

ANEXO 1
COMPLEMENTO A LA MEMORIA ANUAL 2014 ("Memoria")
LATAM AIRLINES GROUP S.A. ("LATAM")

1. Respecto de los "Riesgos" se complementa lo señalado a partir de la página 102 de la Memoria, agregando lo siguiente:

A) Factores de Riesgo Relacionados con nuestra Compañía

a) LATAM no tiene control sobre las acciones con derecho a voto o al directorio de TAM

Como consecuencia de la combinación de LAN y TAM:

- Holdco I posee 100% de las acciones ordinarias de TAM previamente vigentes;
 - TEP Chile S.A., compañía chilena 100% propiedad de los Socios Controladores de TAM ("TEP Chile"), posee aproximadamente 80,58% de las acciones con derecho a voto de Holdco I y LAN posee las restantes acciones con derecho a voto de Holdco I debido a la restricción legal en Brasil que prohíbe que compañías no brasileras controlen más del 20% de una compañía aérea brasilerá;
 - LATAM posee 100% of las acciones sin derecho a voto de Holdco I, lo cual le permite obtener esencialmente todos los derechos económicos sobre las acciones ordinarias de TAM de propiedad Holdco I; y
 - LATAM posee 100% de las acciones preferentes de TAM previamente vigentes.

Como resultado de esta estructura de propiedad:

- TAM y cada una de sus subsidiarias, retienen el control de los votos en el directorio de TAM y de cada filial de TAM; y
- LATAM mantiene la totalidad de los derechos económicos de TAM.

LATAM y TEP Chile y otras sociedades acordaron un acuerdo de accionistas que establece acuerdos y restricciones relacionadas a gobierno corporativo en un esfuerzo por equilibrar los intereses de LATAM, como el propietario de sustancialmente todos los derechos económicos en TAM, y de los accionistas controladores de TAM, como los controladores y que continúan en su calidad de socios controladores de TAM al amparo de la ley brasilerá. Estos acuerdos de accionistas prohíben llevar a cabo ciertas acciones corporativas materiales específicas y decisiones sin la aprobación previa de la mayoría calificada de los accionistas (5/6 del total de accionistas) y/o el directorio de Holdco I o TAM. Sin embargo, no se puede asegurar que los accionistas controladores de LATAM y TAM podrían lograr acuerdo en relación a la votación según mayoría calificada o materias del directorio en el futuro y si ellos no lo lograran, los negocios, situación financiera, resultados de las operaciones y proyecciones de las compañías combinadas podrían verse adversamente afectadas.

LATAM y TEP Chile y otras sociedades acordaron un acuerdo de accionistas que establece acuerdos y restricciones relacionadas a gobierno corporativo. Ciertas acciones específicas requieren aprobación mayoritaria, lo que significa que requieren aprobación previa de LATAM y TEP Chile. Ejemplos de requieren la aprobación por mayoría calificada del directorio de Holdco I o TAM incluyen, entre otros, realizar adquisiciones o alianzas de negocios, modificar o aprobar presupuestos, planes comerciales, estados financieros y políticas contables, contratar deuda, gravar activos, celebrar en ciertos acuerdos, realizar ciertas inversiones, modificar derechos o demandas, participar en acuerdos, designar ejecutivos, crear participaciones garantizadas, emitir, rescatar, o recomprar instrumentos y votar en materias en calidad de accionista de las filiales de TAM. Las medidas que requieren aprobación de la mayoría calificada de los accionistas de Holdco I o TAM incluyen, entre otros, ciertas modificaciones en los estatutos de las filiales de Holdco I, TAM o TAM o cualquier disolución/ liquidación, reorganización corporativa, pago de dividendos, emisión de instrumentos, disponer o gravar ciertos activos, creación de participaciones garantizadas o la celebración de garantías y contratos con partes relacionadas.

b) Los activos de LATAM incluyen un monto significativo de mayor valor de inversiones

Los activos de LATAM Airlines Group incluyen US\$3.313,4 millones de mayor valor de inversiones en diciembre 31, 2014, US\$3.168,7 millones de los cuales resultan de la fusión con TAM. Bajo IFRS, el valor de inversiones está sujeto a un test anual de deterioro y pruebas más frecuentes podrían ser requeridas si eventos o circunstancias indican un deterioro potencial. Cualquier deterioro podría resultar en el reconocimiento de un cargo significativo en los ingresos del estado de resultados de LATAM, el cual podría material y adversamente afectar nuestros resultados consolidados para el periodo en el cual el deterioro ocurre.

c) Si fallamos en implementar exitosamente la estrategia de crecimiento de LATAM, se podría dañar nuestro negocio y el valor de mercado de los ADRs y acciones ordinarias.

LATAM ha desarrollado un nuevo plan estratégico con el objetivo de convertirse en el mejor grupo de aerolíneas del mundo, y renueva su compromiso de entregar una rentabilidad sostenida en el tiempo y retornos superiores a los accionistas. LATAM basa su plan estratégico en cinco factores centrales: Experiencia del Cliente, Redes, Eficiencia y Reducción de Costos, fortaleza de la Organización y Proactiva Gestión de Riesgo. La nueva estrategia de LATAM requiere identificar las proposiciones de valor que son atractivas para los clientes de LATAM, con el fin de encontrar eficiencias en las operaciones diarias, y para transformar a LATAM en una compañía más fuerte y resiliente. El plan estratégico de LATAM también anticipa el fortalecimiento de sus redes, lo cual requiere identificar aquellas ciudades con la infraestructura adecuada y suficiente demanda. Sin embargo, no podemos asegurar que seremos capaces de identificar correctamente las ciudades y regiones para expandir las operaciones de LATAM, o que seremos capaces de atraer los suficientes pasajeros y tráfico de carga para hacer rentables las operaciones de LATAM. Las dificultades en implementar la estrategia de LATAM y expandir nuestras operaciones puede afectar adversamente nuestro negocio, resultados de operaciones y el valor de mercado de los ADRs y acciones ordinarias de LATAM.

d) Si fallamos en implementar de forma exitosa la nueva marca única podría afectar adversamente el negocio de LATAM y el valor de mercado de sus ADRs y acciones ordinarias.

Desde la combinación, LAN y TAM han continuado operando con sus marcas originales. LATAM Airlines Group ha comenzado la transición de LAN y TAM en una sola marca armonizando gradualmente los productos y servicios ofrecidos por ambas aerolíneas, aunque el lanzamiento de la nueva marca no ha sido determinado aún. LAN y TAM actualmente tienen diferentes proposiciones de valor, y no se puede asegurar que LATAM será capaz de transferir el total de valor de las marcas originales de LAN y TAM en una sola única marca. Las dificultades de implementar la marca única pueden evitar que LATAM se consolide como el operador preferente y puede afectar adversamente su negocio y resultados de operaciones y el valor de mercado de sus ADRs y acciones ordinarias.

e) La combinación de los programas de viajero frecuente de LAN y TAM podría tomar tiempo

LAN y TAM previamente manejaban individualmente sus propios programas de viajero frecuente. Mientras LATAM ha integrado estos programas de manera tal que los pasajeros pueden usar las millas de pasajero frecuente obtenidas con sus programas de viajero frecuente tanto en LAN como en TAM, no existe garantía que la integración total se lleve a cabo en el corto plazo o del todo. Aún si la integración ocurre, la integración exitosa de estos programas involucraría tiempo y costos. Hasta que LATAM combine estos programas de forma efectiva, los pasajeros podrían preferir programas de viajero frecuente ofrecidos por otras líneas aéreas, lo cual podría afectar negativamente nuestro negocio.

f) Los resultados financieros de LATAM están más expuestos a fluctuaciones cambiarias

LATAM prepara y presenta sus estados financieros consolidados en dólares. La combinación de LAN y TAM ha aumentado significativamente la proporción de los activos netos consolidados de LATAM, ingresos y utilidades denominadas en monedas distintas a U.S. dólar, principalmente pesos chilenos, y reales brasileños. En particular, la mayoría de los ingresos de TAM están denominados en reales brasileños, mientras

que una proporción significativa de sus gastos operacionales están denominados o relacionados al U.S. dólar u otras monedas. La situación financiera consolidada y los resultados de LATAM serán por lo tanto más sensibles a los movimientos de los tipos de cambio del U.S. dólar en relación a otras monedas. Una depreciación de las monedas distintas al U.S. dólar en relación al U.S. dólar podría tener un tener un impacto adverso en la situación financiera, los resultados de las operaciones y las proyecciones de LATAM.

g) LATAM depende de alianzas estratégicas o relaciones comerciales en varios de los países donde opera, y su negocio puede verse afectado si cualquiera de sus alianzas o relaciones comerciales terminaran

En varias de las jurisdicciones en las cuales LATAM opera, LATAM ha mostrado interés en mantener un número de alianzas y otras relaciones comerciales. Estas alianzas o relaciones comerciales permiten potenciar nuestras redes y, en algunos casos, ofrecer servicios a nuestros clientes que de otra forma no podríamos haber ofrecido. Si cualquiera de nuestras alianzas estratégicas o relaciones comerciales se deterioraran, y, en particular con American Airlines, Iberia, Qantas u oneworld®, Japan Airlines, Korean Airlines, Cathay Pacific, Alaska Airlines, o si cualquiera de estos acuerdos terminaran, nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones podrían verse afectados negativamente.

h) Nuestro negocio y resultados de la operación pueden verse afectados si no logramos obtener y mantener las rutas, acceso adecuado a los aeropuertos, espacios y otros permisos operacionales.

Nuestro negocio depende de nuestro acceso a rutas claves y aeropuertos. Nuestras operaciones podrían verse limitadas por cualquier retraso o incapacidad de obtener el acceso a las rutas o aeropuertos clave, incluyendo:

- limitaciones a nuestra capacidad de procesar más pasajeros;
- imposición de restricciones de capacidad de los vuelos;
- la incapacidad de asegurar o mantener derechos de ruta en mercados locales o bajo acuerdos bilaterales; o
- la incapacidad de mantener los espacios existentes y de obtener slots adicionales.

Operamos numerosas rutas internacionales, las cuales están sujetas a acuerdos bilaterales, y además operamos vuelos internos en Chile, Perú, Brasil, Argentina, Ecuador, Colombia y otros países, los cuales están sujetos a aprobaciones de rutas locales y de acceso a los aeropuertos. Los acuerdos bilaterales de aviación así como aprobaciones locales de aviación frecuentemente involucran consideraciones políticas y otras fuera de nuestro control.

No podemos asegurar de que los acuerdos bilaterales existentes entre los países en los cuales nuestra compañía opera, y los permisos de gobiernos extranjeros continuarán vigentes. Una modificación, suspensión o revocación de uno o más acuerdos bilaterales podría tener un efecto adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de las operaciones. La suspensión de nuestro servicio para operar en ciertos aeropuertos o destinos o la imposición de otras sanciones podría además tener un efecto adverso. Un cambio en la administración de las leyes actuales y regulaciones o la adopción de nuevas leyes y regulaciones en cualquiera de los países donde operamos que restrinjan nuestras rutas, aeropuertos u otro acceso podría tener un efecto adverso material en nuestro negocio, situación financiera y resultados de las operaciones.

Si no podemos obtener autorizaciones de despegue y aterrizaje en ciertos aeropuertos de alto tráfico, nuestro negocio, situación financiera y resultados de las operaciones podrían verse adversamente afectados. No podemos asegurar que seremos capaces de obtener las autorizaciones requeridas y espacios en el futuro porque, entre otros factores, las políticas gubernamentales que regulan la distribución de autorizaciones y espacios están sujetos a modificaciones.

i) Una porción importante de nuestro ingreso de carga proviene de una cantidad relativamente baja de tipos de productos y podría verse impactado por eventos que afecten su producción o comercio.

Nuestra demanda por cargo, especialmente de exportadores de América Latina, está concentrada en un pequeño número de categorías de producto, tales como la exportación de pescado, productos del mar y productos producidos en Chile y Perú, y exportaciones de flores frescas provenientes de Ecuador y Colombia. Eventos que negativamente afecten la producción y comercio de estos bienes podría afectar adversamente el

volumen de bienes que transportamos y podría tener un impacto significativo en los resultados de las operaciones. Algunos de nuestros productos de cargo son sensibles a los tipos de cambio y, por lo tanto, los volúmenes de tráfico podrían verse afectados por la apreciación o depreciación de las monedas locales.

j) Nuestras operaciones están sujetas a las fluctuaciones en la oferta de suministro y costo de combustible de aviones, lo cual podría impactar negativamente nuestro negocio.

Mayores precios del combustible de aviones o una menor oferta de petróleo podrían causar una reducción de nuestros servicios regulados y podría tener un impacto negativo en nuestro negocio, situación financiera y resultados de las operaciones. Históricamente, los costos de combustible de aviones han representado un monto significativo de los gastos operacionales, y en 2014 representaron aproximadamente 35% de nuestros gastos operacionales. Tanto los costos como la disponibilidad de combustible están sujetos a múltiples factores económicos de políticos y eventos que no podemos ni controlar ni predecir. Hemos contratado instrumentos de cobertura, pero no podemos asegurar que estos contratos sean adecuados para protegernos de aumentos significativos en el precio de combustibles en el futuro cercano o en el largo plazo. Además, mientras estos contratos de cobertura están diseñados para limitar el efecto de aumentos en los precios del combustible, algunos de nuestros métodos de cobertura pueden además limitar nuestra capacidad de aprovechar ventajas de disminuciones en los precios de combustibles. Aunque hemos implementado medidas para traspasar a nuestros clientes una porción de los mayores costos de combustibles, nuestra capacidad de disminuir el impacto de estos aumentos usando este tipo de mecanismos podría verse limitado.

k) Confiamos en mantener una alta tasa diaria de utilización de aviones para aumentar nuestros ingresos, lo cual nos hace especialmente vulnerable a retrasos.

Uno de los elementos clave de nuestra estrategia de negocios es mantener una alta tasa diaria de ocupación de aviones, la cual se mide por el número de horas de vuelo diarias por avión. Una alta tasa diaria de ocupación de aviones, nos permite maximizar los ingresos generados por un avión y se logra, en parte, reduciendo los tiempos de permanencia en aeropuertos y programando horarios que nos permiten aumentar las horas promedio de vuelo diario. Nuestra tasa de ocupación de aviones puede verse afectada por una serie de factores que están más allá de nuestro control, incluyendo tráfico aéreo y congestión en los aeropuertos, condiciones climáticas adversas, y retrasos de proveedores de servicios externos en tareas tales como reabastecimiento de combustible and servicios en tierra. Estos retrasos podrían afectar nuestro desempeño operacional, y conduciendo a insatisfacción del cliente por retrasos o pérdida de conexiones.

l) En nuestra flota usamos y dependemos de los aviones Airbus y Boeing, y nuestro negocio estaría en riesgo si las entregas de los aviones no se realizaran a tiempo, y en el caso que la oferta de aviones por parte de estas compañías no estuviera disponible, o en el caso que el público tuviera una percepción negativa de nuestros aviones.

Mientras nuestra flota crece, nuestra confianza en Airbus y Boeing se ha consolidado. Al 31 de diciembre de 2014 operábamos una flota compuesta por 247 Airbus, 73 Boeing y 7 aviones Dash. Estos riesgos incluyen:

- nuestra incapacidad o fracaso de adquirir aviones Airbus o Boeing, partes o servicios de soporte relacionados a tiempo debido a la alta demanda u otros factores;
- la interrupción del servicio de flota como resultado del requerimiento de mantenimiento no programado o imprevisto;
- la emisión por parte de autoridades chilenas u de otros países de directivas que restrinjan o prohíban el uso de aviones Airbus o Boeing, o el requerimiento de inspecciones y mantenimiento por periodos prolongados;
- la percepción negativa del público en relación al fabricante como resultado de un accidente u otra publicidad negativa; o
- demoras entre el plazo en que nos damos cuenta que requerimos de nuevos aviones y el tiempo que nos toma hacer las gestiones para la entrega del avión Airbus and Boeing por parte de ellos o un proveedor externo.

La ocurrencia de uno o algunos de estos factores podrían restringir nuestra capacidad de utilizar nuestra flota de aviones para generar ingresos, responder a la creciente demanda, y por otra parte podría limitar nuestras operaciones y afectar adversamente nuestro negocio.

m) Cualquier demora en la entrega del avión A350 podría interrumpir nuestro plan de flota.

En 2015, LATAM Airlines espera recibir su primer avión Airbus A350 de una orden total de 27 aviones de este modelo, convirtiéndose en la primera línea aérea de América Latina en operar esta moderna y nueva tecnología de aviones. Cualquier retraso en la recepción del avión o temas operacionales no planificados relacionados con este nuevo modelo de avión podría afectar adversamente nuestro plan de flota.

n) Si no somos capaces de incorporar en el futuro aviones arrendados a nuestra flota a precios y en términos aceptables, nuestro negocio podría verse adversamente afectado

Una parte importante de nuestros aviones está sujeta a contratos de leasing operativo de largo plazo. Nuestros contratos de leasing operativo suelen durar de tres a doce años desde la fecha de entrega. Es posible que enfrentemos más competencia o un suministro limitado de aviones en arrendamiento, dificultándose la negociación en términos competitivos cuando expiren nuestros actuales contratos de leasing operativo o arrendar la capacidad adicional necesaria para cumplir con nuestro nivel programado de operaciones. Si en el futuro nos vemos obligados a pagar precios de leasing más altos a fin de mantener el número de aviones de nuestra flota, nuestra rentabilidad podría verse negativamente afectada.

ñ) Nuestro negocio podría verse adversamente afectado si no pudiéramos satisfacer nuestros significativos requerimientos de financiamiento futuro

Requerimos de importantes cantidades de financiamiento para satisfacer los requerimientos de capital en el financiamiento de aviones, y podríamos necesitamos financiamiento adicional para otros fines del negocio. No podemos garantizar que en el futuro tendremos acceso a fuentes de financiamiento en términos favorables. Después de la combinación de LAN y TAM, Fitch Ratings Inc. y Standard and Poor's rebajaron la clasificación de riesgo de LATAM Airline Group S.A. a niveles bajo grado de inversión. Estas rebajas en la clasificación de riesgo y las rebajas de otras agencias clasificadoras de riesgo podrían aumentar el costo financiero de LATAM. Si no lográramos obtener financiamiento para una parte importante de nuestros requerimientos de capital, nuestra capacidad de adquirir nuevas aeronaves o de incrementar nuestras operaciones podrían verse interrumpida y nuestro negocio se vería afectado en forma negativa.

o) Nuestro negocio podría verse negativamente afectado por nuestro alto nivel de endeudamiento y obligaciones de leasing de aviones en comparación con nuestro capital

Tenemos un alto nivel de deuda y obligaciones de pago debido a los contratos de leasing de aviones vigentes en comparación con nuestro capital social. Para poder financiar la deuda, dependemos en parte del flujo de caja de operaciones. No podemos garantizar que en el futuro seamos capaces de cumplir con nuestras obligaciones de pago. Además, la mayoría de nuestras propiedades y equipos están dados en prenda para garantizar nuestras deudas. En caso de no poder hacer frente a las obligaciones de pago de deuda garantizada, la ejecución de las garantías prendarias por parte de nuestros acreedores podría restringir o invalidar nuestra capacidad de usar las propiedades y equipos afectados para cumplir con nuestras necesidades operativas y por lo tanto de generar ingresos.

p) Variaciones en las tasas de interés podría tener efectos adversos en nuestros pagos de intereses, situación financiera, resultados de operaciones y proyecciones de los precios de mercado de nuestros ADRs y BDRs, y acciones preferentes.

Estamos expuestos al riesgo de variaciones de tasas de interés, principalmente en relación a la tasa LIBOR (U.S. dollar London Interbank Offer Rate). Una parte de nuestro leasing operativo y financiero está denominado en dólares y tiene asociado un interés a tasa flotante. Aproximadamente el 38% de la deuda vigente de LATAM al 31 de diciembre de 2014 genera intereses a tasa flotante. De esta deuda indexada a tasa flotante, el 32% está cubierto a tasa fija a través de instrumentos derivados.

La volatilidad de las tasas LIBOR o de TJLP podría aumentar nuestro interés periódico y pagos de leasing y por lo tanto tendrían un efecto adverso en el costo financiero total. Podríamos no ser capaces de

ajustar los precios para compensar el mayor costo financiero, lo cual tendría un efecto adverso en nuestros ingresos y resultados de operaciones.

q) Aumentos de costos de seguros y/o reducciones importantes de sus coberturas podrían perjudicar nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones

Los acontecimientos importantes que afectan la industria de seguros de aeronáutica (tales como atentados terroristas, secuestros o accidentes aéreos) podría causar aumentos importantes de las primas de seguros o en disminuciones importantes de la cobertura de seguros, esto tiene lugar después de los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001. Los aumentos de costos y/o reducciones importantes de las coberturas podrían perjudicar nuestra situación financiera y nuestros resultados operacionales, y aumenta el riesgo de obtener pérdidas no cubiertas.

r) Problemas de los sistemas de control de tráfico aéreo u otras fallas técnicas podrían interrumpir nuestras operaciones y tener un efecto adverso material en nuestro negocio

Nuestras operaciones, incluida nuestra capacidad para entregar servicio a nuestros clientes, dependen del funcionamiento eficiente de nuestros equipos, incluidas los aviones, sistemas de mantención y de reservas. Nuestras operaciones dependen también del funcionamiento eficaz de los sistemas nacionales e internacionales de control de tráfico aéreo y la infraestructura de control de tráfico de aéreo en los mercados en que operamos. Las fallas de dichos equipos, escasez de personal, problemas de control de tráfico aéreo y otros factores que podrían interrumpir nuestras operaciones, afectarlas negativamente y perjudicar nuestros resultados financieros, así como también nuestra reputación.

s) Nuestro negocio se apoya extensivamente en proveedores externos de servicios. Cualquier falla de las partes en realizar lo esperado, o las interrupciones de las relaciones con estos proveedores o la provisión del servicio que nos entregan, podría tener un efecto adverso en nuestra posición financiera y resultados de operaciones.

Hemos contratado un número creciente de proveedores externos de servicios para realizar un gran número de funciones que son parte integral de nuestro negocio, incluyendo operaciones regionales, operación de centros de llamados de servicio al cliente, distribución y venta de inventario de asientos de aviones, provisión de servicios e infraestructura de tecnologías de información, provisión de mantenimiento de aviones y reparaciones, provisión de varios servicios y el rendimiento de operaciones relacionados con combustible de aviones, entre otras funciones vitales y servicios. No controlamos directamente a estos proveedores externos, aunque firmamos contratos con varios de ellos en los que se define el rendimiento esperado del servicio. Cualquiera de estos proveedores externos, sin embargo, podría fallar en forma material para llevar a cabo su compromiso en cuanto al rendimiento, podrían sufrir interrupciones a sus sistemas que podrían impactar sus servicios, o los contratos con los proveedores que podrían terminar. Por ejemplo, las reservas de vuelos realizadas por clientes y/o agencias de viaje vía GDSs, podría ser adversamente afectado por interrupciones de nuestras relaciones de negocios con operadores de GDS. Estas interrupciones, incluyendo la incapacidad de acordar términos aceptables en los contratos cuando éstos expiran, o cuando son sujeto de renegociación, podrían causar que la información de vuelo de los operadores aéreos sea limitada o no disponible para ser mostrada, aumentando en forma significativa nuestras tarifas y deterioro de nuestras relaciones con clientes y agencias de viajes. El incumplimiento de cualquiera de nuestros proveedores externos de servicios de proveer en forma adecuada sus obligaciones, u otras interrupciones de servicios, puede reducir nuestros ingresos y aumentar nuestros gastos o evitar que operemos nuestros vuelos y entreguemos otros servicios a nuestros clientes. Adicionalmente, nuestro negocio, desempeño financiero, y reputación podría ser materialmente dañado si nuestros clientes creen que nuestro servicio no es confiable o insatisfactorio.

t) Interrupciones o infracciones a la seguridad de nuestra infraestructura de tecnología de la información puede interferir en nuestras operaciones, compromiso con los pasajeros o información a los empleados, y así exponernos a compromisos, impacto en el negocio y reputación.

