar el cumplimiento de las condiciones con las que el Estado recibirá la concesión, estipuladas en el artículo 1.13.3 de las Bases de Licitación, en el sentido que la Sociedad Concesionaria deberá entregar dicha garantía dentro del mes siguiente al mes "m" de concesión cuando se verifique que el monto MDI_m , que se define en el numeral 5.3 del presente convenio, ha alcanzado un porcentaje igual o superior al 90% del valor de YTG según el numeral 5.4 del mismo convenio, mediante tres o más Boletas de Garantía Bancaria de igual monto, emitidas en Santiago de Chile por un banco de la plaza, a nombre del Director General de Obras Públicas, pagaderas a la vista. El plazo de vigencia de esta garantía será el mayor plazo entre 3 años y el período que medie entre la entrega de la misma y el plazo estimado de término de la concesión más doce meses. La fecha estimada de extinción de la Concesión será oportunamente informada por el Inspector Fiscal. El valor total de esta garantía será de UF 150.000.
- 6.13** Además de las actividades que corresponden al Inspector Fiscal, conforme a lo dispuesto en el artículo 1.8.1.1 de las Bases de Licitación, éste deberá calcular e informar mensualmente a la Sociedad Concesionaria, por medio de anotación en el libro de explotación correspondiente, el monto " MDI_m " actualizado.
- 6.14** Cualquier referencia de las Bases de Licitación y demás antecedentes que forman parte del contrato de concesión a "Extinción de la Concesión por cumplimiento del plazo" o "término de la concesión por cumplimiento del plazo", se entiende realizado a "la fecha estimada de extinción de la Concesión". Igualmente deberán entenderse todas aquellas disposiciones o citas que se contradicen o no correspondan a las normas del presente convenio en cuanto al mecanismo de plazo variable que se establece, de manera que armonicen debidamente, tales como los artículos: 1.13.1, 1.13.2 y 1.13.3, entre otros. La fecha estimada de extinción de la Concesión será oportunamente informada por el



Inspector Fiscal.

- 6.15** Según lo establecido en el artículo 2.3 de las Bases de Licitación, el área de concesión es aquella determinada por el Anexo N° 7 del Convenio Complementario N°1, la que por este acto se modifica y reemplaza por aquella señalada en el Anexo N°7, que se adjunta y forma parte del presente convenio.
- 6.16** Los pagos entre el MOP y la Sociedad Concesionaria se regularán según lo previsto en el artículo 1.14 de las Bases de Licitación.
- 6.17** La Sociedad Concesionaria deberá adecuar el Reglamento de Servicio de la Obra y el Plan de Conservación de modo de incorporar a ellos las obras y servicios incluidos en el contrato de concesión en virtud del presente convenio. La adecuación de dichos documentos deberá contar con aprobación del Inspector Fiscal.
- 6.18** De toda comunicación o hecho relativo al presente Convenio Complementario así como del contrato de concesión se dejará constancia en el Libro de Explotación.

SÉPTIMO: En todo lo no modificado en el presente Convenio Complementario rigen plenamente las estipulaciones del Decreto Supremo de Adjudicación, Bases de Licitación y demás instrumentos que forman el Contrato de Concesión.

OCTAVO: En virtud de las estipulaciones y compensaciones acordadas en el presente convenio, y sujeto a la condición que ellas se cumplan totalmente y en forma oportuna, las partes se otorgan recíprocamente el más amplio, completo y total finiquito, y renuncian a efectuar cualquier reclamación que pudiera haberles correspondido hasta la fecha de suscripción del presente convenio por las materias tratadas en él, dentro de las cuales se encuentran, entre otras, aquellas que tengan relación directa o indirecta con las eventuales diferencias entre los flujos de pasajeros observados y las estimaciones realizadas por la Sociedad Concesionaria, así como otras fuentes de ingresos a contar del 1° de enero de 2004.

Sin embargo, las partes hacen constar que el finiquito y renuncia anteriores no incluyen las materias que a la fecha de suscripción del presente convenio se encuentran pendientes de resolución en la Comisión Conciliadora o Comisión Arbitral.

Las partes acuerdan que la declaración indicada en el numeral 1.8 del presente convenio viene a declarar la filosofía que subyace al marco regulatorio a contar de la fecha de entrada en vigencia del presente convenio, y que bajo ninguna condición o circunstancia constituye un reconocimiento del MOP a efectos de las materias que a la fecha se encuentran pendientes en la Comisión Conciliadora o Comisión Arbitral.



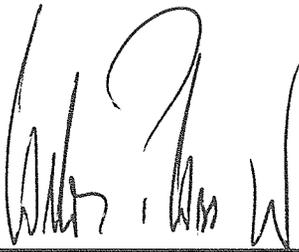
NOVENO: El presente Convenio Complementario tendrá plena validez desde la publicación en el Diario Oficial del Decreto Supremo que lo apruebe, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 19 y 20 del DFL MOP N° 164 de 1991, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fija el Decreto Supremo MOP N° 900 de 1996.

DÉCIMO: La personería de don Carlos Gerardo Plass Wähling y de don Fernando Alonso Pérez para actuar en nombre y representación de "SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria", precedentemente individualizada, consta del Acta de Sesión de su Directorio efectuada con fecha 20 de julio de 2004, reducida a escritura pública con fecha 27 de julio de 2004, en la Notaría de Santiago de doña Susana Belmonte Aguirre.

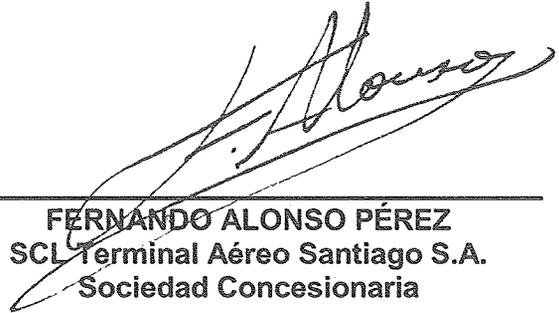
UNDÉCIMO: El presente convenio se firma en cinco ejemplares, quedando dos de ellos en poder de la Concesionaria, dos en el Ministerio de Obras Públicas, y el quinto deberá ser protocolizado por la Sociedad Concesionaria ante Notario, conjuntamente con la transcripción del D.S. que apruebe el presente convenio, conforme al artículo N° 9 del D.S. MOP N° 900 de 1996.



GÉRMAN MILLÁN PÉREZ
Director General de Obras Públicas



CARLOS GERARDO PLASS WÄHLING
SCL Terminal Aéreo Santiago S.A.
Sociedad Concesionaria



FERNANDO ALONSO PÉREZ
SCL Terminal Aéreo Santiago S.A.
Sociedad Concesionaria

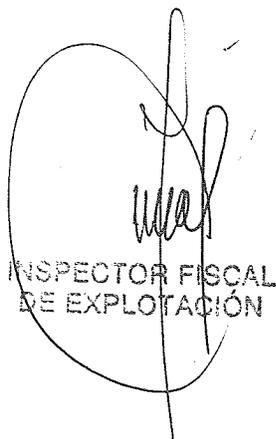
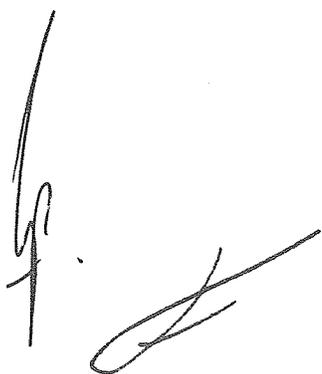


ANEXO N° 1

PRESUPUESTO Y COSTO DE LAS INVERSIONES ADICIONALES

(6 HOJAS)

INSPECTOR FISCAL
DE EXPLOTACIÓN



INSPECTOR FISCAL
DE EXPLOTACIÓN

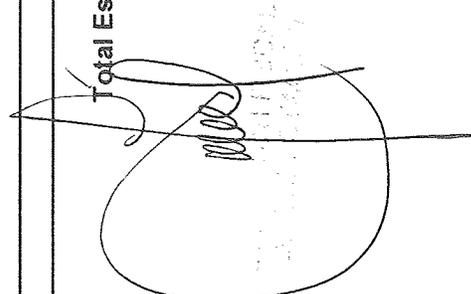


Anexo N° 1

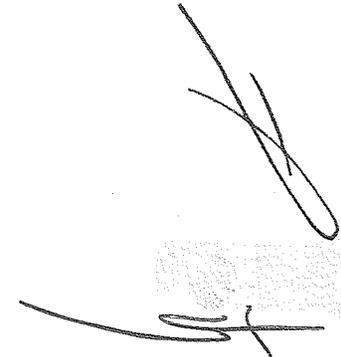
Item 1: Presupuesto Estimado de Obras Adicionales

N	OBRA	Monto Estimado (U.F.)
1 <input checked="" type="checkbox"/>	Ampliación Plataforma Estacionamiento de Aviones	145.000
2 <input checked="" type="checkbox"/>	Estacionamientos	71.324
3	Maquina de Rayos X (Area de Carga)	89.044
4	Losas Nivel 8.20 (tercer piso) y Escaleras de Acceso a Nivel 12.20 (Cuarto Piso)	27.351
5	Mejoramiento Áreas de Revisión de Aduanas y SAG	25.229
6 <input checked="" type="checkbox"/>	Cierres de Seguridad Área Estéril	4.818
7 <input checked="" type="checkbox"/>	Control de Acceso Áreas de Seguridad	15.842
8 <input checked="" type="checkbox"/>	Remodelación Acceso Embarque Nacional (AVSEC)	2.783
9 <input checked="" type="checkbox"/>	Servicios Higiénicos Fase Alfa	11.729
10 <input checked="" type="checkbox"/>	Mejoramiento Circulación Peatonal Exterior (Veredas)	1.978
11 <input checked="" type="checkbox"/>	Elementos Sombreadores Ventanales	9.292
12 <input checked="" type="checkbox"/>	Mejora de Estándar de Barandas	1.011

Total Estimado U.F. iva incluido **405.399**


 [Illegible handwritten text]



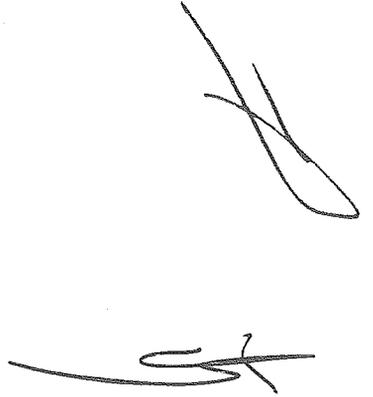
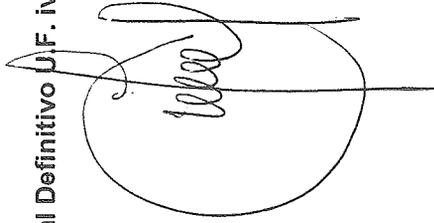

 [Illegible handwritten text]

Anexo N° 1

Item 2 Costo de las Inversiones Adicionales Prioritarias

N	OBRA	Monto Definitivo UF
1	INGENIERIA 2DA PISTA	66.083,62
2	INVERSIONES ADICIONALES PRIORITARIAS STAGE 1	14.178,64

Total Definitivo U.F. iva incluido 80.262

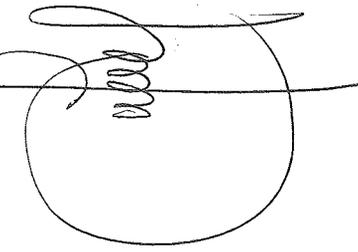


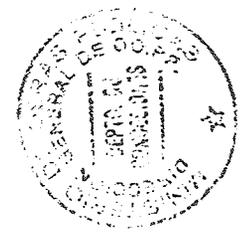
Anexo N° 1

Item 3: Costos de Proyectos de Ingeniería

N	OBRA	Monto Definitivo (U.F.)
1	Ampliación Plataforma Estacionamiento de Aviones	5.421
2	Estacionamientos	2.853
3	Maquina de Rayos X (Area de Carga)	0
4	Losas Nivel 8.20 (tercer piso) y Escalas de Acceso a Nivel 12.20 (Cuarto Piso)	1.094
5	Mejoramiento Áreas de Revisión de Aduanas y SAG	1.009
6	Cierres de Seguridad Área Estéril	193
7	Control de Acceso Áreas de Seguridad	634
8	Remodelación Acceso Embarque Nacional (AVSEC)	111
9	Servicios Higiénicos Fase Alfa	469
10	Mejoramiento Circulación Peatonal Exterior (Veredas)	79
11	Elementos Sombreadores Ventanales	372
12	Mejora de Estándar de Barandas	40

