

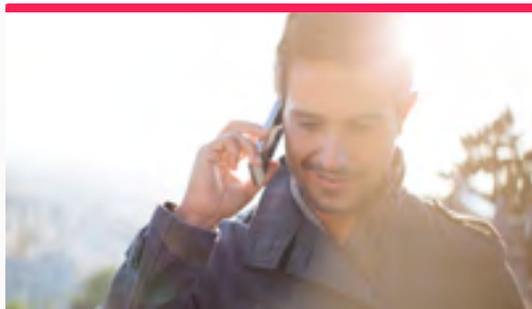
Memoria Anual 2016





NUESTRA EMPRESA

Carta de Bienvenida.....	4
Estrategia de Negocios	6
Historia.....	8
Flota.....	17
Destinos	21
Personas.....	30
Información de la Compañía.....	36



GOBIERNO CORPORATIVO

Directorio.....	39
Ejecutivos.....	43
Ejercicio 2016	46
Prácticas de Gobierno Corporativo	49
Estructura de Propiedad y Principales Accionistas	57
Política Financiera.....	68



OPERACIONES

Internacional.....	72
Brasil.....	75
Argentina.....	77
Chile.....	79
Colombia	81
Ecuador	83
Perú.....	85
Carga	87
Programas de Fidelidad.....	89
Propiedad, Plantas y Equipos.....	90



GESTIÓN 2016

Entorno de la Industria	93
Marco Regulatorio.....	95
Resultados Financieros	100
Premios y Reconocimientos	104
Hechos Esenciales	105
Información Bursátil.....	112
Factores de Riesgo.....	115
Información Adicional	125
Plan de Inversión	126



SOSTENIBILIDAD

Visión de Sostenibilidad.....	129
Gobernanza de Sostenibilidad	131
Cambio Climático	133
Ciudadanía Corporativa.....	134
Relación con Grupos de Interés	136



INFORMES FINANCIEROS

Estados Financieros.....	138
Filiales y Coligadas	221
Análisis Razonado.....	256
Declaración Jurada.....	263



NUESTRA EMPRESA



Estimados accionistas,

El año 2016 se caracterizó por ser un período de bajo crecimiento para los países de América Latina y el Caribe, el cual tuvo una reducción del producto interno bruto regional del orden del 1,1%, según datos de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Cabe señalar que la región ya venía de una contracción de 0,4% en su economía.

América del Sur fue la sub-región más afectada, con una caída esperada del 2,5% del PIB en 2016. En los años 2015/2016 Brasil fue responsable del mayor impacto negativo en la actividad económica de la región. El PIB del país cayó un 3,8% en 2015 - la mayor caída en la historia - y un 3,6% en 2016, estableciendo la mayor pérdida de riqueza en la historia de Brasil.

Brasil está pasando por una de las mayores crisis políticas en su historia, con las repercusiones de la destitución de la ex-Pre-

sidente de la República amplificada por una acción de lucha contra la corrupción, la operación Lava Jato. Como resultado, el sector privado ha adoptado estrategias defensivas, posponiendo las inversiones, aumentando el desempleo y la reducción de la reposición de existencias en las fábricas, lo que contribuyó de forma aguda a la persistencia de la recesión en 2016.

A pesar de los malos resultados de la economía brasileña, es importante señalar que se iniciaron políticas gubernamentales decididas a equilibrar las cuentas públicas y las reformas estructurales, iniciativas que no sólo han sido aprobadas por los mercados, sino que han revisado sus proyecciones de forma favorable para el 2018.

Por lo tanto, podemos decir que Brasil está saliendo de una grave turbulencia para tener un vuelo más estable, que apunta a un crecimiento del PIB que aunque sigue siendo modesto, tiene un efecto altamente positivo en la economía de todo el continente.

Una de las acciones creativas y renovadoras llevadas a cabo por la Compañía durante el año fue el diseño de un nuevo modelo para reducir los costos del transporte de pasajeros. En ella, los clientes pueden optar por volar pagando por los servicios adicionales de acuerdo a sus necesidades. Esta iniciativa nos pondrá en una posición más competitiva con cualquiera de nuestros competidores, y puede representar un aumento del 50% en volumen de pasajeros transportados en los próximos años.

En el ámbito de la sostenibilidad, cuya adhesión y mejora son condiciones necesarias para la competencia en el mercado, estamos avanzando rápidamente en nuevas prácticas y la mejora de antiguas, con el fin de mantener una posición de liderazgo y crear las bases para su permanencia. Un reconocimiento estimulante fue nuestra inclusión en el Índice de Sostenibilidad Dow Jones por tercer año consecutivo como una de las empresas líderes en sostenibilidad, basada en criterios económicos, sociales y medioambientales.

Nuestra estrategia de largo plazo no ha cambiado. Se puede mencionar en tres puntos cardinales: un continente, una

amplia red de destinos y una marca. Estos tres puntos están interconectados por premisas comunes: ser más simple, más eficiente y más competitivo.

En LATAM, la constante atención a la reducción de costos para sustituir los procesos y equipamientos que se han vuelto costosos e improductivos es un requisito imprescindible. La reestructuración de nuestra flota permitió una reducción de US\$ 2,2 mil millones de nuestros activos de flota proyectados para 2018 durante los últimos 12 meses. En Brasil, donde estamos implementando cambios debido a la intensa importancia de ese mercado para la empresa, la reducción de la capacidad de vuelo alcanzó el 12% en 2016, preparando el terreno para una recuperación del mercado.

Todos los contratiempos que surgieron en este período tan complejo para la economía de nuestro continente, y en particular para el sector de la aviación civil, sólo refuerzan mi convicción de que la unión de TAM y LAN no podría haber sido más acertada. Estoy muy orgulloso de haber participado en la construcción de esta gran empresa, que representa un hito en la historia de la aviación. Creo que fue la experiencia más importante de mi vida profesional y empresarial. Si no fuera por la creación de LATAM, el viento de la crisis podría haber sacudido la estructura de las empresas fundadoras y desviarlas hacia otras rutas no exitosas.

En LATAM, mi historia tuvo un nuevo inicio. Partiendo con mis amigos y socios, la familia Cueto, seguido por los ejecutivos y profesionales de diversas áreas, salidos de TAM y LAN, o los que se sumaron más tarde a nosotros. Fueron relaciones enriquecedoras desde todos los ángulos - de negocios, laborales y afectivas. He aprendido mucho. Creo que colaboré bastante también. Colaboraré siempre. Pero para LATAM, la renovación es la primera palabra de nuestro carácter informal, de nuestra convicción como accionistas y gestores, el principio que rige la filosofía de la Compañía.

Mauricio Rolim Amaro

Presidente del Directorio de LATAM Airlines Group



Estimados accionistas,

Este 2016 será recordado como uno de los años más desafiantes en la historia de nuestra Compañía, donde continuamos el trabajo iniciado en los últimos años para adecuarnos a un entorno volátil. Impulsamos grandes cambios y proyectos de importante envergadura con el objetivo de enfrentar de la mejor manera el nuevo escenario de la industria aérea global y la desaceleración de las economías en América Latina.

Buscamos consolidarnos como el grupo de aerolíneas líder en la región, unificando el continente con una gran red de destinos y con una única marca: LATAM. Guiados por esta visión de largo plazo, nos enorgullece el exitoso lanzamiento de la marca unificada LATAM, que junta lo mejor de LAN y TAM a través de una imagen única de cara al cliente.

Con el objetivo de seguir fortaleciendo nuestra red, y a pesar de las moderadas tasas de crecimiento en la región, abrimos 14 nuevas rutas durante 2016 y anunciamos otras 8 para este año, cifra récord para Grupo LATAM. Entre ellas, inauguramos cuatro nuevos destinos que buscan unir a la región con el resto del mundo: Puerto Natales, Jaén, Washington D.C., y Johannesburgo. Con este último además nos convertimos en la única aerolínea de la región en conectar directamente el continente latinoamericano con África.

Además, comprometidos con potenciar aún más nuestra red de vuelos y conexiones en Sudamérica, seguimos avanzando para que los Joint Business Agreements con IAG (holding controlador de British Airways e Iberia) y American Airlines se materialicen para conectar cada vez más personas de Latinoamérica con el resto del mundo. Estamos convencidos de que estos acuerdos comerciales fortalecerán la conectividad de nuestra región, brindando acceso a una red más amplia de destinos, más vuelos, mejores tiempos de conexión y mejores precios; y también serán de gran aporte para potenciar el turismo de nuestra región, impulsando la llegada de más viajeros desde Estados Unidos y Europa.

Durante 2016 trabajamos en diseñar uno de los cambios de mayor relevancia para la Compañía y que tendrá gran impacto en los pasajeros, que es la renovación del modelo de viajes doméstico en los seis países de la región donde operamos. El nuevo modelo, que ha comenzado a implementarse de manera gradual en algunos mercados, permite a nuestros clientes elegir cómo volar, pagando únicamente por los servicios adicionales que utilizará. De esta forma podremos ofrecer tarifas hasta 30% más económicas, permitiendo que cada vez sean más las personas que utilicen el avión como medio de transporte, y quienes ya lo utilizan, puedan volar más veces. Todo esto, de la mano con una nueva experiencia digital, donde sea el mismo pasajero –quien a través de su teléfono– pueda tener el control de su viaje. Además de beneficiar a nuestros pasajeros, este cambio nos permitirá competir con los operadores low cost que eventualmente comenzarán operaciones en algunos países de la región, y debería tradu-

cirse en un 50% de aumento de pasajeros transportados hacia 2020, logrando que el avión se consolide como un medio de transporte masivo en la región, impulsando el crecimiento económico de los mercados donde la Compañía opera.

Los últimos tres años han sido muy desafiantes. Pese a esto, y gracias al trabajo que hemos venido realizando durante este periodo, pudimos ver una mejora significativa de nuestra rentabilidad, alcanzando en 2016 un margen operacional del 6%, y la primera utilidad neta positiva de los últimos cinco años. Esta mejora de rentabilidad en un año difícil da cuenta de la resiliencia de nuestro modelo de negocios y demuestra que vamos por el camino correcto con las iniciativas estratégicas que nos hemos planteado. Los buenos resultados, en conjunto con la reestructuración de nuestro plan de flota y el fortalecimiento de nuestro balance, han sido reconocidos por el mercado financiero, reflejándose en una recuperación de 53% en la cotización bursátil de LATAM durante el año.

Al finalizar este mensaje, quiero agradecer a nuestros equipos por el trabajo realizado este año, sin cuyo compromiso y dedicación no habría sido posible emprender los grandes cambios que estamos impulsando. Agradecer además muy especialmente a nuestros accionistas nuevos e históricos, por la paciencia con la que han enfrentado los desafíos de los últimos años, por el apoyo durante este período de importantes ajustes, y por la confianza depositada en nuestro proyecto. El desafío que nos moviliza es mantener la posición de liderazgo en la industria, fortalecer nuestra posición financiera y asegurar nuestra sustentabilidad en el largo plazo. Es por eso que invito a todos quienes forman parte de la familia LATAM a seguir confiando en este proyecto y a continuar avanzando juntos en dirección hacia ese objetivo.

Enrique Cueto
CEO de LATAM Airlines Group



Grupo de líneas aéreas líder en América Latina

LATAM Airlines Group S.A. (en adelante indistintamente “la Compañía”, “LATAM” o “Grupo LATAM”) es la empresa de transporte aéreo más grande de Latinoamérica, resultante de la asociación de las aerolíneas chilena LAN y brasileña TAM.

El Grupo tiene operaciones domésticas en seis países de Sudamérica –Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú–, ventaja que le permite ofrecer la mejor conectividad a nivel regional, así como desde Sudamérica hacia el resto del mundo y viceversa, llegando a cerca de 135 destinos en 25 países. Además, esto le permite contar con una base de ingresos geográficamente diversificada, tanto de pasajeros como de carga.

A fines de abril de 2016, la Compañía presentó formalmente su marca unificada LATAM, la que comenzó a ser visible en el sitio web, espacios físicos y aviones entre otros, marca bajo la cual seguiremos el camino de liderazgo iniciado hace varias décadas atrás por LAN, TAM, y sus respectivas filiales. Este cambio nos permitirá ofrecer un mejor servicio y consistente en toda nuestra red, fortaleciendo nuestra posición en la región.

Durante 2016, la Compañía siguió adelante en su proceso de convertirse en una organización más simple, liviana y eficiente, para adaptarse a las dinámicas cambiantes de la industria y a las necesidades de los clientes.

Este proceso considera un cambio en la cultura organizacional, el que comenzó a implementarse con mayor fuerza en 2016 a través del proyecto Twist en aeropuertos, contact centers y servicio a bordo. El objetivo de este proyecto es fortalecer la organización con equipos humanos empoderados y preparados para dar respuesta a las necesidades de los pasajeros en forma más ágil y sencilla, considerando siempre el impacto que sus decisiones puedan tener sobre el cliente.

Todas las decisiones que toma la Compañía tienen como foco la satisfacción del cliente, lo que implica un trabajo constante destinado a mejorar la experiencia del pasajero en las diferentes etapas del viaje, buscando siempre la diferenciación en términos de servicio. Es así como en 2016 LATAM continuó invirtiendo en el desarrollo de herramientas digitales en todos los puntos de contacto con el cliente, con el fin de simplificar la experiencia de viaje y ofrecer un servicio personalizado.

En su permanente objetivo de incorporar las mejores prácticas y adaptarse a las tendencias de la industria, a fines de 2016 la Compañía anunció el rediseño de su modelo de viaje en los seis mercados domésticos donde opera, el que se irá implementando por país y en etapas a partir del primer semestre de 2017, siendo éste uno de los proyectos de mayor envergadura y relevancia para asegurar la sustentabilidad de LATAM en el largo plazo. Este modelo busca satisfacer las necesidades del pasajero actual que valora que el viaje sea expedito, sencillo y eficiente, ser dueño de sus propias decisiones y tener las herramientas para influir activamente en su experiencia de viaje para hacerlo a la medida, pagando solo por los servicios que va a utilizar. El pasajero podrá elegir cómo quiere volar, pagando por los servicios adicionales que requiera y seleccionando la tarifa que más se ajuste a su necesidad.