Un serio error interno tecnológico o falla de los sistemas causado internamente en nuestros data centers o externamente en instalaciones de proveedores externos, o la interrupción externa a gran escala de la infraestructura tecnológica de la cual dependemos, tales como energía, telecomunicaciones o internet, puede interrumpir nuestra red tecnológica. Nuestros sistemas tecnológicos y de datos pueden ser además vulnerables a una variedad de fuentes de interrupción, incluyendo desastres naturales, ataques terroristas, fallas en

telecomunicaciones, virus en computadores, hackers y otras amenazas a la seguridad. Mientras tengamos vigentes las iniciativas de seguridad tecnológica y planes de recuperación ante desastres, y continuemos invirtiendo en ellas, estas medidas podrían no ser adecuadas o implementadas apropiadamente para cumplir su fin de prevenir la interrupción del negocio y su efecto financiero y reputacional adverso para el negocio.

Adicionalmente, como parte de nuestras operaciones habituales de negocios, recopilamos y seleccionamos datos sensibles, incluyendo información personal de nuestros pasajeros y empleados, e información de nuestros socios de negocios. La operación segura de las redes y sistemas en las que este tipo de información se almacena, procesa y mantiene, es crítica para nuestra estrategia y operación del negocio. Partes no autorizadas pueden tratar de acceder a nuestros sistemas de información a través de fraudes u otros medios. Los hardware o software que desarrollamos o adquirimos pueden incluir defectos que pueden comprometer nuestra seguridad de la información de forma inesperada. El compromiso de nuestros sistemas tecnológicos que resulten en pérdida, divulgación, apropiación indebida o acceso a la información de clientes, empleados o socios de negocios, podría resultar en demandas o procedimientos legales, compromisos o penalidades regulatorias bajo las leyes que protegen la privacidad de información personal, interrupción de operaciones y daño reputacional, y cualquier otro que pueda afectar nuestro negocio.

u) Nuestro éxito financiero depende de la disponibilidad y desempeño del personal clave, el cual no está sujeto a restricciones en cuanto a trabajar en compañías competidoras

Nuestro éxito depende en gran medida de la capacidad de nuestros directivos superiores y personal clave de operar y gestionar nuestro negocio eficientemente. Los contratos de trabajo con el personal clave no contienen cláusulas de restricción en cuanto a trabajar para la competencia una vez que los mismos hayan terminado. La competencia por personal altamente calificado es intensa. Si perdemos a un director ejecutivo, directivo superior u otro empleado clave, y no logramos encontrar un reemplazante adecuado, o si no logramos atraer y retener personal calificado nuevo, nuestro negocio, situación financiera y resultados operacionales podrían verse perjudicados de manera sustancial.

v) Nuestro negocio puede experimentar consecuencias adversas si no logramos cerrar acuerdos de negociación colectiva satisfactoriamente con nuestros empleados sindicalizados.

Al 31 de diciembre de 2014, el 67% de los empleados de LATAM, incluido el personal administrativo, tripulación de cabina, auxiliares de vuelo, pilotos y técnicos de mantención, son miembros del sindicato y tienen contratos y acuerdos de negociación colectiva que vencen periódicamente. Nuestro negocio, situación financiera y resultados operacionales podrían verse sustancialmente perjudicados si no lográramos acuerdos con cualquiera de los sindicatos que representan a dichos empleados, o si celebráramos un acuerdo con un sindicato que no satisface nuestras expectativas o nos impide competir eficazmente con otras líneas aéreas.

w) Presiones colectivas de los empleados podrían ocasionar interrupciones de la operación e impactar negativamente en nuestro negocio

Ciertos grupos de empleados, tales como los pilotos, auxiliares de vuelo, mecánicos y el personal de aeropuerto desempeñan tareas altamente especializadas. Por lo tanto, las acciones de estos grupos, tales como huelgas, abandono o interrupción de tareas, podrían perjudicar gravemente nuestras operaciones e impactar negativamente nuestro desempeño operacional y financiero, así como también la percepción de nuestros clientes.

x) Aumentos de costos de mano de obra, los que constituyen una parte sustancial de nuestros costos operacionales, podrían afectar directamente nuestras utilidades

Los costos de mano de obra constituyen un porcentaje importante de nuestros costos operacionales totales (20% en 2014), y en ciertos momentos de nuestro historial operativo hemos experimentado presiones para lograr aumentos de salarios y beneficios para nuestros empleados. Un aumento importante de los costos de mano de obra superior los costos previstos generaría una reducción sustancial de nuestras utilidades.

y) Podríamos experimentar dificultades para encontrar, capacitar y retener empleados

Nuestra industria intensiva en mano de obra. Empleamos un número importante de pilotos, auxiliares de vuelo, técnicos de mantención y otros empleados operativos y administrativos. En algunos momentos, la industria aeronáutica ha experimentado escasez de personal calificado, especialmente pilotos y técnicos de mantenimiento. Además, como les suele suceder también a nuestros competidores, eventualmente enfrentamos una rotación importante de nuestros empleados. Si la rotación aumenta considerablemente,

particularmente la rotación de pilotos y técnicos de mantención, nuestros costos de capacitación serían considerablemente mayores. No podemos asegurar que seremos capaces de reclutar, capacitar y retener los empleados calificados necesarios para continuar con nuestras operaciones actuales, o reemplazar a los empleados que se van de la Compañía. Si no logramos contratar y retener empleados calificados a un costo razonable, nuestro negocio, situación financiera y resultados operacionales podrían verse materialmente perjudicados.

B) Riesgos Relacionados con la Industria Aeronáutica

a) Nuestro desempeño depende fuertemente de las condiciones económicas en los países donde están nuestros negocios y las condiciones económicas negativas en estos países podrían tener un negativo impacto en nuestro negocio.

La demanda de transporte aéreo de pasajeros y carga es fuertemente cíclica y altamente dependiente del crecimiento económico local y global, las expectativas económicas y las variaciones en los tipos de cambio de monedas extranjera, entre otros. En el pasado, nuestro negocio se vio negativamente afectado por las condiciones globales en recesión, débil crecimiento económico en Chile, recesión en Argentina y pobre crecimiento económico en ciertos mercados emergentes donde operamos. La ocurrencia de eventos similares en el futuro podría afectar negativamente nuestro negocio. Planeamos continuar con la expansión de nuestras operaciones basadas en América Latina y nuestro desempeño, por lo tanto, continuará dependiendo fuertemente de las condiciones económicas en la región. Cualquiera de los factores mencionados a continuación podría afectar negativamente nuestro negocio, situación financiera y resultados de las operaciones en los países donde operamos:

- cambios en las políticas económicas y de gobierno;
- débil desempeño económico, incluyendo, pero no limitado a, bajas tasas de crecimiento económico, bajos niveles de consumo y/o tasas de inversión, y crecimiento en la tasas de inflación; u
- Otros eventos en los ámbitos político y económico sobre los cuales no tenemos control.

No podemos asegurar que la reducción de capacidad u otros pasos que pudiéramos tomar en respuesta al debilitamiento de la demanda serían adecuados para cualquier reducción futura en nuestra demanda por pasajeros o pasajes aéreos. El debilitamiento sostenido de la demanda puede impactar adversamente nuestros ingresos, resultados de operaciones o situación financiera.

b) Nuestro negocio está altamente regulado y cambios en el ambiente normativo en que operamos podrá afectar negativamente nuestro negocio y resultados de operaciones.

Nuestro negocio está altamente regulado y cambios en el ambiente normativo en que operamos podrá afectar negativamente nuestro negocio y resultados de operaciones. Por ejemplo, un control en los precios puede limitar nuestra habilidad de aplicar la técnica de segmentación de demanda ("*passenger revenue management*") para maximizar la rentabilidad o ajustar precios para reflejar las presiones en los costos. Niveles altos de regulación gubernamental puede limitar nuestras operaciones y nuestros planes de crecimiento, y el posible fracaso de autoridades aeronáuticas de mantener las requeridas autorizaciones gubernamentales o nuestro fracaso en cumplir con las regulaciones que se aplican, pueden afectar nuestro negocio y el resultado de nuestras operaciones.

c) Las pérdidas y obligaciones derivadas de accidentes que afecten a una o más aviones podrían perjudicar sustancialmente nuestros negocios.

Estamos expuestos a pérdidas catastróficas en el caso de un accidente aéreo, atentado terrorista o cualquier incidente similar. No hay ninguna seguridad de que como resultado de un accidente o incidente importante:

- no nos veamos obligados a incrementar nuestra cobertura de seguros;
- nuestras primas de seguros no aumenten considerablemente;
- nuestra cobertura de seguro cubra la totalidad de nuestras obligaciones; o

- no nos veamos obligados a asumir pérdidas importantes.

Demandas considerables a raíz de un accidente o incidente importante que excedieran nuestra cobertura de seguro asociada podrían perjudicar nuestros negocios, situación financiera y resultados operacionales. Es más, cualquier accidente aeronáutico, aunque estuviera completamente cubierto por la correspondiente prima de seguro, podría causar una percepción negativa por parte del público en el sentido de la percepción de que nuestros aviones son menos seguros o confiables que aquellos operados por otras líneas aéreas, lo que podría perjudicar nuestro negocio, situación financiera y resultados operativos.

Las primas de seguros también pueden incrementarse a raíz de un accidente o incidente que afecte a una de nuestras líneas aéreas filiales o aliados estratégicos o a otras líneas aéreas.

d) Altos niveles de competencia en la industria aeronáutica podrían afectar adversamente nuestro nivel de operaciones.

Nuestro negocio, situación financiera y resultados operacionales podrían verse adversamente afectados por los altos niveles de competencia en la industria, particularmente frente a la entrada de nuevos competidores en los mercados donde operamos. Las líneas aéreas compiten principalmente por niveles tarifarios, frecuencias y confiabilidad en el servicio, reconocimiento de marca, beneficios a los pasajeros (tales como programas de pasajero frecuente) y la disponibilidad y conveniencia de otros servicios para pasajeros o carga. Líneas aéreas nuevas y existentes podrían entrar en nuestros mercados y competir con nosotros en cualquiera de estos ámbitos. Líneas aéreas nuevas y existentes (y compañía proveedoras de servicio de carga) podrían entrar en nuestros mercados y competir con nosotros en cualquiera de estas bases, incluyendo la oferta de precios más bajos, servicios más atractivos o aumentando sus capacidades de ruta en un esfuerzo por ganar mayor participación de mercado.

e) Chile abrió sin restricciones su industria aeronáutica nacional a aerolíneas extranjeras, lo que podría cambiar el ambiente competitivo del sector de aviación nacional chilena y afectar nuestro negocio y resultados de las operaciones

A partir de noviembre de 2013, las leyes y regulación chilena permiten que aerolíneas extranjeras operen vuelos domésticos en Chile sin establecer una subsidiaria en Chile. Actualmente no existen aerolíneas extranjeras que operen en el mercado doméstico chileno. La Política de Cielos Abiertos Unilateral y Doméstico de Chile podría cambiar el escenario competitivo del Sector Aeronáutico Doméstico de Chile, puesto que es más fácil para las empresas extranjeras operar libremente en el territorio chileno, lo que generaría mayor competencia. La competencia de operadores internacionales en el mercado chileno podría afectar la dinámica competitiva de nuestra industria, reduciendo nuestra demanda de carga y tráfico de pasajeros, obligándonos a reducir nuestros niveles de tarifas, lo que podría tener un efecto negativo importante en nuestros ingresos y el nivel de operaciones.

f) La reubicación de ciertos espacios para despegue y aterrizaje a otros participantes del mercado afectaría adversamente nuestras operaciones.

El gobierno brasilero ha propuesto, y en algunos casos ha implementado, regulaciones para realocar los espacios para despegue y aterrizaje existentes en los aeropuertos más importantes de Brasil tanto para TAM como para nuestro competidor GOL, y asignarlos a líneas aéreas más pequeñas y nuevos entrantes al mercado, buscando privilegiar a líneas aéreas más pequeñas y nuevos entrantes al mercado, y de esa forma estimular el acceso de líneas aéreas pequeñas a infraestructura en los aeropuertos. En el caso del aeropuerto Congonhas en Sao Paulo, los espacios incrementados en octubre de 2014 y fueron asignados a nuevos entrantes (Azul y Avianca Brasil); y en una segunda etapa los espacios serán realocados, si los operadores actuales no cumplen con las medidas relacionadas con puntualidad y regularidad del servicio. Confiamos en el acceso a los espacios para despegue y aterrizaje en el aeropuerto Congonhas y otros aeropuertos importantes de Brasil, para llevar a cabo nuestras operaciones en esa ciudad. La realocación de cualquiera de nuestros espacios a otros participantes del mercado podría afectar negativamente nuestras operaciones.

g) Algunos de nuestros competidores podrían recibir apoyo externo, lo que podría impactar en forma negativa nuestra posición competitiva

Algunos de nuestros competidores podrían recibir apoyo de fuentes externas, tales como los gobiernos de sus propios países, lo cual podría no estar disponible para nosotros. El apoyo podría incluir, entre otros, subsidios, ayuda financiera o exenciones de impuestos. Esta ayuda constituiría una desventaja competitiva que afectaría negativamente nuestras operaciones y desempeño financiero.

h) La estructura regulatoria de la aviación civil brasileira está sometida a cambios y aún no podemos evaluar los resultados de estos cambios en nuestro negocio y en los resultados de operaciones.

Los servicios de transporte aéreo programados son considerados servicios públicos en Brasil, y están sujetos a una extensa regulación por parte del gobierno brasileiro. En años recientes, las autoridades regulatorias brasileiras, han adoptado un rol más proactivo en el monitoreo del desarrollo del mercado de aviación civil brasileiro. Por ejemplo, en un esfuerzo por prevenir el exceso de oferta, las autoridades han establecido criterios rigurosos para compañías aéreas en la creación de nuevas rutas y el aumento de frecuencias de vuelos.

El servicio de transporte aéreo, así como la infraestructura de aeropuertos, es un derecho exclusivo del gobierno brasileiro, pudiendo elegir entre entregar este servicio de forma directa o a través de terceros a través de concesiones o permisos. La concesión de TAM para operar el transporte aéreo público fue otorgado el 9 de diciembre de 1996, está vigente hasta diciembre de 2021. No podemos asegurar que a la fecha de expiración se renovará automáticamente la concesión de TAM.

Adicionalmente, nuestra capacidad de incrementar nuestras operaciones en Brasil depende de obtener las autorizaciones necesarias de la ANAC y la Oficina de Relaciones Internacionales (Superintendência de Relações Internacionais, o "SRI"). No podemos asegurar que obtendremos las autorizaciones necesarias en el futuro y si no lo logramos, necesitaríamos reevaluar nuestras estrategias.

i) Nuestras operaciones están sujetas a regulación medioambiental local, nacional e internacional; costos de cumplimiento en regulaciones aplicables, o las consecuencias de incumplimiento, podrían afectar negativamente nuestros resultados, nuestro negocio o nuestra reputación.

Nuestras operaciones están sujetas a normativas medioambientales a nivel local, nacional e internacional. Dichas normativas cubren, entre otras cosas, emisiones a la atmósfera, la eliminación de residuos sólidos y efluentes líquidos, la contaminación acústica generada por los aviones y otras inherentes a nuestra industria. Nuestras operaciones y resultados financieros futuros podrían fluctuar como consecuencia de dichas normativas. El cumplimiento de la regulación existente u otras nuevas que pudieran aplicarse a futuro podría incrementar nuestra base de costos y afectar negativamente nuestras operaciones y resultados financieros. Además, el incumplimiento de dichas normativas podría afectarnos de diversas maneras, entre ellas, los efectos adversos que pueda sufrir nuestra reputación.

La Unión Europea ("UE") ha adoptado una directiva a través de la cual emisiones existentes bajo un esquema de trading ("ETS") en cada estado miembro de la UE se extiende a las aerolíneas. Esta directiva nos podría requerir la entrega de márgenes anuales de emisiones para operar las rutas desde y hacia los estados miembros de la UE. A la fecha de publicación de este reporte, esta propuesta fue postergada para evaluación en 2016 y regirá para aerolíneas que operan rutas dentro de Europa (lo cual no sería material para las operaciones de LATAM, pero existe la posibilidad que la directiva pudiera ampliarlo a todos los vuelos en el futuro). Aunque es incierto si será implementado en 2016, es altamente probable que en el futuro seremos requeridos a participar de alguna forma en un programa internacional de emisiones de aviones. Actualmente, operamos 6 rutas hacia y desde Europa, y servimos a destinos adicionales a través de acuerdos de códigos compartidos.

j) Nuestro negocio podría verse adversamente afectado por un cambio negativo en la industria aérea causado por eventos exógenos que afecten el comportamiento de viajes o aumenten costos, tales como brote de enfermedades, condiciones climáticas y desastres naturales, guerras o actos terroristas.

La demanda de transporte aéreo puede verse adversamente afectado por eventos exógenos, tales como condiciones climáticas o desastres naturales, epidemias (tales como Ébola), ataques terroristas, guerra o inestabilidad política y social. Situaciones de esta índole en uno o varios mercados donde operamos, podrían tener impacto material en nuestro negocio, situación financiera y resultados de las operaciones. Además estos

tipos de situaciones pueden tener un efecto prolongado en la demanda de transporte aéreo y en ciertos ítems de costos.

Los ingresos de las aerolíneas dependen del número de pasajeros transportados, la tarifa pagada por cada pasajero y factores del servicio, tales como la puntualidad en los horarios de salida y llegada de vuelos. Durante periodos de neblina, hielo, bajas temperaturas, tormentas y otras condiciones climáticas adversas, algunos o todos nuestros vuelos podrían ser cancelados o tener retrasos significativos, reduciendo así nuestros ingresos. Adicionalmente, los precios de combustibles y suministros, los que constituyen costos significativos para nosotros, podrían aumentar como resultado de ataques terroristas futuros, y en general, el aumento de hostilidades y la reducción de la producción de petróleo, de forma voluntaria u otra, por parte de los países productores de petróleo. Estos aumentos pueden resultar en la combinación de alzas de precios de los pasajes y disminución de demanda por transporte aéreo en general, los cuales tendrían un efecto adverso en los ingresos y resultados de operaciones.

k) Acontecimientos en países de América Latina y otros mercados emergentes podrían afectar de manera adversa la economía chilena, impactar negativamente nuestro negocio y resultados operacionales y provocar una caída del precio de mercado de nuestras acciones ordinarias y ADS.

Realizamos parte importante de nuestras operaciones en países de mercados emergentes, particularmente en América Latina. Por lo tanto, los acontecimientos políticos y económicos en estos países, las crisis económicas e inestabilidad política que pudieran tener lugar a futuro, podrían afectar la economía chilena o brasilera, o el valor de mercado de nuestros valores y tener un efecto sustancial adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados operacionales. Aunque la situación económica de otros mercados emergentes puede diferir considerablemente de la de Chile, no podemos garantizar que los acontecimientos que se produzcan en otros países, sobre todo otros países de mercados emergentes, no afecten negativamente el valor de mercado o el mercado mismo de nuestras acciones ordinarias o ADS.

l) Cambios en el régimen tributario corporativo chileno o régimen tributario en general, podría afectar adversamente nuestros resultados financieros.

En octubre de 2014, el gobierno de la Presidenta Bachelet aprobó el aumento gradual de impuestos a las empresas en Chile, de 20% a 25% (dependiendo del sistema impositivo elegido por el contribuyente) a partir de 2014 y hasta 2018. Este aumento, afecta adversamente la carga impositiva de las empresas chilenas, incluyendo a LATAM, cuya carga impositiva aumentará a 27%, y además requeriría un ajuste en los impuestos diferidos para así reflejar el aumento de la tasa impositiva. Actualmente, LATAM tiene pérdidas tributarias asociadas a su plan de inversiones, pero si LATAM registrara utilidades netas y no contabilizara pérdidas netas, nuestra tasa de impositiva efectiva podría aumentar y nuestra utilidad neta disminuiría. Para mayor información sobre tributación, véase la Nota 17 de nuestros estados financieros consolidados auditados.

m) Fluctuaciones del valor del real brasilero, peso chileno y las monedas de los otros países en que operamos podrían afectar negativamente nuestros ingresos y rentabilidad

Operamos en numerosos países y enfrentamos riesgos inherentes a las variaciones del tipo de cambio entre diversas monedas extranjeras y el dólar estadounidense o entre las monedas de estos distintos países. Las variaciones del tipo de cambio entre el peso chileno y el dólar estadounidense u otras monedas en los países en que operamos podrían afectar negativamente nuestro negocio, situación financiera y resultados operacionales. Al 31 de diciembre de 2014, aproximadamente 97% de nuestra deuda está denominado en dólares estadounidenses, y esperamos que en 2015, un 42% de nuestros ingresos y el 35% de nuestros gastos operacionales estarán denominados en monedas distintas del dólar estadounidense, principalmente en pesos chilenos y reales brasileños. Si el valor del peso o el de otras monedas en las que están denominados nuestros ingresos se deprecia frente al dólar estadounidense, necesitaremos una mayor cantidad de pesos o de otras monedas para pagar la misma cantidad de dólares. El real brasilero y el peso chileno han experimentado importante volatilidad en los últimos años, con una depreciación nominal media de respecto del dólar estadounidense de 16,7% y 0,7% en 2012, 10,5% y 1,8% en 2013, y 9,1% y 15,2% en 2014. Los tipos de cambio entre el peso chileno, el dólar estadounidense y otras monedas en relación al dólar, podrían fluctuar significativamente en el futuro.

Las modificaciones de las políticas gubernamentales que afecten los tipos de cambio en Chile y en otros países podrían perjudicar nuestro negocio, situación financiera y resultados operacionales, además del retorno sobre las acciones ordinarias o ADS de nuestros inversionistas. Los controles cambiarios en Venezuela retrasan nuestra capacidad para repatriar el efectivo generado por las operaciones en Venezuela. Además, aumentan nuestra exposición a pérdidas cambiarias debidas a potenciales devaluaciones del bolívar venezolano respecto del dólar estadounidense durante el plazo que transcurre entre la fecha en que recibimos pagos en bolívares venezolanos y la fecha en que podemos repatriar esos ingresos en dólares estadounidenses. En 2014, la Compañía modificó el tipo de cambio utilizado para determinar la equivalencia de dólares en caja y caja equivalente en bolívares, de 6,3 VEF/US\$ a 12.0 VEF/US\$, lo cual representó una pérdida por tipo de cambio de US\$61 millones en nuestros resultados.

n) El gobierno brasileiro ha ejercido, y podría continuar ejerciendo, influencia significativa sobre la economía brasileira, lo cual podría tener in impacto adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

La economía brasileira se ha caracterizado por la participación activa del gobierno brasileiro, el cual frecuentemente cambia las políticas monetaria, crediticia, fiscal y otras que determinan la economía de Brasil. Las acciones del gobierno brasileiro para controlar la inflación e implementar otras políticas han incluido controles de precios y salarios, depreciación del real, controles sobre la repatriación de fondos al exterior, intervenciones del Banco Central para modificar las tasas de interés base, entre otras medidas. No tenemos control ni podemos predecir las medidas y políticas que el gobierno brasileiro podría tomar en el futuro.