Total/Definitivo U.F. iva incluido 12.276





Anexo N° 1

Item 4: Presupuesto de Conservación, Mantenimiento, Operación y Explotación

Obras Adicionales		
N	OBRA	Monto (U.F.)
1	Ampliación Plataforma Estacionamiento de Aviones	3.749
2	Estacionamientos	0
3	Máquina de Rayos X (Área de Carga)	0
4	Losas Nivel 8.20 (tercer piso) y Escaleras de Acceso a Nivel 12.20 (Cuarto Piso)	0
5	Mejoramiento Áreas de Revisión de Aduanas y SAG	2.337
6	Cierres de Seguridad Área Estéril	271
7	Control de Acceso Áreas de Seguridad	708
8	Remodelación Acceso Embarque Nacional (AVSEC)	0
9	Servicios Higiénicos Fase Alfa	0
10	Mejoramiento Circulación Peatonal Exterior (Veredas)	69
11	Elementos Sombreadores Ventanales	980
12	Mejora de Estándar de Barandas	38

Total Estimado Neto U.F. 8.151

Obras Adicionales Prioritarias		
N	OBRA	Monto Definitivo (U.F.)
1	INGENIERIA 2DA PISTA	0
2	INVERSIONES ADICIONALES PRIORITARIAS STAGE 1	0

Total Definitivo Neto U.F. 0

[Handwritten signature]
INSPECTOR FISCAL DE EXPLOTACIÓN



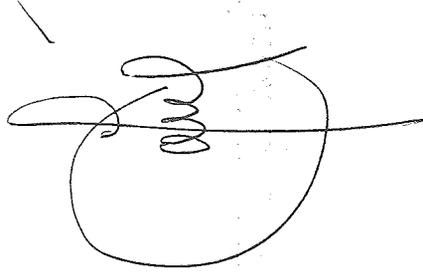
Anexo N° 1

Item 5: Costos de Administración de la Sociedad Concesionaria

		Valor estimado
		UF
1	Ampliación Plataforma Estacionamiento de Aviones	3.253
2	Estacionamientos	0
3	Maquina de Rayos X (Area de Carga)	0
4	Losas Nivel 8.20 (tercer piso) y Escalas de Acceso a Nivel 12.20 (Cuarto Piso)	0
5	Mejoramiento Areas de Revisión de Aduanas y SAG	1.261
6	Cierres de Seguridad Area Estéril	241
7	Control de Acceso Areas de Seguridad	792
8	Remodelación Acceso Embarque Nacional (AVSEC)	139
9	Servicios Higiénicos Fase Alfa	586
10	Mejoramiento Circulación Peatonal Exterior (Veredas)	99
11	Elementos Sombreadores Ventanales	465
12	Mejora de Estándar de Barandas	51

Total Estimado U.F. iva incluido

6.887



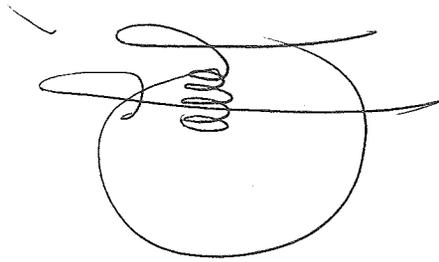


Anexo N° 1

Item 6: Presupuesto Estimado de Seguro

OBRA	Monto Estimado U.F.
Póliza de Seguro de Responsabilidad Civil	1.000

Total Estimado U.F. iva incluido 1.000



ANEXO N° 2

DESCRIPCION DE LAS OBRAS ADICIONALES

(7 HOJAS)


INSPECTOR FISCAL
DE EXPLOTACIÓN





ANEXO Nº 2

DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS ADICIONALES

Ítem 2 “Inversiones Adicionales Prioritarias”

1. Ingeniería 2da Pista

Debido a la necesidad de efectuar una reparación mayor a la pista de aterrizaje existente, la que deberá cerrarse al uso durante un periodo superior a seis meses, el MOP ha decidido la construcción de una segunda pista paralela a la existente y con características operacionales iguales o superiores.

Para tal efecto encomendó a SCL contratar el desarrollo de un proyecto de ingeniería a nivel de Ingeniería Básica y luego a nivel de Ingeniería de Detalles. Contratación que se hizo con la empresa consultora española INECO, Ingeniería y Economía del Transporte S.A.

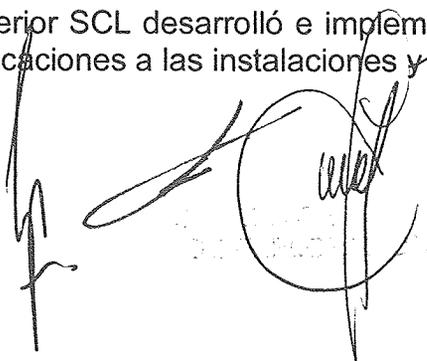
La nueva pista de vuelo paralela, 17R – 35L, se ubicará a 1.560 metros al poniente de la pista actual, con un diseño geométrico estructural con clave de referencia 4F conforme a OACI anexo 14, que permita la operación de aeronaves del tipo NLA (New Large Aircraft), con un largo de 4.000 metros y 60 metros de ancho. Con calles de rodaje y calles de salida dentro de la misma clave F, y con aproximaciones de precisión de categoría III.

El proyecto consideró un nuevo cuartel satélite para el Servicio SEI (Servicio de salvamento y extinción de incendio).

2. Inversiones Adicionales Prioritarias Stage 1

Debido a la modernización del sistema de revisión de equipaje (no acompañado) se aumento su estándar y capacidad con el sistema denominado Stage 1, este nuevo sistema permite incorporar al sistema de manejo de equipaje, equipos de revisión que permitan garantizar la revisión del 100% del equipaje no acompañado en cuanto la eventualidad que contengan material explosivo que pueda poner en riesgo la aeronave y sus pasajeros.

Conforme a lo anterior SCL desarrolló e implementó este sistema, debiendo para ello efectuar modificaciones a las instalaciones y estructuras existentes.

Handwritten signatures and stamps, including a circular stamp with the text "MOP" and "SCL".

ANEXO N° 2

DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS ADICIONALES

Ítem 1 "Obras Adicionales"

1. Ampliación Plataforma Estacionamiento de Aviones

Actualmente A.M.B. presenta un déficit de metros cuadrados de plataforma para estacionamiento de aviones, lo que provoca que las aeronaves deban estacionarse en calles de rodaje, lo que para el flujo actual y proyectado de aeronaves que operan en puentes de embarque, implique que la ampliación de plataforma para estacionamiento de aviones se transforme en una urgente necesidad operacional y comercial para A.M.B.

El proyecto planteado contempla la solución integral del problema desde tres elementos dependientes.

En primer término, se contempla la construcción de 28.300 metros app. de losa en el ala poniente del terminal, lo que permitiría aumentar en tres las posiciones de estacionamiento de aviones (B-747-400).

En segundo término, el proyecto contempla la construcción de 10.000 m2 app. de plataforma al final del área de carga (Un B-747-400).

En tercer término, se proyecta la construcción de 9.000 m2 app. de plataforma adicional en el lugar del antiguo emplazamiento del terminal nacional y el rediseño de Pits de combustible, lo que permitirá con un reordenamiento de los aviones estacionados, mejorando el uso de la plataforma existente y aumentando el número actual de posiciones remotas de 11 a 17 dejando todas las posiciones equipadas con PITS de combustible, iluminación, drenajes, etc.

La definición final del proyecto de ingeniería de detalle se deberá ajustar a las restricciones presupuestarias indicadas que se establecen en el presente convenio.

2. Estacionamientos

El rediseño del nuevo recinto de estacionamientos incorpora e integra elementos arquitectónicos, urbanísticos, de seguridad, señalética, información y servicios de apoyo para los usuarios, con el objetivo de prestar un servicio de acuerdo a las necesidades y requerimientos de los principales segmentos de usuarios de estacionamientos en A.M.B.

El proyecto del estacionamiento supone la existencia de tres distintas áreas diferenciadas, las que en sentido norte-sur incluyen primero la zona de Estacionamientos Express, que son aquellos ubicados próximos al edificio



terminal; luego está prevista el área de los Estacionamientos de Custodia; y, finalmente, los Estacionamientos Regulados.

En su diseño general, el proyecto contempla una acera central en dirección Norte Sur con rampa hacia el primer nivel del edificio y elementos mecánicos de conexión hacia el tercer nivel de embarque, con lo que se mejorarán significativamente los niveles de circulación vertical del edificio terminal. Desde todos los lugares de estacionamientos, las personas podrán dirigirse hacia el eje central, el que ha incorporado criterios de diseño y urbanismo acordes con el estándar del Aeropuerto.

El proyecto incluye la construcción de un edificio de administración de al menos 150 mts².

Los estacionamientos Express estarán más cercanos al terminal, serán techados y contarán con un circuito de CCTV de vigilancia.

Adicionalmente, el estacionamiento de Custodia tendrá un cerco perimetral, generando con esto un aspecto diferenciador en términos de seguridad, junto con contar también con un sistema de vigilancia CCTV. El estacionamiento regulado tendrá estándares de servicios similares a los existentes actualmente. Tanto los estacionamientos Express como Custodia contarán con un servicio de transporte de acercamiento al Terminal, al que tendrán acceso en forma gratuita los usuarios del estacionamiento Regulado.

Finalmente, se contempla el traslado de los vehículos pertenecientes al sistema de transporte concesionado (Buses, Minibuses y Taxis) y de los Buses de Turismo a la zona actualmente ocupada por el estacionamiento denominado "Estacionamiento General Nacional" generando mayor orden, comodidad y sobre todo seguridad para los usuarios. Igualmente, está prevista la segmentación de los accesos vehiculares a las vías aledañas al 1er. Nivel a las diferentes modalidades de transporte público.

La Sociedad Concesionaria o el operador de los estacionamientos considerarán en su plan de manejo, la renovación programada de equipos y la incorporación de tecnología de punta, a fin de garantizar que las inversiones realizadas tanto por el Fisco como por el concesionario eleven los estándares de servicio y seguridad.

Adicionalmente existirá un sistema que operará mediante algún mecanismo electrónico y que permitirá el acceso exclusivo a la primera vía (norte) a vehículos de transporte autorizados, lo que generará sin dudas, mayor confiabilidad, rapidez y por sobre todo seguridad en la prestación de las facilidades y servicios aeroportuarios.

3. Maquinas Rayos X Carga

Este proyecto contempla la adquisición de 1 máquina de rayos X transportable para revisión de carga lista para embarcar, dispuesta en contenedores para aviones, aumentando así la actual capacidad de detección en calidad y cantidad. A contar del año 2005 la TSA exigirá en todo vuelo a EE.UU. dicha revisión. Actualmente dicha medida se está implementando para los puertos marítimos.

INSPECTORA FISCAL
DE EXPLOTACIÓN



4. Losas Nivel 8.20 (tercer piso) y Escalas de Acceso a Nivel 12.20 (Cuarto Piso)

Actualmente se observa una gran congestión de pasajeros y acompañantes en diversos momentos del día en el Nivel 8.20. Las largas colas de pasajeros, equipaje y acompañantes impiden una adecuada circulación por el principal recinto interior del Terminal, como tampoco un fácil ni lógico acceso a las áreas en que se encuentran los servicios de apoyo a viajeros y acompañantes. Lo anterior se traduce en la necesidad de mayores superficies que permitan una ubicación ordenada de los diferentes servicios de apoyo, evitando que ellas invadan las áreas de circulación, espera y de chequeo de los pasajeros. Igualmente, deben mejorar los estándares de circulación vertical con medios mecánicos que faciliten el acceso al nivel 12.20, dado que actualmente la mayor parte de los pasajeros carga con gran dificultad y riesgos su equipaje a los niveles superiores, utilizando las actuales escaleras convencionales.