Gracias a esta nueva forma de viajar, Grupo LATAM estima que aumentará en 50% la cantidad de pasajeros transportados en sus mercados domésticos hacia el año 2020, logrando que el avión se consolide como un medio de transporte masivo en la región y que cada vez más personas puedan volar, y los que ya lo hacen que vuelen más.

En lo que respecta a las operaciones internacionales, uno de los grandes hitos del año fue el anuncio de suscripción de *Joint Business Agreements* (JBAs) con American Airlines y el grupo IAG (matriz de Iberia y British Airways), cuyo ob-



jetivo es entregar una mayor conectividad a los pasajeros. Con estos acuerdos la Compañía busca ofrecer el acceso a una red más amplia de destinos internacionales, mayor cantidad de vuelos, mejores tiempos de conexión y mejores precios a destinos no volados por LATAM. El Grupo espera que los procesos de aprobación respectivos avancen y se conviertan pronto en una realidad, para conectar cada vez más personas de Latinoamérica con el resto del mundo y viceversa.

En su continuo esfuerzo por robustecer la red, en 2016 la Compañía abrió 18 nuevas rutas –récord histórico para LATAM–, destacando entre ellas el primer vuelo hacia Johannesburgo desde Brasil, convirtiéndose en la única aerolínea latinoamericana que conecta la región con el continente africano. Cabe destacar, además, que gran parte de las nuevas rutas contribuyen a potenciar aún más sus principales hubs en la región, como son los aeropuertos de Lima y Sao Paulo.

Durante el 2016, la Compañía hizo un progreso significativo en su plan de reducir el total de activos y compromisos de flota, alcanzando el nivel de compromisos de flota más bajo en la historia reciente de LATAM para el 2017 y 2018. LATAM redujo sus compromisos de flota a través de postergaciones y cancelaciones, y también reducirá sus activos de flota actuales devolviendo aviones adicionales en comparación con el plan de flota del año pasado. Con esto, la Compañía habrá alcanzado una reducción de US\$2,2 billones en activos de flota para el período 2016–2018, en línea con los planes previamente anunciados para alcanzar una disminución de US\$2,0 a US\$3,0 billones en nuestros activos de flota esperados para el 2018.

En línea con la estrategia de la compañía de hacer más eficiente la operación, durante 2016 LATAM recibió 24 aviones de los modelos más grandes, modernos y eficientes los que permiten transportar una mayor cantidad de pasajeros con un menor consumo de combustible, adecuándose a las

condiciones de demanda actual de manera más eficiente. En línea con lo anterior, LATAM mantiene su compromiso de ofrecer a sus pasajeros la mejor flota de América Latina. Para esto, en 2016 la Compañía incorporó el primer Airbus A320neo a su flota, siendo la primera aerolínea en América en operar este modelo de aeronave de consumo ultra eficiente, cuyo mayor alcance no solo le permite operar su red doméstica sino también la regional. Adicionalmente, LATAM incorporó a su flota seis Airbus A350, terminando el año con un total de siete aviones de este modelo, que destaca por presentar hasta un 25% de menor CASK en comparación con aviones de tamaño similar.

Con todo, en 2016 Grupo LATAM dio inicio a un nuevo capítulo en la historia de la aviación mundial. La nueva marca plantea el desafío de entregar una experiencia de servicio única y mejorada, ofreciendo al mundo lo mejor de Sudamérica, y convertirse en un grupo más eficiente, productivo y que trabaje de manera más simple. La Compañía aspira a estar entre las mejores aerolíneas en el mundo, y las iniciativas que actualmente están en marcha ofrecen una gran oportunidad para alcanzar este objetivo.

HISTORIA

Bajo LATAM, seguiremos el camino de liderazgo iniciado varias décadas atrás



1929



1946



1956



1958



► Creación de LAN “Línea Aérea Nacional de Chile” por parte del Comandante Arturo Merino Benítez



► Primer vuelo internacional Santiago - Buenos Aires



► Inauguración de operaciones a Lima



► Inicio de operaciones a Miami, Estados Unidos

HISTORIA



1961

1970

1975

1976



► Creación de TAM -Taxi Aéreo Marília por cinco pilotos de vuelos charter

► LAN comienza a ofrecer vuelos a Europa

► Fundación de TAM-Transportes Aéreos Regionais por el capitán Rolim Adolfo Amaro.

► Inicio de servicios de TAM en ciudades brasileras, especialmente en Mato Grosso y Sao Paulo.

HISTORIA



1983

1985

1986

1989



► Constitución de Línea Aérea Nacional – Chile Limitada, a través de la CORFO.

► LAN se transforma en una sociedad anónima.

► TAM adquiere a VOTEC-Brasil Central Linhas Aéreas-, otra aerolínea regional que operaba en los sectores norte y centro de Brasil.

► Comienza el proceso de privatización: Gobierno de Chile vende 51% del capital accionario a inversionistas nacionales y a Scandinavian Airlines System (SAS).

HISTORIA

TAM

LANCHILE

1990

1993

1994

1996



► Brasil Central es renombrada TAM-Transportes Aéreos Meridionais.

TAM
FIDELIDADE

► TAM estableció TAM Fidelidade, el primer programa de viajero frecuente en Brasil.



► Culmina el proceso de privatización de la compañía con la adquisición de los actuales controladores y otros accionistas del 98,7% de las acciones de la sociedad.

► TAM compra la aerolínea Lapsa del gobierno paraguayo y crea TAM Mercosur.

► Inicio de vuelos Sao Paulo - Asunción.

HISTORIA

1997

1998

1999

2000



► LAN lista sus acciones en la Bolsa de Nueva York, siendo la primera aerolínea latinoamericana en transar ADRs en esta importante plaza bursátil.

► Llega el primer Airbus A330 y la aerolínea lleva a cabo su primer vuelo internacional desde Sao Paulo a Miami

► Empieza el proceso de expansión de la empresa: inicio de operaciones de LAN Perú.

► LAN se incorpora a oneworld

HISTORIA

TAM

LAN 

2001

2002

2003

2004



▶ Alianza de LAN con Iberia e Inauguración del terminal de Carga en Miami.

▶ Fundación del Centro de Tecnología y Academia de Servicios en Sao Paulo.

▶ Alianza de LAN con Qantas y con Lufthansa Cargo.

▶ Continúa el plan de expansión de la empresa: inicio de operaciones de LAN Ecuador.

▶ Cambio de imagen corporativa: LAN Airlines S.A

▶ TAM comienza a volar a Santiago.

▶ Lanzamiento de la nueva clase ejecutiva para los vuelos a Paris y Miami.

HISTORIA

2005

2006

2007

2008



▶ Otro paso del plan de expansión regional de LAN: inicio de operaciones de LAN Argentina.

▶ TAM S.A. se lista públicamente en el BOVESPA.

▶ Lanzamiento de vuelo a Nueva York y Buenos Aires.

▶ Lanzamiento de la nueva clase Premium Business.

▶ TAM se lista públicamente en la bolsa de Nueva York.

▶ Inicio de vuelos a Londres y vuelos a Zurich y Ginebra a través de su acuerdo con Air France.

▶ Implementación del modelo Low Cost en los mercados doméstico.

▶ Aumento de capital por US\$ 320 millones.

▶ Lanzamiento ruta Milán y Córdoba. Autorización de ANAC para empezar vuelos a Madrid y Frankfurt.

▶ Termina el proceso de renovación de flota de corto alcance, formada ahora por aeronaves de la familia A320.

▶ La compañía recibe su primer Boieng 777-300ER.

HISTORIA



2009

2010

2011

2012



▶ Inicio de operaciones de carga en Colombia y de pasajeros en el mercado doméstico de Ecuador.

▶ Lanzamiento de Multiplus.

▶ Compra de aerolínea colombiana Aires.

▶ TAM ingresa oficialmente a STAR ALLIANCE.

▶ LAN y TAM firmaron los acuerdos vinculantes para la asociación entre ambas aerolíneas.

▶ Nace LATAM AIRLINES GROUP, a través de la asociación de LAN y TAM.

▶ Colocación de 2,9 millones de acciones.

HISTORIA



2013

2014

2015

2016



► Aumento de capital por US \$940,5 millones.

► TAM se une a Oneworld, con lo que Oneworld pasa a ser la alianza global para LATAM Airlines Group.

► LATAM lanza su Plan Estratégico 2015 - 2018, con el foco en transformarse en uno de los grupos aéreos más importantes del mundo.

► Nace LATAM, la nueva marca que adoptarán LAN, TAM y sus filiales.

► Emisión de bono estructurado EETC por US\$1.020MM: Primera en Latinoamérica.

► Aumento de capital por US\$ 608 millones con el que Qatar Airways adquiere el 10%* del total de acciones suscritas y pagadas de LATAM.

*Qatar tiene el 9.999999918% del total de acciones emitidas de LATAM



Comprometidos con ofrecer la flota con tecnología más avanzada, eficiente y cómoda

Durante el año 2016 Grupo LATAM operó una flota compuesta por 329 aviones, cuya edad promedio de aproximadamente siete años la destaca entre las más jóvenes de Sudamérica y del mundo.

Uno de los hitos del ejercicio fue el lanzamiento de la marca unificada LATAM. A diciembre de 2016, la Compañía contaba con 43 aviones pintados con el nuevo logo, en un proceso progresivo que culminará en 2018, año en que se proyecta tener toda la flota diseñada con la nueva imagen corporativa. Cabe señalar que la pintura de los aviones toma en promedio entre 6 y 12 días por avión y se realiza durante los mantenimientos de rutina de cada aeronave para optimizar el proceso con la mayor eficiencia.

En este período la Compañía continuó avanzando en su plan de renovación de flota, incorporando aviones más grandes y modernos, y eliminando gradualmente los modelos más antiguos. En total, se retiraron 23 aeronaves e ingresaron 24 aviones de modelos más eficientes, destinando los más adecuados para cada uno de los mercados que opera.

Para desarrollar su operación de pasajeros de corto alcance –vuelos en rutas domésticas y regionales dentro de Sudamérica–, LATAM utilizó 243 aviones, todos de la familia Airbus A320. Se recibieron 11 aviones Airbus A321 –la versión más grande de la familia–, totalizando 47 aviones de este tipo al cierre del ejercicio.

En el mediano plazo la Compañía apunta a tener una flota de corto alcance únicamente de la familia A320, en sus versiones A320, A321 y A320neo. En 2016 se recibieron los primeros dos aviones de este último tipo, convirtiéndose en el primer operador de A320neo del continente americano.

Con 174 asientos y una configuración de cabina Space-Flex de Airbus, LATAM espera recibir cinco más durante 2017, de un total de 34 aviones A320neo en su cartera de pedidos. Estas aeronaves incorporan la más moderna tecnología, incluyendo motores de nueva generación y *sharklets* (dispositivos de avanzada tecnología que se instalan en las alas para reducir su resistencia aerodinámica), permitiendo un ahorro de hasta un 15% en combustible y la consecuente reducción de emisiones anuales en alrededor de 3.600 toneladas de CO2 por avión.

Para servir sus vuelos de largo alcance, Grupo LATAM utilizó una flota de 76 aviones en 2016, destacando entre ellos los Boeing 787 Dreamliner en sus versiones 8 y 9, además de los nuevos Airbus A350-900. El plan de flota de fuselaje ancho apunta a la renovación para incorporar la mejor tecnología y ser líderes en eficiencia, reduciendo el número de aviones, pero aumentando la capacidad a través de modelos más grandes. Es así como en este período se incorporaron cinco aviones Boeing 787-9, entre cuyas ventajas destaca su mayor capacidad tanto para pasajeros (+27%) como para volumen de carga (+ 23%) en comparación con el Boeing 787-8. Configurado para 313 pasajeros (283 asientos en Economy y 30 asientos en Premium Business), el Boeing 787-9 consume hasta un 20% menos de combustible que aviones similares y reduce hasta en 20% su emisión de CO2. A diciembre de 2016, la flota Boeing 787 Dreamliner de LATAM estaba compuesta por 12 aviones Boeing 787-9 y 10 aviones Boeing 787-8.

Adicionalmente, en 2016 la Compañía incorporó seis aviones Airbus A350-900, sumando siete unidades de este modelo al cierre del ejercicio. El primero de estos aviones lo recibió en diciembre de 2015, convirtiéndose en la primera aerolínea en América en operarlo y la cuarta a nivel mundial. Configurado para 348 pasajeros, 318 en clase Económica y 30 en Premium Business, el Airbus A350 es un producto de tamaño medio y alta tecnología, que destaca por presentar hasta un 25% de menor CASK en comparación con aviones de tamaño similar, como el Airbus A330, y una reducción de emisiones de CO2 equivalente.



Cabe destacar que durante 2016 LATAM dejó de operar el Airbus A330, modelo que fue completamente retirado de la flota.

Para desarrollar su operación carguera, en tanto, la Compañía cerró el año con una flota operativa de 10 aeronaves (uno menos que en 2015), integrada por ocho Boeing 767-300F y dos Boeing 777-200F, este último el carguero dedicado más moderno de la industria en su tipo. Dado que el foco está puesto en optimizar el uso de los bellies (bodegas) de los aviones de pasajeros, LATAM está gradualmente disminuyendo su flota de cargueros dedicados. En esta dirección, la Compañía mantuvo en 2016 un contrato para el arriendo de tres de sus cargueros Boeing 767-300F y un Boeing 777-200F a operadores cargueros fuera de la región.

En respuesta a la desaceleración macroeconómica y la consecuente disminución de la demanda de viajes aéreos, LATAM continuó avanzando en su plan para reducir flota, a través de aplazamientos y venta tanto de aviones de largo como de corto alcance, con el objetivo principal de ajustar la capacidad a las condiciones de mercado en América Latina. En este contexto, en marzo de 2016 la Compañía alcanzó una reducción de US\$ 2,9 billones en sus compromisos de flota para el período 2016 a 2018, lo que representa una disminución de 37% por este concepto durante el último año.