ñ) No estamos obligados a revelar la misma cantidad de información a nuestros inversionistas como lo están los emisores estadounidenses, y por lo tanto, es posible que ustedes reciban menos información de la que recibirían de una empresa estadounidense similar.

Los requisitos de divulgación corporativa que se aplican en nuestro caso pueden no ser equivalentes a los que se aplican a las empresas estadounidenses, y por ende, es posible que ustedes reciban menos información sobre nuestra empresa de la que recibirían de una empresa estadounidense similar. Estamos sujetos a los requisitos de divulgación de información de la Ley de Valores de 1934, y sus posteriores enmiendas, denominada Ley de Valores. Los requisitos de divulgación aplicables a emisores extranjeros bajo la Ley de Valores son más limitados que los requisitos de divulgación aplicables a emisores estadounidenses. La información pública sobre emisores de valores registrados en las bolsas de valores de Chile aporta menos detalles en ciertos aspectos que la información publicada regularmente por empresas registradas en los Estados Unidos o en algunos otros países. Adicionalmente, los mercados de valores de Chile y las actividades de inversionistas en los mismos están menos regulados en comparación con los de Estados Unidos y en algunos otros países desarrollados.

C) Riesgos relacionados con nuestras acciones ordinarias y ADS

a) Nuestros socios controladores podrían tener intereses que difieren de los intereses de nuestros accionistas.

Tenemos dos grupos de socios controladores, el Grupo Cueto (“Socios Controladores de LATAM”) y el Grupo Amaro (“Socios Controladores de TAM”). Al 31 de diciembre de 2014, los socios controladores de LATAM, poseían en total 25,5% de las acciones con derecho a voto, y los controladores de TAM mantenían el 12,0% de las acciones con derecho a voto. Los socios controladores de LATAM pueden elegir tres de los nueve miembros de nuestro directorio y dirigir a nuestra gerencia. Además, los socios controladores de LATAM suscribieron un pacto de accionistas con los socios controladores de TAM, en el cual acordaron que ambos grupos controladores deben votar en conjunto para designar los miembros que los socios controladores de TAM designen para nuestro directorio.

Bajo los términos del acuerdo de depósito que rige a las ADS, si los titulares de ADS no entregaran a JP Morgan Chase Bank, N.A., en su calidad de depositario de los ADS, instrucciones oportunas para la votación de las acciones ordinarias subyacentes en sus ADR, el depositario estaría habilitado para entregar a una persona designada por el directorio, el derecho a voto discrecional sobre esas acciones ordinarias. La persona designada por el directorio podría tener intereses alineados con los accionistas controladores, los que podría

diferir de los intereses de los otros accionistas. Históricamente, nuestro directorio ha designado al presidente, para asumir dicho rol, quien actualmente es Mauricio Amaro.

b) Las transacciones de nuestras ADS y acciones ordinarias en los mercados de valores es limitada y podría experimentar mayor iliquidez y volatilidad de precios

Los mercados de valores de Chile son sustancialmente más reducidos, menos líquidos y más volátiles que los principales mercados de valores en Estados Unidos. Además, los mercados de valores de Chile podrían verse sustancialmente afectados por acontecimientos que ocurran en otros mercados emergentes, particularmente en otros países de América Latina. Por lo tanto, aunque usted tiene derecho a retirar del depositario sus acciones ordinarias subyacentes a las ADS en cualquier momento, sus posibilidades de colocar dichas acciones ordinarias subyacentes en la cantidad, al precio y en el momento que desee hacerlo podrían verse considerablemente limitadas. Este mercado de limitadas transacciones también podría generar un incremento en la volatilidad del precio de las ADS o las acciones ordinarias subyacentes a las ADS.

c) Los tenedores de ADS podrían verse perjudicados por las devaluaciones de monedas y fluctuaciones del tipo de cambio

Si el tipo de cambio del peso chileno baja en relación al dólar estadounidense, el valor de las ADS y cualquier distribución efectuada sobre las mismas por parte del depositario, podría verse adversamente afectada. El depositario (representado por el banco custodio en Chile) recibe en pesos las distribuciones de efectivo efectuadas respecto de las ADS, quien las convierte a dólares al tipo de cambio vigente y las distribuye a los titulares de ADR que las acreditan. Además, el depositario incurrirá en costos de conversión de moneda extranjera (que habrán de asumir los titulares de ADR) relacionados con la conversión de divisas y posterior distribución de dividendos u otros pagos respecto de las ADS.

d) Futuros cambios en los controles de inversión extranjera y retención de impuestos podrían afectar negativamente a los residentes no chilenos que invierten en nuestras acciones

Las inversiones en acciones en Chile por parte de personas no residentes, se han visto sujetas a diversas normas de control del tipo de cambio que rigen la repatriación de inversiones y utilidades. Aunque actualmente no estén vigentes, las normas del Banco Central de Chile obligaban y podrían volver a obligar a los inversionistas extranjeros que inviertan en valores del mercado secundario chileno que mantuvieran una reserva de efectivo o pagaran un arancel sobre la conversión de divisa extranjera para adquirir las acciones. Es más, futuros cambios en el impuesto retenido podrían afectar negativamente a no residentes en Chile que inviertan en nuestras acciones.

No podemos garantizar que a futuro no se impongan restricciones adicionales en Chile a los titulares de ADR, a la enajenación de acciones ordinarias subyacentes a las ADS o a la repatriación del producto de una adquisición, enajenación o pago de un dividendo, ni podemos estimar la duración o el impacto que tendrían en caso de imponerse o exigirse restricciones de dicha índole.

e) En ciertas circunstancias, los titulares de nuestras ADS podrían verse imposibilitados de ejercer sus derechos preferenciales

La Ley sobre Sociedades Anónimas chilena, contempla que se concederán derechos preferenciales a todos los titulares cuando una sociedad emita nuevas acciones a cambio de efectivo, otorgándole a dichos titulares el derecho a adquirir un número suficiente de acciones para mantener su actual porcentaje de participación. No podremos ofrecer acciones a titulares de ADS y accionistas que se encuentren en Estados Unidos, en virtud de los derechos preferenciales concedidos a accionistas en relación a cualquier emisión futura de acciones a menos que se encuentre vigente una declaración de registro bajo la Ley de Valores de 1933, de Estados Unidos, y sus posteriores enmiendas (la "Ley de Valores"), respecto de dichos derechos y acciones, o que exista la posibilidad de eximirse de los requisitos de registro de la Ley de Valores. Al momento de cualquier oferta de derechos, evaluaremos los potenciales costos y obligaciones asociados con cualquiera declaración de registro a la luz del beneficio indirecto para nosotros que suponga permitirle a los titulares estadounidenses de ADR que acreditan ADS y accionistas que se encuentren en los Estados Unidos ejercer sus derechos preferenciales, así como cualesquiera otros factores que puedan considerarse pertinentes en ese momento, y entonces tomaremos una decisión respecto de la alternativa de presentar una declaración de registro. No podemos garantizar que optaremos por presentar una declaración de registro o que los titulares de ADS y accionistas que se encuentren en Estados Unidos podrán ejercer dichos derechos.

2. En relación a la Propiedad de la Compañía, se complementa lo señalado en la página 44, bajo el título "Estructura", con lo siguiente:

i) El porcentaje controlado, directa e indirectamente, por el controlador y por cada uno de sus miembros y la identificación de las personas naturales que están detrás de las personas jurídicas.

1. El Grupo Cueto es el socio controlador de LATAM, y está compuesto por Sr. Juan José Cueto Plaza (uno de nuestros directores), Sr. Ignacio Cueto Plaza (CEO de LAN), Sr. Enrique Cueto Plaza (CEO de LATAM) y algunos otros miembros de la familia. Al 31 de diciembre del 2014 el Grupo Cueto poseía 25,49% de las acciones ordinarias de LATAM Airlines Group a través de las siguientes sociedades (*Cuadro 1*):

Nombre o razón social	RUT	Porcentaje
Costa Verde Aeronáutica S.A.	81.062.300-4	15,722%
Inversiones Nueva Costa Verde Aeronáutica Ltda.	76.116.741-3	4,203%
Costa Verde Aeronáutica SpA	76.213.859-K	3,666%
Inversiones Priesca Dos y Cía. Ltda.	76.237.354-8	0,654%
Inversiones Caravia Dos y Cía. Ltda.	76.237.329-7	0,651%
Inversiones El Fano Dos y Cía. Ltda.	76.237.343-2	0,496%
Inversiones La Espasa Dos y Cía. Ltda.	76.327.426-8	0,046%
Inv. Puerto Claro Dos y Cia. Ltda.	76.327.422-5	0,043%
Inversiones La Espasa Dos S.A.	76.809.110-2	0,006%
Inversiones Puerto Claro Dos Limitada	76.809.120-K	0,005%
Inversiones Mineras del Cantábrico S.A.	96.625.340-1	0,003%
Total		25,49%

2. Respecto a la sociedad **COSTA VERDE AERONÁUTICA S.A.**, sus accionistas son los siguientes: (*Cuadro 2*)

	Accionista	Porcentaje
A.	Inversiones Costa Verde Aeronáutica Limitada	99,786%
B.	Inversiones Costa Verde Aeronáutica Ltda. y Cia en Comandita por Acciones	0,194%
C.	Larrahin Vial S.A. C.de B.	0,02%
D.	Inversiones Mineras del Cantábrico S.A.	0,0001%
E.	Santander S.A. C.de B.	0.000008%

3. A su vez, la sociedad controladora de Costa Verde Aeronáutica S.A. detallada anteriormente, **INVERSIONES COSTA VERDE AERONÁUTICA LIMITADA** (*A en el Cuadro 2*), tiene los siguientes socios (*Cuadro 3*):

	Socios	Porcentaje
A.	Inversiones Costa Verde Limitada y Compañía en Comandita por Acciones	99%
B.	Inversiones Costa Verde y Cia. Ltda. ¹	0.9%
C.	Inversiones Costa Verde Ltda. ²	0,1%

¹ Los socios de esta sociedad son los cinco hermanos Cueto Plaza (Enrique, Juan José, Ignacio, Esperanza y la Sucesión de Felipe), con un 14% cada uno y los hijos de cada uno de ellos que conjuntamente detentan el 30% restante. Todos individualizados en el número 5 más abajo.

² Los socios de esta sociedad son los hermanos Enrique Cueto Plaza, Juan José Cueto Plaza, Ignacio Cueto Plaza, cada uno con un 33,3% de la propiedad.

4. **INVERSIONES COSTA VERDE AERONÁUTICA LIMITADA Y COMPAÑÍA EN COMANDITA POR ACCIONES** detallada anteriormente, (A en el Cuadro 3), tiene los siguientes socios (Cuadro 4):

	Socios	Socio principal - 99,9%	Porcentaje
A.	Inmobiliaria e Inversiones El Fano Limitada	Enrique Cueto Plaza	7,9996%
B.	Inmobiliaria e Inversiones Caravia Limitada	Juan José Cueto Plaza	7,9996%
C.	Inmobiliaria e Inversiones Priesca Limitada	Ignacio Cueto Plaza	7,9996%
D.	Inmobiliaria e Inversiones La Espasa Limitada	Esperanza Cueto Plaza	7,9996%
E.	Inmobiliaria e Inversiones Puerto Claro Limitada	Sucesión Felipe Cueto Plaza	7,9996%
F.	Inmobiliaria e Inversiones Colunga Limitada	**	30%
G.	Inversiones del Cantábrico Limitada	**	30%
H.	Inversiones Colunga Limitada		0,02%

5. Respecto a **INMBOLIARIA E INVERSIONES COLUNGA LIMITADA E INVERSIONES DEL CANTÁBRICO LTDA.** son sociedades 100% de propiedad del Grupo Cueto, y sus accionistas finales son los señores (i) Juan José Cueto Plaza, rut 6.694.240-6; (ii) Ignacio Javier Cueto Plaza, 7.040.324-2; (iii) Enrique Miguel Cueto Plaza, 6.694.239-2; (iv) María Esperanza Cueto Plaza, rut 7.040.325-0, (v) Isidora Cueto Cazes, rut 18.391.071-k; (vi) Felipe Jaime Cueto Ruiz-Tagle, rut 20.164.894-7 (vii) María Emilia Cueto Ruiz-Tagle, rut 20.694.332-7 (viii) Andrea Raquel Cueto Ventura, rut 16.098.115-6 (ix) Daniela Esperanza Cueto Ventura, 16.369.342-9; (x) Valentina Sara Cueto Ventura, rut 16.369.343-7 (xi) Alejandra Sonia Cueto Ventura, rut 17.700.406-5; (xii) Francisca María Cueto Ventura, rut 18.637.286-7; (xiii) Juan José Cueto Ventura, rut 18.637.287-5; (xiv) Manuela Cueto Sarquis, rut 19.078.071-6; (xv) Pedro Cueto Sarquis, rut 19.246.907-4; (xvi) Juan Cueto Sarquis, rut 19.639.220-3; (xvii) Antonia Cueto Sarquis, rut 20.826.769-8 (xviii) Fernanda Cueto Délano, rut 18.395.657-4 (xix) Ignacio Cueto Délano, rut 19.077.273-k; (xx) Javier Cueto Délano, rut 20.086.836-6 (xxi) Pablo Cueto Délano, rut 20.086.837-4 (xxii) José Cueto Délano, rut 20.963.574-7; (xxiii) Nieves Isabel Alcaíno Cueto, rut 18.636.911-4; (xxiv) María Elisa Alcaíno Cueto, rut 19.567.835-9 y (xxv) María Esperanza Alcaíno Cueto, rut 17.701.730-2.
6. Los socios de **INVERSIONES NUEVA COSTA VERDE AERONÁUTICA LIMITADA** son los siguientes (Cuadro 5):

	Socios	Porcentaje
A.	Costa Verde Aeronáutica S.A.	99,99%
B.	Inversiones Costa Verde Aeronáutica Limitada	0,01%

7. Los accionistas de **COSTA VERDE AERONÁUTICA SpA** son los siguientes (Cuadro 6):

	Accionista	Porcentaje
A.	Inversiones Nueva Costa Verde Aeronáutica Limitada	60%
B.	Inversiones Andes SpA ³	40%

³ Propiedad del Grupo Eblen.

8. Los socios de **INVERSIONES PRIESCA DOS Y CIA. LTDA.** son los siguientes (Cuadro 7):

	Accionista	Porcentaje
A.	Ignacio Cueto	99%
B.	Otros	1%

9. Los socios de **INVERSIONES CARAVIA DOS Y CIA. LTDA.** son los siguientes (Cuadro 8):

	Accionista	Porcentaje
A.	Juan Jose Cueto	99%
B.	Otros	1%

10. Los socios de **INVERSIONES EL FANO DOS Y CIA. LTDA.** son los siguientes (Cuadro 9):

	Accionista	Porcentaje
A.	Enrique Cueto	99%
B.	Otros	1%

11. Los socios de **INVERSIONES LA ESPASA DOS Y CIA. LTDA.** son los siguientes (Cuadro 10):

	Accionista	Porcentaje
A.	Esperanza Cueto	99%
B.	Otros	1%

12. Los socios de **INVERSIONES PUERTO CLARO DOS Y CIA. LTDA.** son los siguientes (Cuadro 11):

	Accionista	Porcentaje
A.	Isidora Cueto Cazes	33%
B.	Felipe Cueto Ruiz Tagle	33%
C.	María Emilia Cueto Ruiz Tagle	33%

13. Los accionistas de **INVERSIONES LA ESPASA DOS S.A.** son los siguientes (Cuadro 12):

	Accionista	Porcentaje
A.	María Esperanza Cueto Plaza	99%
B.	Esperanza Alcaíno Cueto Uno y Compañía Limitada	1%

14. Los socios de **INVERSIONES PUERTO CLARO DOS LTDA.** son los siguientes (Cuadro 12):

	Socios	Porcentaje
A.	Isidora Cueto Cazes	33.33%
B.	Emilia Cueto Ruiz Tagle	33.33%
C.	Felipe Cueto Ruiz Tagle	33.33
D.	Inversiones Colunga Limitada	00.01%

15. Respecto a **INVERSIONES MINERAS DEL CANTÁBRICO S.A.** es una sociedad 100% de propiedad del Grupo Cueto, y sus accionistas finales son las personas individualizadas en el numeral 5 anterior.

ii) **La identificación de los accionistas mayoritarios, distintos de los controladores, que por sí solos o con otros con que tenga acuerdo de actuación conjunta, pueda designar, a lo menos, un miembro de la administración de la sociedad, o posea un 10% o más del capital con derecho a voto.**

La tabla a continuación muestra a los propietarios de las acciones ordinarias al 31 de diciembre de 2014, incluyendo nuestros socios controladores, otros accionistas principales y accionistas minoritarios.

	Participación (al 31 de diciembre, 2014)	
	Propiedad de acciones ordinarias	Porcentaje de propiedad de acciones ordinarias
Accionista		
Grupo Cueto ⁴	139.089.520	25,49%
Costa Verde Aeronáutica S.A.	85.772.914	15,72%
Inversiones Nueva Costa Verde Aeronáutica Ltda.	22.914.277	4,20%
Costa Verde Aeronáutica SpA	20.000.000	3,67%
Otros.....	10.402.326	1,91%
Grupo Amaro ⁵	65.554.075	12,02%
TEP Chile S.A.	65.554.075	12,01%
Grupo Bethia.....	33.367.363	6,12%
Axxion S.A.....	18.473.333	3,39%
Inversiones HS SpA.	14.894.024	2,73%
Grupo Eblen.....	27.945.199	5,12%
Inversiones Andes S.A.	17.146.529	3,14%
Inversiones PIA SpA.....	5.403.804	0,99%
Otros accionistas minoritarios.....	279.601.943	51,25%
Total	545.558.101	100,00%

A continuación de la combinación con TAM el año 2012, el Grupo Amaro es también accionista principal de LATAM Airlines Group, a través del 100% de propiedad en TEP Chile S.A. (Rut N° 76.152.798-3) y la propiedad mayoritaria de Holdco I, la cual posee 100% de las acciones ordinarias de TAM. Los miembros del Grupo Amaro incluyen a nuestro Presidente Mauricio Rolim Amaro y nuestra ex directora María Claudia Amaro. Al 31 de diciembre 2014, el Grupo Amaro era propietario de 12,01% de las acciones ordinarias de LATAM Airlines Group.

Adicionalmente a estos accionistas, hay dos otros grupos de accionistas principales aunque ninguno que posea más del 10%. Al 31 de diciembre, 2014, el Grupo Bethia, el cual está representado por nuestro director Carlos Heller Solari, poseía 6,14% de las acciones ordinarias y Grupo Eblen, representado por nuestro director Ramón Eblen Cádiz, posee 5,12% de nuestras acciones ordinarias.

⁴ El Grupo Cueto, al cual también nos referimos como “Socios Controladores de LATAM,” suscribieron un pacto de accionistas con los socios controladores de LATAM, TEP Chile y TAM cuyos detalles se dan en el numeral 3 siguiente.

⁵ El Grupo Amaro, al cual también nos referimos como “Socios Controladores de TAM,” ha suscrito un pacto de accionistas con LATAM y los socios controladores de LATAM. Los términos de este pacto de accionistas se detallan en el numeral 3 siguiente

3. En relación a los pactos de accionistas de la Compañía, se informa lo siguiente:

Luego de la combinación de LAN y TAM en junio de 2012, LAN Airlines S.A. se transformó en "LATAM Airlines Group S.A." y TAM sigue existiendo como subsidiaria de Holdco I y de LATAM. Para implementar esta combinación, los socios controladores de TAM formaron cuatro nuevas sociedades anónimas cerradas bajo las leyes chilenas: TEP Chile, Holdco I, Holdco II y Sister Holdco. Después que se llevó a cabo la transacción, Holdco II y Sister Holdco dejaron de existir.

Previamente a la combinación de negocios, LATAM Airlines Group y los socios controladores de LATAM suscribieron varios pactos de accionistas con TAM, y sus socios controladores (actuando a través de TEP Chile) y Holdco I que establece acuerdos y restricciones relacionadas al gobierno corporativo en un intento por balancear los intereses de LATAM Airlines Group, como el dueño de sustancialmente todos los derechos económicos en TAM, y los socios controladores de TAM como los continuos accionistas controladores de TAM bajo la ley brasilera, a través de la prohibición de tomar ciertas acciones y decisiones corporativas materiales sin la previa aprobación por mayoría calificada de sus accionistas y/o el directorio de Holdco I o TAM. Estos pactos de accionistas además establecen los acuerdos de las partes en relación al gobierno y administración de LATAM Airlines Group con posterioridad a la combinación de negocios de LAN y TAM.

Gobierno y Administración del Grupo LATAM

Hacemos referencia al pacto de accionistas entre los socios controladores de LATAM y TEP Chile, el cual establece los acuerdos entre las partes relacionados con gobierno, administración y operación del Grupo LATAM, y votación y transferencia de sus respectivas acciones ordinarias de LATAM Airlines Group y las acciones con derecho a voto en Holdco I de propiedad de TEP Chile, denominado "pacto de accionistas del Grupo Controlador". Hacemos referencia al pacto de accionistas entre LATAM y TEP Chile, el cual establece acuerdos en relación a gobierno, administración y operación del Grupo LATAM como el "pacto de accionistas de LATAM Airlines Group-TEP".

Esta sección describe las provisiones clave del pacto de accionistas del Grupo Controlador y el pacto de accionistas entre LATAM Airlines Group-TEP. Los derechos y obligaciones de las partes del Grupo Controlador y el pacto de accionistas entre LATAM Airlines Group-TEP son normados por los términos y condiciones de los mencionados pactos de accionistas y no por el resumen de cualquier información contenida en esta memoria anual.

Composición del Directorio de LATAM Airlines Group

El Sr. Mauricio Rolim Amaro fue reelegido director de LATAM Airlines Group en abril de 2014. Si el Sr. Amaro deja su cargo vacante por cualquier razón durante el periodo de dos años, TEP Chile tiene el derecho de designar su reemplazo para completar el mencionado plazo. Con posterioridad, el directorio de LATAM Airlines Group designará cualquiera de sus miembros como Presidente del mismo, en conformidad a sus estatutos vigentes. Maria Cláudia Oliveira Amaro fue elegida directora de LATAM Airlines Group en junio de 2012, y renunció a su cargo en septiembre de 2014. En la misma fecha, y de acuerdo a la ley chilena, Henri Philippe Reichstul fue designado por el directorio para reemplazarla hasta la próxima junta de accionistas, en la cual el directorio el directorio será completamente renovado y reelegido.