5. Mejoramiento Áreas de Revisión de Aduanas y SAG

En sector de llegadas Internacionales, donde se localizan los controles y revisión de Aduanas y SAG, se generan cuellos de botella por las colas que deben hacer los pasajeros para el retiro de equipaje, declaración de mercaderías, y salida de zona estéril. Estas actividades se entorpecen una con otras, dado lo estrecho del espacio disponible para el desarrollo independiente de éstas.

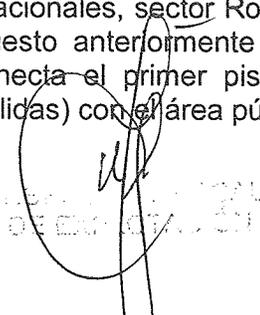
En razón de lo anterior, se requiere mejorar y ampliar la salida por ADUANA y SAG, de tal forma, que el correcto desarrollo de las actividades de control y revisión, no sea invadido o entorpecido por otras actividades. El proyecto para su ejecución, requiere relocalizar áreas comerciales y de servicios de apoyo a los pasajeros allí existentes, a fin de ocupar estas áreas para resolver el problema.

6. Cierres de Seguridad Área Estéril

La conexión entre las oficinas de apoyo de las Líneas Aéreas con la zona pública en el segundo piso del edificio es mediante unos puentes que cruzan el hall de llegada de pasajeros internacionales. Dichos puentes cuentan solo con una baranda, lo que hace que el área de retiro de equipajes sea vulnerada como área estéril, pues en los puentes se ubica gran cantidad de público que espera a pasajeros que llegan, permitiendo el intercambio de objetos entre ambos sectores. (Público en los puentes y área estéril en el primer piso).

Se propone cerrar lateralmente dichos puentes con tabiquería vidriada a fin de aislar la zona estéril de pasajeros internacionales llegados. (Esta situación ha sido en numerosas oportunidades criticada por la autoridad aduanera y SAG).

En la llegada de pasajeros nacionales, sector Rotonda Oriente, primer piso, existe un problema similar al expuesto anteriormente y que afecta directamente a la seguridad, dado que se conecta el primer piso de llegadas (Que en el área nacional es común con las salidas) con el área pública del segundo y tercer piso.



Se propone cerrar perimetralmente el sector de llegada nacional en el primer piso para aislar el sector público del de llegada de pasajeros nacionales.

En el hall de Chequeo del tercer nivel y próximo al ingreso a policía internacional, existe una perforación de la losa de piso del tercer nivel que comunica mediante una escalera el hall de counters con el segundo piso y que al igual que los casos anteriores vulneran la seguridad al permitir el contacto del área pública con la sala de llegada de pasajeros internacionales, antes de que estos pasen por los controles de Aduana y SAG.

En dicho lugar se aglomera gran parte de público que espera a los que llegan, produciéndose intercambio de objetos sin revisión. (Al igual que en los casos anteriores, en numerosas oportunidades se ha demandado una solución a estos problemas por la autoridad aduanera y SAG).

7. Control de Acceso Áreas de Seguridad

Actualmente existe un sistema de control de acceso mediante tarjetas de señal magnética, las que se deterioran fácilmente y no guardan la información suficiente que requieren los controles de seguridad que exige un Aeropuerto bajo condiciones de seguridad post 11 de Septiembre.

Se propone su reemplazo por un sistema de lectores de acercamiento mediante un chip que contenga toda la información que necesitan los sistemas de seguridad más restrictivos, tales como autorización de acceso por horario de trabajo, identificación fotográfica, que sean reprogramables, etc.

Dichas tarjetas de accesibilidad a zonas restringidas, deberán ampliar la cobertura de control que poseen las tarjetas magnéticas actuales, incluida la operación de los puentes de embarque.

8. Remodelación Acceso Embarque Nacional (AVSEC)

Para la revisión y control AVSEC en embarque nacional, se hace dificultosa la identificación o separación de pasajeros de personas que vienen a despedirlos, esto debido a que el reducido espacio del área no permite segregar a los pasajeros de sus acompañantes y de usuarios en general del área, lo que genera caos y congestión, obstaculizando y desordenando el desarrollo del personal de control y revisión AVSEC, impactando directamente en la calidad del servicio que se presta y por ende en la imagen del Aeropuerto.

El proyecto corresponde a la mejora del espacio para el acceso a control AVSEC en Embarque Nacional y la incorporación de un nuevo puesto de revisión y el retranqueamiento de éstos hacia el interior, a fin de canalizar por vías independientes a los diferentes flujos de usuarios (Pasajeros y Personal Aeroportuario).



9. Servicios Higiénicos Fase ALFA

Los baños localizados en la primera fase de construcción del edificio terminal de pasajeros del Aeropuerto A.M.B. presentan problemas de extracción de olores.

El proyecto contempla la reparación y cambio –de ser necesario- de los sistemas de extracción, grifería y equipamiento, a fin de homologarlos con los de las fases “Charlie” y “Bravo”, que funcionan bien.

En especial, se requiere ampliar y remodelar los dos servicios higiénicos de hombres y mujeres del sector de llegadas internacionales (primer nivel).

10. Mejoramiento Circulación Peatonal Exterior (Veredas)

La inexistencia de veredas peatonales colectoras de áreas funcionales en el Aeropuerto A.M.B., expone a un riesgo la integridad y seguridad de los peatones por un posible accidente, es que se requiere construir veredas peatonales, que satisfagan esta carencia en Zona de Carga, Parking, SAG, Aduanas y accesos para estaciones de espera de locomoción, etc.

11. Elementos Sombreadores Ventanales

Existe en la actualidad un serio problema que origina el sol de invierno en los ventanales Norte de la nave principal, específicamente donde se ubican los mesones de las compañías aéreas.

El sol al ingresar libremente produce reflejos en las pantallas de los computadores de los mesones de chequeo, dificultando seriamente la operación de ingreso de datos, además de afectar el confort del personal que allí opera. Esta situación ha creado numerosos conflictos por parte de los funcionarios de Líneas Aéreas que allí trabajan, amenazando incluso éstos con suspender la operación.

Al respecto se propone construir unos parasoles exteriores al edificio, que sin disminuir el acceso de luz natural ni la visión de transparencia que presenta el edificio, resuelva dicho problema.

En la fachada poniente, en la sala de embarque internacional existe un problema similar de soleamiento y que se presenta en el control de acceso de pasajeros al avión, pero agravado en Verano dada la intensidad del sol en ese sector. Aquí se aplicaría una solución técnica similar a la abordada en el punto anterior.

Es importante hacer notar que dicho quebrasol se ubicará en el exterior del edificio, ya que permite que el calor de la radiación solar se irradie en el exterior y no ingrese al edificio, recargando los sistemas de climatización.

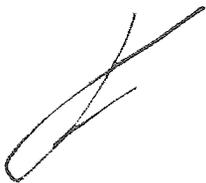
12. Mejora Estándar de Barandas

Dada la carencia de un lugar o de un espacio especialmente habilitado para que las personas accedan a observar el despegue y aterrizaje de los aviones, el viaducto en el nivel 8.20, costado oriente del terminal de pasajeros se ha transformado en un punto de concentración de personas que desean ver las



operaciones de las aeronaves, lo que se ha transformado por tanto, en un punto de riesgo para los usuarios, dado que la altura de las barandas solo cumple con la norma Vial.

Estas barandas, aumentarán su altura sobre la base de la incorporación en su parte superior, de un elemento metálico tubular, de manera tal, se mantenga el diseño y espíritu de la baranda original.



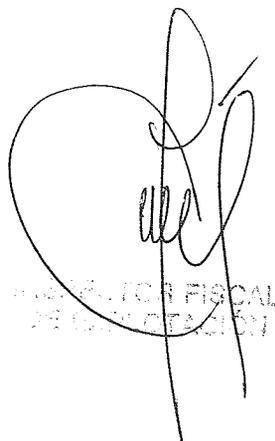
INSPECTOR FISCAL
DE EXPLOTACIÓN



ANEXO N° 3

PROGRAMA DE EJECUCION DE OBRAS Y PROYECTOS

(1 HOJA)

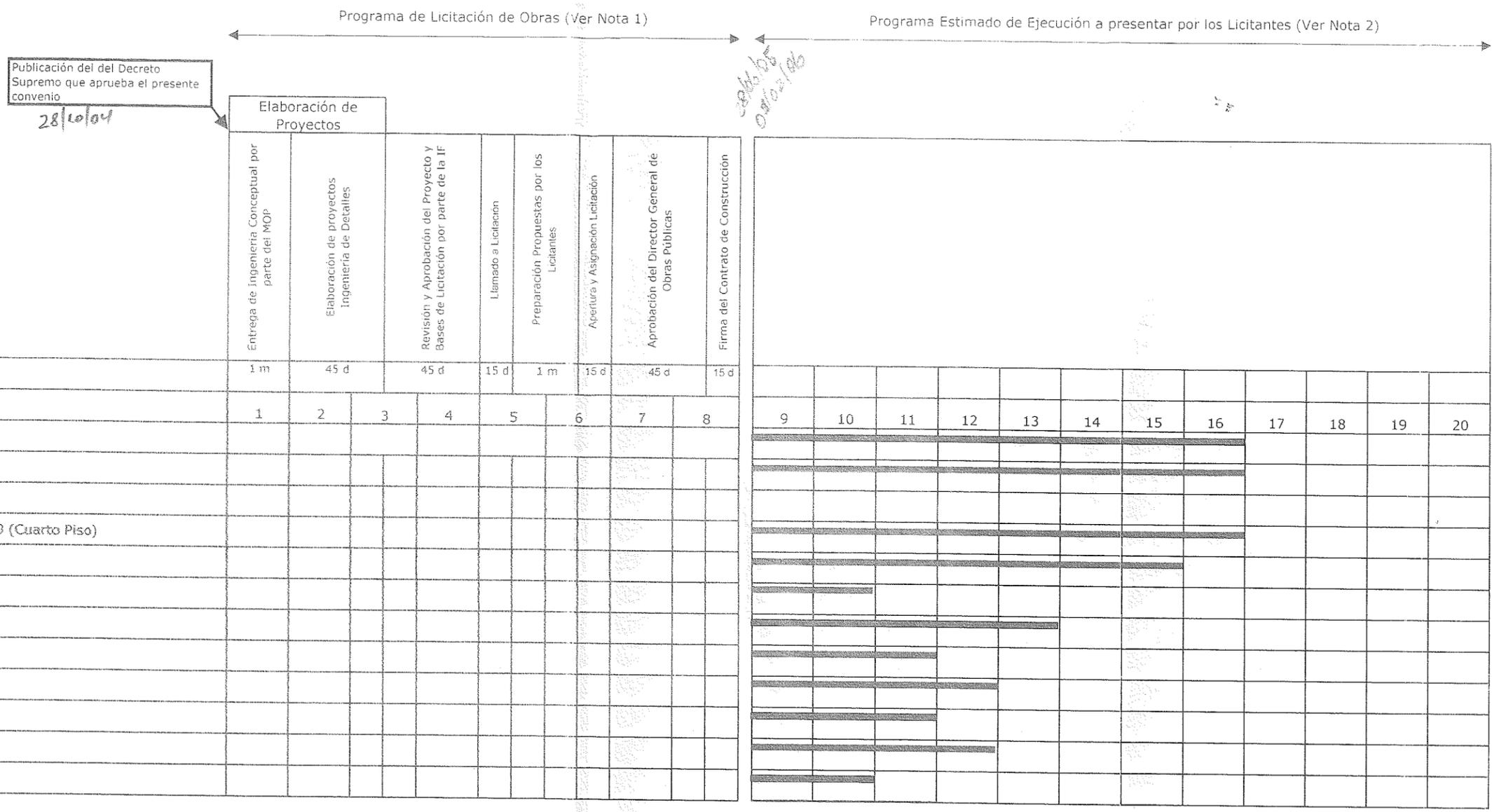


COMISION FISCAL
DE CONTROL



ANEXO N°3

Programa de Ejecución de las Obras



(1) El llamado a Licitación puede adelantarse dependiendo de la complejidad de cada obra, ya que puede adelantarse cualquiera de las actividades anteriores, pudiendo comenzar antes de la publicación del Decreto Supremo.
 (2) La estimación definitiva de la ejecución de las obras será el que presente el Licitante adjudicado y se contabilizará a partir del cumplimiento de las condiciones del numeral 2.4



Handwritten signatures and initials in the bottom left corner.