Durante el 2016, la Compañía hizo un progreso significativo en su plan de reducir el total de activos y compromisos de flota, alcanzando el nivel de compromisos de flota más bajo en la historia reciente de LATAM para el 2017 y 2018. LATAM redujo sus compromisos de flota a través de postergaciones y cancelaciones, y también reducirá sus activos de flota actuales devolviendo aviones adicionales en comparación con el plan de flota del año pasado. Con esto, la Compañía alcanzó una reducción de US\$2,2 billones en activos de flota para el período 2016-2018, en línea con los planes previamente anunciados para alcanzar una disminución de US\$2,0 a US\$3,0 billones en nuestros activos de flota esperados para el 2018.

Mantenimiento

Las instalaciones de mantenimiento mayor, mantenimiento de línea y componentes de la Compañía están equipadas y certificadas para atender a toda su flota de aviones Airbus y Boeing.

Con instalaciones en Brasil (Sao Carlos) y Chile (Santiago), la unidad de Mantenimiento, Reparación y Revisión de Grupo LATAM (MRO) es la encargada del mantenimiento mayor de los aviones del grupo y atiende ocasionalmente a terceros. Ambas proveen el 76% de todos los servicios de mantenimiento mayor que requiere la Compañía, y aquellos que no se ejecutan internamente se contratan entre la extensa red de socios de MRO en todo el mundo. Esta unidad es también responsable de la planificación y ejecución de las devoluciones de aviones.

En la MRO de Brasil, que incluye sus propias capacidades de ingeniería de soporte y un centro completo de capacitación técnica, la Compañía está preparada para atender hasta ocho aviones en forma simultánea, con un hangar dedicado a la extracción y pintura. En esta instalación también dispone de 22 tiendas de componentes técnicos, incluyendo una tienda completa de reparación y revisión de equipos de aterrizaje, equipos hidráulicos, neumáticos, electrónicos, componentes eléctricos, galvanoplastia, compuestos, ruedas y frenos, interiores y equipos de emergencia. Además, cuenta con una pista exclusiva de 1.720 metros.

La MRO de Santiago, ubicada cerca del Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez, dispone de dos hangares capaces de atender simultáneamente un avión wide body (fuselaje ancho) y dos aviones narrow body (fuselaje angosto). Tiene ocho talleres preparados para apoyar al hangar, tales como cabinas, galley, estructuras y materiales compuestos, a la vez que tiene la capacidad de adaptar los interiores de los aviones, incluyendo la instalación del Wireless IFE (In-flight Entertainment) y winglets.



Por su parte, la red de mantenimiento de línea provee una gama completa de servicios de mantenimiento de aeronaves para asegurar que la flota funcione de manera segura y en conformidad con todas las regulaciones locales e internacionales.

LATAM se esfuerza por brindar la mejor experiencia a sus pasajeros, a través de los más altos estándares de *on-time-performance* y de imagen de la cabina.

En 2016, la red de mantenimiento de línea utilizó efectivamente más de 2,1 millones de horas-hombre en tareas de mantenimiento preventivo y correctivo en la flota LATAM. La Compañía también cuenta con servicios de terceros certificados en algunos destinos donde es económicamente conveniente, como en Frankfurt, donde es atendida por Lufthansa Technik; en Milán, por Air France-KLM; y en Johannesburgo, por South African Airways.

Cabe destacar que desde el año 2010 el mantenimiento en LATAM cuenta con procesos de producción y soporte transformados mediante la metodología LEAN, lo que se ha traducido en una automatización e integración de procesos, mejorando tanto los niveles de productividad de los equipos técnicos como los tiempos de respuesta frente a contingencias, además de simplificar y robustecer los procesos de mantenimiento, haciéndolos más escalables y visibles a toda la organización.

Junto con el desarrollo de estos sistemas informáticos, en 2016 se entregaron 300 iPads a la red de mantenimiento de Brasil, adicional a los 300 iPads entregados en los países de habla hispana durante 2015, con el fin de mejorar la conectividad de mantenimiento en terreno.

Construido en 2015, la Compañía cuenta también con un hangar en el Aeropuerto Internacional de Miami, ciudad que representa una ventaja geográfica estratégica para obtener suministros y servicios, así como una gama

más amplia de proveedores para cubrir tareas de mantenimiento complejas. El hangar y la infraestructura circundante comprenden más de 66.000 pies cuadrados e implicaron una inversión de US\$ 15 millones.

Al 31 de diciembre de 2016			
	Fuera de Balance	En Balance	Total
Flota Pasajeros			
Airbus A319-100	12	36	48
Airbus A320-200	53	93	146
Airbus A320- Neo	1	1	2
Airbus A321-200	17	30	47
Airbus A330-200	-	-	-
Airbus A350-900	2	5	7
Boeing 767-300	3	34	37
Boeing 777-300 ER	6	4	10
Boeing 787-8	4	6	10
Boeing 787-9	8	4	12
TOTAL	106	213	319
Flota carga			
Boeing 777-200F	2	-	2
Boeing 767-300F	3	8	11
TOTAL	5	8	13
Total Flota	111	221	332

Nota: Esta tabla incluye tres Boeing 767-300F actualmente subarrendados a un tercero, no incluye dos Boeing 777-200F (uno actualmente subarrendado a un tercero), tres Airbus A330 y un Airbus A320 que fueron reclasificados desde propiedad, planta y equipo a disponible para la venta.



FLOTA CORTO ALCANCE

AIRBUS A319-100

Longitud 33.8 mts
Envergadura 34.1 mts
Asientos 144
Velocidad crucero 830 km/h
Peso máximo despegue 70,000 kg

AIRBUS A320-200

Longitud 37.6 mts
Envergadura 34.1 mts
Asientos 156-168-174
Velocidad crucero 830 km/h
Peso máximo despegue 77,000 kg

AIRBUS A320-200 neo

Longitud 37,6 mts
Envergadura 34,1 mts
Asientos 174
Velocidad crucero 830 Km/hr
Peso máximo despegue 77,000 kg

AIRBUS A321-200

Longitud 44.5 mts
Envergadura 34.1 mts
Asientos 220
Velocidad crucero 830 km/h
Peso máximo despegue 89,000 kg

FLOTA LARGO ALCANCE

AIRBUS A350-900

Longitud 66.8 mts
Envergadura 64.8 mts
Asientos 348
Velocidad crucero 903 km/h
Peso máximo despegue 186,880 kg

BOEING 767-300

Longitud 54.9 mts
Envergadura 47.6 mts
Asientos 221 – 238
Velocidad crucero 851 km/h
Peso máximo despegue 186,880 kg

BOEING 777-300 ER

Longitud 73.9 mts
Envergadura 64.8 mts
Asientos 379
Velocidad crucero 894 km/h
Peso máximo despegue 346,500 kg

BOEING 787-8

Longitud 56.7 mts
Envergadura 60.2 mts
Asientos 247
Velocidad crucero 903 km/h
Peso máximo despegue 227,900 kg

BOEING 787-9

Longitud 62.8 mts
Envergadura 60.2 mts
Asientos 313
Velocidad crucero 903 km/hr
Peso máximo despegue 252,650 kg

CARGUEROS

BOEING 777-200F

Longitud 63.7 mts
Envergadura 64.8 mts
Volumen de carga 652.7 m3
Velocidad crucero 894 km/h
Peso máximo despegue 347,450 kg

BOEING 767-300F

Longitud 54.9 mts
Envergadura 47.6 mts
Volumen de carga 445,3 m3
Velocidad crucero 851 km/h
Peso máximo despegue 186,880 kg

INTERNACIONAL

27 DESTINOS

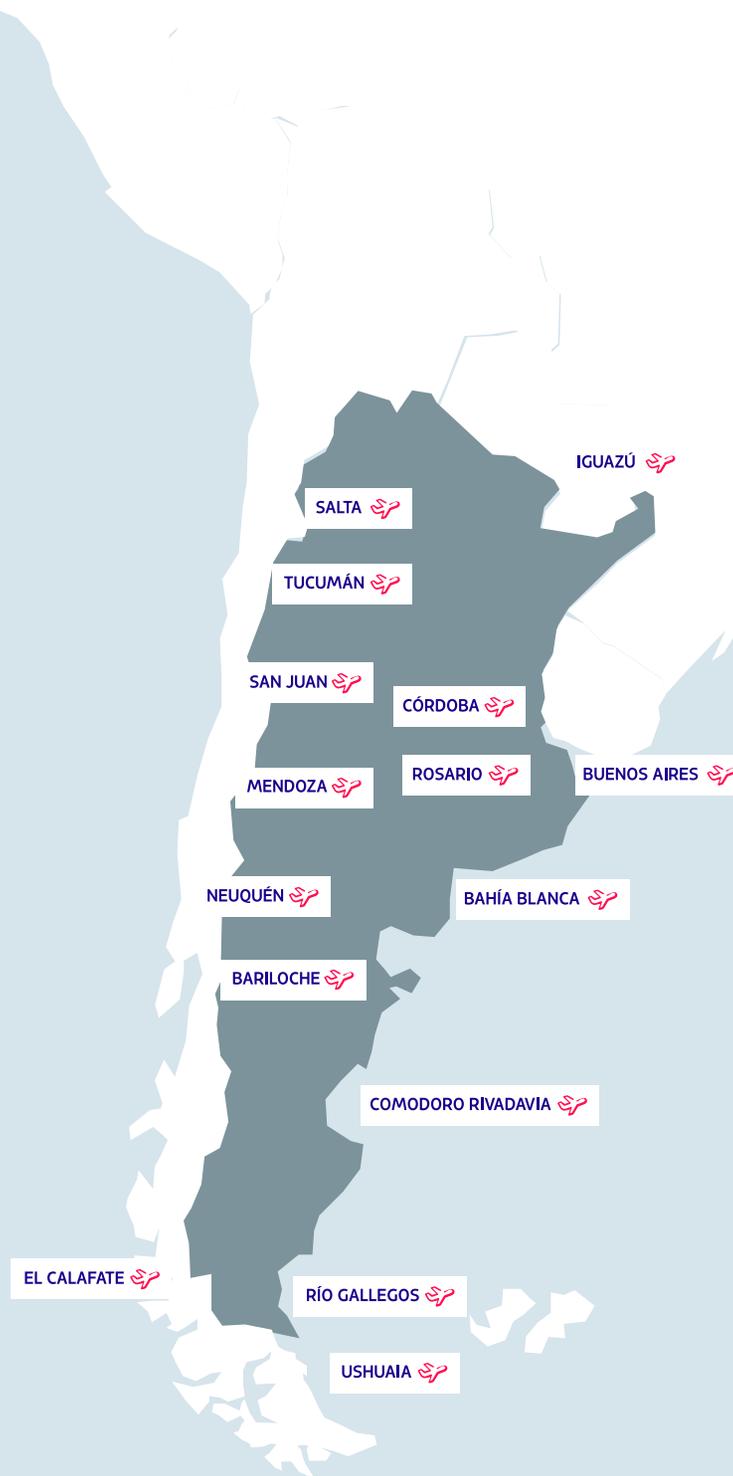
Construir y asegurar la mejor red de conexiones de Sudamérica y su conexión con el Mundo





ARGENTINA

15 DESTINOS





BRASIL



41 DESTINOS





CHILE

16 DESTINOS

+ ISLA DE PASCUA



COLOMBIA

14 DESTINOS



ECUADOR

5 DESTINOS

GALÁPAGOS - BALTRA 

GALÁPAGOS - SAN CRISTÓBAL 

QUITO 

GUAYAQUIL 

CUENCA 



PERÚ

17 DESTINOS



CODESHARES



84 DESTINOS
NORTEAMÉRICA



46 DESTINOS
EUROPA



9 DESTINOS
ASIA



4 DESTINOS
ÁFRICA



22 DESTINOS
AUSTRALASIA

CARGO 11 DESTINOS*

SAN JOSÉ

KINGSTON

MÉRIDA

GUADALAJARA

CIUDAD DE GUATEMALA

CIUDAD DE PANAMÁ

SANTO DOMINGO

CABO FRÍO

AMSTERDAM

VALENCIA

BASEL

*Exclusivos de carga



Generando una conexión con nuestros clientes para crear una experiencia diferenciadora

Grupo LATAM es una empresa aérea que se distingue por la multiculturalidad de sus equipos humanos. Ello queda de manifiesto en la diversidad de nacionalidades –más de 60– que integran su dotación, la que al cierre del ejercicio suma un total de 45.916 personas distribuidas en 25 países diferentes.

Durante 2015 se comenzó a implementar el denominado Proyecto Twist en aeropuertos, contact centers y servicio a bordo, iniciativa en la que se profundizó durante 2016 transformándose en la iniciativa más relevante en el ámbito de personas, toda vez que implica una nueva forma de concebir la entrega del servicio.

Esta iniciativa tiene por objetivo principal la generación de una conexión emocional entre los colaboradores de la Compañía y los clientes, y en consecuencia una mayor fidelización de los pasajeros. Esto se logrará al adecuar el trabajo de los equipos humanos a la evolución de la industria, el empoderamiento de los clientes y el tamaño que ha alcanzado el Grupo LATAM, dotándolos de una mayor autonomía para responder a la diversidad de necesidades de los clientes en los distintos lugares donde opera, y con capacidad para flexibilizar el servicio a estas realidades.

Por ejemplo, en el aeropuerto de Brasilia, el 50% de las personas vuela por primera vez, mientras que en Guarulhos (Sao Paulo), el 5% de las personas se encuentra en esta situación. Esto implica que la manera de informar y atender a los clientes de uno y otro lugar debe ser distinta para ser exitosa, y los equipos locales deben estar empoderados para responder de manera customizada.

A través de Twist se busca que los líderes sepan organizar y motivar a sus equipos e interactuar con nuestro clientes, para así generar una nueva relación con cada uno de los clientes y lograr su preferencia.

A diciembre de 2016, la Compañía terminó con cerca de 9 mil personas trabajando bajo el modelo Twist, donde se incluyen todos los colaboradores que se desempeñan en los contact center, los aeropuertos hub (centro de conexiones), la mitad de los aeropuertos de Brasil, los grandes aeropuertos no hubs y las tripulaciones de cabina de la flota Wide Body de Chile.