Administración del Grupo LATAM

En junio de 2012, Enrique Cueto Plaza se convirtió en CEO de LATAM ("LATAM CEO"). El cargo de CEO de LATAM es el de mayor rango en LATAM Airlines Group y reporta directamente al directorio de LATAM. El CEO de LATAM está a cargo de la supervisión general, dirección y control del negocio de LATAM Airlines Group y ciertas otras responsabilidades establecidas en el pacto de accionistas de LATAM Airlines Group-TEP. En una eventual salida del CEO de LATAM actual, el directorio de LATAM designará a su sucesor luego de recibir la recomendación del Comité de Liderazgo.

En junio de 2012, Ignacio Cueto Plaza se convirtió en CEO de LAN ("LAN CEO"). El CEO de LAN reporta directamente al CEO de LATAM y tiene a su cargo la supervisión general, dirección y control sobre las operaciones de pasajeros y carga del Grupo LATAM, excluyendo aquellas realizadas por Holdco I, TAM y sus subsidiarias, y sobre el negocio internacional de pasajeros del Grupo LATAM. El CEO de LAN, en y LATAM el candidato para desempeñarse como cabeza del negocio internacional de pasajeros del Grupo LATAM (incluyendo operaciones de vuelos de largo alcance y regionales), el cual debe reportar en conjunto con el CEO de LAN y el CEO de TAM. Los ejecutivos clave del Grupo LATAM (además del CEO de LATAM y aquellos del Grupo TAM) serán designados por, y le reportarán directa o indirectamente, el CEO de LATAM.

La oficina principal de LATAM Airlines Group continúa ubicada en Santiago, Chile.

Gobierno y Administración del Grupo LATAM

Hacemos referencia al pacto de accionistas entre LATAM, Holdco I y TEP Chile, el cual establece nuestros acuerdos relacionados con el gobierno, administración y operación de Holdco I, y votaciones y transferencias de las acciones con derecho a voto de Holdco I, como el "pacto de accionistas de Holdco I" y al pacto de accionistas entre LATAM, Holdco I, TAM y TEP Chile, el cual establece nuestros acuerdos relacionados con el gobierno, administración y operación de TAM y sus subsidiarias como el "pacto de accionistas de TAM." Luego de la combinación de negocios de LAN y TAM, el pacto de accionistas de Holdco I y el pactos de accionistas de TAM establecen los acuerdos entre las partes en relación al gobierno y administración de Holdco I, TAM y sus subsidiarias (colectivamente, el "Grupo TAM").

Esta sección describe las cláusulas clave del pacto de accionistas de Holdco I y el pacto de accionistas de TAM. Los derechos y obligaciones de las partes en relación al pacto de accionistas de Holdco I y el pacto de accionistas de TAM son regulados por los términos y condiciones de los mencionados pactos de accionistas de y no por el resumen de cualquier información contenida en esta memoria anual.

Composición de los Directorios de Holdco I y TAM

El pacto de accionistas de Holdco I y el pacto de accionistas de TAM en general proveen directorios idénticos y el mismo CEO de Holdco I y TAM, con LATAM designando dos directores y TAM cuatro directores (incluyendo al presidente del directorio). El 30 de abril, 2014 Marco Antonio Bologna fue nombrado Presidente del Directorio de TAM S.A. en reemplazo de Maria Cláudia Oliveira Amaro, y el 8 de septiembre de 2014, Maria Claudia Amaro renunció a su cargo de directora. En su lugar, el directorio designó a Henri Philippe Reichstul. Una renovación total del directorio se llevará a cabo a más tardar en Abril de 2015.

El pacto de accionistas del grupo controlador establece que las personas elegidas por o en representación de los socios controladores de LATAM o de los socios controladores de TAM a nuestro directorio deben ejercer además en los directorios de Holdco I y TAM.

Administración de Holdco I y TAM

Los asuntos y el negocio diario de Holdco I serán administrados por el CEO del Grupo TAM bajo la supervisión del directorio de Holdco I. Los asuntos y el negocio diario de TAM serán administrados por TAM *Diretoria* bajo la supervisión del directorio de TAM. El "*TAM Diretoria*" estará compuesto por el CEO del Grupo TAM, y el CFO de TAM, el COO de TAM y el CCO de TAM. Marco Bologna, actualmente CEO de TAM, será el CEO inicial de Holdco I y TAM, o el "CEO del Grupo TAM" y el sucesor de CEO debe ser designado por LATAM entre los tres candidatos propuestos por TEP Chile. El CEO del Grupo TAM tendrá supervisión general, dirección y control sobre el negocio y operaciones del Grupo TAM (en lo referente a lo que no sea negocio internacional de pasajeros del Grupo LATAM) y llevará a cabo todas las órdenes y resoluciones de los directores de TAM. El CFO inicial de TAM, "CFO de TAM CFO," ha sido designado en conjunto por LATAM y TEP Chile y cualquier sucesor del CFO será designado por TEP Chile de tres candidatos propuestos por LATAM. El COO de TAM, "COO de TAM," y el gerente comercial de TAM, "CCO de TAM," serán designados en conjunto y recomendados al directorio de TAM, por el CEO del Grupo TAM y el CFO de TAM, y además deberá ser aprobado por el directorio de TAM. Estos pactos de accionistas además regulan la composición de los directorios de las subsidiarias de TAM.

Luego de la combinación, TAM continúa con sus oficinas principales en São Paulo, Brasil.

Acciones que requieren Mayoría Calificada

Ciertas acciones de Holdco I o TAM requieren aprobación por mayoría calificada del directorio o de los accionistas de Holdco I o TAM, las que efectivamente requieren la aprobación tanto de LATAM y TEP Chile antes que las acciones puedan llevarse a cabo.

Las acciones que requieren aprobación de mayoría calificada de los directorios de Holdco I o TAM son las siguientes:

- aprobar el presupuesto anual y plan de negocios y el negocio multianual (al cual nos referimos colectivamente como los “planes aprobados”), y además las modificaciones a estos planes;
- llevar a cabo o acordar cualquier acción que cause, o razonablemente cause, individualmente o en forma agregada, cualquier gasto de capital, operacional u otro gasto de cualquier Compañía de TAM y sus subsidiarias que sean mayores a (i) el menor de 1% de ingresos o 10% de la utilidades bajo los planes aprobados, con respecto a las acciones que afecten las partidas del estado de resultados, o (ii) el menor de 2% de los activos o 10% de la caja y caja equivalentes (según la definición de IFRS) según lo establecido en el plan aprobado y en efecto, en relación a las acciones que afecten el estado de flujo de caja;
- crear, disponer de o admitir nuevos accionistas en alguna de las subsidiarias de la compañía relevante, excepto en la medida que esté expresamente contemplado en los planes aprobados;
- aprobar la adquisición, disposición, modificación o gravamen por parte de cualquier empresa de TAM de cualquier activo mayor a \$15 millones o de cualquier valor accionario o valores convertibles en acciones de cualquier empresa de TAM o la Compañía, excepto en la medida que esté expresamente contemplado en los planes aprobados;
- aprobar cualquier inversión en activos no relacionados con el propósito corporativo de cualquier compañía de TAM, excepto en la medida que esté expresamente contemplado en los planes aprobados;
- suscribir cualquier contrato de monto superior a \$15 millones, excepto en la medida que esté expresamente contemplado en los planes aprobados;
- suscribir cualquier contrato relacionado con la distribución de utilidades, asociaciones de empresas, colaboraciones de negocios, membresía en alianzas, acuerdos de código compartido, excepto a lo aprobado en los planes de negocios y presupuesto y efectuado, excepto en la medida que esté expresamente contemplado en los planes aprobados;
- finiquitar, modificar, o renunciar a cualquier derecho o demanda de una compañía relevante o sus subsidiarias en un monto superior a \$15 millones, excepto en la medida que esté expresamente contemplado en los planes aprobados;
- comenzar, participar en, comprometer o establecer cualquier acción material con respecto a cualquier litigio o proceso en un monto superior a \$15 millones, relacionado con la compañía relevante, excepto en la medida que esté expresamente contemplado en los planes aprobados;
- aprobar la ejecución, modificación, término o ratificación de acuerdos con terceros, excepto en la medida que esté expresamente contemplado en los planes aprobados;
- aprobar cualquier estado financiero, modificaciones, o cualquier política contable, de dividendos o impositiva de la compañía relevante;
- aprobar el otorgamiento de cualquier interés de valores o garantías de obligaciones de terceros;
- designar ejecutivos distintos al CEO de Holdco I o Directoria de TAM Diretoria o reelegir a los actuales CEO de TAM o CFO de TAM; y
- aprobar cualquier voto de la compañía relevante o sus subsidiarias en su capacidad de accionista.

Las acciones que requieren aprobación por mayoría calificada de parte de los accionistas incluyen:

- aprobar cualquier modificación a los estatutos de cualquier compañía relevante o sus subsidiarias en relación a las siguientes materias: (i) propósitos corporativos, (ii) capital corporativo; (iii) derechos inherentes a cada clase de acciones y sus accionistas; (iv) las atribuciones de reuniones ordinarias de accionistas o las limitaciones a las atribuciones del directorio; (v) cambios en el número de directores o ejecutivos; (vi) el plazo; (vii) el cambio en las oficinas principales corporativas de una compañía relevante; (viii) la composición, atribuciones y compromisos de la administración de cualquier compañía relevante; y (ix) dividendos y otras distribuciones;
- para aprobar la disolución, liquidación o liquidación de una compañía relevante;
- aprobar la transformación, fusión, escisión o cualquier tipo de reorganización corporativa de una compañía relevante;
- pagar o distribuir dividendos o cualquier otro tipo de distribución a los accionistas;
- aprobar la emisión, rescate o amortización de instrumentos de deuda, valores accionarios o valores convertibles;
- aprobar un plan para la disposición por venta, gravámenes u otro de 50% o más de los activos, según se determina en el balance del año anterior, de Holdco I;
- aprobar la disposición por venta, gravámenes u otro de 50% o más de los activos de una subsidiaria de Holdco I representando al menos 20% de Holdco I o aprobar la venta, gravámenes o disposición de valores accionarios de forma tal que Holdco I pierda el control;
- aprobar la concesión de intereses sobre instrumentos o garantías para garantizar obligaciones en exceso del 50% de los activos de una compañía relevante; y
- aprobar la ejecución, modificación, términos o ratificación de los actos o acuerdos con partes relacionadas pero sólo en los casos que la ley aplicable requiera la aprobación de dichas materias.

Acuerdos relativos a la Votación, Transferencias y Otros Acuerdos

El grupo controlados de LATAM y TEP Chile han acordado en el pacto de accionista del Grupo Controlador votar sus respectivas acciones ordinarias de LATAM Airlines Group de la siguiente forma:

- hasta ese momento TEP Chile vende cualquiera de sus acciones ordinarias de LAN (diferentes a las acciones exentas según se define a continuación y en poder de TEP Chile), el Grupo Controlador de LATAM Airlines Group votará sus acciones ordinarias de LATAM Airlines Group para elegir al directorio de LATAM Airlines Group a cualquier individuo designado por TEP Chile salvo que TEP Chile posea las suficientes acciones ordinarias de LATAM Airlines Group para elegir directamente dos directores del directorio de LATAM Airlines Group;
- las partes acuerdan votar sus acciones ordinarias de LATAM Airlines Group para apoyar a las otras partes en remover o reemplazar a directores u otros designados por el directorio de LATAM Airlines Group;
- las partes acuerdan consultar entre ellas y hacer uso de sus esfuerzos de buena fe para lograr acuerdos y actuar en conjunto en todas las acciones (excepto las acciones que requieran de la aprobación de la mayoría calificada bajo la ley chilena) y ser consideradas por el directorio de LATAM Airlines Group o por los accionistas de LATAM Airlines Group;
- las partes acuerdan mantener el tamaño del directorio de LATAM Airlines Group en un total de nueve miembros y mantener el quórum requerido por la mayoría del directorio de LATAM Airlines Group; y
- en caso de que, después de haber realizado esfuerzos de buena fe para lograr un acuerdo en relación a cualquier acción que requiera aprobación por mayoría calificada bajo la ley chilena y un periodo de mediación, las partes no logran dicho acuerdo, entonces TEP Chile ha accedido a dar su voto a la materia que requiera mayoría calificada según lo indicado por los accionistas controladores de LATAM Airlines Group, al cual nos referimos como “voto dirigido”.

El número de “acciones exentas” de TEP Chile, significa que el número de acciones ordinarias de LATAM Airlines Group que TEP Chile posee inmediatamente después de la fecha efectiva en exceso del 12,5% de las acciones ordinarias vigentes de LATAM Airlines Group, determinada en una base de dilución total.

Las partes de los pactos de accionistas de Holdco I y TAM han acordado votar sus acciones con derecho a voto de Holdco I y las acciones de TAM de modo de dar efecto a los acuerdos relacionados con la representación del directorios de TAM discutido anteriormente.

Restricciones a las Transferencias

De conformidad con el pacto de accionistas del Grupo Controlador, los accionistas controladores de LATAM Airlines Group y TEP Chile están sujetos a ciertas restricciones respecto a ventas, transferencias y gravámenes de las acciones ordinarias de LATAM Airlines Group y (solamente en el caso de TEP Chile) las acciones con derecho a voto de Holdco I. Excepto por un monto limitado de las acciones ordinarias de LATAM Airlines Group, ni los socios controladores de LATAM Airlines Group ni TEP Chile pueden vender las acciones ordinarias de LATAM Airlines Group, y TEP Chile no puede vender los derechos accionarios de Holdco I, hasta junio de 2015. Con posterioridad, se permitirán las ventas de acciones ordinarias de LATAM Airlines Group realizadas por cualquiera de las partes, sujeto a (i) ciertas limitaciones de volumen y frecuencia de dicha venta y (ii) sólo en el caso de TEP Chile, TEP Chile debe satisfacer ciertos requerimientos de propiedad mínimos. Con posterioridad a junio de 2022, TEP Chile puede vender todas sus acciones de LATAM Airlines Group y los derechos accionarios de Holdco I como bloque, sujeto a (x) la aprobación del directorio de LATAM respecto al cesionario, (y) que la condición de venta no tenga un efecto adverso, y (z) derecho de adquisición preferente sea en favor de los socios controladores de LATAM Airlines Group, a la cual nos referimos colectivamente como “cláusulas de venta en bloque”. Un “efecto adverso” se define en el pacto de accionistas del Grupo Controlador como un efecto material adverso en la capacidad de Holdco I de recibir los beneficios totales de propiedad de TAM y sus subsidiarias para operar el negocio de aerolínea mundialmente. El grupo controlador de LATAM Airlines Group ha acordado todas las acciones con derechos a voto de Holdco I adquiridas en conformidad con dicho derecho de adquisición preferente de LATAM por lo mismo pagado por dichas acciones.

Adicionalmente, TEP Chile puede vender en bloque a partir de junio de 2015 todas las acciones ordinarias de LATAM Airlines Group y acciones con derecho a voto de Holdco I, sujeto a satisfacer las cláusulas de venta en bloque, si un evento de liberación (según se describe más abajo) ocurriera o si TEP Chile es requerido de realizar uno o más votos dirigidos durante cualquier periodo de 24 meses en dos reuniones (consecutivas o no) de los accionistas de LATAM Airlines Group realizadas al menos con 12 meses de separación, y si LATAM Airlines Group no ha ejercido en su totalidad la conversión de opciones descrita anteriormente. Un “evento de liberación” ocurrirá si (i) se realiza un aumento de capital de LATAM Airlines Group, (ii) TEP Chile no ejerce la totalidad de sus derechos preferentes otorgados bajo la ley chilena aplicable con respecto al aumento de capital en relación a todas las acciones ordinarias restringidas de LATAM Airlines Group, y (iii) después que se complete el aumento de capital, el individuo designado por TEP Chile para la votación del directorio de LATAM Airlines Group con la colaboración del Grupo Controlador de LATAM Airlines Group, no sea elegido como miembro del directorio de LATAM Airlines Group.

Adicionalmente, después del 22 de junio, 2022 y después que ocurra la fecha de activación de la propiedad total (según se describe a continuación bajo la sección “—Opción de Conversión”), TEP Chile podría vender toda o una parte de sus acciones ordinarias de LATAM Airlines Group, sujeto a (x) el derecho de adquisición preferente en favor de los socios controladores de LATAM y (y) las restricciones a la venta de acciones ordinarias de LATAM Airlines Group más de una vez en un periodo de 12 meses.

El pacto de accionistas del Grupo Controlador señala ciertas excepciones a estas restricciones de transferencia para ciertas acciones en prenda de LATAM Airlines Group realizadas por las partes y para transferencias a las filiales, en todo caso bajo ciertas circunstancias limitadas.

Adicionalmente, TEP Chile, en el pacto de accionistas de Holdco I, aceptó no votar sus acciones con derecho a voto de Holdco I, o tomar cualquier otra acción, en apoyo a cualquier transferencia por parte de Holdco I de acciones o valores convertibles en acciones emitidos por ellos o por TAM, o cualquiera de sus filiales sin el consentimiento previo por escrito de LATAM.

Restricciones a las transferencias de acciones de TAM

LATAM acordó en el pacto de accionistas de Holdco I no vender o transferir acciones de TAM a cualquier persona (distinta de nuestras filiales), mientras TEP Chile posea acciones con derechos a voto de Holdco I. Sin perjuicio de lo anterior, LATAM tendrá el derecho de realizar dicha venta o transferencia si, al mismo tiempo de dicha venta o transferencia, LATAM (o su cesionario) adquiriera todos las acciones con derecho a voto de Holdco I de propiedad de TEP Chile por un monto igual a la entonces base imponible de TEP Chile en dichas acciones y cualquier costo que TEP Chile deba incurrir para llevar a cabo dicha venta o transferencia. TEP Chile ha otorgado en forma irrevocable a LATAM el derecho asignable a comprar todas las acciones con derecho a voto de Holdco I de propiedad de TEP Chile en relación a dicha venta.

Opción de Conversión

Conforme al pacto de accionistas del Grupo Controlador y al pacto de accionistas de Holdco I, LATAM tiene el derecho unilateral de convertir nuestras acciones sin derecho a voto de Holdco I en acciones con derecho a voto de Holdco I al máximo permitido por ley, y a aumentar nuestra representación en los directorios de TAM y Holdco I según lo permitido por las leyes brasileñas que controlan la propiedad extranjera y a otras leyes aplicables si la conversión no tuviera un efecto adverso (definido anteriormente en la sección “—Restricciones a las Transferencias”).

Durante o después de junio de 2022, y después que LATAM haya convertido totalmente todas sus acciones sin derecho a voto de Holdco I en acciones con derecho a voto de Holdco I según lo permitido por leyes brasileñas y otras leyes aplicables, LATAM tendrá el derecho de adquirir todas las acciones con derecho a voto de Holdco I de propiedad de los accionistas controladores de TAM por un monto igual a su base imponible en dichas acciones y los costos que deba incurrir para llevar a cabo dicha venta, monto al que nos referimos como “precio de venta”. Si LATAM no ejerce oportunamente el derecho de compra de estas acciones o si, después del 22 de junio, 2022, LATAM tuviera el derecho bajo las leyes brasileñas y otras leyes aplicables de convertir todas las acciones sin derecho a voto de Holdco I en acciones con derecho a voto de Holdco I, y si dicha conversión no tuviera un efecto adverso pero no hubiéramos ejercido el derecho en su totalidad en un periodo específico, entonces los socios controladores de TAM tendrían el derecho de ofrecernos sus acciones con derecho a voto de Holdco I por un monto igual al precio de venta.

Adquisiciones de Acciones de TAM

Las partes han acordado que todas las adquisiciones de acciones ordinarias de TAM por parte de LATAM Airlines Group, Holdco I, TAM o cualquiera de sus respectivas subsidiarias a partir y después del plazo efectivo de la combinación de negocios será realizada por Holdco I.

4. Las remuneraciones percibidas por cada uno de los miembros del Directorio y del Comité de Directores durante el ejercicio 2014 en forma comparativa respecto del ejercicio anterior 2013 son las que se muestran en los cuadros a continuación:

EJERCICIO 2014					
Board Members	Cargo	Dieta Directorio (US\$)	Dieta Comité de Directores (US\$)	Dieta Sub Comité (US\$)	Total (US\$)
Mauricio Rolim Amaro	President	44,096		9,621	53,717
Maria Claudia Amaro	Director	8,221		3,289	11,510
Henri Philippe Reichstul	Director	6,157		1,642	7,799
Ricardo J. Caballero Director	Director	16,147		11,303	27,45
Juan José Cueto Plaza	Director	22,065		14,443	36,508
Ramón Eblen Kadis Director	Director	22,072	26,887	14,447	63,406
Georges de Bourguignon	Director	21,523	28,841	12,523	62,887
José María Eyzaguirre Baeza	Director	4,694		1,252	5,946
Carlos Heller Solari	Director	16,592		1,475	18,067
Juan Gerardo Jofré Miranda	Director	22,053	29,551	14,435	66,039
Francisco Luzón López	Director	9,992		9,593	19,585
EJERCICIO 2013					
Board Members	Cargo	Dieta Directorio (US\$)	Dieta Comité de Directores (US\$)	Dieta Sub Comité (US\$)	Total (US\$)
Mauricio Rolim Amaro	President	44,846		14,067	58,912
Maria Claudia Amaro	Director	19,530		8,320	27,850
Francisco Luzón López	Director	20,699		12,282	32,982
Juan José Cueto Plaza	Director	21,747		14,036	35,783
Ramón Eblen Kadis Director	Director	27,829	21,232	14,067	63,128
Juan Gerardo Jofré Miranda Director	Director	27,824	21,238	14,046	63,109
Carlos Heller Solari	Director	19,553			19,553
José María Eyzaguirre Baeza	Director	23,483			23,483
Georges de Bourguignon	Director	27,824	21,234	3,523	52,581

Se hace presente que las remuneraciones informadas corresponden a dietas por asistencia mensual a directorio y comités del directorio, conforme lo aprobado en la Junta Ordinaria de Accionistas de la sociedad celebrada con fecha 28 de Abril de 2014.

5. La identificación de cada uno de los integrantes del comité de directores durante los 2 últimos ejercicios, indicando quienes detentan o han detentado la calidad de directores independientes:

Según se indica en la página 46 de la Memoria, al 31 de diciembre de 2014 todos los miembros del Comité de Directores, quienes también ejercen como parte del Comité de Auditoría, eran independientes de acuerdo a la Regla 10A del Exchange Act. A esa fecha, los miembros del comité eran los señores Ramón Eblen Kadis, Georges de Bourguignon Arndt y Juan Gerardo Jofré Miranda (Presidente del Comité de Directores). Para los efectos de la Ley No. 18.046 sobre Sociedades Anónimas, el director señor Ramón Eblen K. no tiene la calidad de director independiente. Los miembros del comité no han cambiado en los últimos dos ejercicios y las remuneraciones percibidas durante el ejercicio 2014 en forma comparativa respecto del ejercicio anterior 2013 son las que se muestran en los cuadros del punto 4 anterior.

6. Respecto de los Ejecutivos Principales el monto de las remuneraciones percibidas en forma comparativa respecto del ejercicio anterior es la siguiente:

El año 2014, la LATAM Airlines Group pagó al conjunto de sus ejecutivos principales (considerando los niveles de Vicepresidentes, Gerentes Generales, Directores Senior y Directores, conforme las nomenclaturas

explicadas anteriormente) un total de US\$44.133.566. No se pagaron incentivos por desempeño en 2014, por lo que la compañía pagó a sus ejecutivos principales una remuneración bruta total ascendente a US\$44.133.566.