CONSORCIO
 SCL TERMINAL AEREO SANTIAGO S.A.S.C.

INSPECTOR FISCAL
 MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

ANEXO N° 4

**EJEMPLO NUMERICO
(13 HOJAS)**



**ANEXO N° 4
EJEMPLO NUMÉRICO
OPERACIÓN DEL MECANISMO**

El presente Anexo contiene un ejemplo numérico que permite mostrar la operación del Mecanismo de Distribución de Ingresos que se establece en el presente Convenio Complementario. Se deja constancia que los valores empleados en el presente ejemplo son sólo referenciales por lo que no comprometen de ninguna forma a las partes.

El presente ejemplo consta de dos partes. En la primera, a partir de valores supuestos para las variables YTG, PSC, T, añoT, Costo de conservación, operación y mantención de las obras, Costo de Administración de la Sociedad Concesionaria y otros, se determinan las variables INV_i y C_i .

En la segunda parte, se muestra la forma en que opera y como se contabilizan los diversos ítem que componen la Cuenta del Mecanismo de Distribución de Ingresos, de acuerdo a los supuestos realizados en la primera parte y se compone de 2 casos.

PARTE 1: SUPUESTOS Y DETERMINACION DE INVI

VARIABLES PRINCIPALES CONSIDERADAS:

1. Ingresos Totales Garantizados (YTG): UF 821.512,74.
2. Monto de prima PSC: UF 575.058,92.
3. T: Para este ejemplo se considera $T = 120$ (es decir, el plazo original de la concesión se extendía hasta el 31 de diciembre de 2013).
4. AñoT: Corresponde al año 2013.
5. Costo de Conservación, Operación y Mantención de Obras (O&M): Definido como un valor fijo para cada obra.
6. Costo de Administración Sociedad Concesionaria: Expresado en valor fijo para cada obra, se contabiliza en 10 cuotas iguales a contar de enero de 2005.
7. Porcentaje de anticipo al licitante adjudicatario: 25% del valor de cada licitación.
8. Monto reservado para fallos arbitrales: Se ha supuesto que un eventual fallo se conoce con fecha 15 de diciembre de 2005, el cual determina un monto a pagar a la Sociedad Concesionaria de UF 15.000, el que conforme al numeral 3.7 se contabiliza el 31 de diciembre de 2003.

Previo al análisis de la operación del mecanismo, se deben definir todas aquellas variables necesarias para obtener las Inversiones (INV_i) que realice la Sociedad Concesionaria, de modo de completar el monto de la prima PSC.



Se hace entonces necesario suponer la totalidad de variables descritas en la cláusula segunda del Convenio, para luego proceder con su contabilización de acuerdo a la cláusula tercera del mismo.

Supongamos primero los siguientes valores:

Cuadro: Parte 1 N° 1

N°	CONCEPTO	VALOR (UF)
1	Costo Total Proyectos de Ingeniería (IVA incluido)	15.000,00
2	Pólizas de Seguro (IVA incluido)	1.000,00
TOTAL		16.000,00

Se supondrá que originalmente se consideran 10 obras. Aplicando los datos supuestos se tienen los valores indicados en el Cuadro Parte 1 N° 2.

Cuadro: Parte 1 N° 2

OBRA	Monto Obra (UF)	IVA (UF)	O&M (UF)	ADM (UF)	TOTAL (UF)
Obra N°1	24.000,00	4.560,00	3.500,00		32.060,00
Obra N°2	15.000,00	2.850,00	2.200,00		20.050,00
Obra N°3	12.000,00	2.280,00			14.280,00
Obra N°4	60.000,00	11.400,00	9.000,00	1.428,00	81.828,00
Obra N°5	150.000,00	28.500,00	20.000,00	3.570,00	202.070,00
Obra N°6	35.000,00	6.650,00	5.250,00	833,00	47.733,00
Obra N°7	45.000,00	8.550,00	6.000,00	2.142,00	61.692,00
Obra N°8	8.950,00	1.700,50	1.200,00	426,00	12.276,50
Obra N°9	10.000,00	1.900,00	1.500,00	476,00	13.876,00
Obra N°10	15.000,00	2.850,00	2.000,00	714,00	20.564,00
TOTAL	374.950,00	71.240,50	50.650,00	9.589,00	506.429,50

Se ha supuesto para efectos del presente ejemplo un 19% por concepto de IVA, que sólo se aplica sobre el monto de la obra, y no sobre el monto por concepto de O&M. Los valores indicados para cada obra por concepto de Administración incluyen IVA.

Las Obras N°1, N°2 y N°3 corresponden a inversiones prioritarias. Por sus particulares características la Obra N° 3 no involucra costo por concepto de operación y conservación.

El resto de las obras deberán ser sujeto de adjudicaciones o licitaciones privadas. En el caso particular de la Obra N°10 se ha supuesto que para ella se fija un valor máximo de ejecución de UF15.000 y en el evento que se supere dicho monto no se ejecuta.

Supongamos que se realizan dos procesos, el primero para las obras N°4 a N°7 y el segundo por el resto. Como resultado de ambos procesos de licitación se obtienen los montos a suma alzada que se indica en el Cuadro Parte 1 N°3.



Cuadro: Parte 1 N° 3

OBRA	Monto Obra (UF)	IVA (UF)	O&M (UF)	ADM (UF)	TOTAL (UF)
Obra N°1	24.000,00	4.560,00	3.500,00		32.060,00
Obra N°2	15.000,00	2.850,00	2.200,00		20.050,00
Obra N°3	12.000,00	2.280,00	-		14.280,00
Obra N°4	80.000,00	15.200,00	9.000,00	1.428,00	105.628,00
Obra N°5	140.000,00	26.600,00	20.000,00	3.570,00	190.170,00
Obra N°6	45.000,00	8.550,00	5.250,00	833,00	59.633,00
Obra N°7	7.000,00	1.330,00	6.000,00	2.142,00	16.472,00
Obra N°8	20.000,00	3.800,00	1.200,00	426,00	25.426,00
Obra N°9	20.000,00	3.800,00	1.500,00	476,00	25.776,00
Obra N°10		-	-	-	-
TOTAL	363.000,00	68.970,00	48.650,00	8.875,00	489.495,00

Se debe notar que en este ejemplo se ha supuesto que como resultado de los procesos de licitación o adjudicación la obra N°10 no podrá ser ejecutada debido a el resultado de adjudicación sobrepaso el valor máximo fijado para ella.

Para efectos de definir los montos a contabilizar en cada mes, se ha estimado conveniente realizar los supuestos que se indica en el Cuadro Parte 1 N°4.

Cuadro: Parte 1 N° 4

EVENTO	FECHA EVENTO	Monto (UF)	FECHA CONTABILIZACION
Publicación en Diario Oficial Decreto Supremo	10-Oct-04		
Incorporación monto PSC a la cuenta MDI	10-Oct-04	575.058,92	31-Dic-03
Pago inversiones adicionales prioritarias	31-Oct-04	60.690,00	31-Dic-03
Costo de O&M Inv. adicionales prioritarias	31-Oct-04	5.700,00	31-Dic-03
Aprobación último proyecto de ingeniería	15-Nov-04	15.000,00	30-Nov-04
Convocatoria primera licitación o adjudicación	30-Nov-04		
Adjudicación primera licitación o adjudicación	15-Feb-05		
Inicio Obras primera licitación o adjudicación	03-Abr-05		
Entrega póliza de seguro	16-Feb-05	1.000,00	28-Feb-05
Pago anticipo primera licitación o adjudicación	25-Feb-05	80.920,00	28-Feb-05
Adjudicación segunda licitación o adjudicación	07-Mar-05		
Inicio Obras segunda licitación o adjudicación	04-Jun-05		
Pago anticipo segunda licitación o adjudicación	25-Mar-05	11.900,00	31-Mar-05
Fecha Sentencia Arbitral	15-Dic-05	15.000,00	31-12-03
Pago de la concesionaria saldo PSC	28-Ene-06	137.207,19	31-Ene-06





Se ha supuesto, finalmente, que las obras licitadas se ejecutaron con los avances mensuales que se indica en los cuadros siguientes, en consecuencia dichos avances se deberán contabilizar el último día hábil del mes en que se verificó dicho avance. En los valores indicados que se muestran, ya han sido descontados los pagos por anticipo a los adjudicatarios de las obras. El Cuadro Parte 1 N° 5 presenta el avances en la ejecución de las obras correspondientes al proceso N° 1 y el Cuadro Parte 1 N° 6 el avance correspondiente al proceso N° 2.

Cuadro: Parte 1 N° 5

MES	AVANCE (%)	Monto Iva inc (UF)	FECHA CONTABILIZACION
Abr-05	3,00%	7.282,80	30-04-2005
May-05	5,00%	12.138,00	31-05-2005
Jun-05	9,00%	21.848,40	30-06-2005
Jul-05	8,00%	19.420,80	31-07-2005
Ago-05	15,00%	36.414,00	31-08-2005
Sep-05	23,00%	55.834,80	30-09-2005
Oct-05	20,00%	48.552,00	31-10-2005
Nov-05	15,00%	36.414,00	30-11-2005
Dic-05	2,00%	4.855,20	31-12-2005
TOTAL		222.607,00	

Cuadro: Parte 1 N° 6

MES	AVANCE (%)	Monto Iva inc (UF)	FECHA CONTABILIZACION
Jun-05	2,00%	714,00	30-06-2005
Jul-05	4,00%	1.428,00	31-07-2005
Ago-05	10,00%	3.570,00	31-08-2005
Sep-05	25,00%	8.925,00	30-09-2005
Oct-05	30,00%	10.710,00	31-10-2005
Nov-05	27,00%	9.639,00	30-11-2005
Dic-05	2,00%	714,00	31-12-2005
TOTAL		32.214,00	

El Cuadro Parte 1 N° 7 presenta las fechas supuestas en las que cada obra ha sido habilitada al uso.

Cuadro: Parte 1 N° 7

OBRA	FECHA HABILITACION	MONTO O&M (UF)	FECHA CONTABILIZACION
Obra N°4	14-11-2005	9.000,00	30-11-2005
Obra N°5	06-12-2005	20.000,00	31-12-2005
Obra N°6	28-11-2005	5.250,00	30-11-2005
Obra N°7	15-05-2005	6.000,00	31-05-2005
Obra N°8	09-11-2005	1.200,00	30-11-2005
Obra N°9	12-12-2005	1.500,00	31-12-2005
TOTAL		42.950,00	

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



Finalmente, en el Cuadro Parte 1 N° 8 se presenta los montos por concepto de Administración de la Sociedad Concesionaria, los que conforme a los supuestos establecidos, se pagan en 10 cuotas a partir de enero de 2005 (se ha supuesto que cualquier Resolución conforme al numeral 2.6.2 es obtenida con anticipación).