Aún queda que más del 50% del personal en contacto con el cliente haya sido transformado por Twist, lo que plantea un desafío adicional como Compañía al cambiar la forma de trabajar hacia el modelo con probados resultados y que LATAM necesita adoptar para lograr estar entre los mejores grupos de aerolíneas en los próximos años

Por otro lado, durante 2016 se capacitó a 3.705 trabajadores en el ámbito de homologación de los planes de pasajero frecuente; a ellos se sumaron 1.208 personas que laboran en CTOs, call center y aeropuertos en el programa “Asiento favorito” (priorización de venta de asientos, aquellos con más espacio y lo que se encuentran más adelante) y otras 2.864 personas de venta indirecta, CUS, CTOs, call centers y aeropuertos en la simplificación y automatización en los procesos de re-emisiones.

Adicionalmente, la Compañía cerró el ejercicio con más de 1.000 personas capacitadas en venta a bordo para vuelos domésticos en Chile, Colombia, Argentina y Perú.

En el área de soporte se desarrolló el curso “Gestión de emociones” dirigido a quienes trabajan en contacto con el cliente, entregándoles herramientas para la propia gestión emocional y así volcar estas mismas estrategias en el manejo de las emociones de los pasajeros. Este proyecto se implementó durante todo el año 2016, logrando una cobertura de capacitación superior a 90% del personal de aeropuertos y canales LATAM.



A su vez, en aeropuertos se implementó un nuevo sistema de monitoreo de los menores no acompañados (*Child Tracker*), con el objetivo de que los padres los puedan “acompañar” y saber dónde se encuentran durante todo el viaje. Para estos efectos se capacitó a 2.200 agentes de servicio al pasajero en Argentina, Chile, Perú y Colombia.

En lo que respecta al plan de respuesta a emergencias, la gerencia respectiva realizó capacitaciones a 2.391 personas en 11 filiales (Chile, Brasil, Argentina, Perú, Colombia, Ecuador, Estados Unidos, Paraguay, España, México y LATAM Cargo Brasil) para responder ante un accidente aéreo. En este caso, los equipos simulan una situación de accidente aéreo y deben aplicar los procedimientos del Plan de Respuesta a Emergencias para determinar efectividad, nivel de coordinación, evaluación de brechas y aplicar correcciones necesarias.

Por otro lado, durante 2016 la Compañía trabajó en la construcción colaborativa de un modelo de liderazgo que refleje los principales desafíos que enfrentan todos aquellos que lideran equipos de personas. Se realizaron talleres participativos con líderes de todos los niveles, y con la información obtenida, se dio forma al modelo de liderazgo LATAM que busca alinear, direccionar y transparentar lo que la organización necesita de cada uno de los líderes. Dentro de las prácticas que sugiere este modelo de liderazgo, se encuentra el Barómetro, que busca fomentar la conversación y cercanía entre el líder y su equipo, apoyada por una encuesta.

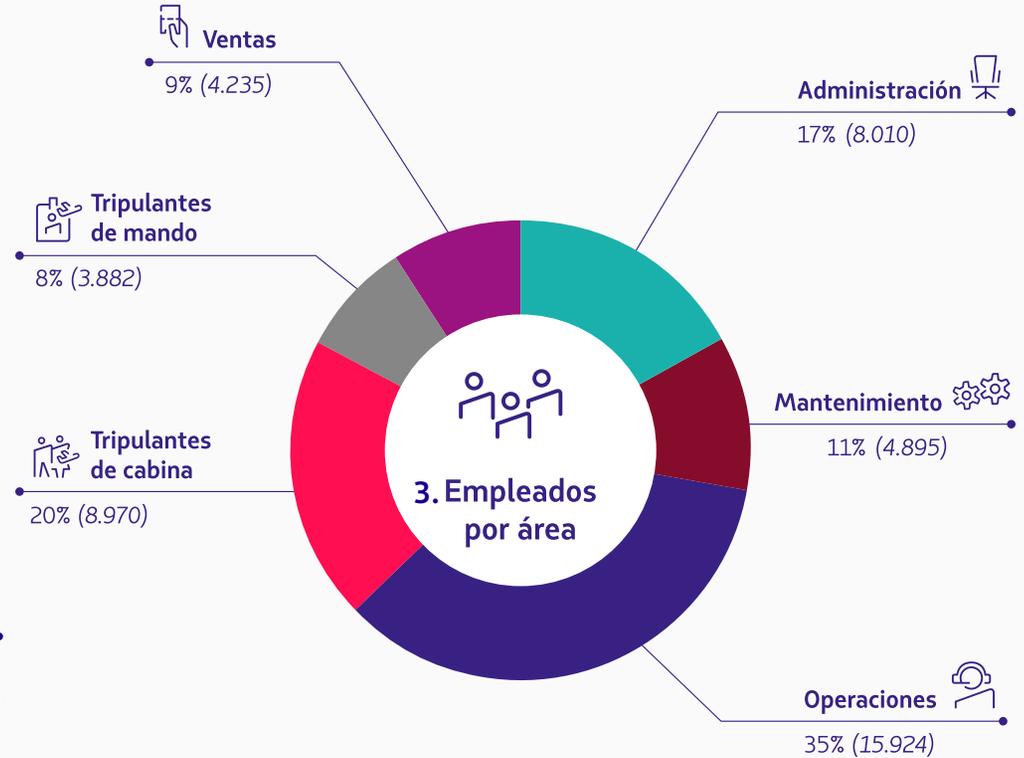
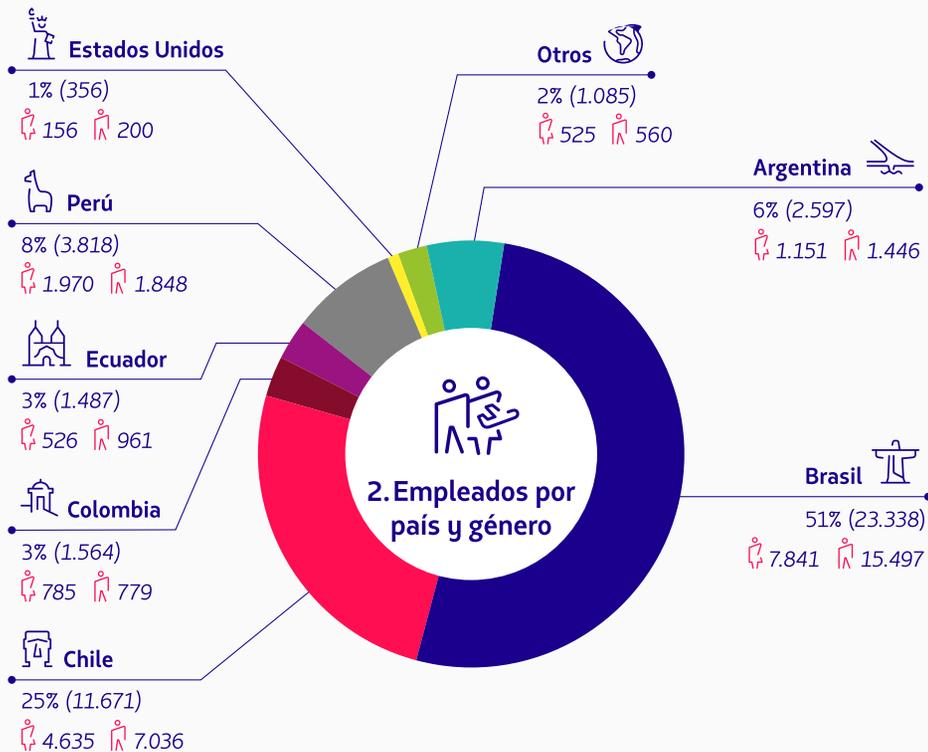
Además, durante el 2016 se impartieron 34 talleres de comunicación asertiva entre los ejecutivos del Grupo LATAM. Estos talleres fueron impartidos a 362 ejecutivos de la Compañía, por duplas de ejecutivos, y que se prepararon especialmente para este rol.

Por último, con el fin de reconocer a quienes representan de mejor forma las guías de conducta de LATAM (Seguridad, Ser Atento y Eficiencia), es que durante 2016 se lanzó la Plataforma de Reconocimiento LATAM, mediante la que las personas que son parte de la Compañía pueden reconocer a un compañero y a la vez ser reconocidos, más allá del tipo de cargo en que se desempeñe, área o país en que se encuentre ubicado, buscando reconocer transversalmente a todas las personas que representen el espíritu de servicio de LATAM.

GENERAL

1. Total Empleados / Nacionalidad / País

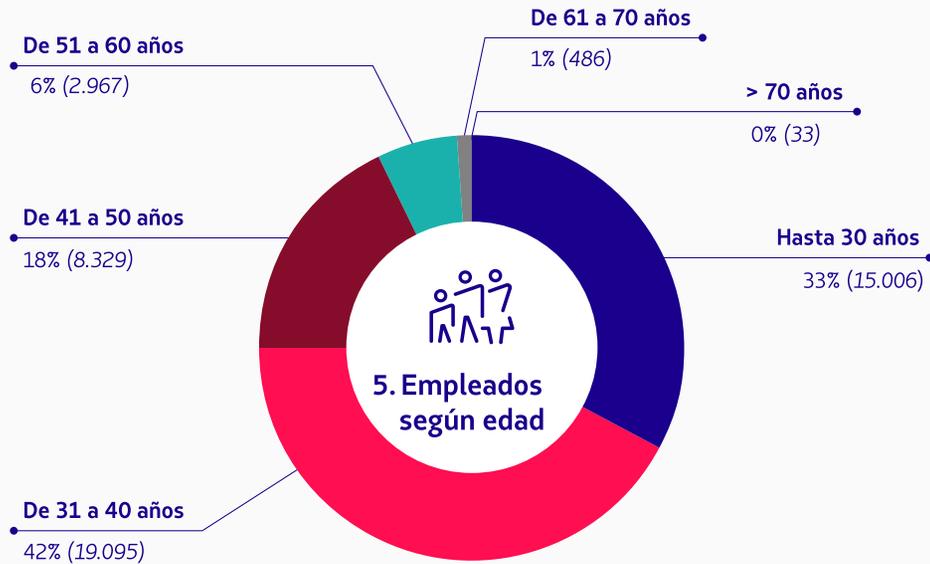
Total Empleados	45916
Total Nacionalidades	64
Total País	25



4. Proporción de Sueldo Bruto por género

Nivel	Proporción
Nivel Ejecutivo	1.37 veces
Mandos Medios	1.10 veces
Rol General	0.98 veces

DIVERSIDAD DE LA ORGANIZACIÓN





DIVERSIDAD DE LA GERENCIA

7. Personas por nacionalidad y género

Pais			Total
Argentina	10	28	38
Brasil	131	267	398
Chile	153	407	560
Colombia	10	24	34
Ecuador	7	13	20
Perú	11	29	40
USA	13	53	66
Otros	14	37	51
Total general	349	858	1.207

9. Personas por antigüedad

Tiempo LATAM	Personas	%
Hasta 3 años	235	19%
De 4 a 6 años	274	23%
De 7 a 9 años	214	18%
De 10 a 12 años	175	14%
> 12 años	309	26%
Total general	1207	100%

8. Personas por rango de edad

Rango Edad	Personas	%
Hasta 30 años	79	7%
De 31 a 40 años	643	53%
De 41 a 50 años	331	27%
De 51 a 60 años	133	11%
De 61 a 70 años	21	2%
Total general	1207	100%



DIVERSIDAD DEL DIRECTORIO

10. Personas por nacionalidad y género

Pais			Total
Chile	-	5	5
Brasil	-	2	2
España	-	1	1
Reino Unido	-	1	1
Total general	0	9	9

12. Personas por antigüedad

Tiempo LATAM	N° Directores	%
Hasta 3 años	2	22%
De 4 hasta 6 años	5	56%
De 7 hasta 9 años	-	0%
De 10 hasta 12 años	-	0%
> 12 años	2	22%
Total general	9	100%

11. Personas por rango de edad

Rango Edad	N° Directores	%
Hasta 30 años	-	0%
De 31 hasta 40 años	1	11%
De 41 hasta 50 años	1	11%
De 51 hasta 60 años	3	33%
De 61 hasta 70 años	3	33%
> 70 años	1	11%
Total general	9	100%



LATAM AIRLINES GROUP S.A.

RUT: 89.862.200-2

Domicilio: Santiago

Nombres de fantasía: “LATAM Airlines”, “LATAM Airlines Group”, “LATAM Group”, “LAN Airlines”, “LAN Group” y/o “LAN”.

Constitución Legal: Se constituye como sociedad de responsabilidad limitada, por escritura pública de fecha 30 de diciembre de 1983, otorgada en la Notaría de Eduardo Avello Arellano, habiéndose inscrito un extracto de ella en el Registro de Comercio de Santiago a fojas 20.341 número 11.248 del año 1983 y publicado en el Diario Oficial del día 31 de diciembre de 1983.

Por escritura pública de fecha 20 de agosto de 1985, otorgada en la Notaría de Miguel Garay Figueroa, la sociedad se transforma en una sociedad anónima, bajo el nombre de Línea Aérea Nacional Chile S.A. (hoy LATAM Airlines Group S.A.), la que por expresa disposición de la Ley N°18.400, tiene la calidad de continuadora legal de la empresa pública del Estado creada en el año 1929 bajo el nombre de Línea Aérea Nacional de Chile, en lo relativo a las concesiones aeronáuticas y de radio comunicaciones, derechos de tráfico y otras concesiones administrativas.

La Junta Extraordinaria de Lan Chile S.A. de 23 de julio de 2004 acordó cambiar el nombre de la compañía a “Lan Airlines S.A.” y la Junta Extraordinaria de Lan Airlines S.A. de 21 de diciembre de 2011 acordó cambiar el nombre de la compañía a “LATAM Airlines Group S.A.”, razón social actual de la Compañía. Un extracto de la escritura a la que se re-
dujo el Acta de dicha Junta fue inscrito en el Registro de

Comercio del Conservador de Bienes Raíces a fojas 4.238 número 2.921 correspondiente al año 2012 y se publicó en el Diario Oficial de 14 de enero de 2012. La fecha efectiva del cambio de nombre fue el 22 de junio de 2012.

LATAM Airlines Group S.A. se rige por las normas aplicables a las sociedades anónimas abiertas, encontrándose inscrita para estos efectos bajo el N° 0306, de 22 de enero de 1987, en el Registro de Valores de la Superintendencia de Valores y Seguros.