El año 2013, la Compañía pagó al conjunto de sus ejecutivos principales (considerando los niveles de Vicepresidentes, Gerentes Generales, Directores Senior y Directores, conforme las nomenclaturas explicadas anteriormente) un total de US\$26.012.562) y US\$7.394.288 en incentivos correspondientes a desempeño del año 2012, pagados en Marzo de 2013. Por consiguiente, la compañía pagó a sus ejecutivos principales una remuneración bruta total ascendente a US\$33.406.850.-

7. El porcentaje de participación en la propiedad de Latam Airlines Group S.A. que posean cada uno de los ejecutivos principales y directores de la sociedad es el siguiente:

	Total Acciones Directorio	
	Nº acciones	Porcentaje
Georges de Bourguignon Arndt	2.978	0,00055%
Juan José Cueto Plaza	139.089.517	25,49490%
Ramón Eblen Kadis	26.910.447	4,93265%
Carlos Heller Solari	33.531.148	6,14621%
Juan Gerardo Jofré	63.313	0,01161%
Maurício Rolim Amaro	65.554.074	12,01597%
Francisco Luzón	12.200	0,00224%
	265.163.677	48,60411%

	Total Acciones Ejecutivos	
	Nº acciones	%
Enrique Cueto Plaza e Ignacio Cueto Plaza	139.089.517	25,49490%
Armando Valdivieso Montes	67.359	0,01235%
Andrés Osorio	23.390	0,00429%
	139.187.996	25,51296%

8. Se adjunta como ANEXO 1, un cuadro esquemático en que se exponen las relaciones de propiedad directa e indirecta existentes entre la matriz, las subsidiarias o asociadas (tanto directas como indirectas) así como las existentes entre ellas.

9. El detalle de la información de las subsidiarias indirectas se adjunta como ANEXO 2.

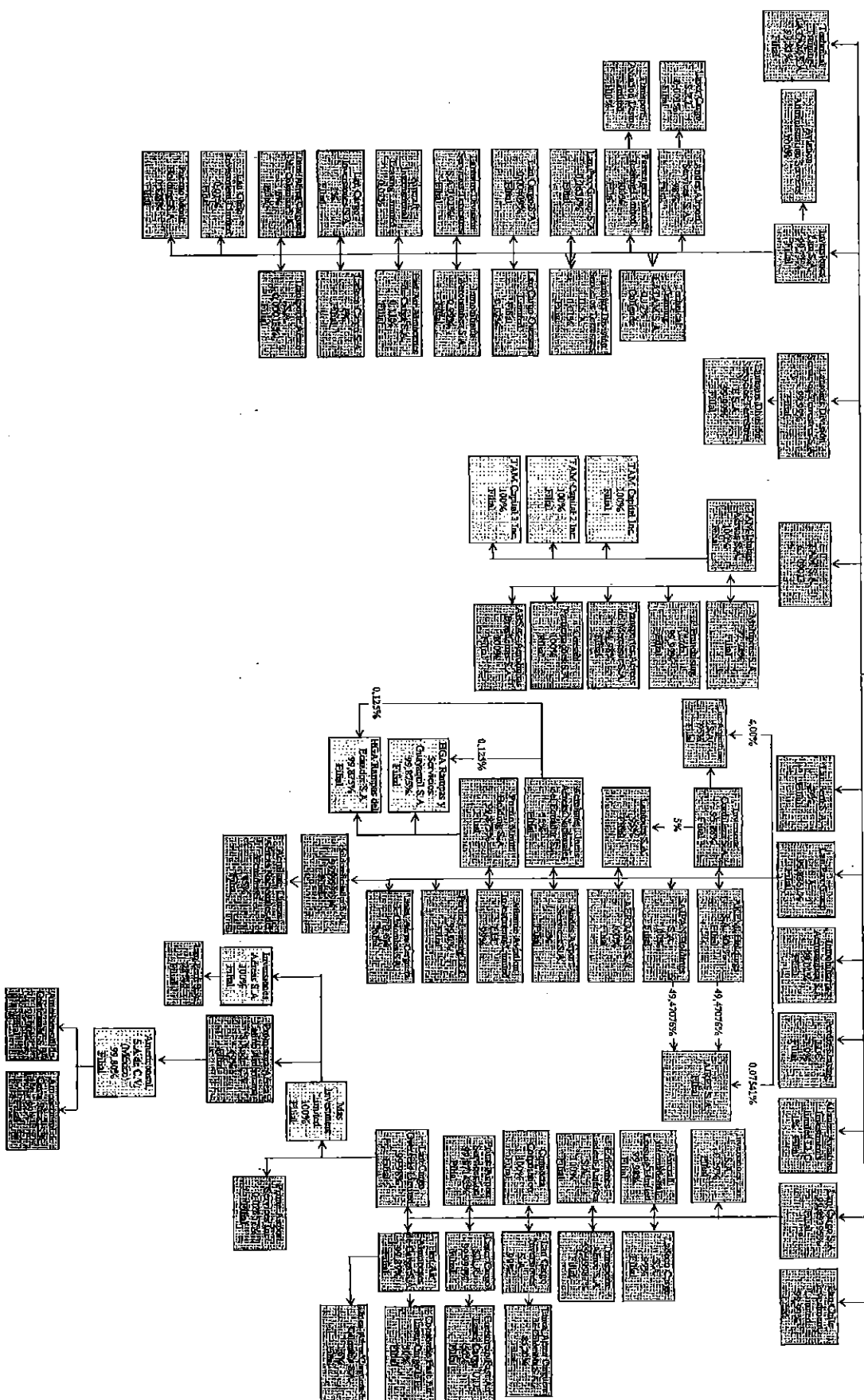
10. El análisis razonado de la situación financiera de Latam Airlines Group S.A., se adjunta como ANEXO 3.

11. Finalmente hacemos presente que a la fecha los accionistas no han formulado comentarios ni proposiciones a la marcha de los negocios sociales.

ANEXO 1

**CUADRO EN QUE SE EXPONEN LAS RELACIONES DE PROPIEDAD ENTRE
LA MATRIZ, SUBSIDIARIAS O ASOCIADAS.**

**LATAM Airlines Group
S.A.
MATRIZ**



ANEXO 2

SUBSIDIARIAS INDIRECTAS

Nombre Sociedad Matriz	Nombre subsidiaria indirecta	País	Individualización nº y naturaleza jurídica	Capital Pagado MUS\$	Objeto Social y/o actividades que desarrolla	Identificación de:		Porcentaje de participación de la matriz o entidad inversora			Porcentaje que representa la inversión o asociada sobre el total de activos individuales de la sociedad matriz (*)	Indicación del nombre y apellidos del director, gerente principal o ejecutivo de la matriz o entidad inversora que desempeñan algunos de esos cargos en la
						Administración	Gerente General	2014	2013	Variación		
Lan Cargo S.A.	Laser Cargo S.R.L.	Argentina	Pág. Soté.	88	Pág. Soté.	Pág. Soté.	Pág. Soté.	99,990%	99,990%	0,00%	0,00%	Pág. Soté.
Lan Cargo S.A.	Aircraft International Leasing Limited	Bahamas	Pág. Soté.	5	Pág. Soté.	Pág. Soté.	Pág. Soté.	99,990%	99,990%	0,00%	0,00%	Pág. Soté.
Lan Cargo S.A.	Laser Cargo S.A.	Chile	Pág. Soté.	620	Pág. Soté.	Pág. Soté.	Pág. Soté.	99,990%	99,990%	0,00%	0,00%	Pág. Soté.
Lan Cargo S.A.	Fast Air Surinamese de Cargo S.A.	Chile	Pág. Soté.	6.741	Pág. Soté.	Pág. Soté.	Pág. Soté.	99,990%	99,990%	0,00%	0,00%	Pág. Soté.
Lan Cargo S.A.	Prime Airport Services Inc y filial	Estados Unidos	Pág. Soté.	2	Pág. Soté.	Pág. Soté.	Pág. Soté.	100,000%	100,000%	0,00%	0,00%	Pág. Soté.
Lan Cargo S.A.	Lan Cargo Overseas Limited y filiales	Bahamas	Pág. Soté.	1.183	Pág. Soté.	Pág. Soté.	Pág. Soté.	100,000%	100,000%	0,00%	0,00%	Pág. Soté.
Lan Cargo S.A.	Transporte Aéreo S.A.	Chile	Pág. Soté.	11.800	Pág. Soté.	Pág. Soté.	Pág. Soté.	99,990%	99,990%	0,00%	1,07%	Pág. Soté.
Lan Cargo S.A.	Consorcio Fast Air Altrasanes de Cargo S.A. - Laser C.A.	Argentina	Pág. Soté.	132	Pág. Soté.	Pág. Soté.	Pág. Soté.	100,000%	100,000%	0,00%	0,00%	Pág. Soté.
Lan Cargo S.A.	Lan Cargo Inversiones S.A. y filial	Chile	Pág. Soté.	125	Pág. Soté.	Pág. Soté.	Pág. Soté.	100,000%	100,000%	0,00%	0,00%	Pág. Soté.
Inversiones Lan S.A.	Connecta Corporation	Estados Unidos	Pág. Soté.	12	Pág. Soté.	Pág. Soté.	Pág. Soté.	100,000%	100,000%	0,00%	0,00%	Pág. Soté.
Inversiones Lan S.A.	Transport Aviation Leasing Limited	Islas Bermudas	Pág. Soté.	0	Pág. Soté.	Pág. Soté.	Pág. Soté.	100,000%	100,000%	0,00%	0,00%	Pág. Soté.
Inversiones Lan S.A.	Aviation Administration Services Ltd	Islas Bermudas	Pág. Soté.	6	Pág. Soté.	Pág. Soté.	Pág. Soté.	100,000%	100,000%	0,00%	0,00%	Pág. Soté.
Inversiones Lan S.A.	Passenger Aircraft Leasing Limited	Islas Bermudas	Pág. Soté.	3	Pág. Soté.	Pág. Soté.	Pág. Soté.	99,990%	99,990%	0,00%	0,00%	Pág. Soté.
Inversiones Lan S.A.	Andes Airport Services S.A.	Chile	Pág. Soté.	225	Pág. Soté.	Pág. Soté.	Pág. Soté.	100,000%	100,000%	0,00%	0,00%	Pág. Soté.
Lanlux Division Servicios Terrestres	Lanlux Division Servicios Terrestres II S.A.	Chile	Pág. Soté.	80.103	Pág. Soté.	Pág. Soté.	Pág. Soté.	99,780%	99,780%	0,00%	0,16%	Pág. Soté.
Lan Pax Group S.A.	Inversora Cordillera S.A. y filiales	Argentina	Pág. Soté.	2.042	Pág. Soté.	Pág. Soté.	Pág. Soté.	100,000%	100,000%	0,00%	0,00%	Pág. Soté.
Lan Pax Group S.A.	Lanlux S.A.	Argentina	Pág. Soté.	1	Pág. Soté.	Pág. Soté.	Pág. Soté.	99,990%	99,990%	0,00%	0,00%	Pág. Soté.
Lan Pax Group S.A.	Aerline Aviation Investments LLC	Estados Unidos	Pág. Soté.	0	Pág. Soté.	Pág. Soté.	Pág. Soté.	100,000%	100,000%	0,00%	0,00%	Pág. Soté.
Lan Pax Group S.A.	Aerline Holdings S.A.	Panamá	Pág. Soté.	0	Pág. Soté.	Pág. Soté.	Pág. Soté.	100,000%	100,000%	0,00%	0,00%	Pág. Soté.
Lan Pax Group S.A.	Salgán Holdings S.A.	Panamá	Pág. Soté.	0	Pág. Soté.	Pág. Soté.	Pág. Soté.	100,000%	100,000%	0,00%	0,00%	Pág. Soté.
Lan Pax Group S.A.	Aerline Linhas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.	Ecuador	Pág. Soté.	1.000	Pág. Soté.	Pág. Soté.	Pág. Soté.	99,999%	99,999%	0,00%	0,00%	Pág. Soté.
Lan Pax Group S.A.	Holco Ecuador S.A.	Ecuador	Pág. Soté.	430	Pág. Soté.	Pág. Soté.	Pág. Soté.	100,000%	100,000%	0,00%	1,52%	Pág. Soté.
TAM S.A.	TAM Linhas Aéreas S.A. y filiales	Brasil	Pág. Soté.	1.745.601	Pág. Soté.	Pág. Soté.	Pág. Soté.	100,000%	100,000%	0,00%	0,21%	Pág. Soté.
TAM S.A.	Aerolíneas Brasileiras S.A. y filial	Brasil	Pág. Soté.	3.615	Pág. Soté.	Pág. Soté.	Pág. Soté.	72,740%	72,850%	-0,11%	0,08%	Pág. Soté.
TAM S.A.	Muller S.A.	Brasil	Pág. Soté.	17.387	Pág. Soté.	Pág. Soté.	Pág. Soté.	94,980%	94,980%	0,00%	0,00%	Pág. Soté.
TAM S.A.	Transportes Aéreos del Mercosur S.A.	Paraguay	Pág. Soté.	72	Pág. Soté.	Pág. Soté.	Pág. Soté.	100,000%	100,000%	0,00%	0,00%	Pág. Soté.
TAM S.A.	Corral Participações Ltda	Brasil	Pág. Soté.	11	Pág. Soté.	Pág. Soté.	Pág. Soté.	100,000%	100,000%	0,00%	0,00%	Pág. Soté.
TAM S.A.	TP Franchising Limited	Brasil	Pág. Soté.	2.216	Pág. Soté.	Pág. Soté.	Pág. Soté.	49,000%	49,000%	0,00%	0,00%	Pág. Soté.
Mas Investment Limited	Promodora Aerea Latinoamericana S.A. y Filiales	México	Pág. Soté.	57.289	Pág. Soté.	Pág. Soté.	Pág. Soté.	99,990%	99,990%	0,00%	0,15%	Pág. Soté.
Inversora Cordillera S.A.	Lan Argentina S.A.	Argentina	Pág. Soté.	76	Pág. Soté.	Pág. Soté.	Pág. Soté.	99,990%	99,990%	0,00%	0,00%	Pág. Soté.
Americosul S.A.	Americosul de Guatemala S.A.	Guatemala	Pág. Soté.	20	Pág. Soté.	Pág. Soté.	Pág. Soté.	99,990%	99,990%	0,00%	0,00%	Pág. Soté.
Americosul S.A.	Americosul Costa Rica S.A.	Costa Rica	Pág. Soté.	774	Pág. Soté.	Pág. Soté.	Pág. Soté.	99,990%	99,990%	0,00%	0,00%	Pág. Soté.
Lan Cargo Inversiones S.A.	Linea Aérea Carguera de Colombia S.A.	Colombia	Pág. Soté.	3.389	Pág. Soté.	Pág. Soté.	Pág. Soté.	99,990%	99,990%	0,00%	0,00%	Pág. Soté.
Lan Pax Group S.A.	Aerolíneas de Integración Regional ARES S.A.	Colombia	Pág. Soté.	1.446	Pág. Soté.	Pág. Soté.	Pág. Soté.	100,000%	100,000%	0,00%	0,00%	Pág. Soté.
Lan Cargo Overseas Limited	Mas Investment Limited	Bahamas	Pág. Soté.	5	Pág. Soté.	Pág. Soté.	Pág. Soté.	49,000%	49,000%	0,00%	0,00%	Pág. Soté.
Promodora Aerea Latinoamericana S.A.	Americosul S.A. de C.V.	México	Pág. Soté.	1	Pág. Soté.	Pág. Soté.	Pág. Soté.	99,975%	99,975%	0,00%	0,00%	Pág. Soté.
Promodora Aerea Nacionales d'IGA Rampas y Servicios Guayaquil S.A	Promodora Aerea Nacionales d'IGA Rampas y Servicios Guayaquil S.A	Ecuador	Pág. Soté.	123	Pág. Soté.	Pág. Soté.	Pág. Soté.	99,975%	99,975%	0,00%	0,00%	Pág. Soté.
Aerolineas, Lineas Aereas Nacionales d'IGA Rampas y Servicios Guayaquil S.A	Aerolineas, Lineas Aereas Nacionales d'IGA Rampas y Servicios Guayaquil S.A	Ecuador	Pág. Soté.	428	Pág. Soté.	Pág. Soté.	Pág. Soté.	100,000%	100,000%	0,00%	0,00%	Pág. Soté.
Mas Investment Limited	Inversiones Aereas S.A	Peru	Pág. Soté.	183.359	Pág. Soté.	Pág. Soté.	Pág. Soté.	100,000%	100,000%	0,00%	0,00%	Pág. Soté.
TAM S.A.	TAM Capital Inc	Brasil	Pág. Soté.	116.090	Pág. Soté.	Pág. Soté.	Pág. Soté.	100,000%	100,000%	0,00%	0,00%	Pág. Soté.
TAM S.A.	TAM Capital 2 Inc.	Brasil	Pág. Soté.	262.247	Pág. Soté.	Pág. Soté.	Pág. Soté.	100,000%	100,000%	0,00%	0,00%	Pág. Soté.
TAM S.A.	TAM Capital 3 Inc.	Brasil	Pág. Soté.	262.247	Pág. Soté.	Pág. Soté.	Pág. Soté.	100,000%	100,000%	0,00%	0,00%	Pág. Soté.

Nombre subsidiaria indirecta	País	Individualización/ naturaleza jurídica	Identificación de:			Indicación del nombre y apellidos del director, gerente general o ejecutivos principales de la matriz o entidad inversora que desempeñen algunos de esos cargos en la subsidiaria o asociada
			Directores	Administradores	Gerente General	
Laser Cargo S.R.L.	Argentina	Resp. Limitada	Esteban Bojanich	Esteban Bojanich, Gustavo Lopetegui, María Marta Forcada, Facundo Rocha, Gonzalo Perez Corral, Nicolás Obejero, Norberto Díaz	N/A	N/A
Aircraft International Leasing Limited	Bahamas	Resp. Limitada	Richard Evans, Carlton Mortimer, Charlene Y. Wells, Geoffrey D. Andrews	N/A	N/A	N/A
Ladeco Cargo S.A.	Chile	Sociedad Anónima	Enrique Cueto Plaza; Andres del Valle Eitel; Andres Osorio Hermansen.	N/A	N/A	Los 3 directores son ejecutivos principales de LATAM
Fast Air Almacenes de Carga S.A.	Chile	Sociedad Anónima	Juan José Cueto Plaza, Alvaro Carril Muñoz Andrés Osorio Hermansen, Andrés del Valle Eitel, Enrique Elsaca Hirmas	N/A	Javier Cáceres Celia	Juan José Cueto Plaza es director de LATAM y Álvaro Carril, Andrés Osorio, Andrés del Valle y Enrique Elsaca son ejecutivos principales de LATAM
Prime Airport Services Inc.	Estados Unidos	Corporation	Fernando Poitevin	N/A	Rene Pasqua	N/A
Lan Cargo Overseas Limited	Bahamas	Resp. Limitada	Andres del Valle Eitel; Cristian Toro Pilar Duarte	N/A	N/A	Andres del Valle y Cristian Toro son ejecutivos principales de LATAM.
Transporte Aéreo S.A.	Chile	Sociedad Anónima	Andrés Osorio Hermansen, Roberto Alvo Miosawlewitsch, Enrique Elsaca Hirmas	N/A	Enrique Elsaca Hirmas	Los 3 directores son ejecutivos principales de LATAM
Consorcio Fast Air Almacenes de Carga S.A. - Laser Cargo S.R.L.	Argentina	Unión Transitoria de Empresas	Facundo Rocha	Facundo Rocha	N/A	N/A

Lan Cargo Inversiones S.A.	Chile	Sociedad Anónima	Ignacio Cueto Plaza, Andrés Osorio Hermansen, Roberto Alvo Milosawlewitsch.	N/A	N/A	Los 3 directores son ejecutivos principales de LATAM
Connecta Corporation	Estados Unidos	Corporation	N/A	N/A	Ernesto Ramirez	N/A
Transport Aviation Leasing Limited	Islas Bermudas	Resp. Limitada	Enrique Cueto Plaza; Andres del Valle Eitel; Andres Osorio	N/A	N/A	Los 3 directores son ejecutivos principales de LATAM
Aviation Administration Services Ltd	Islas Bermudas	Resp. Limitada	Enrique Cueto Plaza; Andres del Valle Eitel; Andres Osorio	N/A	N/A	Los 3 directores son ejecutivos principales de LATAM
Passenger Aircraft Leasing Limited	Islas Bermudas	Responsabilidad Limitada	Enrique Cueto Plaza; Andres del Valle Eitel; Andres Osorio Hermansen.	N/A	N/A	Los 3 directores son ejecutivos principales de LATAM
Andes Airport Services S.A.	Chile	Sociedad Anónima	Enrique Cueto Plaza, Ignacio Cueto Plaza, Andrés Osorio Hermansen, Roberto Alvo Milosawlewitsch, Enrique Elsaca Hirnas	N/A	N/A	Los 5 directores son ejecutivos principales de LATAM
Lantours División Servicios Terrestres II S.A.	Chile	Sociedad Anónima	Armando Valdivieso Montes, Andrés del Valle Eitel, Damián Scokin	N/A	Sandra Espinoza Gerard	Armando Valdivieso y Andres del Valle son ejecutivos principales de LATAM
Inversora Cordillera	Argentina	Sociedad Anónima	Manuel María Benites, Jorge Luis Perez Alati e Ignacio Cueto Plaza	Luis Perez Alati, Gustavo Sebastián Lopetegui, María Marta Forcada, Facundo Rocha, Gonzalo Perez Corral, Nicolás Obejero, Norberto Díaz	N/A	N/A
Lantours S.A.	Argentina	Sociedad Anónima	Nicolas Obejero, Diego Alejandro Martínez	Lopetegui, María María Forcada, Facundo Rocha, Gonzalo Perez Corral, Nicolás Obejero, Norberto	N/A	N/A
Atlantic Aviation Investments LLC	Estados Unidos-Delaware	Resp. Limitada	Andrés del Valle Eitel Andrés Osorio Hermansen, María del Pilar Duarte Peña	N/A	N/A	Andrés del Valle y Andrés Osorio son ejecutivos principales de LATAM.