Cuadro: Parte 1 N° 8

Hitos	MES	Monto (UF)	Contabilización
Contabilización Parcial N°1	Ene-05	887,50	31-01-2005
Contabilización Parcial N°2	Feb-05	887,50	28-02-2005
Contabilización Parcial N°3	Mar-05	887,50	31-03-2005
Contabilización Parcial N°4	Abr-05	887,50	30-04-2005
Contabilización Parcial N°5	May-05	887,50	31-05-2005
Contabilización Parcial N°6	Jun-05	887,50	30-06-2005
Contabilización Parcial N°7	Jul-05	887,50	31-07-2005
Contabilización Parcial N°8	Ago-05	887,50	31-08-2005
Contabilización Parcial N°9	Sep-05	887,50	30-09-2005
Contabilización Parcial N°10	Oct-05	887,50	31-10-2005
TOTAL		8.875,00	

Con los supuestos descritos anteriormente, se está en condiciones de obtener la totalidad de términos de la variable INV_i . En el Cuadro Parte 1 N° 9 un resumen de contabilización de las inversiones INV_i . Dicho resumen supone que una vez finalizada la totalidad de obras queda un remanente de UF 137.207,19 respecto del monto de la prima PSC (UF 575.058,92). Esta diferencia será devuelta al MOP de acuerdo a lo establecido en el numeral 2.12 del Convenio para cumplir la condición.

$$PSC = \sum_{i=1} \frac{INV_i}{(1 + 0,7592\%)^i}$$




Cuadro: Parte 1 N° 9

Mes	Proyectos de Ingeniería	Pago Sentencia Arbitral.	Inv. Prioritarias	O&M Inv. Prioritarias.	Seguro	Costos Adm. S.C.	Anticipos	Estados de Pago 1	Costo O&M 1	Estados de Pago 2	Costo O&M 2	Devolución Saldo a MOP	TOTAL (UF)	TOTAL Actualizado (UF)
Dic-03		15.000,00	60.690,00	5.700,00									81.390,00	81.390,00
Enc-04													-	-
Feb-04													-	-
Mar-04													-	-
Abr-04													-	-
May-04													-	-
Jun-04													-	-
Jul-04													-	-
Ago-04													-	-
Sep-04													-	-
Oct-04													-	-
Nov-04		15.000,00											15.000,00	13.802,55
Dic-04													-	-
Enc-05						887,50							887,50	804,39
Feb-05					1.000,00	887,50	80.920,00						82.807,50	74.487,56
Mar-05						887,50	11.900,00						12.787,50	11.416,03
Abr-05						887,50		7.282,80					8.170,30	7.239,07
May-05						887,50		12.138,00	6.000,00				19.025,50	16.730,00
Jun-05						887,50		21.848,40		714,00			23.449,90	20.465,21
Jul-05						887,50		19.420,80		1.428,00			21.736,30	18.826,78
Ago-05						887,50		36.414,00		3.570,00			40.871,50	35.133,90
Sep-05						887,50		55.834,80		8.925,00			65.647,30	56.006,44
Oct-05						887,50		48.552,00		10.710,00			60.149,50	50.929,38
Nov-05								36.414,00	14.250,00	9.639,00	1.200,00		61.503,00	51.683,03
Dic-05								4.855,20	20.000,00	714,00	1.500,00		42.069,20	35.085,78
Enc-06													137.207,19	113.568,82
TOTAL	15.000,00	15.000,00	60.690,00	5.700,00	1.000,00	8.875,00	92.820,00	242.760,00	40.250,00	35.700,00	2.700,00	54.563,92	657.702,19	575.058,92

[Handwritten signatures and initials]

UR 22.06.12



PARTE 2: OPERACIÓN DEL MECANISMO

La tabla base a utilizar para ejemplificar cada caso consta de 7 secciones principales. Cada sección incorpora el término correspondiente a la expresión matemática de la Cuenta del Mecanismo de Distribución de Ingresos, de acuerdo al numeral 5.3 del presente convenio. Estas son:

1. Número Mes i : en la primera columna se enumeran los valores del índice i de cada sumatoria incluida en la expresión matemática de la cuenta del Mecanismo de Distribución de Ingresos.
2. Mes: Mes correspondiente de la variable i .
3. PSC: Monto de la Prima pagada por la Sociedad Concesionaria pro acceder al Mecanismo de Distribución de Ingresos.
4. INGRESOS: Esta sección consta de dos columnas. La primera corresponde al valor mensual de los ingresos por concepto de pasajeros embarcados (YC_i), conforme se define en el numeral 5.2 del presente convenio. La segunda corresponde al valor acumulado de YC_i , descontado al 31 de diciembre de 2003.
5. INVERSIONES: Esta sección consta de dos columnas. La primera corresponde al valor mensual de las inversiones (INV_i). La segunda corresponde al valor acumulado de INV_i , descontado al 31 de diciembre de 2003.
6. COSTOS: Esta sección consta de dos columnas. La primera corresponde al valor mensual de los costos para $i > T$ (C_i). La segunda corresponde al valor acumulado de C_i , descontado al 31 de diciembre de 2003.
7. CUENTA MDI: corresponde al valor en el mensual de la Cuenta Mecanismo de Distribución de Ingresos según el numeral 5.3 del convenio complementario.

Se ha supuesto, además, los siguientes pagos al Fisco: i) un pago anual al MOP en el mes de enero de cada año, por un monto de UF 5.000, y ii) un Pago a la DGAC de UF 35.000 anuales pagaderos en el mes de diciembre de cada año. La contabilidad y pago de los montos indicados en el cuadro anterior se realizará conforme se establece en el numeral 5.11 del presente convenio.

Definidos todos los términos, se muestran a continuación 2 casos supuestos.

Anexo N° 4, Caso 1: la Concesión se extingue antes de $i = T$

Supuestos adicionales:

1. Desarrollo según Cuadro: Parte 2 N° 1
2. Inversiones según Cuadro: Parte 1 N° 9 del presente anexo.

En el mes 116 se verifica la relación (1) del numeral 5.5 del presente convenio complementario, pues se tiene:

$$MDI_{116} = 822.940,57 > 821.512,74 = YTG$$



Por lo tanto, conforme a lo estipulado en el numeral 5.5 del presente convenio la concesión se extinguirá el mes calendario siguiente al que se cumpla la relación (1), esto es una vez cumplido el mes 117, debiendo la concesionaria devolver al MOP la diferencia debidamente actualizada según se establece en el numeral 5.5 del presente convenio. Para este ejemplo supongamos que la concesionaria devuelve la diferencia el día 5 del mes siguiente al mes 117, así el monto a devolver al MOP será de UF 16.832,91, el que se determina de la siguiente forma:

$$(MDI_{117} - YTG) * (1 + 0,7592\%)^{117} * (1 + 0,02487\%)^5$$

$$= (828.451,92 - 821.512,74) * (1 + 0,7592\%)^{117} * (1 + 0,02487\%)^5 = 16.832,91$$

Anexo N° 4, Caso 2: la Concesión se extiende, y cumplido el mes T+78 no se alcanza MDI = YTG

Supuestos adicionales:

1. Desarrollo según Cuadro: Parte 2 N° 2.
2. Inversiones según Cuadro: Parte 1 N° 9 del presente anexo.
3. Para la determinación de Ci se utiliza la siguiente expresión:

$$C_i = (PE_i + CMM_i + 20.000 \times 1,02^{\text{añoA} - \text{añoT}}) \times \alpha .$$

Donde se han supuesto costos de UF 20.000 y una tasa anual de crecimiento de dichos costos de 2%. El valor CMM_i es el supuesto en la columna (5) del Cuadro: Parte 2 N°2-b y se asume para efectos del ejemplo que se verifica solo en el año 2015 según se indica en el mismo cuadro. Se ha supuesto, además, que el factor α toma un valor de 10%.

De esta manera, en la columna (6) del Cuadro Parte 2 N° 2-b se muestra el valor de la variable Ci para cada mes, que se consideran para $i > 120$.

Cumplido el mes T se verifica que no se satisface la relación (1) del numeral 5.5 del presente convenio complementario, pues se tiene:

$$MDI_T = 634.958,90 < 821.512,74 = YTG$$

En consecuencia, se debe extender el plazo de concesión. Del Cuadro: Parte 2 N° 2 se tiene que la relación (1) del numeral 5.5 del convenio complementario no se verifica en el período comprendido entre el mes T y el mes T+78. Por lo tanto, una vez cumplido el mes T+78 se extinguirá el plazo de la concesión, sin que exista pago alguno del MOP a la Sociedad Concesionaria por el saldo que pudiera quedar a favor de la Sociedad Concesionaria en la "Cuenta Mecanismo de Distribución de Ingresos".



CUADRO PARTE 2 N° 1

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
N°	MES	PRIMA	INGRESOS	$\sum_{t=1}^{t=m} \frac{Y_{C_t}}{(1+0,7592\%)^t}$	INVERSIONES	$\sum_{t=1}^{t=m} \frac{INV_t}{(1+0,7592\%)^t}$	COSTOS	$\sum_{t=1}^{t=m} \frac{C_t}{(1+0,7592\%)^t}$	CUENTA
		PSC							
		(UF)	(UF)	(UF)	(UF)	(UF)	(UF)	(UF)	(UF)
0	Dic-03	575.058,92	-	-	81.390,00	81.390,00	-	-	493.668,92
1	Ene-04	575.058,92	9.535,10	9.463,26	-	81.390,00	-	-	503.132,18
2	Feb-04	575.058,92	10.203,56	19.513,63	-	81.390,00	-	-	513.182,55
3	Mar-04	575.058,92	7.787,27	27.126,20	-	81.390,00	-	-	520.795,12
4	Abr-04	575.058,92	6.651,00	33.579,00	-	81.390,00	-	-	527.247,92
5	May-04	575.058,92	6.538,68	39.875,02	-	81.390,00	-	-	533.543,94
6	Jun-04	575.058,92	6.170,27	45.771,54	-	81.390,00	-	-	539.440,46
7	Jul-04	575.058,92	6.768,97	52.191,46	-	81.390,00	-	-	545.860,38
8	Ago-04	575.058,92	6.568,92	58.374,70	-	81.390,00	-	-	552.043,62
9	Sep-04	575.058,92	6.397,43	64.351,14	-	81.390,00	-	-	558.020,06
10	Oct-04	575.058,92	6.498,54	70.376,30	-	81.390,00	-	-	564.045,22
11	Nov-04	575.058,92	6.813,46	76.645,84	15.000,00	95.192,55	-	-	556.512,21
12	Dic-04	575.058,92	7.415,59	83.418,03	-	95.192,55	-	-	563.284,40
13	Ene-05	575.058,92	10.583,96	93.010,87	887,50	95.996,94	-	-	572.072,85
14	Feb-05	575.058,92	11.325,95	103.198,86	82.807,50	170.484,50	-	-	507.773,28
15	Mar-05	575.058,92	8.643,87	110.915,67	12.787,50	181.900,53	-	-	504.074,06
16	Abr-05	575.058,92	7.382,61	117.456,82	8.170,30	189.139,60	-	-	503.376,14
17	May-05	575.058,92	7.257,93	123.839,06	19.025,50	205.869,60	-	-	493.028,38
18	Jun-05	575.058,92	6.849,00	129.816,32	23.449,90	226.334,81	-	-	478.540,43
19	Jul-05	575.058,92	7.513,55	136.324,14	21.736,30	245.161,59	-	-	466.221,47
20	Ago-05	575.058,92	7.291,50	142.592,05	40.871,50	280.295,49	-	-	437.355,48
21	Sep-05	575.058,92	7.101,14	148.650,33	65.647,30	336.301,93	-	-	387.407,32
22	Oct-05	575.058,92	7.213,38	154.757,99	60.149,50	387.231,31	-	-	342.585,60
23	Nov-05	575.058,92	7.562,94	161.113,38	61.503,00	438.914,34	-	-	297.257,96
24	Dic-05	575.058,92	8.231,30	167.978,30	27.069,20	461.490,10	-	-	281.547,12
25	Ene-06	575.058,92	11.801,12	177.746,29	137.207,19	575.058,92	-	-	177.746,29
26	Feb-06	575.058,92	12.628,43	188.120,31	-	575.058,92	-	-	188.120,31
89	May-11	575.058,92	12.559,27	643.019,69	-	575.058,92	-	-	643.019,69