El Objeto de la Sociedad es: a) El comercio del transporte aéreo y/o terrestre en cualquiera de sus formas, ya sea de pasajeros, carga, correo 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 desarrollo y la explotación de otras actividades derivadas del objeto social y/o vinculadas, conexas, coadyuvantes o complementarias del mismo; d) El comercio y desarrollo de actividades relacionadas con viajes, turismo y hotelería; y e) La participación en sociedades de cualquier tipo o especie que permitan a la sociedad el cumplimiento de sus fines.



OFICINAS PRINCIPALES:

Avenida Presidente Riesco 5711, Piso 19
Las Condes, Santiago, Chile
Tel: (56) (2) 2565 2525

BASE MANTENIMIENTO

Aeropuerto Arturo Merino Benítez
Santiago, Chile
Tel: (56) (2) 2565 2525

CÓDIGO DE BOLSA

LAN- Bolsa de Comercio de Santiago
LFL- Bolsa de Valores de Nueva York

CONSULTAS DE INVERSIONISTAS

Investor Relations
LATAM Airlines Group S.A.
Avenida Presidente Riesco 5711, Piso 20
Las Condes, Santiago, Chile
Tel: (56) (2) 2565 3944
Email: InvestorRelations@latam.com

CONSULTAS DE ACCIONISTAS

Depósito Central de Valores
Huérfanos 770, Piso 22
Santiago, Chile
Tel: (56) (2) 2393 9003
Email: atencionaccionistas@dcv.cl

BANCO DEPOSITARIO ADRS

JPMorgan Chase Bank, N.A.
P.O. Box 64504
St. Paul, MN 55164-0504
Tel: General (800) 990-1135
Tel: Fuera de EEUU (651) 453-2128
Tel: Global Invest Direct (800) 428-4237
Email: jpmorgan.adr@wellsfargo.com

BANCO CUSTODIO ADRS

Banco Santander Chile
Bandera 140, Santiago
Departamento de Custodia
Tel: (56) (2) 2320 3320

AUDITORES INDEPENDIENTES

Pricewaterhouse Coopers
Avenida Andrés Bello 2711, Piso 5
Santiago, Chile
Tel: (56) (2) 2940 0000

SITIO EN INTERNET

Información completa sobre
LATAM Airlines:
www.latamairlinesgroup.net
www.latam.com



VIP Lounge



GOBIERNO CORPORATIVO

DIRECTORIO

En la Junta Ordinaria de Accionistas del 2017 se procederá a la renovación total del directorio de la Sociedad

El Directorio de la Sociedad fue elegido en Junta Ordinaria de Accionistas de fecha 28 de Abril de 2015, por un período de dos años.



Mauricio Rolim Amaro

Presidente del Directorio

RUT: 48.143.165-4

El señor Mauricio Rolim Amaro ha sido parte del Directorio de LATAM desde junio 2012. Fue nombrado Presidente del Directorio en septiembre 2012 y reelecto en abril 2015. Se ha desempeñado en diversas posiciones en el Grupo TAM y fue además piloto profesional en TAM Linhas Aéreas S.A. y TAM Aviação Executiva S.A. Es parte integrante del Consejo de Administración de TAM S.A. desde 2004, ocupando la vicepresidencia a partir de abril de 2007. También es Director Ejecutivo de TAM Empreendimentos e Participações S.A. y preside los Consejos de Administración de Multiplus S.A. y de TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.



Henri Philippe Reichstul

Director

RUT: 48.175.668-5

El señor Henri Philippe Reichstul se integró al directorio en Abril de 2014 y fue reelecto Director de LATAM en abril 2015. Fue presidente de Petrobras y de IPEA -Instituto de Planificación Económica y Social, y Vicepresidente Ejecutivo del Banco Inter American Express S.A. Actualmente, además de miembro del Consejo Administrativo del Grupo TAM y LATAM, es también un miembro de la Junta de directores de Repsol YPF, Peugeot Citroen, AES Brasil y SEMCO asociados, entre otros. Reichstul es un economista egresado de la Facultad de Ciencias económicas y administración, Universidad de São Paulo y cuenta con posgrados en la misma disciplina de Hertford College en Oxford University.



Juan José Cueto Plaza

Director

RUT: 6.694.240-6

El señor Juan José Cueto Plaza ha sido parte del Directorio de LATAM Airlines desde 1994 y fue reelecto en abril de 2015. El señor Cueto es el Vicepresidente Ejecutivo de Inversiones Costa Verde S.A., cargo que ha mantenido desde 1990, y además presta sus servicios en los directorios de Consorcio Maderero S.A., Inversiones del Buen Retiro S.A., Costa Verde Aeronáutica S.A., Sinergia Inmobiliaria S.A., Valle Escondido S.A., Fundación Colunga y Universidad San Sebastián. El señor Cueto es hermano de Enrique e Ignacio Cueto Plaza, CEO de LATAM y CEO de LAN respectivamente. El señor Cueto es miembro del Grupo Cueto (grupo controlador de LATAM Airlines Group).



Georges de Bourguignon

Director

RUT: 7.269.147-4

El señor Georges de Bourguignon Arndt es director de LATAM desde septiembre de 2012 y fue reelecto en abril de 2015. El señor de Bourguignon sido socio y director ejecutivo de Asset Chile S.A., banco de inversiones chileno, desde el año 1993. Actualmente es también director de las empresas K+S Chile S.A. y Embotelladora Andina S.A. En el pasado ha participado de diversos directorios de compañías públicas y privadas, y de organizaciones sin fines de lucro. Entre los años 1990 y 1993 se desempeñó como Gerente de Instituciones Financieras de Citibank N.A. en Chile y fue también profesor de economía en la Pontificia Universidad Católica de Chile. El Señor de Bourguignon es economista de la Pontificia Universidad Católica de Chile y tiene un postgrado en la Universidad de Harvard.


Ramón Eblen Kadis
Vicepresidente Directorio

RUT: 4.346.062-5

El señor Ramón Eblen Kadis es parte del Directorio de LATAM Airlines desde junio de 1994 y fue reelecto en abril 2015. El señor Eblen se ha desempeñado como Presidente de Comercial Los Lagos Ltda., Inversiones Santa Blanca S.A, Inversiones Andes SpA, Granja Marina Tornagaleones S.A. y TJC Chile S.A., además de ser miembro del Grupo Eblen (uno de los principales accionistas de LATAM).


Carlos Heller Solari
Director

RUT: 8.717.000-4

El señor Carlos Alberto Heller Solari, empresario, se unió al Directorio de LATAM Airlines en abril de 2010 y fue reelecto en abril de 2015. El señor Heller tiene una amplia experiencia en los sectores de retail, comunicaciones, transporte y agrícola. Es Presidente de Grupo Bethia, quien a su vez es dueña de Axxion S.A. y Betlan Dos S.A., sociedades con importante participación en LATAM Airlines. A su vez Preside los Directorios de Falabella Retail S.A., Red Televisiva Megavisión S.A., Club Hípico de Santiago S.A., Sotraser S.A., Blue Express S.A., Aero Andina S.A. y Azul Azul S.A., concesionaria de la Corporación de Fútbol Profesional de la Universidad de Chile. Además, es miembro de los directorios de Viña Indómita S.A., Viña Santa Alicia S.A. y Viña Dos Andes S.A.


Gerardo Jofré Miranda
Director

RUT: 5.672.444-3

El señor Gerardo Jofré Miranda, economista y administrador de empresas, se unió al Directorio de LATAM Airlines en mayo de 2010 y fue reelecto en abril de 2015. Es director de Codelco, Enel Chile y miembro del consejo de inversión de los fondos de bienes raíces del Banco Santander. Entre 2010 y 2014 fue Presidente del Directorio de Codelco y entre 2005 y 2010, fue miembro de los directorios de Endesa Chile S.A., Viña San Pedro Tarapacá S.A., D&S S.A., Construmart S.A., Inmobiliaria Titanium S.A., Inmobiliaria Playa Amarilla S.A e Inmobiliaria Parque del Sendero S.A. Además fue Presidente de la Fundación Saber Más. Fue el director de seguros para las Américas del Grupo Santander en España entre los años 2004 y 2005. Desde 1989 hasta 2004, fue Vicepresidente del Grupo Santander en Chile, y trabajó como Director y Presidente de diversas compañías de dicho Grupo.


Giles Agutter

Director
Extranjero

El señor Giles Agutter fue designado como director por parte del Directorio de LATAM el 24 de enero de 2017, en la posición vacante dejada por el señor Ricardo Caballero producto de su renuncia en junio de 2016. El Sr. Agutter es el propietario y CEO de Southern Sky Ltd, una empresa de consultoría de aerolíneas especializada en estrategia de aerolíneas, planificación de flota, adquisición de aeronaves y financiamiento de aeronaves. El Sr. Agutter ha tenido una vasta experiencia en el asesoramiento de aerolíneas, incluyendo a Qatar Airways, en importantes proyectos de fusión y adquisición dentro de la industria aérea. El Sr. Agutter tiene un título en Ingeniería Aeroespacial de la Universidad de Manchester y actualmente reside en Inglaterra.


Francisco Luzón López

Director
RUT: 48.171.119-3

El señor Francisco Luzón fue elegido director de LATAM en septiembre de 2012 y reelecto en abril de 2015. El Sr. Luzón se ha desempeñado como asesor del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y Profesor Líder-Visitante de la Escuela de Negocios China-Europa (CEIBS) en Shanghai. Es actualmente consejero de inmobiliaria La Haya y ha sido Director independiente en Willis Group hasta enero 2016. Entre los años 1999 a 2012 el Sr. Luzón se desempeñó como Vicepresidente Ejecutivo para América Latina del Banco Santander. En este periodo, fue también Vicepresidente Mundial de Universia S.A. Entre los años 1991 y 1996 fue Presidente y Consejero Delegado del Grupo Bancario Argentaria. Anteriormente, a finales de 1987, fue nombrado Consejero y Director General del Banco Vizcaya

y en 1988 Consejero y Director General del Grupo Bancario BBV. En su trayectoria el Sr. Luzón ha ocupado posiciones en los consejos de administración de varias compañías siendo la más reciente su participación en el consejo en la empresa global textil Inditex-Zara desde 1997 hasta el año 2012.



EJECUTIVOS

**Nuestra experiencia
es lo que nos
hace únicos**



Enrique Cueto Plaza

CEO LATAM Airlines Group

RUT: 6.694.239-2

El Sr. Enrique Cueto Plaza es el CEO de LATAM Airlines Group y ha ejercido esta posición desde la asociación de LAN Airlines y la brasilera TAM Linhas Aereas en junio de 2012. Entre 1983 y 1993 fue Gerente General de Fast Air, una aerolínea chilena de carga. Posteriormente, en los años 1993 y 1994, fue miembro del Directorio de LAN Airlines, para luego asumir como CEO de LAN, cargo que asumió hasta junio de 2012. El Sr. Cueto tiene amplios conocimientos en el manejo de aerolíneas de pasajeros y de carga, tanto en los aspectos comerciales como operativos, adquiridos durante sus más de 30 años en la industria de aerolíneas. Es miembro activo de la junta directiva de la Alianza oneworld® y de la Junta directiva de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA). También es miembro del directorio de la fundación Endeavor, una organización dedicada a la promoción del empresariado en Chile y presidente de la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA).



Ignacio Cueto Plaza

CEO LAN
 RUT: 7.040.324-2

El Sr. Ignacio Cueto es el CEO de LAN. Su trayectoria en la industria aérea se extiende por más de 30 años. En 1985 asumió como Vicepresidente de Ventas en Fast Air Carrier, la compañía más grande de carga nacional de la época. Lideró el área comercial y de servicios de esa empresa en el mercado norteamericano. Posteriormente formó parte del Directorio de Ladeco (entre 1994 y 1997) y LAN (entre 1995 y 1997) y, adicionalmente, asumió como Gerente General de LAN CARGO entre 1995 y 1998. En 1999 tuvo bajo su responsabilidad la Gerencia General de Pasajeros de LAN y en 2005 asumió la Gerencia General de la compañía, cargo que desempeñó hasta concretarse la asociación con TAM. Además, lideró la creación de las filiales de LAN Airlines (Peru, Argentina, Ecuador y Colombia), así como la implementación de alianzas clave con otras aerolíneas. El Sr. Ignacio Cueto es parte del Grupo Cueto, grupo controlador de LATAM Airlines Group. El día 15 de abril de 2017, el Sr. Ignacio Cueto dejará su cargo actual en LATAM para postular al directorio de la Compañía.



Armando Valdivieso

Vicepresidente Senior Comercial LATAM
 RUT: 8.321.934-3

El Sr. Armando Valdivieso Montes es el Vicepresidente Senior Comercial LATAM, cargo que asumió en el año 2015. Previamente el señor Valdivieso fue el Gerente General de LAN luego de la asociación entre LAN y TAM. Previamente, el Sr. Valdivieso fue Gerente General de pasajeros de LAN desde el año 2006. Entre 1997 y el 2005 se desempeñó como Gerente General de Carga de Lan Airlines. Desde 1995 hasta 1997, fue Gerente General de Fast Air. Desde 1991 hasta 1994, se desempeñó como Vicepresidente en Estados Unidos de Fast Air con residencia en Miami. El Sr. Valdivieso es Ingeniero Civil de la Universidad Católica y graduado del Advance Management Program(AMP) de Universidad de Harvard. El Sr. Valdivieso dejará su cargo actual en LATAM durante agosto de 2017 según lo informado por la Compañía el 16 de marzo de 2017.



Claudia Sender

Gerenta General de TAM
 Extranjero

La Sra. Claudia Sender, es la Gerenta General de TAM, cargo que asumió en mayo de 2013. La Sra. Sender ingresó a TAM en diciembre de 2011, como Vice Presidenta Comercial y de Marketing. Luego de la asociación de LAN y TAM en junio de 2012, pasó a ser la responsable del negocio doméstico en Brasil y sus funciones aumentaron para incluir también la estructura de Servicio al Cliente. Antes de unirse a LATAM Airlines, desarrolló una extensa carrera en Whirlpool Latinoamérica donde fue la Vice-Presidenta de Marketing por 7 años. También trabajó como consultora en Bain & Company, desarrollando proyectos para grandes compañías de diversas industrias, incluyendo TAM Airlines y otras aerolíneas. Ella es Ingeniera Químico graduado de la Escuela Politécnica de la Universidad de Sao Paulo y MBA de Harvard Business School.