Akemi Holdings S.A.	Panamá	Sociedad Anónima	Edith O. de Bocanegra; Barbara de Rodriguez, Luis Alberto Rodriguez	Tesorero: Luis Alberto Rodriguez y Secretario: Barbara de Rodriguez	Edith O. de Bocanegra y Agente Residente	N/A
Saipan Holdings S.A.	Panamá	Sociedad Anónima	Edith O. de Bocanegra; Barbara de Rodriguez, Luis Alberto Rodriguez	Tesorero: Luis Alberto Rodriguez y Secretario: Barbara de Rodriguez	Edith O. de Bocanegra y Agente Residente	N/A
Aerolíneas, Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.	Ecuador	Sociedad Anónima	Antonio Stagg, Manuel Van Oordt y Mariana Villagómez	Maximiliano Naranjo y Javier Macías (Gerente Comercial)	Maximiliano Naranjo	N/A
Holdco Ecuador S.A.	Chile	Sociedad Anónima	Antonio Stagg, Manuel Van Oordt y Mariana Villagómez	N/A	Cristián Toro Cañas	Cristián Toro es ejecutivo principal de LATAM
Tam Linhas Aereas S.A.	Brasil	Sociedad Anónima	Cláudia Sender Ramirez – Directora Presidente Ruy Antonio Mendes Amparo – Dir. Operações Daniel Levy – Diretor Financeiro	N/A	N/A	N/A
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Brasil	Sociedad Anónima	Luis Quintiliano – Diretor Presidente Dario Matsuguma– Diretor Técnico Daniel Levy – Diretor Financeiro	N/A	N/A	N/A
Multipius S.A.	Brasil	Sociedad Anónima	Roberto José Maris DE Medeiros - Presidente; Ronald Domingues - Diretor Financeiro e de Relações com Investidores, Alexandre Moshe Parczew - Diretor Comercial e Ricardo Birtel Mendes de Freitas - Diretor de Operações	N/A	N/A	N/A

Transportes Aéreos del Mercosur S.A.	Paraguay	Sociedad Anónima	Presidente: Gustavo Lopegui; Director Ejecutivo: Enrique Alcaide Hidalgo; Directores Titulares: Esteban Burt Artaza, Darío Maciel Martínez, Director Suplente: Hernán Pablo Morosuk	Enrique Alcaide Hidalgo, Esteban Burt Artaza, Hernan Pablo Morosuk, Gabriela Terrazas Domaniczky y Maria Emiliana Duarte León, cualesquiera dos conjuntamente.	Enrique Alcaide Hidalgo	N/A
Inmobiliaria Aeronáutica S.A.	Chile	Sociedad Anónima	Enrique Cueto Plaza, Andrés Osorio Hermansen, Armando Valdivieso Montes	N/A	Andrés del Valle Eitel	Los 3 directores son ejecutivos principales de LATAM.
Inversiones Lan S.A.	Chile	Sociedad Anónima	Enrique Cueto Plaza, Ignacio Cueto Plaza, Andrés Osorio Hermansen, Roberto Alvo Milosawewitsch, Enrique Elsaca Hirmas	N/A	Juan Pablo Arias	Los 5 directores son ejecutivos principales de LATAM.
Lan Cargo S.A.	Chile	Sociedad Anónima	Ignacio Cueto Plaza, Juan José Cueto Plaza, Ramon Eblen Kadis, Enrique Cueto Plaza, Andrés Osorio Hermansen		Alvaro Carril Muñoz	Ignacio Cueto, Enrique Cueto, Andrés Osorio y Alvaro Carril son ejecutivos principales de LATAM y Juan José Cueto Plaza, Ramon Eblen Kadis son directores de LATAM
Lan Pax Group S.A.	Chile	Sociedad Anónima	Ignacio Cueto Plaza, Andrés del Valle Eitel y Enrique Elsaca Hirmas	N/A	Andrés del Valle Eitel	Los 3 directores son ejecutivos principales de LATAM.
Lan Peru S.A.	Peru	Sociedad Anónima	César Emilio Rodríguez Larraín Salinas; Ignacio Cueto Plaza; Enrique Cueto Plaza, Jorge Harten Costa; Alejandro García Vargas; Luis Enrique Gálvez de la Puente; Armando Valdivieso Montes	N/A	Félix Antelo	Ignacio Cueto, Enrique Cueto y Armando Valdivieso son ejecutivos principales de LATAM.
Lantours División Servicios Terrestres S.A.	Chile	Sociedad Anónima	Andrés del Valle Eitel, Andrés Osorio Hermansen, Armando Valdivieso	N/A	Sandra Espinoza Gerard	Los 3 directores son ejecutivos principales de LATAM.

TAM S.A.	Brasil	Sociedad Anónima	Claudia Sender Ramirez, Directora Presidente; Ruy Antonio Mendes Amparo, Diretor Operações; Frederico Herman Germani, Diretor Comercial; Daniel Levy, Diretor Financeiro	N/A	N/A	N/A
Technical Training Latam	Chile	Sociedad Anónima	Enrique Elisaca Hirnas, Sebastián Acuto y Luis Fernando Andrade	N/A	Alejandro Jara Hernández	Enrique Elisaca Hirnas es ejecutivo principal de LATAM.
Lan Chile Investments Limited	Islas Cayman	Resp. Limitada	Ernesto Videla Berguecio, Andrés del Valle Eitel, Cristián Toro Cañas, María del Pilar Duarte Peña	N/A	N/A	Andrés del Valle y Cristián Toro son ejecutivos principales de LATAM.
Promotora Aerea Latinoamericana S.A.	Mexico	Sociedad Anónima de Capital Variable	N/A	N/A	N/A	N/A
Lan Argentina S.A.	Argentina	Sociedad Anónima	Manuel Maria Benites, Jorge Luis Perez Alati e Ignacio Cuelto Plaza	Luis Ignacio Sierra Arriola	N/A	Ignacio Cuelto es ejecutivo principal de LATAM.
Americonsult de Guatemala S.A.	Guatemala	Sociedad Anónima	S/I	S/I	S/I	N/A
Americonsult Costa Rica S.A.	Costa Rica	Sociedad Anónima	N/A	Presidente: Luis Sierra Arriola; Tesorero: Alejandro Fernández Espinosa. Secretario Luis Miguel Renguel López; Apoderado: Tomas Nassar Pérez, Fiscal: Marjorie Hernández Valverde.	N/A	N/A

Línea Aérea Carguera de Colombia S.A.	Colombia	Sociedad Anónima	Principales. Alberto Davila Suarez, Pablo Cabales, Jaime Antonio Gongora Esguerra. Suplentes. Herman Pasman, Maria del Pilar Duarte, Jorge Nicolas Cortazar Cardoso	N/A	Presidente Jaime Antonio Gongora Esguerra. Suplente Erika Zarante Bahamon N/A	
Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A.	Colombia	Sociedad Anónima	Principales. Jorge Nicolas Cortazar Cardoso, Jaime Antonio Gongora Esguerra, Herman Pasman. Suplente. Jorgue Enrique Cortazar Garcia, Alberto Davila Suarez, Pablo Cabales	N/A	Presidente Jorge Nicolas Cortazar; Representa nte Legal Principal Erika Zarante Bahamon. Representa nte Legal Suplente. Jaime Antonio Gongora Esguerra	
Mas Investment Limited	Bahamas	Resp. Limitada	J. Richard Evans, Carlton Mortimer, Charlene Y. Wels, Geoffrey D. Andrews.	N/A	N/A	
Americonsul S.A de C.V.	Mexico	Anónima de Capital Variable	N/A	Luis Ignacio Sierra Ariola	N/A	
HGA Rampas y Servicios Guayaquil S.A.	Ecuador	Sociedad Anónima	N/A	Ricardo Cadena (Gerente General)	N/A	
HGA Rampas del Ecuador S.A.	Ecuador	Sociedad Anónima	N/A	N/A	N/A	
Inversiones Aéreas S.A	Peru	Sociedad Anónima	Andrés Enrique del Valle Eitel; Alejandro de la Fuerte Goic; Cristian Eduardo Toro Cañas	N/A	Carlos Schacht Rotter Los 3 directores son ejecutivos principales de LATAM	

TAM Capital Inc	Brasil	Sociedad Anónima	José Zaidan Maluf, Bruno Macarenco Aléssio, Euzébio Angelotti Neto	N/A	N/A	N/A
TAM Capital 2 Inc.	Brasil	Sociedad Anónima	José Zaidan Maluf, Bruno Macarenco Aléssio, Euzébio Angelotti Neto	N/A	N/A	N/A
TAM Capital 3 Inc.	Brasil	Sociedad Anónima	José Zaidan Maluf, Bruno Macarenco Aléssio, Euzébio Angelotti Neto	N/A	N/A	N/A
Corsair Participações S.A.	Brasil	Sociedad Anónima	Ruy Antonio Mendes Amparo – Diretor Presidente Euzébio Angelotti Neto – Diretor	N/A	N/A	N/A
TP Franchising Limited	Brasil	Resp. Limitada	N/A	Marcelo Eduardo Guzzi Dezem – Administrador Cláudia Sender Ramirez – Administradora Daniel Levy – Administrador	N/A	N/A

Nombre subsidiaria indirecta	Objeto Social y/o actividades que desarrolla
Laser Cargo S.R.L.	Por cuenta propia y/o de terceros a la prestación de servicios como agente de carga aérea y marítima, operación de contenedores aéreos y marítimos, control de carga y descarga de aeronaves convencionales, cargueros, buques porta contenedores, consolidación y desconsolidación, operaciones y contratos con compañías de transporte, de distribución y promoción de cargas aéreas, marítimas, fluviales y terrestres, y actividades y servicios relacionados, importación y exportación: tales operaciones serán realizadas de acuerdo a la forma prevista por las leyes del país y reglamentaciones que regulen esas profesiones y actividades, las disposiciones legales de aduana y reglamentos de la Prefectura Naval Argentina, Fuerza Aérea Argentina, así como encargar a terceros la realización de tareas asignadas por la legislación vigente para despachantes de aduana; también depósito y transporte por cuenta propia y/o de terceros de frutos, productos, materias primas, mercaderías en general y todo tipo de documentación: embalaje de mercaderías en general, por cuenta propia y/o de terceros. En el desempeño de esas funciones la sociedad podrá inscribirse como agente marítimo, aéreo, importador y exportador, contratista y proveedora marítima y aérea ante las autoridades competentes. Al propio tiempo, desarrollará actividades postales destinadas a la admisión, clasificación, transporte, distribución y entrega de correspondencia, cartas, portales, encomiendas de hasta 50 kilogramos, que se realicen dentro de la República Argentina y desde o hacia el exterior. Esta actividad incluye la desarrollada por los llamados courriers, o empresas de courier y toda otra actividad asimilada o asimilable conforme lo dispuesto en el Art. 4 del Decreto 1187/93. La sociedad podrá también desarrollar el proceso logístico consistente en el traslado, almacenamiento, ensamble, fraccionamiento, empaque, acondicionamiento de mercadería en general para su posterior transporte y distribución al cliente final en conjunto con el gerenciamiento de la información pertinente al cumplimiento de este objetivo, es decir: el proceso logística de la toma de materia prima en el proveedor hasta la entrega del producto terminado en el cliente y la reglamentación de información que garantice la eficiencia de esta gestión.
Aircraft Internacional Leasing Limited	Adquisición y financiamiento de aeronaves
Ladeco Cargo S.A.	Prestación de servicios relacionados con el turismo y la hotelería y demás actividades complementarias a ellas, en cualquiera de sus formas, dentro y fuera del país.
Fast Air Almacenes de Carga S.A.	Realizar y desarrollar la explotación o administración de almacenes o recintos de depósitos aduaneros, en los cuales se pueda almacenar cualquier bien o mercancía hasta el momento de su retiro, para su importación, exportación u otra destinación aduanera, en los términos señalados en la Ordenanza de Aduanas, su reglamento y demás normas correspondientes.
Prime Airport Services Inc. y filial	Servicios de asistencia de carga en tierra
Lan Cargo Overseas Limited	Participar en cualquier acto o actividad que no esté prohibida por cualquier ley que se encuentre en vigor en las Bahamas.
Transporte Aéreo S.A.	a) El comercio del transporte aéreo en cualquiera de sus formas, ya sea de pasajeros, correo y/o carga, y todo cuanto tenga relación directa o indirecta con dicha actividad, dentro y fuera del país, por cuenta propia o ajena; b) La prestación de servicios relacionados con el mantenimiento, arrendamiento y reparación de aeronaves, propias o de terceros; c) El comercio y desarrollo de actividades relacionadas con viajes, turismo y hotelería; y d) el desarrollo y/o participación en toda clase de inversiones, tanto en Chile como en el extranjero, en materias relacionadas directa o indirectamente con asuntos aeronáuticos y/o con los demás objetos sociales y e) El desarrollo y explotación de toda otra actividad derivada del objeto social y/o vinculadas, conexas, coadyuvantes o complementarias del mismo.
Consorcio Fast Air Almacenes de Carga S.A. - Laser Cargo S.R.L.	Presentación a la Licitación Pública Nacional e Internacional N° 11/2000 para el otorgamiento del Permiso de Uso para la Instalación y Explotación de un Depósito Fiscal en el Aeropuerto Internacional de Rosario.

Lan Cargo Inversiones S.A.	a) El comercio del transporte aéreo en cualquiera de sus formas, ya sea de pasajeros, correo y/o carga, y todo cuanto tenga relación directa o indirecta con dicha actividad, dentro y fuera del país, por cuenta propia o ajena; b) La prestación de servicios relacionados con el mantenimiento y reparación de aeronaves, propias o de terceros; c) El comercio y desarrollo de actividades relacionadas con viajes, turismo y hotelería; d) El desarrollo y/o participación en toda clase de inversiones, tanto en Chile como en el extranjero, en materias relacionadas directa o indirectamente con asuntos aeronáuticos y/o con los demás objetos sociales; y e) El desarrollo y la explotación de toda otra actividad derivada del objeto social y/o vinculadas, conexas, coadyuvantes o complementarias del mismo.
Connecta Corporation	Propiedad, arrendamiento operativo y sub-arrendamiento de aeronaves
Transport Aviation Leasing Limited	Propiedad, arrendamiento operativo y sub-arrendamiento de aeronaves
Aviation Administration Services Ltd	Propiedad, arrendamiento operativo y sub-arrendamiento de aeronaves
Passenger Aircraft Leasing Limited	Propiedad, arrendamiento operativo y sub-arrendamiento de aeronaves
Andes Airport Services S.A.	Asesoría integral de empresas y la prestación de servicios a terceros, tales como carga, ground handling, dotación de personal y todo otro que sea requerido. Para estos efectos, la sociedad realizará sus funciones a través de personal especialmente contratado por cuenta propia o ajena. En general, la sociedad podrá desarrollar toda actividad que se relacione directa o indirectamente con su fin específico de asesoría y prestación de servicios a terceros.
Lantours División Servicios Terrestres II S.A.	Explotación, administración y representación de empresas o negocios, nacionales o extranjeros, dedicados a actividades hoteleras, navieras, aéreas y de turismo en general; la intermediación de servicios turísticos tales como: (a) la reserva de plazas y venta de boletos en toda clase de medios de transporte nacionales, (b) la reserva, adquisición y venta de alojamiento y servicios turísticos, boletos o entradas a todo tipo de espectáculos, museos, monumentos y áreas protegidas en el país, (c) la organización, promoción y venta de los denominados paquetes turísticos, entendiéndose como tales el conjunto de servicios turísticos (mantenimiento, transporte, alojamiento, etc.), ajustado o proyectado a solicitud del cliente, a un precio preestablecido, para ser operados dentro del territorio nacional, (d) el transporte turístico aéreo, terrestre, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional; (e) el arriendo y fletamento de aviones, barcos, autobuses, trenes y otros medios de transporte para la prestación de servicios turísticos; (f) todo otro relacionado directa o indirectamente con la prestación de los servicios antes descritos.
Inversora Cordillera S.A.	Efectuar inversiones por cuenta propia o de terceros o asociada a terceros, en otras sociedades por acciones, cualquiera fuera su objeto, constituidas o a constituirse, dentro o fuera del territorio de la República Argentina, mediante la adquisición, constitución o enajenación de participaciones, acciones, cuotas, bonos, opciones, obligaciones negociables, convertibles o no, otros títulos valores mobiliarios u otras formas de inversión que sean permitidas, de acuerdo a las normas vigentes en cada momento, ya sea ello con la finalidad de mantenerlas en cartera o enajenarlas total o parcialmente, según el caso. Para ello, la sociedad podrá realizar todas las operaciones que no le sean prohibidas por la ley a los fines del cumplimiento de su objeto y tiene la plena capacidad jurídica para adquirir derechos, contraer obligaciones y ejercer los actos que no sean prohibidos por las leyes o por el estatuto.

Lantours S.A.	Realizar por cuenta propia o de terceros y/o asociada con terceros, en el país y/o en el exterior, las siguientes actividades y operaciones: A) COMERCIALES: Realizar, intervenir, desarrollar o diseñar todo tipo de operaciones y actividades que involucren la venta de pasajes aéreos, terrestres, fluviales y marítimos, tanto en el ámbito nacional como en el extranjero, o a cualquier otro servicio que se relacione con la industria del turismo en general. Los servicios antes mencionados podrán ejecutarse por cuenta y orden de terceros, por mandato, comisión, mediante el empleo de los sistemas o métodos que se consideren convenientes a tal fin, sean dichos métodos manuales, mecánicos, electrónicos, telefónicos, a través de Internet, o de cualquier otra clase o tecnología que resulte idónea al efecto. La Sociedad podrá realizar actividades concurrentes o conexas con el objeto descripto, tales como compraventa, importación, exportación y reexportación, licenciamiento y representación de todo tipo de bienes, servicios, "know-how" y tecnología, vinculados directa o indirectamente con el objeto descripto; comercializar por cualquier vía o título la tecnología que cree o cuya licencia o patente adquiere o administre; desarrollar, distribuir, promover y comercializar todo tipo de contenidos para medios de comunicación de cualquier especie. B) TURISTICAS: Mediante la realización de todo tipo de actividades vinculadas a la industria turística y hotelera, como operador responsable u operador de servicios de terceros o como agente de viajes. Mediante la preparación de programas de intercambio, turismo, excursiones, y giras; la intermediación y la reserva y locación de servicios en cualquier medio de transporte en el país o en el extranjero y venta de pasajes; intermediación en la contratación de servicios hoteleros en el país o en el extranjero; reserva de hoteles, moteles, apartamentos turísticos y otras facilidades turísticas; la organización de viajes y turismo de carácter individual o colectivo, excursiones o similares en el país o en el extranjero; la recepción y asistencia de turistas durante sus viajes y su permanencia en el país, la prestación a los mismos de los servicios de guías turísticos y el despacho de sus equipajes; la representación de otras agencias de viajes y turismo, compañías, empresas, o instituciones turísticas tanto nacionales como extranjeras, a fin de prestar en su nombre cualquiera de estos servicios. C) MANDATARIA: Mediante la aceptación, desempeño y otorgamiento de representaciones, concesiones, comisiones, agencias y mandatos en general. D) CONSULTORIA: Realización de servicios de consultoría, asesoramiento y administración en todo lo relacionado con la organización, instalación, atención, desarrollo, soporte y promoción de empresas relacionadas con la actividad aerocomercial, sin ser excluyente dicha actividad, en los campos de administración, industrial, comercial, técnico, publicitario, los que serán prestados, cuando la índole de la materia así lo requiera, por profesionales con título habilitante según las respectivas reglamentaciones, y el suministro de sistemas de organización y administración, cuidado, mantenimiento y vigilancia y del personal idóneo y especialmente preparado que se requiera para efectuar dichas tareas. E) FINANCIERAS: Mediante la participación en otras sociedades creadas o a crearse, ya sea por medio de la adquisición de acciones en sociedades constituidas o mediante la constitución de sociedades, mediante el otorgamiento y obtención de créditos, préstamos, adelantos de dinero con o sin garantía real o personal; el otorgamiento de garantías y fianzas a favor de terceros a título gratuito u oneroso; la colocación de sus fondos en moneda extranjera, oro o divisas, o en depósitos bancarios de cualquier tipo. A tales fines la sociedad tiene plena capacidad jurídica para ejercer todos los actos que no sean prohibidos por las leyes o por el estatuto, e incluso para contraer empréstitos en forma pública o privada mediante la emisión de debentures y obligaciones negociables y la realización de toda clase de operaciones financieras con excepción de las comprendidas en la Ley 21.526 y toda otra que requiera el concurso público.
Atlantic Aviation Investments LLC Akemi Holdings S.A.	Todo negocio lícito que la empresa puede emprender Los objetos sociales para los cuales se organiza la sociedad son establecer, tramitar y llevar acabo los negocios de una compañía inversionista en cualquier parte del mundo comprar vender y negociar en toda clase de artículos de consumo, acciones de acpital, bonos y valores de todas clases, comprar, vender arrendar o de otros modos adquirir o disponer de bienes muebles o inmueble, invertir en cualquier negocio industrial, comercial, ya sea como principal o accionista, recibir y dar dinero en orestamo, con garantía o sin ella, pactar, celebrar, dar cumplimiento y llevar a cabo contratos de todas clases, constituirse en fiador o garantizar el cumplimiento y observancia de cualquier y todo contrato, dedicarse a cualquier negocio lícito no vedado a una sociedad anonima, y ejecutar cualquiera de las cosas que preceden como principales, agentes o en cualquier otro carácter representativo sea el que fuere.

Saipan Holdings S.A.	Los objetos sociales para los cuales se organiza la sociedad son establecer, tramitar y llevar a cabo los negocios de una compañía inversionista en cualquier parte del mundo comprar vender y negociar en toda clase de artículos de consumo, acciones de capital, bonos y valores de todas clases, comprar, vender arrendar o de otros modos adquirir o disponer de bienes muebles o inmuebles, invertir en cualquier negocio industrial, comercial, ya sea como principal o accionista, recibir y dar dinero en préstamo, con garantía o sin ella, pactar, celebrar, dar cumplimiento y llevar a cabo contratos de todas clases, constituirse en fideicomiso o garantizar el cumplimiento y observancia de cualquier y todo contrato, dedicarse a cualquier negocio lícito no vedado a una sociedad anónima, y ejecutar cualquiera de las cosas que preceden como principales, agentes o en cualquier otro carácter representativo sea el que fuere.
Aerolane, Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.	Transporte aéreo de pasajeros, carga y correo en forma combinada.
Puerto Montt Holding S.A.	Sociedad actualmente se denomina Rampas Andes Airport Services S.A., cuya información se encuentra detallada más abajo.
Holdco Ecuador S.A.	Efectuar toda clase de inversiones con fines rentísticos en bienes corporales o incorporeales, muebles o inmuebles, sea en Chile o en el extranjero
TAM Linhas Aéreas S.A.	(a) Exploração dos serviços de transporte aéreo regular de passageiros, cargas ou malas postais, na conformidade da legislação vigente; (b) Exploração de atividades complementares de serviços de transporte aéreo por frete de passageiros, cargas e malas postais; (c) Prestação de serviços de manutenção, reparação de aeronaves, próprias ou de terceiros, motores, partes e peças; (d) Prestação de serviços de hangaragem de aeronaves; (e) Prestação de serviços de atendimento de páteo e pista, abastecimento de comissária de bordo e limpeza de aeronaves; (f) Prestação de serviços de engenharia, assistência técnica e demais atividades relacionadas à indústria aeronáutica; (g) Realização de instrução e treinamento, relacionados às atividades aeronáuticas; (h) Análise e desenvolvimento de programas e sistemas; (i) Compra e venda de peças, acessórios e equipamentos aeronáuticos; (j) Desenvolvimento e execução de outras atividades conexas, correlatas ou complementares ao transporte aéreo, além das acima expressamente elencadas; (k) Importação e exportação de óleo lubrificante acabado; e (l) Exploração dos serviços de correspondente bancário.
Aeroinhas Brasileiras S.A.	(a) Exploração dos serviços de transporte aéreo regular de passageiros, cargas ou malas postais, domésticas ou internacionais, na conformidade da legislação vigente; (b) Exploração de atividades auxiliares de transporte aéreo, tais como, atendimento, limpeza e reboque de aeronaves, monitoração de cargas, despacho operacional de voo, check in e check out e demais serviços previstos em legislação própria; (c) Arrendamento mercantil e operacional, bem como o fretamento de aeronaves; (d) Exploração dos serviços de manutenção e comercialização de partes, peças e equipamentos de aeronaves; e (e) Desenvolvimento e execução de outras atividades conexas, correlatas ou complementares ao transporte aéreo, além das acima expressamente elencadas.
Multipius S.A.	i. o desenvolvimento e gerenciamento do programa de fidelização de clientes em razão do consumo de bens e serviços oferecidos por parceiros da Companhia; ii. a comercialização de direitos de resgate de prêmios no âmbito do programa de fidelização de clientes; iii. a criação de banco de dados de pessoas físicas e jurídicas; iv. a obtenção e processamento de informações transacionais referentes a hábitos de consumo; v. a representação de outras sociedades, brasileiras ou estrangeiras; e vi. prestação de serviços auxiliares ao comércio de bens e produtos, incluindo, porém não se limitando, a sua importação e a exportação, além da aquisição de itens e produtos relacionados, direta e indiretamente, a consecução das atividades acima descritas.
Transportes Aereos del Mercosur S.A.	Tiene un objeto social amplio que incluyen actividades aeronáuticas, comerciales, turísticas, de servicios, financiera, representaciones, e inversoras, con énfasis en actividades aeronáuticas de transporte regular y no regular, interno e internacional de personas, cosas y/o correspondencia entre otras, comerciales y de prestación de servicios de mantenimiento y asistencia técnica en todo tipo de aeronaves, equipos, accesorios y materiales para aeronavegabilidad, entre otros.