CUADRO PARTE 2 N° 1 (continuación)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
N°	MES	PRIMA	INGRESOS	INVERSIONES	COSTOS	CUESTA	C _t	C _t	MDI _m
		PSC							
		(UF)	(UF)	(UF)	(UF)	(UF)	(UF)	(UF)	(UF)
			$\sum_{t=1}^m \frac{Y_{C_t}}{(1+0,7592\%)^t}$	$\sum_{t=1}^m \frac{IN_t}{(1+0,7592\%)^t}$	$\sum_{t=1}^m \frac{C_t}{(1+0,7592\%)^t}$				
90	Jun-11	575.058,92	11.851,65	649.019,74	-	575.058,92	-	-	649.019,74
91	Jul-11	575.058,92	13.001,60	655.552,37	-	575.058,92	-	-	655.552,37
92	Ago-11	575.058,92	12.617,36	661.844,17	-	575.058,92	-	-	661.844,17
93	Sep-11	575.058,92	12.287,96	667.925,54	-	575.058,92	-	-	667.925,54
94	Oct-11	575.058,92	12.482,18	674.056,49	-	575.058,92	-	-	674.056,49
95	Nov-11	575.058,92	13.087,07	680.436,11	-	575.058,92	-	-	680.436,11
96	Dic-11	575.058,92	14.243,60	687.327,20	-	575.058,92	-	-	687.327,20
97	Ene-12	575.058,92	19.322,01	696.604,79	-	575.058,92	-	-	696.604,79
98	Feb-12	575.058,92	20.676,57	706.457,98	-	575.058,92	-	-	706.457,98
99	Mar-12	575.058,92	15.780,20	713.921,20	-	575.058,92	-	-	713.921,20
100	Abr-12	575.058,92	13.477,63	720.247,40	-	575.058,92	-	-	720.247,40
101	May-12	575.058,92	13.250,03	726.419,90	-	575.058,92	-	-	726.419,90
102	Jun-12	575.058,92	12.503,49	732.200,74	-	575.058,92	-	-	732.200,74
103	Jul-12	575.058,92	13.716,69	738.494,70	-	575.058,92	-	-	738.494,70
104	Ago-12	575.058,92	13.311,31	744.556,63	-	575.058,92	-	-	744.556,63
105	Sep-12	575.058,92	12.963,80	750.415,82	-	575.058,92	-	-	750.415,82
106	Oct-12	575.058,92	13.168,70	756.322,77	-	575.058,92	-	-	756.322,77
107	Nov-12	575.058,92	13.806,85	762.469,31	-	575.058,92	-	-	762.469,31
108	Dic-12	575.058,92	15.027,00	769.108,63	-	575.058,92	-	-	769.108,63
109	Ene-13	575.058,92	19.901,67	777.835,45	-	575.058,92	-	-	777.835,45
110	Feb-13	575.058,92	21.296,87	787.103,70	-	575.058,92	-	-	787.103,70
111	Mar-13	575.058,92	16.253,60	794.123,86	-	575.058,92	-	-	794.123,86
112	Abr-13	575.058,92	13.881,96	800.074,49	-	575.058,92	-	-	800.074,49
113	May-13	575.058,92	13.647,53	805.880,55	-	575.058,92	-	-	805.880,55
114	Jun-13	575.058,92	12.878,59	811.318,20	-	575.058,92	-	-	811.318,20
115	Jul-13	575.058,92	14.128,19	817.238,51	-	575.058,92	-	-	817.238,51
116	Ago-13	575.058,92	13.710,65	822.940,57	-	575.058,92	-	-	822.940,57
117	Sep-13	575.058,92	13.352,71	828.451,92	-	575.058,92	-	-	828.451,92



CUADRO PARTE 2 N° 2

(1) N°	(2) MES	(3) PRIMAS		(4) INGRESOS		(5) INVERSIONES		(6) COSTOS		(7) $\sum_{i=1}^m \frac{C_i}{(1+0,7592\%)^i}$	(8) C_i	(9) $\sum_{i=1}^m \frac{C_i}{(1+0,7592\%)^i}$	(10) CUENTA
		PSC	YCI	$\sum_{i=1}^m \frac{YCI}{(1+0,7592\%)^i}$	INV _i	$\sum_{i=1}^m \frac{INV_i}{(1+0,7592\%)^i}$	$\sum_{i=1}^m \frac{C_i}{(1+0,7592\%)^i}$	MDI _m					
0	Dic-03	575.058,92	-	-	81.390,00	81.390,00	-	-	-	-	-	-	493.668,92
1	Ene-04	575.058,92	9.249,05	9.179,36	-	81.390,00	-	-	-	-	-	-	502.848,28
2	Feb-04	575.058,92	9.897,45	18.928,22	-	81.390,00	-	-	-	-	-	-	512.597,14
3	Mar-04	575.058,92	7.553,66	26.312,41	-	81.390,00	-	-	-	-	-	-	519.981,33
4	Abr-04	575.058,92	6.451,47	32.571,62	-	81.390,00	-	-	-	-	-	-	526.240,54
5	May-04	575.058,92	6.342,52	38.678,76	-	81.390,00	-	-	-	-	-	-	532.347,68
6	Jun-04	575.058,92	5.985,16	44.398,39	-	81.390,00	-	-	-	-	-	-	538.067,31
7	Jul-04	575.058,92	6.565,90	50.625,71	-	81.390,00	-	-	-	-	-	-	544.294,63
8	Ago-04	575.058,92	6.371,85	56.623,46	-	81.390,00	-	-	-	-	-	-	550.292,38
9	Sep-04	575.058,92	6.205,50	62.420,61	-	81.390,00	-	-	-	-	-	-	556.089,53
10	Oct-04	575.058,92	6.303,58	68.265,02	-	81.390,00	-	-	-	-	-	-	561.933,94
11	Nov-04	575.058,92	6.609,06	74.346,48	15.000,00	95.192,55	-	-	-	-	-	-	554.212,85
12	Dic-04	575.058,92	7.193,12	80.915,50	-	95.192,55	-	-	-	-	-	-	560.781,87
13	Ene-05	575.058,92	10.173,95	90.136,72	887,50	95.996,94	-	-	-	-	-	-	569.198,70
14	Feb-05	575.058,92	10.887,20	99.930,04	82.807,50	170.484,50	-	-	-	-	-	-	504.504,46
15	Mar-05	575.058,92	8.309,02	107.347,91	12.787,50	181.900,53	-	-	-	-	-	-	500.506,30
16	Abr-05	575.058,92	7.096,61	113.635,67	8.170,30	189.139,60	-	-	-	-	-	-	499.554,99
17	May-05	575.058,92	6.976,77	119.770,67	19.025,50	205.869,60	-	-	-	-	-	-	488.959,99
18	Jun-05	575.058,92	6.583,68	125.516,38	23.449,90	226.334,81	-	-	-	-	-	-	474.240,49
19	Jul-05	575.058,92	7.222,49	131.772,10	21.736,30	245.161,59	-	-	-	-	-	-	461.669,43
20	Ago-05	575.058,92	7.009,04	137.797,20	40.871,50	280.295,49	-	-	-	-	-	-	432.560,63
21	Sep-05	575.058,92	6.826,05	143.620,79	65.647,30	336.301,93	-	-	-	-	-	-	382.377,78
22	Oct-05	575.058,92	6.933,94	149.491,85	60.149,50	387.231,31	-	-	-	-	-	-	337.319,46
23	Nov-05	575.058,92	7.269,96	155.601,04	61.503,00	438.914,34	-	-	-	-	-	-	291.745,62
24	Dic-05	575.058,92	7.912,43	162.200,02	27.069,20	461.490,10	-	-	-	-	-	-	275.768,84
25	Ene-06	575.058,92	10.733,52	171.084,34	137.207,19	575.058,92	-	-	-	-	-	-	171.084,34
26	Feb-06	575.058,92	11.485,99	180.519,86	-	575.058,92	-	-	-	-	-	-	180.519,86
120	Dic-13	575.058,92	9.205,47	634.958,90	-	575.058,92	-	-	-	-	-	-	634.958,90



CUADRO PARTE 2 N° 2 (continuación)

(1)	(2)	(3)		(4)		(5)		(6)		(7)		(8)		(9)		(10)
		PRIMA	PSC	INGRESOS	YCI	INGRESOS	YCI	INVERSIONES	INV _i	INVERSIONES	INV _i	COSTOS	CI	COSTOS	CI	
N°	MES	(UF)	(UF)	$\sum_{j=1}^{t+m} \frac{YCI_j}{(1+0,7592\%)^j}$	(UF)	$\sum_{j=1}^{t+m} \frac{INV_j}{(1+0,7592\%)^j}$	(UF)	$\sum_{j=1}^{t+m} \frac{C_j}{(1+0,7592\%)^j}$	(UF)	(UF)	(UF)	(UF)	(UF)	(UF)	(UF)	(UF)
121	ENE-14	575.058,92	11.954,94	639.746,27	-	575.058,92	2.580,80	1.033,49	638.712,78							
122	FEB-14	575.058,92	12.793,04	644.830,66	-	575.058,92	2.080,80	1.860,47	642.970,19							
123	MAR-14	575.058,92	9.763,54	648.681,79	-	575.058,92	2.080,80	2.681,22	646.000,57							
:	:	:	:	:	:	:	:	:	:							
:	:	:	:	:	:	:	:	:	:							
162	JUN-17	575.058,92	8.853,59	773.269,65	-	575.058,92	2.208,16	34.474,89	738.794,76							
163	JUL-17	575.058,92	9.712,64	776.100,58	-	575.058,92	2.208,16	35.118,50	740.982,08							
164	AGO-17	575.058,92	9.423,60	778.827,15	-	575.058,92	2.208,16	35.757,26	743.069,89							
:	:	:	:	:	:	:	:	:	:							
:	:	:	:	:	:	:	:	:	:							
180	DIC-18	575.058,92	11.704,51	826.822,13	-	575.058,92	2.377,33	46.449,71	780.372,42							
181	ENE-19	575.058,92	15.049,88	830.650,38	-	575.058,92	2.922,37	47.193,08	783.457,30							
182	FEB-19	575.058,92	16.104,95	834.716,14	-	575.058,92	2.422,37	47.804,62	786.911,52							
183	MAR-19	575.058,92	12.291,17	837.795,72	-	575.058,92	2.422,37	48.411,55	789.384,17							
184	ABR-19	575.058,92	10.497,71	840.406,12	-	575.058,92	2.422,37	49.013,91	791.392,21							
185	MAY-19	575.058,92	10.320,43	842.953,10	-	575.058,92	2.422,37	49.611,73	793.341,37							
186	JUN-19	575.058,92	9.738,95	845.338,47	-	575.058,92	2.422,37	50.205,04	795.133,43							
187	JUL-19	575.058,92	10.683,91	847.935,57	-	575.058,92	2.422,37	50.793,88	797.141,69							
188	AGO-19	575.058,92	10.368,16	850.436,93	-	575.058,92	2.422,37	51.378,29	799.058,64							
189	SEP-19	575.058,92	10.097,48	852.854,63	-	575.058,92	2.422,37	51.958,29	800.896,34							
190	OCT-19	575.058,92	10.257,08	855.292,04	-	575.058,92	2.422,37	52.533,92	802.758,12							
191	NOV-19	575.058,92	10.754,14	857.828,31	-	575.058,92	2.422,37	53.105,22	804.723,09							
192	DIC-19	575.058,92	11.704,51	860.567,92	-	575.058,92	2.422,37	53.672,21	806.895,71							
193	ENE-20	575.058,92	15.200,38	864.098,98	-	575.058,92	2.968,32	54.361,75	809.737,23							
194	FEB-20	575.058,92	16.266,00	867.849,11	-	575.058,92	2.468,32	54.930,82	812.918,29							
195	MAR-20	575.058,92	12.414,08	870.689,62	-	575.058,92	2.468,32	55.495,60	815.194,02							
196	ABR-20	575.058,92	10.602,68	873.097,38	-	575.058,92	2.468,32	56.056,13	817.041,25							
197	MAY-20	575.058,92	10.423,63	875.446,64	-	575.058,92	2.468,32	56.612,44	818.834,20							
198	JUN-20	575.058,92	9.836,34	877.646,83	-	575.058,92	2.468,32	57.164,55	820.482,28							