Ramiro Alfonsín

Vicepresidente Senior Finanzas

Rut: 22.357.225-1

El Sr. Ramiro Alfonsín fue nombrado Vicepresidente Senior de Finanzas del Grupo LATAM Airlines en julio de 2016. Antes de ingresar en LATAM trabajó para Endesa, una compañía de servicios públicos líder en España, Italia y Chile durante los últimos 16 años, habiendo ocupado el cargo de Subdirector Ejecutivo y Gerente de Finanzas para sus operaciones en Latinoamérica. Antes de unirse al sector de servicios públicos, trabajó durante 5 años en Banca de Inversión y Corporativa en grandes bancos europeos. El Sr. Alfonsín es licenciado en administración de empresas por la Pontificia Universidad Católica de Argentina.



Juan Carlos Menció

Vicepresidente Senior Legal

RUT: 24.725.433-1

El Sr. Juan Carlos Menció es el Vicepresidente Senior de Asuntos Legales y Compliance para LATAM Airlines Group desde el 1 de septiembre de 2014. Previamente y desde 1998, se desempeñó en el cargo de Director Legal para LATAM Airlines Group y sus empresas relacionadas, para sus operaciones en Norteamérica y para sus operaciones de carga en todo el mundo. Antes de unirse a LATAM, estaba en la práctica privada en Nueva York y Florida representando a varias líneas aéreas internacionales. El Sr. Menció obtuvo su grado (Bachelor's Degree) en Finanzas y Marketing Internacional de la Universidad de Miami, y su grado de Juris Doctor de la Universidad de Loyola.



Emilio del Real

Vicepresidente Senior Personas

RUT: 9.908.112-0

El Sr. Emilio del Real Sota es el Vicepresidente Senior de Personas de LATAM Airlines Group, cargo que asumió en agosto de 2005. Entre 2003 y 2005, fue Gerente de Recursos Humanos de D&S, una empresa Chilena de venta minorista. Entre 1997 y 2003, ocupó varios cargos en Unilever, incluyendo el de Gerente de Recursos Humanos de Lever Chile, Gerente de Desarrollo Ejecutivo para *Customer Management* en América Latina, además de Gerente de Capacitación y Reclutamiento. El Sr. Emilio del Real es Psicólogo de la Universidad Gabriela Mistral.


Remuneraciones del directorio

2016					
Miembros del Directorio	Cargo	Dieta Directorio (US\$)	Dieta Comité de Directores (US\$)	Dieta Subcomité (US\$)	Total (US\$)
Mauricio Amaro	Presidente	25.029	-	1.992	27.021
Francisco Luzón López	Director	2.470	-	-	2.470
Juan José Cueto Plaza	Director	19.071	-	13.879	32.950
Ramón Eblen Kadis	Director	19.071	25.555	12.497	57.123
Juan Gerardo Jofré Miranda	Director	19.071	25.555	12.497	57.123
Carlos Heller Solari	Director	15.576	-	-	15.576
Georges Antoine de Bourguignon Arndt	Director	19.071	25.555	12.489	57.115
Ricardo J. Caballero	Director	6.212	-	2.976	9.188
Henri Philippe Reichstul	Director	13.774	-	10.024	23.798

2015					
Miembros del Directorio	Cargo	Dieta Directorio (US\$)	Dieta Comité de Directores (US\$)	Dieta Subcomité (US\$)	Total (US\$)
Mauricio Amaro	Presidente	38.315	-	9.224	47.539
Francisco Luzón López	Director	15.333	-	10.735	26.068
Juan José Cueto Plaza	Director	21.106	-	13.839	34.945
Ramón Eblen Kadis	Director	21.106	23.150	12.261	56.517
Juan Gerardo Jofré Miranda	Director	21.106	28.282	15.344	64.732
Carlos Heller Solari	Director	15.349	-	1.527	16.876
Georges Antoine de Bourguignon Arndt	Director	21.106	28.282	12.252	61.640
Ricardo J. Caballero	Director	15.360	-	9.233	24.593
Henri Philippe Reichstul	Director	21.106	-	10.804	31.910

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

28 de Abril 2015.

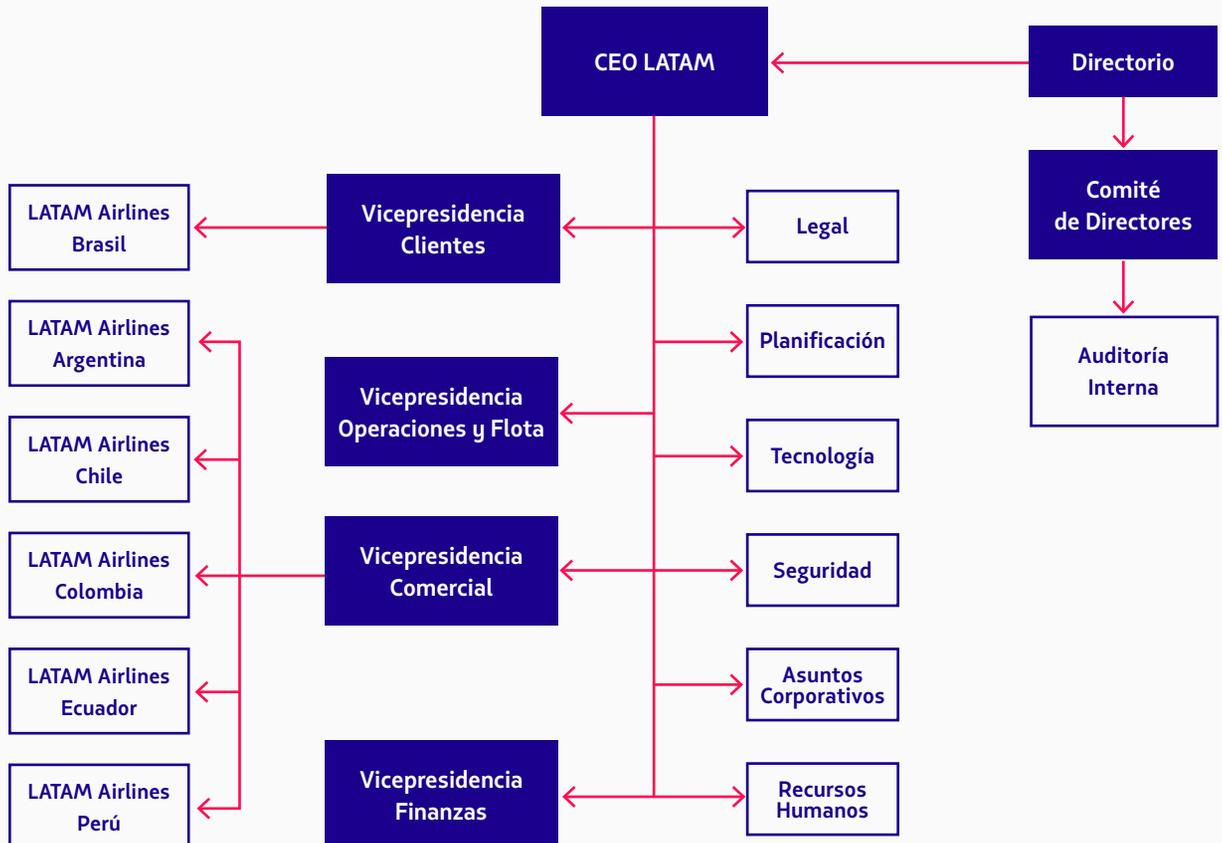
Durante el ejercicio 2016 tanto el Directorio como el Comité de Directores no incurrieron en gastos adicionales por concepto de asesorías.



Organigrama

El día 22 de marzo de 2017, LATAM Airlines Group anuncia la reorganización de su alta administración de la compañía, siguiendo una tendencia mundial de la industria aérea, donde se busca construir una estructura más simple y eficiente, que cumpla con las necesidades de los mercados donde opera y haga frente al entorno competitivo que cada vez es más desafiante.

El Grupo se reestructurará haciendo énfasis en cuatro grandes áreas, que serán la base de la estrategia de negocios y que le reportarán de manera directa al CEO de la compañía, Enrique Cueto: Clientes; Ingresos; Operaciones y Flota; y Finanzas; cada una de ellas liderada por actuales ejecutivos de LATAM, quienes ya han construido una destacada historia al interior del Grupo, ejecutando proyectos de gran envergadura para éste. Además le reportarán las áreas de Recursos Humanos, Legal, Planificación, Tecnología, Seguridad y Asuntos Corporativos.



El año 2016, la LATAM Airlines Group pagó al conjunto de sus ejecutivos principales un total de US\$40.194.453, además de US\$14.980.291 correspondiente a incentivos por desempeño pagados en Marzo 2017. Por consiguiente, la Compañía pagó a sus ejecutivos principales una remuneración bruta total de US\$55.174.744.

Durante el 2015 LATAM Airlines Group pagó al conjunto de sus ejecutivos principales un total de US\$40.404.395, además de US\$13.789.916 correspondiente a incentivos por desempeño, pagados en Marzo 2016. Por consiguiente, la Compañía pagó a sus ejecutivos principales una remuneración bruta total de US\$54.194.311.

Planes de compensaciones

(a) Planes de compensación por aumentos de capital

(a.1) Plan de compensación 2011

Con fecha 21 de diciembre de 2016 expiró el plazo de suscripción y pago de las 4.800.000 acciones correspondientes al plan de compensación aprobado en la Junta Extraordinaria de Accionistas celebrada con fecha 21 de diciembre de 2011 (el “Plan de Compensación 2011”).

Del total de acciones destinadas al Plan de Compensación 2011, sólo 10.282 acciones fueron suscritas y pagadas, habiendo sido colocadas en el mercado en enero de 2014. Atendido lo anterior, a la fecha de expiración, el Plan de Compensación 2011 contaba con un saldo de 4.789.718 acciones pendientes de suscripción y pago, el cual fue rebajado del capital autorizado de la Sociedad.

(a.2) Plan de compensación 2013

En la Junta Extraordinaria de Accionistas celebrada con fecha 11 de junio de 2013, los accionistas de la Sociedad aprobaron, entre otras materias, la emisión de 1.500.000

acciones destinadas a planes de compensación para los trabajadores de la Sociedad y de sus filiales (el “Plan de Compensación 2013”).

El Plan de Compensación 2013 tiene las siguientes características generales:

1. Las opciones asignadas a cada trabajador se devengarán en su totalidad el día 15 de Noviembre de 2017, sujeto a su permanencia en la Compañía.
2. Una vez devengadas las opciones en la fecha antes indicada, el trabajador podrá ejercerlas totalmente o por partes, en cuyo caso deberá suscribir y pagar las respectivas acciones al contado en el acto de su suscripción, en dinero efectivo, cheque, vale vista bancario, transferencia electrónica de fondos o cualquier otro instrumento o efecto representativo de dinero pagadero a la vista. Los ejercicios parciales no podrán ser por una cantidad inferior al 10% del total de las opciones otorgadas al Trabajador.
3. El plazo dentro del cual el trabajador deberá ejercer las opciones, una vez devengadas según lo expuesto en el numeral 3) precedente, expirará el día 11 de junio de 2018. En caso que el trabajador no haya ejercido ni renunciado a las opciones dentro de dicho plazo, se entenderá para todos los efectos que ha renunciado a las opciones y que en consecuencia se ha extinguido todo derecho, facultad, promesa u oferta en relación con la suscripción de las acciones de pago de la sociedad y que el trabajador ha renunciado irrevocablemente a todo derecho o facultad en relación con las mismas, quedando la sociedad liberada de cualquier obligación.
4. El precio a ser pagado por cada acción destinada al Plan de Compensación 2013 en caso de ejercerse las opciones respectivas, será de US\$16,40. A partir del primer día del período de opción preferente y hasta la fecha de suscripción y pago de las acciones, dicho precio ex-

presado en Dólares se reajustará de acuerdo a la variación que experimente el Consumer Price Index (“CPI”) publicado mensualmente por el Ministerio del Trabajo de los Estados Unidos de América. El pago del precio de suscripción se realizará en pesos, moneda nacional, de acuerdo con el tipo de cambio Dólar Observado publicado en el Diario Oficial en la misma fecha de la suscripción y pago de las acciones. Respecto del Plan de Compensación 2013, no existe todavía una fecha definida para su implementación, de manera que no existen acciones asignadas con cargo a este plan.

(b) Plan de Compensación 2016-2018

La Sociedad implementó un plan de retención de largo plazo para ejecutivos, que dura hasta diciembre de 2018, con un periodo de exigibilidad entre octubre de 2018 y marzo de 2019, el cual consiste en un bono extraordinario cuya fórmula de cálculo se basa en la variación del valor que experimente la acción de LATAM Airlines Group S.A. durante cierto período de tiempo.



Prácticas de Gobierno Corporativo

LATAM Airlines Group S.A. es una sociedad anónima abierta inscrita ante la Superintendencia de Valores y Seguros (“SVS”) bajo el N° 306, cuyas acciones se cotizan en la Bolsa de Comercio de Santiago, en la Bolsa Electrónica de Chile y en la Bolsa de Valores de Valparaíso. Adicionalmente, sus acciones se cotizan en la Bolsa de Valores de Nueva York (“NYSE”), en la forma de American Depositary Receipts (“ADRs”).

Las prácticas de Gobierno Corporativo de LATAM Airlines Group se rigen por lo dispuesto en la Ley N° 18.045 de Mercado de Valores, Ley N° 18.046 sobre Sociedades Anónimas (“LSA”) y su Reglamento, y por la normativa de la SVS, las leyes y regulaciones de los Estados Unidos de América y de la Securities and Exchange Commission (“SEC”) de dicho país, en lo que corresponde a la emisión de ADRs

Las prácticas de Gobierno Corporativo de LATAM Airlines Group se encuentran en revisión continua, con el fin de que sus procesos de autorregulación internos estén completamente alineados con la normativa vigente y con los valores de LATAM.