Inmobiliaria Aeronáutica S.A.	La adquisición, y enajenación de bienes raíces y de derechos sobre ellos; el desarrollo, planificación, ejecución y construcción de inmuebles y proyectos inmobiliarios; el arrendamiento, administración y explotación de bienes raíces; y todo lo anterior, ya sea por cuenta propia o de terceros.
Inversiones Lan S.A.	Realizar inversiones en toda clase de bienes, sean estos muebles o inmuebles, corporales o incorporeales. Dentro de su giro, la sociedad podrá formar todo tipo de sociedades de cualquier especie, adquirir derechos en sociedades ya formadas, administrarlas, modificarlas, liquidarlas. En general, podrá adquirir y enajenar todo tipo de bienes y explotarlos, sea por cuenta propia o ajena así como realizar todo tipo de actos y celebrar toda clase de contratos que sean conducentes a sus finalidades.
Lan Cargo S.A.	Realizar y desarrollar sea por cuenta propia o ajena lo siguiente: a) El transporte en general en cualquiera de sus formas y, en particular, el transporte aéreo de pasajeros, carga y correspondencia, dentro y fuera del país; b) las actividades turísticas de hotelería y demás complementarias a ellas, en cualquiera de sus formas, dentro y fuera del país; c) la compra, venta, fabricación y/o integración, mantenimiento, arrendamiento o cualquier otra forma de uso o goce, sea por cuenta propia o de terceros, de aviones, repuestos y equipos aeronáuticos y la explotación de ellos a cualquier título; d) la prestación de toda clase de servicios y asesorías relacionados con el transporte en general, y en particular, con el transporte aéreo en cualquiera de sus formas, sea de apoyo terrestres, de mantenimiento, de asesoría técnica o de otra especie, dentro y fuera del país, y toda clase de actividades y servicios relacionados con el turismo, hotelería y demás actividades y bienes antes referidos, dentro y fuera del país. a
Lan Pax Group S.A.	a) Realizar inversiones en toda clase de bienes, sean estos muebles o inmuebles, corporales o incorporeales. Dentro de su giro, la sociedad podrá formar todo tipo de sociedades, de cualquier especie; adquirir derechos en sociedades ya formadas, administrarlas, modificarlas, liquidarlas. En general podrá adquirir y enajenar todo tipo de bienes y explotarlos, sea por cuenta propia o ajena, así como realizar todo tipo de actos y celebrar toda clase de contratos que sean conducentes a sus finalidades. b) El desarrollo y explotación de toda otra actividad derivada del objeto social y/o vinculadas, conexas, complementarias del mismo.
Lan Peru S.A.	Dedicarse a la prestación de servicios aéreos de conformidad con la legislación de aeronáutica civil, mencionándose, sin que la enunciación sea limitativa, el servicio de transporte aéreo nacional e internacional regular: no regular y especial de pasajeros, carga y correo, y exclusivo de carga, y todas las demás actividades vinculadas con la anterior, tales como el arriendo de aeronaves con y sin tripulación; mantenimiento y reparación de aeronaves propias y de terceros aprovisionamiento y abastecimiento de equipos, partes y repuestos para aeronaves; servicios aeroportuarios de despacho comercial y técnico de aeronaves propias y de terceros; servicios de capacitación y entrenamiento de personal aeronáutico propio y de terceros, y de asesoramiento técnico; servicios de representación y agenciamiento de empresas aéreas y otras
Lantours División Servicios Terrestres S.A.	La explotación, administración y representación de empresas o negocios nacionales o extranjeros que se dediquen a actividades hoteleras, navieras, aéreas y de turismo; la explotación por cuenta propia o de terceros del arrendamiento de automóviles; la importación y exportación, producción, comercialización y distribución por cuenta propia o ajena, tanto en el mercado nacional como internacional, de cualquier clase de mercaderías, sean materias primas, insumos o productos terminados.
TAM S.A.	a participação, na qualidade de acionista ou quotista, em outras sociedades, especialmente em sociedades que explorem serviços de transporte aéreo regular de âmbito nacional e internacional e outras atividades conexas, correlatas ou complementares ao transporte aéreo regular.
Technical Training Latam	Proveer servicios de entrenamiento técnico y otro tipo de servicios relacionados con el anterior.
Lan Chile Investments Limited	Realizar cualquier actividad en cualquier parte del mundo mientras tal actividad no esté prohibida bajo la ley de Islas Caimán.
Promotora Aerea Latincamericana S.A.	Promover, constituir, organizar, explotar y tomar participación en el capital y patrimonio de todo género de sociedades mercantiles, civiles, asociaciones o empresas industriales, comerciales, de servicio o de cualquier otra índole, tanto nacionales como extranjeras, así como participar en su administración o liquidación. *La adquisición, enajenación y en general la negociación con todo tipo de acciones, partes sociales, y de cualquier título-valor permitido por la ley. *La prestación o contratación de servicios técnicos, consultivos y de asesoría, así como la celebración de los contratos o convenios para la realización de estos fines.

Lan Argentina S.A.	"Realizar por cuenta propia o ajena, en forma o independiente o asociada a terceros en el país o en el extranjero, las siguientes actividades: I) AERONAUTICA: En todas sus manifestaciones, transporte aéreo regular y/o no regular (charter contratado y de taxi-aéreo), interno e internacional de personas o cosas, correspondencia, cleaning, trabajos y servicios aéreos en general como concesión pública o particular, explotar servicios públicos, escuela de pilotaje y entrenamiento de personal relacionado a la aeronavegación, diseño, ingeniería, investigación, ensamble, fabricación, importación y/o exportación de todo tipo de aeronaves y sus partes, equipos, accesorios y materiales para la aeronavegación, así como prestar servicios de mantenimiento y asistencia técnica de los mismos. II) COMERCIALES: Mediante la compra, venta, permuta, locación, en todas sus modalidades, leasing, renting, importación y exportación de todo tipo de bienes, suministro y cesión de aeronaves, sus partes, componentes, accesorios, materiales e insumos, intermediación en la formalización de los seguros que cubran los riesgos de los servicios contratados y la realización de toda clase de operaciones comerciales que normalmente tienen lugar en los aeropuertos. III) TURISTICA: Mediante la creación, desarrollo y explotación de centros turísticos e inmuebles destinados al alojamiento de personas así como también la actividad turística en todas sus formas incluyendo dentro de ello el alquiler de automotores, sistemas de reservas turísticas. IV) SERVICIOS: Mediante la prestación de servicios de mantenimiento y asistencia técnica en todo tipo de aeronaves, equipos, accesorios y materiales para la aeronavegación, servicios de reserva por computación, de transportes de personas y/o cargas y/o correspondencia, por tierra o agua, como accesorio del transporte aeronáutico y/o integrando un transporte combinado con éste, así como también toda clase de asistencia a actividades de aeronavegación, como la provisión de alimentos y/o elementos de uso a bordo. V) MANDATOS: Cumplir mandatos y comisiones. VI) FINANCIERAS: Realizar cualquier tipo de operaciones financieras, en general, con exclusión de las previstas en la Ley de Entidades Financieras y toda otra que requiera concurso público. VII) REPRESENTACIONES: De personas nacionales y extranjeras relacionadas con las actividades ainentes a su objeto social. VIII) INVERSORA: Constituir y participar en sociedades por acciones, promover su formación, invirtiendo en ellas el capital necesario a esos fines y prestarles servicios dentro de los límites que se establezcan. A tales fines, la Sociedad tiene plena capacidad jurídica para adquirir derechos, contraer obligaciones y ejercer los actos que no le sean prohibidos por las leyes o por este Estatuto".
Americonsult de Guatemala S.A.	La representación, intermediación, negociación y comercialización entre personas jurídicas y/o entidades de derecho privado y público. *Comprar, vender y distribuir toda clase de bienes, en especial mercancías de cualquier naturaleza... *Promover toda clase de negocios comerciales.
Americonsult Costa Rica S.A.	Comercio en general industria, agricultura y ganadería.
Línea Aérea Carguera de Colombia S.A.	La prestación del servicio de transporte público aéreo comercial de carga y correo dentro del territorio de la República de Colombia, y desde y hacia Colombia. Como objeto social secundario la sociedad podrá prestar servicios de mantenimiento a sí misma y a terceros; operar su escuela de operaciones y prestar servicios de instrucción teórica y práctica, y de entrenamiento a personal aeronáutico propio o de terceros en sus diferentes modalidades y especialidades; importar para sí o para terceros repuestos, partes y piezas relacionadas con la actividad aeronáutica; prestar servicios aeroportuarios a terceros; representar o agenciar a empresas aéreas nacionales o extranjeras, de pasajeros o de carga, y en general a empresas que presten servicios en el sector aeronáutico.

Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A.	El objeto social de la compañía será la explotación de servicios de transporte aéreo comercial, nacional o internacional, en cualquiera de sus modalidades, y por lo tanto, la celebración y ejecución de contratos de transporte de pasajeros, cosas y equipajes, correo y carga en general, de conformidad con los permisos de operaciones que para tales efectos expida la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, o de la entidad que en el futuro haga sus veces, ciñéndose en su totalidad a las disposiciones del Código de Comercio, los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y cualquier otra normatividad que regule la materia. Igualmente, la prestación de servicios de mantenimiento y adecuación de los equipos relacionados con la explotación de servicios de transporte aéreo, dentro como fuera del país. En desarrollo de este objeto la sociedad estará autorizada para invertir en otras compañías, nacionales o extranjeras, con un objeto igual, similar o complementario al de la sociedad. Para el cumplimiento del objeto e insumos, intermediación en la formalización de los seguros que cubran los riesgos de los servicios contratados y la realización de toda clase de operaciones comerciales que normalmente tienen lugar en los aeropuertos. III) TURISTICA: Mediante la creación, desarrollo y explotación de centros turísticos e inmuebles destinados al alojamiento de personas así como también la actividad turística en todas sus formas incluyendo dentro de ello el alquiler de automotores, sistemas de reservas turísticas. IV) SERVICIOS: Mediante la prestación de servicios de mantenimiento y asistencia técnica en todo tipo de aeronaves, equipos, accesorios y materiales para la aeronavegación, servicios de reserva por computación, de transporte combinado con éste, así como también toda clase de tierra o agua, como accesorio del transporte aeronáutico y/o integrando un transporte combinado con éste, así como también toda clase de asistencia a actividades de aeronavegación, como la provisión de alimentos y/o elementos de uso a bordo. V) MANDATOS: Cumplir mandatos y comisiones. VI) FINANCIERAS: Realizar cualquier tipo de operaciones financieras, en general, con exclusión de las previstas en la Ley de Entidades Financieras y toda otra que requiera concurso público. VII) REPRESENTACIONES: De personas nacionales y extranjeras relacionadas con las actividades atinentes a su objeto social. VIII) INVERSORA: Constituir y participar en sociedades por acciones, promover su formación, invirtiendo en ellas el capital necesario a esos fines y prestarles servicios dentro de los límites que se establezcan. A tales fines, la Sociedad tiene plena capacidad jurídica para adquirir derechos, contraer obligaciones y ejercer los actos que no le sean prohibidos por las leyes o por este Estatuto. IX) ACTIVIDADES AEROCOMERCIALES: Realizar actividades de transporte aéreo comercial, sin ser excluyente dicha actividad, en los campos de administración, industrial, comercial, técnico, publicitario, los que serán prestados, cuando la índole de la materia así lo requiera, por profesionales con título habilitante según las respectivas regulaciones, y el suministro de sistemas de organización y administración, cuidado, mantenimiento y vigilancia y del personal idóneo y especialmente preparado que se requiera para efectuar dichas tareas. E) FINANCIERAS: Mediante la participación en otras sociedades creadas o a crearse, ya sea por medio de la adquisición de acciones en sociedades constituidas o mediante la constitución de sociedades, mediante el otorgamiento y obtención de créditos, préstamos, adelantos de dinero con o sin garantía real o personal; el otorgamiento de garantías y fianzas a favor de terceros a título gratuito u oneroso; la colocación de sus fondos en moneda extranjera, oro o divisas, o en depósitos bancarios de cualquier tipo. A tales fines la sociedad tiene plena capacidad jurídica para ejercer todos los actos que no sean prohibidos por las leyes o por el estatuto, e incluso para contraer empréstitos en forma pública o privada mediante la emisión de debentures y obligaciones negociables y la realización de toda clase de operaciones financieras con excepción de las comprendidas en la Ley 21.526 y toda otra que requiera el concurso público.
Mas Investment Limited	Realizar toda actividad no esté prohibida bajo la ley de Bahamas y específicamente tener propiedad en otras filiales de LAN.
Americonsul S.A de C.V.	Impartir y recibir toda clase de servicios técnicos, de administración y de asesoramiento a empresas industriales, comerciales y de servicios; Promover, organizar, administrar, supervisar, impartir y dirigir cursos de capacitación de personal; Realizar toda clase de estudios, planes, proyectos, trabajos de investigación; Contratar al personal profesional y técnico necesario.
HGA Rampas y Servicios Guayaquil S.A	Servicio de rampas auxiliares de transporte aéreo.

Inversiones Aéreas S.A	Dedicarse a todo tipo de inversiones, principalmente a las relacionadas a la actividad del transporte aéreo y afines y a cualquier otra actividad que la Junta de Accionistas así lo acuerde.
TAM Capital Inc	La sociedad puede ejercer cualquier atividade que no sea contraria a ley. .
TAM Capital 2 Inc.	La sociedad puede ejercer cualquier atividade que no sea contraria a ley.
TAM Capital 3 Inc.	La sociedad puede ejercer cualquier atividade que no sea contraria a ley.
Corsair Participações S.A.	(i) a participação em outras sociedades civis ou comerciais, na condição de acionista ou quotista; e (ii) a administração de bens próprios.
TP Franchising Limited	(a) a concessão de franquias; (b) a cessão temporária, gratuita ou onerosa, a seus franqueados, de direitos de utilização de marcas, sistemas, conhecimentos, métodos, patentes, tecnologia de atuação e quaisquer outros direitos, interesses ou bens, móveis ou imóveis, tangíveis ou intangíveis, de que a Sociedade, seja ou venha a ser titular ou licenciada, relacionados ao desenvolvimento, implantação, operação ou administração das franquias que vier a conceder; (c) o desenvolvimento de quaisquer atividades necessárias a assegurar, tanto quanto possível, a manutenção e o aperfeiçoamento contínuo dos padrões de atuação de sua rede de franquias; (d) o desenvolvimento de modelos de implantação, operação e administração da rede de franquias e sua transmissão para os franqueados; e (e) a distribuição, venda e comercialização de passagens aéreas e produtos relacionados, bem como quaisquer negócios conexos ou acessórios a sua finalidade principal, podendo, ainda, participar em outras sociedades como sócia ou acionista, no Brasil ou no Exterior, ou em consórcios, assim como empreender projetos próprios, ou associar-se a projetos de terceiros, inclusive para fins de fruição de incentivos fiscais, de acordo com a legislação em vigor.

ANEXO 3

ANÁLISIS RAZONADO DE LA SITUACIÓN FINANCIERA DE LATAM AIRLINES GROUP S.A.

ANÁLISIS RAZONADO

Análisis comparativo y explicación de las principales tendencias:

1. Estado de Situación Financiera Consolidado

Al 31 de diciembre de 2014, los activos totales de la Sociedad ascienden a MUS\$ 20.484.430, lo que comparado con igual ejercicio del año 2013, presenta una disminución de MUS\$ 2.146.716, equivalente a 9,5%.

El Activo corriente de la Sociedad disminuyó en MUS\$ 1.344.925 (27%), comparado con el cierre de ejercicio 2013. Las principales disminuciones se presentan, en los siguientes rubros: Efectivo y equivalentes al efectivo disminución de MUS\$ 995.507 (50,2%); Otros activos financieros, disminución de MUS\$ 59.543 (8,4%); Otros activos no financieros, disminución de MUS\$ 87.746 (26,1%); y Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, disminución de MUS\$ 254.257 (15,6%)

El Índice de liquidez de la Sociedad muestra una disminución, pasando de 0,77 veces al cierre del ejercicio 2013, a 0,62 veces a diciembre 2014. El Activo corriente disminuyó en 27% y el Pasivo corriente en 10,4%. Se observa además, una disminución en el índice que muestra la razón ácida, pasando de 0,30 veces al cierre del ejercicio 2013 a 0,17 veces al cierre del presente ejercicio.

El Activo no corriente de la Sociedad disminuyó en MUS\$ 801.791 (4,5%) respecto de cierre del ejercicio 2013. Las principales disminuciones se presentan en los rubros: Propiedades, plantas y equipos, por MUS\$ 209.710 (1,9%) cuyo detalle a nivel de sub-rubros se encuentra en Nota 16; Plusvalía por MUS\$ 414.204 (11,1%); Activos intangibles distintos de la plusvalía por MUS\$ 213.229 (10,2%); en los dos últimos rubros, la disminución fue provocada principalmente por la conversión monetaria del real brasileño al dólar, lo anterior se ve levemente, compensado con el rubro: Otros activos no financieros, aumento de MUS\$ 70.537 (25,9%).

Al 31 de diciembre de 2014, los pasivos totales de la Sociedad ascienden a MUS\$ 15.980.735, lo que comparado con valor al 31 de diciembre de 2013, presenta una disminución de MUS\$ 1.323.952, equivalente a 7,7%.

El Pasivo corriente de la Sociedad, disminuyó en MUS\$ 679.375 (10,4%), respecto de cierre de ejercicio 2013. Las principales variaciones se presentan en los siguientes rubros: Otros pasivos financieros, disminución de MUS\$ 415.172 (20,4%), cuyo detalle a nivel de sub-rubros se encuentra en Nota 18 y Otros pasivos no financieros, disminución de MUS\$ 186.254 (6,5%).

El indicador de endeudamiento del Pasivo corriente de la Sociedad, muestra un aumento de un 6,6%, pasando de 1,24 veces al cierre de 2013, a 1,32 veces al cierre del presente ejercicio, y su incidencia sobre la deuda total disminuyó en un 3,0% pasando de 37,6% al cierre de 2013 a un 36,5% al cierre del presente ejercicio.

El Pasivo no corriente de la Sociedad, disminuyó en MUS\$ 644.577 (6,0%), comparado con cierre del ejercicio 2013. La principal variación se presenta en el rubro Otros pasivos financieros, disminución de MUS\$ 470.973 (6,0 %), cuyo detalle a nivel de sub-rubros se encuentra en Nota 18.

El indicador de endeudamiento del Pasivo no corriente de la Sociedad, es 2,31 a diciembre 2014 y 2,06 en el cierre de 2013, y su incidencia sobre la deuda total aumentó en un 11,9%, pasando de 62,4% al cierre de 2013 a un 63,5% al cierre del presente ejercicio.

El indicador de endeudamiento total sobre el Patrimonio de la Sociedad aumentó en un 9,9%, pasando de 3,30 veces al cierre de 2013 a 3,63 veces al cierre del presente ejercicio.

Al 31 de diciembre de 2014, aproximadamente un 69% de la deuda cuenta con instrumentos de fijación de tasas; de acuerdo a lo anterior considerando la deuda y los instrumentos ya mencionados, la tasa promedio es de un 3,77%.

La variación del Patrimonio se explica, principalmente, por el aumento en el capital de MUS\$ 156.321, originado por la liquidación de remanente de acciones; por la pérdida del período, por los efectos producidos por el cambio de tasa aprobada en la Reforma tributaria, que de acuerdo a lo instruido por la Superintendencia de Valores y Seguros de Chile en su oficio circular N° 856 del 17 de octubre de 2014, la Sociedad ha reconocido una pérdida en sus resultados acumulados por MUS\$ 150.210, y la disminución de Otras reservas.

La disminución neta en Otras reservas por MUS\$ 734.133, se explica principalmente por la diferencia de conversión cambiaria por MUS\$ 428.331, correspondiente a ajuste de conversión del real brasileño al dólar y de la Plusvalía reconocida en la combinación de negocios con TAM S.A. y Filiales.

2. Estado de Resultados Consolidado

La controladora al 31 de diciembre registró una pérdida de MUS\$ 109.790, lo que representa un aumento del resultado de 60,9% comparado con la pérdida de MUS\$ 281.114 del ejercicio del año anterior. El margen neto aumentó desde -2,1% a -0,9% durante 2014.

El Resultado operacional al 31 de diciembre de 2014 asciende a MUS\$ 513.366, que comparado con el ejercicio de 2013 registra una disminución de MUS\$ 130.539, equivalente a un 20,3%, mientras que el margen operacional alcanza 4,1%, registrando una disminución de 0,8 puntos porcentuales.

Los Ingresos operacionales al 31 de diciembre de 2014 disminuyeron un 6,0% con respecto al ejercicio de 2013, alcanzando MUS\$ 12.471.146. Esto debido a una baja de 6,2% en los Ingresos de pasajeros, 8,0% en los Ingresos de carga, parcialmente compensado por un aumento de 10,6% en el ítem Otros ingresos. El impacto de la depreciación del real brasileño representa menores ingresos ordinarios por aproximadamente US\$ 396 millones.

Los Ingresos de pasajeros alcanzaron MUS\$ 10.380.122, que comparado con MUS\$ 11.061.577 de 2013, representa una disminución de 6,2%. Esta variación se debe, principalmente, a una baja de 1,1% en la capacidad medida en ASK debido a la reducción de la oferta en el mercado doméstico de Brasil y en las operaciones internacionales; además de una baja de 7,9% en los yields respecto de 2013, explicada por una mayor competencia de los operadores internacionales en Latinoamérica, principalmente en Brasil; la depreciación de las monedas locales, donde particularmente se ve un impacto en las ventas desde Argentina como punto de venta; y la disminución de la demanda del

segmento corporativo producto de la Copa Mundial de Fútbol en Brasil. Adicionalmente, el factor de ocupación alcanzó 83,4%, 2,5 puntos porcentuales superior al del año anterior.