CUADRO PARTE 2 N° 2-b

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
N°	MES	20.000x 1,02 ^{anio-t-anioT}	PE _t	CMM _t	C _t
121	Ene-14	20.808,00	5.000,00	-	2.580,80
122	Feb-14	20.808,00	-	-	2.080,80
123	Mar-14	20.808,00	-	-	2.080,80
124	Abr-14	20.808,00	-	-	2.080,80
125	May-14	20.808,00	-	-	2.080,80
126	Jun-14	20.808,00	-	-	2.080,80
127	Jul-14	20.808,00	-	-	2.080,80
128	Ago-14	20.808,00	-	-	2.080,80
129	Sep-14	20.808,00	-	-	2.080,80
130	Oct-14	20.808,00	-	-	2.080,80
131	Nov-14	20.808,00	-	-	2.080,80
132	Dic-14	20.808,00	15.000,00	-	3.580,80
133	Ene-15	21.224,16	5.000,00	-	2.622,42
134	Feb-15	21.224,16	-	-	2.122,42
135	Mar-15	21.224,16	-	10.000,00	3.122,42
136	Abr-15	21.224,16	-	20.000,00	4.122,42
137	May-15	21.224,16	-	10.000,00	3.122,42
138	Jun-15	21.224,16	-	-	2.122,42
139	Jul-15	21.224,16	-	-	2.122,42
140	Ago-15	21.224,16	-	-	2.122,42
141	Sep-15	21.224,16	-	-	2.122,42
142	Oct-15	21.224,16	-	-	2.122,42
143	Nov-15	21.224,16	-	-	2.122,42
144	Dic-15	21.224,16	15.000,00	-	3.622,42
145	Ene-16	21.648,64	5.000,00	-	2.664,86
146	Feb-16	21.648,64	-	-	2.164,86
147	Mar-16	21.648,64	-	-	2.164,86
148	Abr-16	21.648,64	-	-	2.164,86
149	May-16	21.648,64	-	-	2.164,86
150	Jun-16	21.648,64	-	-	2.164,86
151	Jul-16	21.648,64	-	-	2.164,86
152	Ago-16	21.648,64	-	-	2.164,86
153	Sep-16	21.648,64	-	-	2.164,86
154	Oct-16	21.648,64	-	-	2.164,86
155	Nov-16	21.648,64	-	-	2.164,86
156	Dic-16	21.648,64	15.000,00	-	3.664,86
157	Ene-17	22.081,62	5.000,00	-	2.708,16
158	Feb-17	22.081,62	-	-	2.208,16
159	Mar-17	22.081,62	-	-	2.208,16

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
N°	MES	20.000x 1,02 ^{anio-t-anioT}	PE _t	CMM _t	C _t
160	Abr-17	22.081,62	-	-	2.208,16
161	May-17	22.081,62	-	-	2.208,16
162	Jun-17	22.081,62	-	-	2.208,16
163	Jul-17	22.081,62	-	-	2.208,16
164	Ago-17	22.081,62	-	-	2.208,16
165	Sep-17	22.081,62	-	-	2.208,16
166	Oct-17	22.081,62	-	-	2.208,16
167	Nov-17	22.081,62	-	-	2.208,16
168	Dic-17	22.081,62	15.000,00	-	3.708,16
169	Ene-18	22.523,25	6.250,00	-	2.877,33
170	Feb-18	22.523,25	1.250,00	-	2.377,33
171	Mar-18	22.523,25	1.250,00	-	2.377,33
172	Abr-18	22.523,25	1.250,00	-	2.377,33
173	May-18	22.523,25	1.250,00	-	2.377,33
174	Jun-18	22.523,25	1.250,00	-	2.377,33
175	Jul-18	22.523,25	1.250,00	-	2.377,33
176	Ago-18	22.523,25	1.250,00	-	2.377,33
177	Sep-18	22.523,25	1.250,00	-	2.377,33
178	Oct-18	22.523,25	1.250,00	-	2.377,33
179	Nov-18	22.523,25	1.250,00	-	2.377,33
180	Dic-18	22.523,25	1.250,00	-	2.377,33
181	Ene-19	22.973,71	6.250,00	-	2.922,37
182	Feb-19	22.973,71	1.250,00	-	2.422,37
183	Mar-19	22.973,71	1.250,00	-	2.422,37
184	Abr-19	22.973,71	1.250,00	-	2.422,37
185	May-19	22.973,71	1.250,00	-	2.422,37
186	Jun-19	22.973,71	1.250,00	-	2.422,37
187	Jul-19	22.973,71	1.250,00	-	2.422,37
188	Ago-19	22.973,71	1.250,00	-	2.422,37
189	Sep-19	22.973,71	1.250,00	-	2.422,37
190	Oct-19	22.973,71	1.250,00	-	2.422,37
191	Nov-19	22.973,71	1.250,00	-	2.422,37
192	Dic-19	22.973,71	1.250,00	-	2.422,37
193	Ene-20	23.433,19	6.250,00	-	2.968,32
194	Feb-20	23.433,19	1.250,00	-	2.468,32
195	Mar-20	23.433,19	1.250,00	-	2.468,32
196	Abr-20	23.433,19	1.250,00	-	2.468,32
197	May-20	23.433,19	1.250,00	-	2.468,32
198	Jun-20	23.433,19	1.250,00	-	2.468,32



ANEXO N° 5

LISTADO DE MATERIAS SOMETIDAS AL CONOCIMIENTO DE LA COMISION ARBITRAL

(1 HOJA)

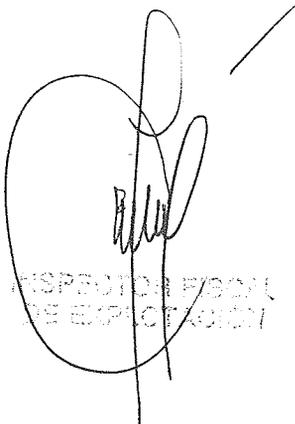


INSPECTOR FISCAL
DE EXPLOTACIÓN



ANEXO N°5
LISTADO DE MATERIAS SOMETIDAS AL CONOCIMIENTO DE LA
COMISIÓN ARBITRAL.

- 1) Demanda por Mecanismo de Cobertura Cambiaria.
- 2) Demanda por Tarifas de Agua Potable.
- 3) Demanda por Sistema Stage One. .
- 4) Demanda por Desmovilización de Obras de Construcción de Hotel en el Aeropuerto y por Lucro Cesante por la no Operación del Hotel.
- 5) Demanda por Servicios en Plataforma.
- 6) Demanda por Servicios de Catering.
- 7) Demanda por Edificio Aero Continente Chile S.A.
- 8) Demanda por Instalación de Antenas de Telefonía Celular por la DGAC.
- 9) Demanda por Publicidad ALDEASA.



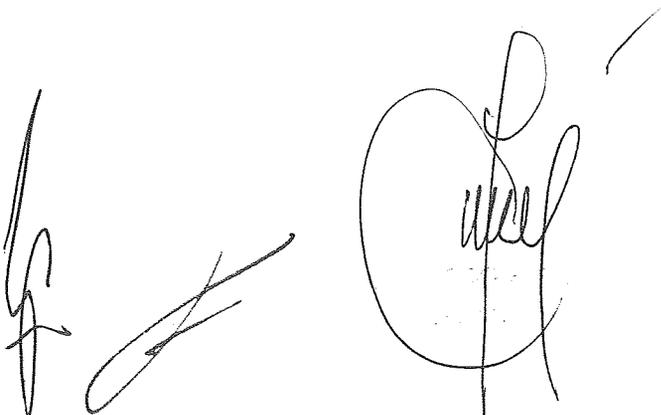
INSPECCIÓN PERSONAL
DE EJECUCIÓN



ANEXO N° 6

PLANO DE UBICACION DEL HOTEL Y USO AREA ESTACIONAMIENTOS PUBLICOS

(1 PLANO)

Handwritten signatures in black ink, including a large circular signature and several smaller, more fluid signatures.

ANEXO N° 7

PLANO AREA DE CONCESION

(1 PLANO)



INSPECTOR FISCAL
DE EXPLOTACIÓN

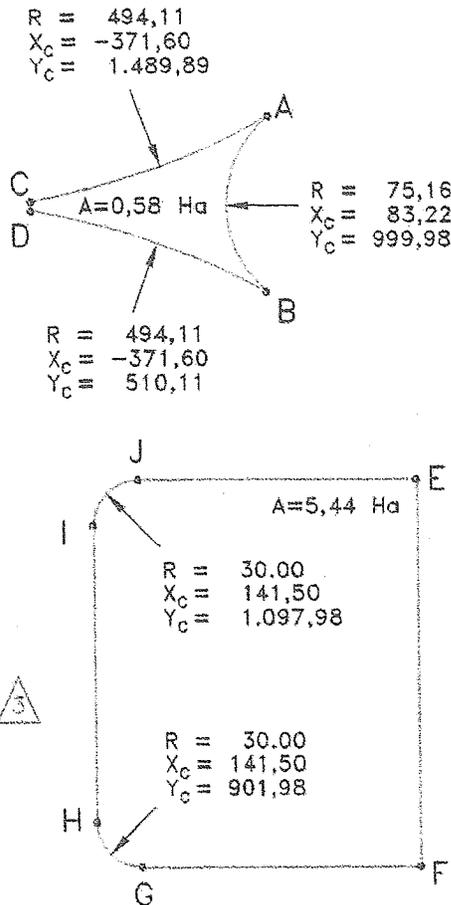


X=4200	X=4400	X=4600	X=4800
--------	--------	--------	--------

D.G.A.C.

AREA DE RESERVA PARA
AREA - 6.02 Ha

AREA SECUNDARIA DE CONCESION	
	Y
18,5	686,2
2	682
8	715
3	715
3	609
9	609
9	1252
7	1252
7	1277
7	1277
7	1536
7	1536
7	786
0,5	786
0,5	530,5
10	530,5
10	456
2	456
3	444,5
10	372
10	273
5	273
5	508
14	530,5
18,5	530,5
30	1277
30	1536



COORDENADAS		
PUNTO	X	Y
A	-129,55	1.059,13
B	-129,68	940,94
C	-286,31	996,80
D	-286,31	1.003,20
E	325,33	1.127,98
F	325,33	871,98
G	141,50	871,98
H	111,50	901,98
I	111,50	1.097,98
J	141,50	1.127,98

MOP MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

AMPLIACION AREA TERMINAL DE PASAJERO
AEROPUERTO ARTURO MERINO BENITEZ

AREA DE CONCESIÓN MODIFICADA
AEROPUERTO ARTURO MERINO BENITEZ
2004

AO	ESCALA 1:5000	FECHA JUN-2004	LAMINA N° 1 DE
REV. 	INDIC. ONCI SCEL	REGION XIII	PROYECTO N°





CONCESIONARIO

SCL Terminal
Aéreo Santiago S.A.

UBICACION

Aeropuerto Arturo
Merino Benítez
SANTIAGO, CHILE

CONTENIDO

PLANO GENERAL CONCESION
INFORMATIVO

FECHA

JULIO 2004



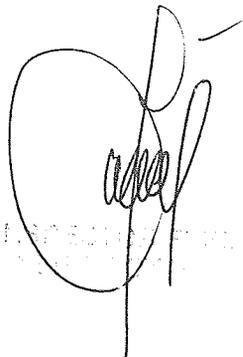
CONVENIO
COMPLEMENTARIO
N°2

ANEXO N°6

ANEXO N° 8

**DEFINICION DE ESTANDARES
ESTACIONAMIENTOS, NUMERAL 6.7**

(5 HOJAS)



ANEXO 8

En el presente Anexo se especifica el funcionamiento y estándar que se dará a los estacionamientos de AMB y las mejoras respecto de la situación actual. En su parte final, el anexo muestra la forma en que se debe calcular el "Factor de Ocupación" que de acuerdo a las condiciones señaladas en el presente anexo gatillarían la construcción de la zona de expansión para el estacionamiento general regulado.

El proyecto del estacionamiento supone la existencia de tres distintas áreas diferenciadas, las que en sentido norte-sur incluyen primero la zona de Estacionamientos Express, que son aquellos ubicados próximos al edificio terminal; luego está prevista el área de los Estacionamientos de Custodia; y, finalmente, los Estacionamientos Regulados.