La base de las decisiones y actividades comerciales realizadas en LATAM Airlines Group se sustenta en sus principios éticos, los cuales se encuentran establecidos en el Código de Conducta de LATAM.

En cuanto a los principales órganos del Gobierno Corporativo de LATAM Airlines Group, estos son el Directorio y el Comité de Directores (que cumple además las funciones de Comité de Auditoría para los fines de la Ley Sarbanes-Oxley de los Estados Unidos de América), junto con los Comités de Estrategia, Finanzas, Liderazgo y Producto, Marca y Programa de Viajero Frecuente creados luego de la asociación entre LAN y TAM. Las principales atribuciones de tales órganos corporativos se detallan a continuación.

Directorio de LATAM Airlines Group

El Directorio de LATAM Airlines Group, integrado por nueve miembros titulares, es el cuerpo que analiza y establece la visión estratégica de LATAM, cumpliendo así un rol fundamental en el Gobierno Corporativo de ésta. Cada dos años se renueva la totalidad de sus miembros. De acuerdo a los estatutos de LATAM Airlines Group, los directores se eligen por votación acumulativa.

Cada accionista cuenta con un voto por acción y puede emitir todos sus votos a favor de un candidato o bien repartir sus votos entre cualquier número de candidatos. Estas disposiciones aseguran que un accionista que posea más del 10% de las acciones en circulación pueda elegir al menos a un representante en la instancia. El Directorio actual fue elegido en la junta ordinaria de accionistas celebrada el 28 de abril de 2015.

El Directorio de LATAM Airlines Group se reúne en sesiones ordinarias mensuales y en sesiones extraordinarias, cada vez que las necesidades sociales así lo exijan. La remuneración de los directores debe ser aprobada mediante voto en la junta ordinaria de accionistas. El Comité de Directores sesiona habitualmente en forma mensual y sus funciones y atribuciones las fija la ley y la regulación aplicables.

Comité de directores de LATAM Airlines Group

La ley chilena dispone que las sociedades anónimas abiertas deben designar al menos un director independiente y un Comité de Directores, cuando tengan un patrimonio bursátil igual o superior a 1.500.000 unidades de fomento y a lo menos un 12,5% de sus acciones con derecho a voto se encuentren en poder de accionistas que individualmente controlen o posean menos del 10% de tales acciones. De los nueve integrantes del Directorio, tres de ellos forman parte de su Comité de Directores, el cual cumple tanto el rol previsto en la LSA, como las funciones del Comité de



Auditoría exigido por la Sarbanes Oxley Act de los Estados Unidos de América y la respectiva normativa de la SEC.

El Comité de Directores y Auditoría tiene las funciones previstas en el artículo 50 bis de la LSA y demás normativa aplicable, pudiéndose al efecto destacarse las siguientes materias:

- ▶ Examinar los informes de los auditores externos de LATAM Airlines Group, los balances generales y otros estados financieros que los administradores de LATAM Airlines Group entregan a los accionistas, y emitir una opinión con respecto a dichos informes previo a la presentación a los accionistas para su aprobación.
- ▶ Proponer auditores externos y agencias de clasificación de riesgos al Directorio.
- ▶ Examinar los informes de control interno y denuncias al respecto.
- ▶ Examinar e informar todo lo relacionado a transacciones con partes relacionadas.
- ▶ Examinar la escala de pagos de los altos directivos de LATAM Airlines Group.

Los requerimientos correspondientes a la independencia de los directores están estipulados en la LSA y sus modificaciones posteriores por la Ley N° 19.705, relativa a la relación entre los directores y los accionistas que controlan una sociedad.

Un director se considera como independiente cuando él o ella no tienen, en general, vinculaciones, intereses, dependencia económica, profesional, crediticia o comercial, de una naturaleza o volumen relevante, con la sociedad, las demás sociedades del grupo de que forma parte, su controlador ni con los ejecutivos principales, ni relacionales de parentesco con estos últimos, ni tampoco otro tipo de vinculaciones previstas en la LSA.

Las normas de los Estados Unidos de América exigen tener un Comité de Auditoría compuesto por lo menos de tres miembros del Directorio, que se ajuste a los requi-

sitos de independencia establecidos en la Regla 10A del Exchange Act.

Al 31 de diciembre de 2016 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 LSA, el director señor Ramón Eblen Kadis no tiene la calidad de director independiente. Los miembros del comité no han cambiado en los dos últimos ejercicios.

Informe anual de la gestión del comité de directores

De acuerdo a lo dispuesto en el numeral 5° del inciso 8° del artículo 50 bis de la Ley No. 18.046 sobre Sociedades Anónimas, el Comité de Directores de LATAM Airlines Group S.A. procede a emitir siguiente informe anual de su gestión respecto del ejercicio 2016.

I. Integración del Comité de Directores y Sesiones.

El Comité de Directores de la Sociedad está integrado por los señores Gerardo Jofré Miranda, Georges de Bourguignon Arndt y Ramón Eblen Kadis. Los señores Jofré y De Bourguignon tienen la calidad de directores independientes de la Sociedad. El Comité de Directores es presidido por el señor Gerardo Jofré Miranda.

Los directores fueron elegidos en Junta Ordinaria de Accionistas celebrada con fecha 28 de Abril de 2015, por un período de dos años conforme los estatutos de la Sociedad.

II. Informe de Actividades del Comité.

Durante el ejercicio 2016, el Comité de Directores sesionó en 21 ocasiones de manera de ejercer sus facultades y cumplir con sus deberes con arreglo al artículo 50 Bis de la Ley No. 18.046 sobre Sociedades Anónimas, como también

acometer aquellos otros asuntos que el Comité de Directores estimó necesario examinar, revisar o evaluar. A continuación se informan los principales temas tratados.

Examen y Revisión de Balance y Estados Financieros.

El Comité de Directores examinó y revisó los estados financieros de la Sociedad al 31 de Diciembre de 2015, como también al cierre de los trimestres terminados al 31 de Marzo, 30 de Junio y al 30 de Septiembre de 2016, comprendiéndose al efecto el examen de los respectivos informes de los auditores externos de la Sociedad, según se explica a continuación. En las sesiones del Comité referente a los estados financieros de la Sociedad al 31 de Diciembre de 2015, al 31 de Marzo y al 30 de Junio participó el Auditor Externo de la Sociedad, para efectos de entregar su opinión de auditoría e informar los puntos relevantes de su revisión, los principales aspectos de control interno y las comunicaciones exigidas por los reguladores del Auditor Externo incluyendo en cada ocasión la confirmación que (i) no tuvo dificultades para realizar su auditoría, (ii) no tuvo diferencias de opinión con la Administración y (iii) no surgieron hechos que representaran una amenaza a su independencia.

Asimismo, la firma Ernst & Young (EY) en su calidad de auditor externo de TAM S.A. y filiales, participó en la sesión del Comité de Directores de fecha 30 de septiembre de 2016, con el objeto de exponer acerca de los principales aspectos de la auditoría externa de TAM, los focos principales de su proceso de revisión y aspectos de control interno.

Revisión de Informes de Deterioro de las Unidades Generadoras de Efectivo.

En sesión de fecha 7 de Marzo de 2016, el Comité de Directores examinó y analizó los informes de deterioro correspondiente a las unidades generadoras de efectivo de la Sociedad para ciertos activos incluidos en los Estados Financieros al 31 de Diciembre de 2015, conforme a los reportes al efecto emitidos por la administración de la Sociedad y por Deloitte en calidad de firma consultora, contratada al

efecto, y que estuvo presente en dicha sesión. En sesión de fecha 1 de Agosto de 2016, el Comité de Directores examinó y analizó los informes de deterioro correspondiente a las unidades generadoras de efectivo de la Sociedad para ciertos activos incluidos en los Estados Financieros al 30 de Junio de 2016, conforme los reportes al efecto emitidos por la administración de la Sociedad y por KPMG, en calidad de firma consultora, contratada al efecto, y que estuvo presente en dicha sesión.

En la sesión del Comité de Directores de fecha 4 de Julio de 2016, el área de Contraloría LATAM presentó al Comité de Directores una metodología desarrollada internamente para llevar a cabo la evaluación temprana de indicios de deterioro. Esta nueva herramienta metodológica permite determinar la necesidad de realizar en profundidad la prueba de deterioro de ciertos activos de las unidades generadoras de efectivo.

Sistemas de Compensación para Ejecutivos y Trabajadores.

El Comité de Directores examinó en sesión ordinaria de fecha 25 de enero de 2016, los sistemas de remuneraciones y planes de compensación de los gerentes, ejecutivos principales y trabajadores de la Sociedad. En dicha sesión se examinaron las políticas de remuneraciones vigentes y planes de compensación de altos ejecutivos y el funcionamiento del cálculo de bonos. En la sesión del Comité de Directores de fecha 30 de septiembre de 2016, se revisó el tratamiento contable del plan de incentivo de largo plazo a ejecutivos.

En la sesión de fecha 7 de noviembre de 2016, el Comité de Directores revisó los principales temas tratados en el Comité de Liderazgo durante el año, los cuales comprenden las principales iniciativas en materia de liderazgo que tiene planificada desarrollar la Compañía, el “Headcount Challenge”, la nueva Estructura Organizacional LATAM. En materias de compensación se repasaron los acuerdos de incentivos a corto plazo y el programa de bono de largo plazo para ejecutivos y la evaluación de desempeño de los principales ejecutivos.

Examen de Antecedentes Relativos a Operaciones con Partes Relacionadas y Aprobación de Política de Control de Operaciones con Partes Relacionadas.

En sesiones de fecha 6 de Junio de 2016 y 29 de Junio de 2016 de 2016, el Comité de Directores revisó y aprobó una propuesta de Política de Control de Operaciones con Partes Relacionadas aplicable a LATAM y sus filiales, la que fue recomendada al, y aprobada en última instancia por el Directorio de la Sociedad. Esta Política considera la normativa legal y contable relativa al control y reporte de operaciones con partes relacionadas, la política general de operaciones habituales aprobada por el Directorio e informada mediante hecho esencial, los controles asociados a este tipo de transacciones y el formulario sobre información de personas relacionadas que debe ser completado por los directores y ejecutivos principales de la Compañía. En forma adicional se examinaron las transacciones que de acuerdo a la normativa legal y contable aplicables a la Sociedad, tienen el carácter de operaciones con partes relacionadas, otorgándose por el Comité las aprobaciones correspondientes.

Prácticas de Gobierno Corporativo.

Para efectos de dar cumplimiento a la Norma de Carácter General No. 385 de la Superintendencia de Valores y Seguros (“NCG 385”), el Comité de Directores en sesiones de fechas 6 de Junio de 2016, 10 de Noviembre de 2016, 23 de Enero de 2017 y 6 de Marzo de 2017, analizó y examinó las prácticas de gobierno corporativo de LATAM para el año 2016, conforme el cuestionario previsto en el Anexo I de dicha NCG 385. En dichas sesiones evaluaron mejoras en las prácticas de gobierno corporativo de la Sociedad algunas de las cuales fueron recomendadas al Directorio para su implementación, tales como capacitaciones a los miembros del Directorio, planificación anual y revisión de plan de mejoramiento continuo de las funciones y organización del Directorio, reuniones periódicas con ciertas áreas de la Compañía e implementación de procedimiento para la contratación de expertos que asesoran al Directorio en materias específicas.

Política de Selección de Servicios de Auditoría Externa.

El Comité de Directores examinó y evaluó en sesión de fecha 1° de abril de 2016, las reglas y directrices para las futuras selecciones de servicios de auditoría externa, toda vez que las licitaciones que se han realizado en el pasado, como las que se realicen en el futuro, demuestran la firme intención de LATAM Airlines Group de velar por la independencia de sus auditores externos y de la voluntad de proceder a su evaluación, cambio, reemplazo o rotación, en la medida que se estime necesario para efectos de asegurar en el tiempo una adecuada prestación de servicios de auditoría externa, lo anterior sin perjuicio de las normativa legal en Chile y en el extranjero que aplica a la Sociedad al respecto, aprobando una Política de Selección de Servicios de Auditoría Externa, la que fue recomendada al, y aprobada en última instancia por el Directorio de la Sociedad.

Política de Sostenibilidad.

En las sesiones del Comité de Directores de fecha 6 de Junio de 2016 y 4 de Julio de 2016, el Comité de Directores revisó la Política de Sostenibilidad propuesta por la Administración la que fue recomendada al, y aprobada en última instancia por el Directorio de la Sociedad. Esta Política incluye los objetivos de LATAM en esta materia, las responsabilidades asignadas dentro de la Administración para cumplir con dichos objetivos y las principales directrices, entre ellas compromisos internacionales, identificación de grupos de interés, metas y cumplimientos.

Auditoría Interna

En las sesiones ordinarias del Comité de Directores de fecha 2 de mayo de 2016, 5 de septiembre de 2016 y 6 de diciembre de 2016, se examinaron y revisaron los informes sobre auditoría y control interno emitidas por el auditor interno de LATAM. En estas sesiones se aprobó el trabajo de auditoría del año 2016, y a lo largo del año se informó de sus principales resultados. En la sesión del Comité de Directores de fecha 6 de junio de 2016, se revisaron los informes de auditoría in-

terna más relevantes de LATAM Airlines Brasil (TAM) emitidos hasta abril de 2016.

Gestión de Riesgos Corporativos

El Comité de Directores, en la sesión ordinaria de fecha 2 de mayo de 2016 recibió una actualización respecto del avance del plan de gestión de riesgos corporativos en la Sociedad, incluyendo los riesgos detectados, estado de avance del proyecto en los países del Grupo LATAM, avances en la gestión de la “mesa de riesgos” y en sesiones posteriores de fecha 4 de Julio y 7 de noviembre de 2016 se realizaron análisis de riesgos específicos solicitados por el Comité.

Compliance

El Comité de Directores, en sesiones ordinarias de fecha 25 de enero de 2016 y 1 de agosto de 2016 recibió capacitaciones referentes al Programa de Compliance que tiene vigente actualmente la Compañía y sus principales contenidos, entre los cuales destacan el Código de Conducta, Políticas y Procedimientos, *Due Diligence de Third Party Intermediaries* (TPIs), Manual de Prevención de Delitos, asesoría continúa de Compliance, Programa de Embajadores, *Hotline* e investigaciones internas, *risk assessment*, certificación y capacitaciones.