A diciembre de 2014, los Ingresos de carga alcanzaron MUS\$ 1.713.379, lo que representa una disminución de 8,0% respecto al ejercicio de 2013. Esta baja responde a una caída de 4,8% en los yields y de 3,3% en el tráfico medido en RTK. La caída en los yields refleja el aún deprimido entorno de carga mundial, la mayor competencia de operadores cargueros en Latinoamérica, y el impacto negativo de la depreciación del real brasileño en los ingresos de carga en el mercado doméstico de Brasil. Por otra parte, la capacidad medida en ATK disminuyó 5,6%.

Por otro lado, los Otros ingresos alcanzaron MUS\$ 377.645, que comparado con MUS\$ 341.565 del ejercicio 2013, representa un aumento de 10,6%. Esta variación se debe, principalmente, al aumento de los ingresos del programa de fidelización.

A diciembre de 2014, los Costos operacionales ascienden a MUS\$ 11.957.780, que comparados con el ejercicio del año anterior, representan menores costos por MUS\$ 664.417, equivalentes a 5,3% de disminución, mientras que el costo unitario por ASK-equivalente disminuyó en 3,2%.

Adicionalmente, el impacto de la depreciación del real brasileño en este rubro representa menores costos por aproximadamente US\$ 326 millones. Las variaciones por ítem se explican de la siguiente manera:

- a) Las Remuneraciones y beneficios disminuyeron MUS\$ 142.667 debido, principalmente, a la depreciación del real brasileño y del peso chileno de 9,1% y 15,2% respectivamente y a menores pagos de sistemas de incentivos.
- b) El Combustible disminuyó 5,6% equivalente a MUS\$ 247.219 de menor costo. La baja responde a una caída de 3,7% en el consumo medido en galones, en línea con la racionalización de la oferta de la compañía y la reestructuración de flota, además de la reducción de 4,9% en los precios sin cobertura. Adicionalmente, la Sociedad reconoció durante el ejercicio de 2014 una pérdida de MUS\$ 108.771 por cobertura de combustible, comparada con una utilidad de MUS\$ 19.030 durante el ejercicio del año anterior; y una utilidad de MUS\$ 3.818 por cobertura de moneda, comparada con un efecto nulo del ejercicio anterior.
- c) Las Comisiones muestran una disminución de MUS\$ 43.163, debido, principalmente, a la recuperación de impuestos por crédito fiscal en Brasil, a la depreciación del real brasileño y a un descenso en el pago de comisiones producto de un menor cumplimiento de metas de ventas de agencias.
- d) La Depreciación y amortización disminuyó MUS\$ 50.469, que se explica, principalmente, por la depreciación del real brasileño, junto con la salida de 8 Airbus familia A320, 7 Airbus A330, 3 Airbus A340, 5 Boeing 737, 6 Boeing 767 y 3 Bombardier Dhc8-400. Lo anterior fue compensado por la incorporación a la flota de 15 aeronaves Airbus familia A320 y 5 Boeing 787. Adicionalmente, 4 Boeing 777-300ER dejaron de formar parte del rubro Propiedades, plantas y equipos y pasaron a clasificar como arrendamientos operativos. Por otra parte, 3 aeronaves Airbus A340, 1 aeronave Airbus A319 y 2 aeronaves Bombardier Dhc8-200 dejaron de clasificar como arrendamientos operativos y pasaron a formar parte del rubro Propiedades, plantas y equipos.

e) Los Otros arriendos y tasas de aterrizaje disminuyeron MUS\$ 45.823, debido en gran medida a menores costos de tasas aeronáuticas y handling.

f) El Servicio a pasajeros disminuyó en MUS\$ 31.080, lo que representa una variación de 9,4%, principalmente por una baja en los costos variables por pasajero de TAM S.A., mayormente por los conceptos de catering y aprovisionamiento a bordo.

g) El Arriendo de aviones aumentó en MUS\$ 80.307, debido, principalmente a la entrada de 6 Airbus familia A320 y 2 Boeing 787. Adicionalmente, para 4 Boeing 777 se modificó su tipo de contrato de leasing financiero a leasing operacional, incrementando el número de aviones arrendados. Esto se encuentra parcialmente compensado por la devolución de 8 Airbus familia A320, 7 Airbus A330, 1 Airbus A340, 5 Boeing 737, 3 Boeing 767 y 3 Bombardier Dhc8-400. Adicionalmente, 3 aeronaves Airbus A340, 1 aeronave Airbus A319 y 2 aeronaves Bombardier Dhc8-200 dejaron de clasificar como arrendamientos operativos.

h) El Mantenimiento presenta menores costos por MUS\$ 24.355, equivalentes a una variación de 5,1%, debido, principalmente a las iniciativas de renovación de flota de la Compañía y una disminución por indemnizaciones de TAM S.A. y Filiales, compensado parcialmente por un alza en los costos asociados a devoluciones de flota.

i) Los Otros costos operacionales presentan una disminución de MUS\$ 159.948 debido, principalmente, a menores gastos de finanzas, marketing y ventas.

Los Ingresos financieros totalizaron MUS\$ 90.500, que comparado con MUS\$ 72.828 del mismo período de 2013, representa mayores ingresos por MUS\$ 17.672 debido, principalmente, a una mayor rentabilidad de la caja, resultado de un diferente mix de monedas y mayores tasas de inversión.

Los Costos financieros disminuyeron 7,0%, totalizando MUS\$ 430.034 a diciembre de 2014 debido, principalmente, a una menor deuda, compensado parcialmente por el reconocimiento del costo de financiamiento de 4 aeronaves B777 que dejaron de formar parte del rubro Propiedades, plantas y equipos y pasaron a clasificar como arrendamientos operativos.

Los Otros ingresos / costos registraron un resultado negativo de MUS\$ 108.599, explicado principalmente, por costos asociados a la reestructuración de la flota equivalentes a MUS\$ 112.263 y a la pérdida de MUS\$ 61.021 producto de la modificación del tipo de cambio empleado en la determinación de la equivalencia en dólares estadounidenses del Efectivo y Equivalentes al Efectivo mantenidos en Bolívar fuerte, de 6,3 VEF/US\$ a 12 VEF/US\$.

Los principales rubros del Estado de Situación financiera consolidado de TAM S.A. y Filiales, que produjeron la pérdida por MUS\$ 43.831 por diferencia de cambio durante el ejercicio 2014, son los siguientes: Otros pasivos financieros, pérdida por MUS\$ 206.159 originada por préstamos y leasing financieros por adquisición de flota denominados en dólares, compensada por la diferencia de cambio de cuentas por cobrar a empresas relacionadas, utilidad por MUS\$ 134.059 y otros rubros de activos y pasivos netos, utilidad por MUS\$ 28.269.

Resultados Multiplus S.A.

El Resultado neto de Multiplus a diciembre de 2014 asciende a una utilidad de MUS\$ 144.360, lo que comparado con MUS\$ 107.926 del mismo período de 2013, representa un aumento del 33,8%.

Los Ingresos crecieron un 1,8%, explicado principalmente, por un aumento de 30,4% en el breakage y de 1,9% en el rescate de puntos, compensado con el efecto de la depreciación del real brasileño de 9,1%.

Los costos operacionales disminuyeron un 3,2%, debido, principalmente, a la depreciación del real brasileño, compensado por mayores costos de marketing provenientes de campañas publicitarias realizadas por el lanzamiento de nuevos productos. Además, de mayores costos debido al aumento del rescate de puntos en comercios asociados.

Los Ingresos/costos financieros muestran una variación positiva de MUS\$ 25.368, equivalente a 77,5%, efecto de mayores ingresos provenientes del incremento de la tasa básica de interés y un mejoramiento general del desempeño de la cartera.

3. Análisis y explicación Flujo Neto Consolidado originado por las Actividades de Operación, Inversión y Financiamiento

El Flujo Operacional presenta una variación negativa de MUS\$ 77.259, respecto al año anterior, debido a las variaciones negativas en los siguientes ítems: Otros cobros y pagos por actividades de operación cuyo efecto neto de MUS\$ 404.706, originado, principalmente, por el mayor pago de impuestos en TAM S.A. y Filiales compensado en parte con el aumento en la recuperación de I.V.A por LATAM Airlines Group S.A. en 81,9%; Otras entradas (salidas) de efectivo por MUS\$ 328.418 debido al aumento en las salidas de efectivo producto de las obligaciones relacionadas con derivados de combustibles contratados por la Sociedad, como constitución de garantías por márgenes de derivados y pagos al compensar las posiciones activas y pasivas en las fechas de vencimiento de estos contratos, y al aumento en la constitución de garantías por depósitos judiciales realizados principalmente en TAM S.A. y Filiales; e Impuestos a las ganancias reembolsados (pagados) por MUS\$ 25.356 producto de mayor pago de impuestos a las ganancias. El total de la variación negativa de los ítems mencionados fue compensada, en su mayor parte, por la variación positiva del efecto neto de los ítems Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios, Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios, y Pagos a y por cuenta de los empleados en 47,6% puesto que los pagos realizados a proveedores disminuyeron en un 7,8%.

El Flujo de inversión presenta una variación positiva de MUS\$ 379.707 respecto al año anterior, esta variación se explica principalmente por: el aumento en los Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo por MUS\$ 339.070, originado en su mayor parte por los ingresos de la venta de cuatro aeronaves Boeing 777 y el efecto neto entre Otros cobros y pagos por la venta de patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades por MUS\$ 220.300, en los que se reconocen el movimiento de las inversiones realizadas por TAM S.A. y Filiales en Fondos de inversión privados. La variación positiva de los ítems, anteriormente descritos, fue compensada por la disminución en Otras entradas (salidas) de efectivo por MUS\$ 92.847 originado por las inversiones en Certificados de Depósitos bancarios realizado por TAM S.A. y Filiales comparado con las recuperaciones realizadas en el ejercicio 2013, por el aumento en las Compras de propiedades, planta y equipo por MUS\$ 58.659, la disminución en los importes procedentes de otros activos a largo plazo en MUS\$ 22.144 y al aumento en la compra de activos intangibles en MUS\$ 12.275.

El Flujo de financiación presenta una variación negativa de MUS\$ 2.526.021, respecto al año anterior que se explica, principalmente, por la disminución en: los Importes procedentes de préstamos de corto y largo plazo por MUS\$ 1.498.706; los Importes procedentes de la emisión de acciones por MUS\$ 732.628, principalmente en la Sociedad Matriz, debido a menor suscripción y pago de acciones durante el año 2014 comparado con el ejercicio anterior del aumento de capital aprobado en Junta Extraordinaria de accionistas 11 de junio de 2013; como también al mayor Pago de préstamos por MUS\$ 363.107; también presentan un aumento el Pago de dividendos e intereses por MUS\$ 13.451. Los rubros que presentaron variaciones positivas en el flujo de financiación que compensaron en parte las variaciones negativas en los ítems anteriormente mencionados, dentro de este Flujo, fueron: Otras entradas (salidas) de efectivo por MUS\$ 48.236 debido a menores liquidaciones de derivados, pagos de Breakage y otros.

Finalmente, el flujo neto de la Sociedad al 31 de diciembre de 2014, presenta una variación negativa de MUS\$ 2.223.573, respecto al año anterior.

4. Análisis de riesgo de mercado

(a) Concentración de riesgo crediticio

Las cuentas por cobrar de la Sociedad provienen en un alto porcentaje de las ventas de pasajes aéreos, servicios de carga a personas y diversas empresas comerciales que están económica y geográficamente dispersas, siendo generalmente de corto plazo. Conforme a ello, la Sociedad no está expuesta a una concentración importante de riesgo crediticio.

(b) Instrumentos financieros: Administración del riesgo de precio del combustible

La variación en los precios del combustible depende en forma importante de la oferta y demanda de petróleo en el mundo, de las decisiones tomadas por la OPEP, de la capacidad de refinamiento a nivel mundial, de los niveles de inventario mantenidos, de factores climáticos y de factores políticos. Para disminuir el riesgo de variaciones en los precios de combustible a que podría estar expuesta la Sociedad, se han suscrito contratos de cobertura de combustible, con diferentes instituciones financieras, por una parte del consumo total de combustible estimado que tendrá la Sociedad para el año 2015. Los tipos de contratos que la Sociedad suscribe son (a) Swaps, y (b) Opciones.

Por estos contratos, al 31 de diciembre de 2014, la Sociedad pagó neto MUS\$ 108.652. Parte de las diferencias producidas por el menor o mayor valor de mercado de estos contratos se reconocen como componente de las reservas de cobertura en el patrimonio neto de la Sociedad. Al 31 de diciembre 2014, el valor de mercado de los contratos vigentes es de MUS\$ 157.233 (negativo).

(c) Instrumentos financieros: Administración del riesgo de tasas de cambio

TAM LA realiza operaciones de cobertura de tipo de cambio, con el fin de reducir la exposición a la variación de sus flujos de caja mensuales expresados en USD, provocados por eventuales depreciaciones del BRL y asegurar su margen económico. Dado lo anterior, estos derivados compensarán las variaciones del tipo de cambio BRL promedio mensual que están expuestos los flujos de caja futuros.

Al 31 de diciembre de 2014, el valor de mercado de las posiciones de FX ascendía a MUS\$ 48 (negativo).

En el año 2013, la Sociedad suscribió contratos de cross currency swaps con el objetivo de dolarizar el flujo de caja de la obligación contraída en Unidades de Fomento de Chile, que devenga un interés a tasa fija. Con el cross currency swap se logra pagar una tasa de interés variable, que devenga un interés sobre la LIBOR 3 meses más un spread fijo. Al 31 de diciembre de 2014, el valor de mercado de las posiciones de CCS ascendía a MUS\$ 39.569 (negativo).

(d) Instrumentos financieros: Administración del riesgo de tasa de interés

Con el fin de disminuir el riesgo de una eventual alza en los tipos de interés, la Sociedad suscribió contratos de Swap de tasa de interés durante el segundo semestre 2005. Además, durante el segundo semestre del año 2003, todo el año 2004 y 2005, la Sociedad suscribió contratos de opción Call. Junto con lo anterior, la deuda suscrita durante los años 2006, 2007 y 2008 fue tomada a tasa fija directamente con el banco acreedor. Adicionalmente, se tomaron coberturas de tasas de interés para el financiamiento de 24 aviones Airbus con entrega entre el año 2007 y 2012 y de 6 Boeing 767 con entrega entre el año 2009 y 2012.

El objetivo que persigue la Política de Cobertura es tener una porción de la deuda con (i) tasa fija (como es el caso de los swap y de la deuda tomada con tasa fija) y (ii) otra porción de la deuda con tasa variable pero limitado a un máximo (como es el caso de las Call), junto con (iii) limitar la exposición a la tasa de interés en futuros financiamientos, de esta manera, la Sociedad disminuye de manera importante el riesgo del alza de las tasas de interés. Con relación a dichos contratos, la Sociedad (i) paga, recibe, o (ii) solamente recibe dependiendo del caso, la diferencia entre la tasa fija acordada y la tasa flotante calculada sobre el capital insoluto de cada contrato. Por estos contratos, la Sociedad reconoció en el resultado del período una pérdida de MUS\$ 42.884. Las pérdidas y ganancias por swap de tasa de interés junto con las primas y las ganancias de las Call de tasas de interés se reconocen como un componente del gasto financiero sobre la base de la amortización del préstamo cubierto. Al 31 de diciembre de 2014, el valor de mercado de los contratos swap y call de tasas de interés vigentes es de MUS\$ 60.747 (negativo).

Al 31 de diciembre de 2014, aproximadamente un 69% de la deuda está a tasa fija o fijada con alguno de los instrumentos anteriormente nombrados. La tasa promedio de la deuda es de 3,77%.

5. Ambiente económico

Con el objetivo de analizar el ambiente económico en el cual está inserta la Sociedad, a continuación se explica brevemente la situación y evolución de las principales economías que la afectan, tanto del ámbito nacional como regional y mundial.

La economía mundial se ha visto impulsada por el bajo precio del petróleo, situación contrarrestada por el debilitamiento de la inversión, asociado a las expectativas sobre el crecimiento a mediano plazo en economías desarrolladas y emergentes. El estancamiento del crecimiento y la baja inflación siguen siendo preocupación en Europa y Japón. Para el año 2014 se proyecta un crecimiento global cercano a 3,3% (3,3% en el año 2013).

La economía europea presentó un crecimiento un poco más débil del proyectado para el último trimestre debido, principalmente, a la mayor inflación, la disminución de la inversión y la depreciación del euro. Lo anterior se ha visto compensado por menores precios del petróleo y una política fiscal más estable. Para el año 2014 se proyecta un crecimiento cercano a 0,8% (0,5% en el año 2013, negativo).

En Estados Unidos, la economía repuntó más de lo esperado debido, principalmente, a las mejoras en el sector inmobiliario, las bajas en las tasas hipotecarias y el crecimiento del mercado laboral, junto con niveles estables de inflación, la caída en el precio del petróleo y el fortalecimiento del dólar. Para el año 2014 se proyecta un crecimiento cercano a 2,4% (2,2% en el año 2013).

En Latinoamérica, la actividad económica sigue debilitada como resultado de la desaceleración en consumo e inversión, especialmente, en países como Brasil y Argentina, en los cuales se continúa observando una contracción económica. Sin embargo, dada la recuperación de las tasas de crecimiento mundial y mayor ritmo de inversión pública, algunos países de la Alianza del Pacífico, parecieran comenzar a recuperarse paulatinamente. Para el año 2014 se proyecta un crecimiento cercano a 1,2% (2,8% en el año 2013).

En Brasil, el ritmo de crecimiento para el año 2014 se proyecta sea significativamente menor al del año 2013, debido, principalmente, a disminuciones en consumo interno, inversión y exportaciones de materias primas. Adicionalmente, se mantiene una alta inflación provocada tanto por la devaluación del real brasileño como por el gasto fiscal. Para el año 2014 se proyecta un crecimiento cercano a 0,1% (2,5% en el año 2013).

En Chile, los últimos meses del año 2014 presentaron bajos niveles de crecimiento y demanda interna, contrarrestado por un menor precio del petróleo. Lo anterior, acompañado de una cierta incertidumbre en inversión. Sin embargo, algunos indicadores macroeconómicos del país revelan una leve tendencia al alza de los mismos, que debieran confirmarse en los próximos meses. Para el año 2014 se proyecta un crecimiento cercano a 1,7% (4,1% en el año 2013).

En este entorno económico, la flexibilidad del modelo de negocio implementado por la Sociedad es la clave para afrontar de mejor forma las fluctuaciones económicas.

Se presentan a continuación los principales índices financieros del Estado de Situación Financiera Consolidado:

	31-12-2014	31-12-2013
-INDICES DE LIQUIDEZ		
Liquidez corriente (veces) (Activo corriente en operación/ pasivo corriente)	0,62	0,77
Razón ácida (veces) (Fondos disponibles/ pasivo corriente)	0,17	0,30
-INDICES DE ENDEUDAMIENTO		
Razón de endeudamiento (veces) (Pasivo corriente + pasivo no corriente/ patrimonio neto)	3,63	3,30
Deuda corriente / Deuda total (%)	36,48	37,61
Deuda no corriente / Deuda total (%)	63,52	62,39
Cobertura gastos financieros (R.A.L.I. / gastos financieros)	1,19	0,27
- INDICES DE ACTIVIDAD		
Total de Activos	20.484.430	22.631.146
Inversiones	1.389.373	1.965.100
Enajenaciones	1.071.237	593.273

-INDICES DE RENTABILIDAD

Los índices de rentabilidad han sido calculados sobre el patrimonio y resultados atribuibles a Accionistas mayoritarios.

	31-12-2014	31-12-2013
Rentabilidad del patrimonio (Resultado neto / patrimonio neto promedio)	-0,02	-0,05
Rentabilidad del activo (Resultado neto / activos promedios)	-0,01	-0,01
Rendimiento de activos operacionales (Resultado neto / activos operacionales (**) promedio)	-0,01	-0,01

(**) Total de activos menos impuestos diferidos, cuentas corrientes del personal, inversiones permanentes y temporales, y plusvalía.

	31-12-2014	31-12-2013
Resultado por acción (Resultado neto / n° acciones suscritas y pagadas)	-0,20	-0,53
Retorno de dividendos (Dividendos pagados / precio de mercado)	0,00	0,00

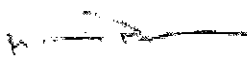
ANALISIS RAZONADO

b) Se presentan a continuación los principales índices financieros del Estado de Resultados Consolidado:

	Al 31 de Diciembre	
	<u>2014</u> MUS\$	<u>2013</u> MUS\$
Ingresos operacionales	12.471.146	13.266.102
Pasajeros	10.380.122	11.061.557
Carga	1.713.379	1.862.980
Otros	377.645	341.565
Costos operacionales	(11.957.780)	(12.622.197)
Remuneraciones	(2.350.102)	(2.492.769)
Combustible	(4.167.030)	(4.414.249)
Comisiones	(365.508)	(408.671)
Depreciación y amortización	(991.264)	(1.041.733)
Otros arriendo y tasas de aterrizaje	(1.327.238)	(1.373.061)
Servicios a pasajeros	(300.325)	(331.405)
Arriendo de aviones	(521.384)	(441.077)
Mantenimiento	(452.731)	(477.086)
Otros costos operacionales	(1.482.198)	(1.642.146)
Resultado operacional	513.366	643.905
Margen operacional	4,1%	4,9%
Ingresos financieros	90.500	72.828
Costos financieros	(430.034)	(462.524)
Otros ingresos / costos	(108.599)	(538.097)
Resultado antes de impuesto e interés	65.233	(283.888)
Impuestos	(142.194)	20.069
Utilidad/pérdida antes de interés minoritario	(76.961)	(263.819)
Atribuible a:		
Inversionistas de la matriz	(109.790)	(281.114)
Interés minoritario	32.829	17.295
Utilidad/Pérdida neta	(109.790)	(281.114)
Margen neto	-0,9%	-2,1%
Tasa efectiva impuesto	438,8%	6,6%
Total Acciones	545.547.819	487.930.977
Utilidad neta por acción (US\$)	-0,20125	-0,57613
R.A.I.I.D.A.	1.363.202	1.130.246

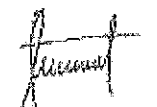
DECLARACIÓN JURADA

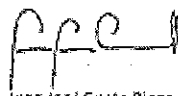
En nuestra calidad de Directores y Vicepresidente de Finanzas de LATAM Airlines Group, declaramos bajo juramento nuestra responsabilidad respecto de la veracidad de toda la información contenida en esta Memoria Anual.

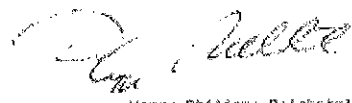

Mauricio Rolón Amaro
Presidente


Ricardo Caballero
Director


Ramón Colán Kadis
Director

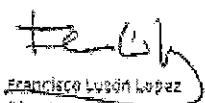

Carlos Keller Solari
Director


Juan José Cueto Pizar
Director


Henry Philippe Reichenstul
Director


Gerardo Jofré Miranda
Director


Gerardo De Saenz
Director


Francisco Lugón López
Director


Andrés Darío Hermanson
Vicepresidente Senior Finanzas