Además, el proyecto incluye la construcción de un edificio de administración de no menos de 150 m².

1. Funcionamiento

El proyecto de estacionamiento busca generar un recorrido fluido entre el estacionamiento y el edificio terminal, de conformidad con las necesidades que determine el flujo de público. Para ello el proyecto se desarrollará conceptualmente en 5 fases; Acceso, Estacionamiento, Acceso edificio terminal, Evacuación edificio terminal y Evacuación del estacionamiento.

1. Acceso

El proyecto contempla la implementación de tecnología de punta para los sistemas de control de entrada, pago y salida, mejorando con ello el flujo automatizado en los cuellos de botella (entradas y salidas). La renovación programada de equipos y la incorporación y actualización de la tecnología deberá ser considerada en el proceso de adquisición de los equipos por parte del operador del estacionamiento o la Sociedad Concesionaria. Como apoyo a estas mejoras tecnológicas se diseñará la señalética necesaria para mejorar el conocimiento e información de los usuarios acerca de la distribución interna de los estacionamientos. Los estacionamientos se modularán como islas en las que se dispondrán baterías de estacionamientos delimitadas por vías de circulación primarias y secundarias. Las primarias comunicarán a los usuarios con las vías de entrada y salida, en tanto que las secundarias tendrán por fin distribuir a los usuarios hasta su estacionamiento individual.

También este proyecto considera segmentar el acceso vehicular del transporte público a las vías aledañas al 1er. Nivel, generando orden, comodidad y sobre todo seguridad para los usuarios.

El sistema opera mediante un mecanismo electrónico de barrera que otorga acceso solo a los vehículos acreditados a la primera vía próxima al terminal. Aquellos que no poseen dicho equipo electrónico acceden por igual al edificio pero por la segunda vía que existe sin que ello signifique un cobro adicional, el procedimiento sólo discrimina la vía por la que se accede. Esto permite que se restrinja el acceso directo a la vereda del edificio terminal sólo a aquellos vehículos de transporte autorizados por la Concesionaria incrementando la confiabilidad, rapidez y seguridad para los pasajeros respecto de éstos servicios.



Se contempla la señalización y capacitación en la operación del sistema.

2. Estacionamientos – descripción general

La superficie de cada estacionamiento individual será de 2,5 metros de ancho, por 5 metros de largo para el caso de automóviles y camionetas. Los estacionamientos Express estarán más cercanos al terminal, serán techados y contarán con un CCTV de vigilancia.

Adicionalmente, el estacionamiento de Custodia tendrá un cerco perimetral, generando con esto un aspecto diferenciador en términos de seguridad, junto con contar también con un sistema de vigilancia CCTV. El estacionamiento regulado tendrá estándares de servicios similares a los existentes actualmente tales como demarcación vehicular, señalética, paisajismo y seguridad.

Todos los sectores serán iluminados de acuerdo a los estándares aceptados.

Finalmente, se contempla el traslado de los vehículos pertenecientes al sistema de transporte concesionado (Buses, Minibuses y Taxis) a la zona actualmente ocupada por el estacionamiento denominado "Estacionamiento General Nacional". Dentro de esta zona se asignarán estacionamientos para Buses de Turismo debidamente demarcados y señalizados.

3. Acceso al Edificio Terminal

El acceso al edificio contempla mejorar la circulación vertical y horizontal de pasajeros. La circulación horizontal (desde los estacionamientos hasta el terminal) será mejorada a través de la creación de vías peatonales desde los estacionamientos hasta el terminal, las que se materializarán por medio de veredas expeditas desde los puntos más alejados del recinto hasta las rampas y escalas que conectarán al pasajero con el circuito de flujo vertical (entre el primer nivel y el tercer nivel, Zona de Embarque). Adicionalmente, a las veredas expeditas se contempla la implementación de un servicio gratuito de acercamiento a través de un circuito de circulación interno de transporte. Este circuito considerará un paradero en la zona sur del estacionamiento de Custodia, al cual podrán acceder por medio de un acceso controlado los usuarios de la playa de estacionamiento general regulado, garantizando que todos los usuarios y acompañantes puedan utilizar este servicio en forma gratuita. Adicionalmente, para aquellos pasajeros que se encuentren en la zona mas extrema del sector de estacionamiento general regulado, se habilitará un paradero de buses en el costado sur oriente de los estacionamientos para que puedan utilizar en forma gratuita, los servicios de buses concesionados que funcionan continuamente en AMB, dicho paradero de buses se ubicará dentro del área de estacionamiento, con el propósito que el usuario no deba cruzar el tráfico vehicular de acceso o salida del aeropuerto.

La frecuencia de los vehículos de traslado del circuito interno de los estacionamientos Express y Custodia se establecerá por el Inspector Fiscal de acuerdo a los requerimientos de la demanda, no obstante se estima una frecuencia mínima de 13 minutos entre las 6:30 AM y las 11:00 PM (horarios en el que se encuentran los peak del Aeropuerto), medida en la forma que determinará el Inspector Fiscal. Sin embargo, en el resto del periodo se mantendrá habilitado este servicio de acuerdo a los requerimientos de demanda.



INSPECTOR FISCAL
DE TRANSPORTE

Los vehículos utilizados en el circuito interno de circulación deben considerar al menos capacidad de equipaje acorde a la cantidad de pasajeros que transporten y serán cubiertos.

Los paraderos serán techados, iluminados y con una superficie suficiente para satisfacer las necesidades de los usuarios.

La circulación vertical de pasajeros (entre el primer nivel y el tercer nivel, Zona de Embarque) tendrá elementos mecánicos de conexión que permitirán a los pasajeros acceder al nivel 8,20 (nivel de embarque). Los elementos mecánicos de conexión tendrán una capacidad mínima de 1.500 kilos o 20 personas y contarán con todas las características necesarias para los minusválidos y personas mayores de edad.

4. Evacuación del edificio terminal

La evacuación del edificio del terminal tanto para los pasajeros que llegan como para los acompañantes, podrá ser a través de las nuevas vías peatonales y del servicio de acercamiento (circuito interno), o los buses concesionados.

5. Evacuación del estacionamiento

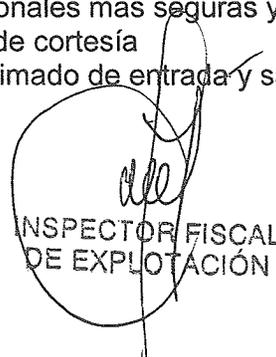
Los tiempos de las salidas de estacionamientos se verán sustancialmente disminuidos por:

- a. Eficiente distribución interna de los estacionamientos mejorando la circulación.
- b. Nuevos sistemas (software y hardware) de pago y prepago que disminuirán el tiempo de estadía.
- c. Sistemas electrónicos de control vehicular que disminuirán los tiempos de detención o pasada en los pórticos de control.
- d. Mejora de la señalética que guiará de mejor forma a los usuarios por las vías internas de los estacionamientos.

2. Resumen de Estándar de Estacionamientos

Estacionamiento Express

- Accesos mecanizados desde nivel estacionamiento a Edificio Terminal, nivel 8,20 (3er. Piso - Embarque)
- Estacionamientos Techados.
- Modernos sistemas de pago y prepago (software y hardware)
- Mejora en la accesibilidad y evacuación de los estacionamientos
- Aumento de la seguridad vía CCTV
- Mejora en la señalética
- Construcción de vías peatonales más seguras y expeditas.
- Servicio de acercamiento de cortesía
- Disminución en tiempo estimado de entrada y salida de los estacionamientos



INSPECTOR FISCAL
DE EXPLOTACIÓN

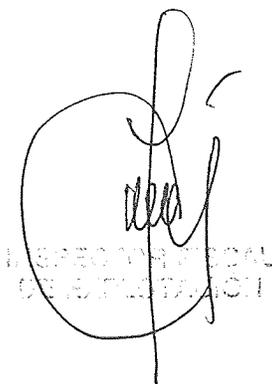
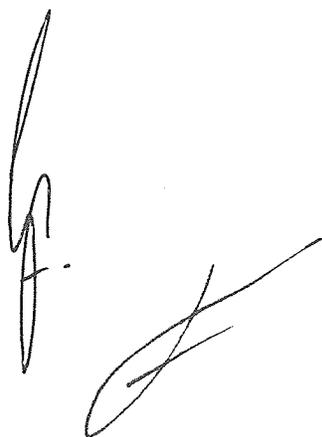


Estacionamiento Custodia

- Mejoras en los sistemas de pago y prepago (software y hardware).
- Mejora en la accesibilidad y evacuación de los estacionamientos
- Aumento de la seguridad vía CCTV
- Enrejado con malla ACMA FORT del recinto destinado a Custodia.
- Mejora en la Señalética
- Construcción de vías peatonales más seguras
- Servicio de acercamiento de cortesía
- Disminución en tiempo estimado de entrada y salida de los estacionamientos
- Recepción personalizada (inventario) de automóviles y accesorios

Estacionamiento General Regulado

- Acceso gratuito al servicio de acercamiento (interno) y acceso al transporte de buses concesionados de AMB con la habilitación de un paradero en el sector sur-oriente del recinto, en la calle Armando Cortinez Oriente.
- Construcción de vías peatonales más seguras
- Acceso a sistemas mecanizados de transporte vertical desde el estacionamiento al Edificio Terminal, nivel 8,20 (Embarque)
- Mejoras en los sistemas de pago y prepago (software y hardware).
- Mejora en la accesibilidad y evacuación de los estacionamientos
- Mejora en la Señalética
- Disminución en tiempo estimado de entrada y salida de los estacionamientos



INSPECCION GENERAL DE OBRA



Superficie para Estacionamientos Regulados Adicionales

La construcción y habilitación de 400 estacionamientos adicionales en la zona demarcada en el Anexo 6, está sujeta a que se alcance un **factor de ocupación** (FO) de un **65%** durante **dos meses cualquiera de un año calendario** (ver mecanismo de cálculo mas adelante). Sólo si se cumple la condición previa, La Sociedad Concesionaria deberá construir y habilitar durante el primer semestre del año calendario siguiente la superficie antes mencionada.

Es importante destacar que toda la información que se propone utilizar para el cálculo del FO es enviada mensualmente a la Inspección Fiscal como respaldo al cálculo del saldo de la cuenta de compensación del Convenio Complementario N° 1. También se debe destacar que en el cálculo del FO se ha considerado la totalidad de los usuarios que actualmente se acogen a la modalidad "Venta de Pases a Funcionarios".

Para determinar el FO se deben seguir los siguientes **cinco pasos**:

i. **"Ingreso Promedio por Vehículo (\$)" =**
("Ingreso Total Estacionamiento Regulado Mes" + "Ingreso por Ventas de Pases a Funcionarios") / "N° de Vehículos Mes Estacionamiento Regulado"

ii. Posteriormente, se expresa el **"Ingreso Promedio por Vehículo (\$)"** en **"Estadía Promedio por Vehículo en Horas"** según tabla adjunta:

Tabla 1

Paso 1	Paso 2: ver tramo	Paso 3
Ingreso Promedio Por Vehículo (\$)	Tramos de Ingresos Promedio en Pesos (IP) Según Tarifa Vigente	Estadía Promedio por Vehículo en Horas
700	IP < 700	2 horas
900	700 < IP < 900	((Ingreso Promedio - 700)/200 x 60 minutos) + 2 horas
1100	900 < IP < 1.100	((Ingreso Promedio - 900)/200 x 60 minutos) + 3 horas
1300	1.100 < IP < 1.300	((Ingreso Promedio - 1100)/200 x 60 minutos) + 4 horas
1500	1.300 < IP < 1.500	((Ingreso Promedio - 1300)/200 x 60 minutos) + 5 horas

iii. **"N° veces que se ocupa un estacionamiento al día" =**
24 hrs. / "Estadía Promedio por Vehículo en Horas"

iv. **"Ocupación Máxima" = (N° veces que se ocupa un estacionamiento al día) x**
(Plazas de Estacionamientos Regulados x N° días del mes)

v. **Factor de ocupación = "N° de Vehículos Mes" / "Ocupación Máxima"**