Recomendaciones del Comité de Directores.

Por otra parte, el Comité de Directores efectuó las recomendaciones que se indican más abajo en este informe de gestión anual, con ocasión de la designación de auditores externos de la Sociedad y clasificadoras privadas de riesgo para el ejercicio 2016.

Informe de Actividades por Sesión del Comité de Directores

Sin perjuicio de lo anteriormente expuesto, el Comité de Directores se reunió y sesionó en las oportunidades que se indican a continuación, con una breve reseña de las materias examinadas en cada una de tales sesiones:

- 1) Sesión Ordinaria N°162 de fecha 25/01/2016
 - Impuesto diferido activo en TAM.
 - Presentación del área de Compliance.
 - Sistemas de remuneraciones y plan de compensación de Ejecutivos LATAM.
 - Carta respuesta a la Superintendencia de Valores de Chile (SVS).
- 2) Sesión Ordinaria N°163 de fecha 07/03/2016
 - Comunicado de prensa sobre resultados al 31 de diciembre de 2015 (“Press Release”).
 - Análisis de la prueba de “Impairment” (Deterioro) de ciertos activos incluidos en Estados Financieros al 31 de diciembre de 2015.
 - Impuesto diferido activo en TAM.
 - Licitación servicios de auditoría externa año 2016.
- 3) Sesión Extraordinaria N°42 de fecha 15/03/2016
 - Análisis del documento requerido por la norma de carácter general 385.
- 4) Sesión Extraordinaria N°43 de fecha 21/03/2016
 - Revisión de Estados Financieros al 31 de diciembre de 2015.
- 5) Sesión Extraordinaria N°44 de fecha 30/03/2016
 - Presentaciones de propuestas de servicios de Auditoría Externa.
- 6) Sesión Ordinaria N°164 de fecha 01/04/2016
 - Proposición de Auditores Externos y Clasificadores Privados de Riesgo para el ejercicio 2016.
 - Política de selección de servicios de Auditoría Externa de LATAM y Filiales.
 - Informe anual de la Gestión del Comité de Directores.
 - Agenda anual del Comité de Directores.
- 7) Sesión Ordinaria N°165 de fecha 02/05/2016
 - Informes de la Auditoría Interna Corporativa.
 - Actualización de información sobre Gestión de Riesgos Corporativos.

- Resumen de solicitudes realizadas por el Comité de Directores.
- 8) Sesión Extraordinaria N°45 de fecha 11/05/2016
- Revisión de Estados Financieros al 31 de marzo de 2016.
 - Resumen de solicitudes realizadas por el Comité de Directores.
- 9) Sesión Ordinaria N°166 de fecha 06/06/2016
- Revisión del estado de los temas pendientes solicitados por el Comité.
 - Presentación de los Informes de Auditoría Interna sobre LATAM Brasil.
 - Análisis de la propuesta de presentación al Directorio de la Gestión de Riesgos Corporativos.
 - Análisis de los temas a cargo de Fiscalía incluidos en la lista de temas pendientes.
 - Resumen de solicitudes realizadas por el Comité de Directores.
- 10) Sesión Extraordinaria N°46 de fecha 29/06/2016
- Análisis de la propuesta de política de control de operaciones con partes relacionadas LATAM.
- 11) Sesión Ordinaria N°167 de fecha 04/07/2016
- Análisis de la propuesta de política de control de operaciones con partes relacionadas LATAM.
 - Modelo de evaluación temprana de indicios de deterioro.
 - Revisión SOX, plan del año.
 - Gestión de riesgos corporativos, análisis del riesgo Juegos Olímpicos.
 - Presentación sobre Sostenibilidad y DJSI (Dow Jones Sustainability Index).
 - Resumen de solicitudes realizadas por el Comité de Directores.
- 12) Sesión Ordinaria N°168 de fecha 01/08/2016
- Análisis de la prueba de "Impairment" (Deterioro) de ciertos activos incluidos en Estados Financieros al 30 de junio de 2016.
 - Carta recibida de parte de los Auditores Externos.
- Presentación del área Revenue Accounting.
 - Presentación del área de Compliance.
 - Resumen de solicitudes realizadas por el Comité de Directores.
- 13) Sesión Extraordinaria N°47 de fecha 04/08/2016
- Revisión de la investigación relacionada a la notificación a TAM Linhas Aéreas S.A. ("TAM") por la Secretaria da Receita Federal de Brasil.
- 14) Sesión Extraordinaria N°48 de fecha 11/08/2016
- Revisión de Estados Financieros al 30 de junio de 2016.
 - Resumen de solicitudes realizadas por el Comité de Directores.
- 15) Sesión Ordinaria N°169 de fecha 05/09/2016
- Plan de Auditoría Interna.
 - Plan de Auditoría Externa PWC año 2016.
 - Presentación sobre un aspecto del acuerdo celebrado con la SEC/DOJ.
 - Resumen de solicitudes realizadas por el Comité de Directores.
- 16) Sesión Ordinaria N°170 de fecha 30/09/2016
- Presentación de la firma de auditores EY sobre la revisión de los Estados Financieros de LATAM Brasil.
 - Tratamiento contable del Plan de incentivo de largo plazo a ejecutivos.
 - Temas de Compliance.
 - Resumen de solicitudes realizadas por el Comité de Directores.
- 17) Sesión Ordinaria N°171 de fecha 07/11/2016
- Temas Tributarios.
 - Tema de Gestión Corporativa de Riesgos: Data Centers LATAM.
 - Temas de Compliance.
 - Comité de Liderazgo.
 - Resumen de solicitudes realizadas por el Comité de Directores.
- 18) Sesión Extraordinaria N°49 de fecha 10/11/2016
- Revisión de Estados Financieros al 30 de septiembre de 2016.
 - Resumen de solicitudes realizadas por el Comité de Directores.
- 19) Sesión Extraordinaria N°50 de fecha 10/11/2016
- Análisis de las prácticas de Gobierno Corporativo de la Compañía bajo la norma de carácter general N° 385.
- 20) Sesión Ordinaria N°172 de fecha 06/12/2016
- Informes Auditoría Interna.
 - Estatus del Proyecto "AHORA" (LATAM Brasil).
 - Estado de avance Revisión SOX 2016 y estatutos del Control Interno.
 - Carta recibida de parte de los Auditores Externos.
 - Temas Legales y de Compliance.
 - Resumen de solicitudes realizadas por el Comité de Directores.
- 21) Sesión Extraordinaria N° 51 de fecha 16/12/2016
- Revisión de temas Legales y de Compliance

III. Remuneraciones y Gastos de Comité de Directores.

La Junta Ordinaria de Accionistas de la Sociedad, celebrada con fecha 26 de Abril de 2016, acordó que cada Director miembro del Comité perciba el equivalente a 67 Unidades de Fomento por concepto de dieta mensual por asistencia a sesiones del Comité de Directores.

Para efectos del funcionamiento del Comité de Directores y sus asesores, la ley de Sociedades Anónimas establece que su presupuesto de gastos deberá ser al menos igual a la remuneración anual de los miembros del Comité, y en este sentido se aprobó por dicha Junta Ordinaria de Accionistas un presupuesto de 2.412 Unidades de Fomento para el ejercicio 2016.

En consecuencia, los gastos del Comité de Directores dicen relación con la dieta mensual por asistencia a sus sesiones, sin tener otros gastos o egresos que informar.

IV. Recomendaciones del Comité de Directores.

IV.1 Proposición de Designación de Auditores Externos.

En sesión del Comité de Directores de fecha 1 de Abril de 2016 y con arreglo a lo dispuesto en el numeral 2) del inciso octavo del artículo 50 bis de la Ley No. 18.046 sobre Sociedades Anónimas, el Comité de Directores acordó proponer al Directorio los auditores externos que fueron sugeridos en la Junta Ordinaria de Accionistas de la Sociedad celebrada el día 26 de abril de 2016. Lo anterior, habiendo previamente en la sesión del Comité de Directores de fecha 30 de marzo de 2016, revisado las presentaciones de las firmas de auditorías participantes del proceso de licitación. En tal sentido, el Comité resolvió proponer al Directorio de la sociedad la designación de las firmas PriceWaterhouseCoopers Consultores, Auditores y Cía. Limitada (“PWC”), Ernst & Young Servicios Profesionales de Auditoría y Asesorías Limitada (“EY”) y KPMG Auditores Consultores Ltda (“KPMG”) como Empresas de Auditoría de la Sociedad, en ese mismo orden de prioridad, pero sin perjuicio de recomendar la mantención de PWC como la Empresa de Auditoría para el ejercicio correspondiente al año 2016. La recomendación del Comité de Directores de mantener a PWC como el auditor externo de la Sociedad para el año 2016 se basó en los siguientes motivos y fundamentos:

- (i) La Sociedad ha llevado a efecto un proceso de licitación de los servicios de Auditoría Externa para los años 2016, 2017 y 2018, la cual está sujeta para cada año calendario a la decisión de la respectiva Junta Ordinaria de Accionista de LATAM, todo ello con arreglo al numeral 2 del inciso octavo del artículo 50 bis de la Ley 18.046 sobre Sociedades Anónimas. En dicho proceso de licitación han participado las tres firmas antes referidas. Se hace presente que para el período antes indicado, no se le solicitó a PWC cotizar sus servicios de auditoría externa para TAM S.A. y sus filiales. Sólo a EY y KPMG se les solicitó efectuar ofertas para servicios de auditoría externa para (a) LATAM Airlines Group S.A. y filiales (excluyendo a TAM S.A.), (b) TAM S.A. y filiales, y (c) LATAM Airlines Group S.A. y filiales y TAM S.A. y filiales. En el

caso de TAM S.A. la decisión de la elección del auditor externo para cada ejercicio financiero corresponde a su respectivo consejo de administración y la licitación en cuestión no contempla la posibilidad de que PWC sea elegido como el auditor externo de TAM S.A. y filiales.

- (ii) En materia de honorarios y de horas y recursos disponibles con relación a LATAM Airlines Group S.A. y filiales (excluyendo a TAM S.A. que tiene una firma de auditores diferente), existen diferencias entre las tres empresas auditoras sugeridas a los accionistas de la Sociedad, correspondiendo a PWC la oferta más baja en relación a honorarios para servicios de auditoría para LATAM Airlines Group S.A. y filiales (excluyendo a TAM S.A.) Asimismo, se estima que el nivel profesional de los auditores de las tres firmas sería equivalente.
- (iii) Las tres empresas de auditoría tienen sistemas de control interno que hacen presumir un adecuado y equivalente nivel de independencia en la entrega del servicio de auditoría. Conforme lo anterior, si bien PWC ha sido el auditor externo de LATAM Airlines Group S.A. por los últimos 24 años, la independencia de esta empresa de auditoría se garantiza a través de la política que observa PriceWaterhouseCoopers a nivel internacional de rotar el socio a cargo del cliente cada 5 años, lo que es concordante con lo dispuesto en la letra f) del artículo 243 de la Ley No. 18.045 sobre Mercado de Valores. El actual socio a cargo de la auditoría de LATAM lleva 4 años desempeñando esta función.
- (iv) La calidad del servicio de PWC hacia LATAM Airlines Group, no presenta ninguna observación o reparo de parte de la administración de la Sociedad o de su Directorio.
- (v) Desde el año 2014 el auditor externo de TAM S.A., incluyendo sus filiales, es la firma KPMG Auditores Independientes, que forma parte de la red global de KPMG. Al respecto, TAM S.A. y sus filiales constituyen una parte importante del balance y de los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A., de manera que

existe una segunda firma de auditores externos, también de las más importantes a nivel internacional, que en forma adicional a PWC, participaría en la prestación de servicios de auditoría externa.

- (vi) Se ha estimado positiva la interacción y la coordinación entre las dos firmas de auditoría externa PWC y KPMG para el ejercicio 2014 y 2015 en su calidad de auditoras externas de LATAM Airlines Group y de TAM S.A., respectivamente.
- (vii) Por otra parte, y conforme a los resultados del proceso de licitación antes referido, la recomendación del Directorio, en concordancia con la correspondiente al Comité de Directores, al Consejo de Administración de TAM S.A. consiste en la designación de EY como el auditor externo de TAM S.A. y filiales, en reemplazo de KPMG. Lo anterior en consideración a la oferta económica de EY y que esto permitiría que en el futuro existan tres firmas auditoras perfectamente habilitadas para hacerse cargo de la auditoría externa de LATAM.

IV.2 Proposición de Clasificadoras Privadas de Riesgo.

El Comité de Directores en su sesión del día 1 de Abril de 2016 y con arreglo a lo dispuesto en el numeral 2) del inciso octavo del artículo 50 bis de la Ley No. 18.046 sobre Sociedades Anónimas, acordó proponer al Directorio los clasificadores de riesgo a ser sugeridos en la Junta Ordinaria de Accionistas de la Sociedad a celebrarse el día 26 de abril de 2016. En tal sentido, el Comité resolvió proponer al Directorio de la sociedad la designación de las firmas clasificadoras de riesgo Fitch Chile Clasificadora de Riesgo Limitada y Feller-Rate Clasificadora de Riesgo Limitada.

Comités del directorio de LATAM Airlines Group

Con arreglo al pacto de accionistas (“shareholders agreement”) celebrado con fecha 25 de enero de 2012 entre LATAM Airlines Group S.A. (antes LAN Airlines S.A.) y TEP Chile S.A., en sesión ordinaria de Directorio de fecha 3 de Agosto

de 2012 se procedió a establecer los siguientes cuatro comités para revisar, discutir y efectuar recomendaciones al Directorio de la Sociedad sobre las materias de competencia de cada uno de ellos:

(i) Comité de Estrategia, (ii) Comité de Liderazgo, (iii) Comité de Finanzas y (iv) Comité de Marca, Producto y Programa de Viajero Frecuente. De acuerdo a lo señalado en el pacto de accionistas antes referido, cada uno de tales comités estará compuesto por dos o más miembros del Directorio de la Sociedad y al menos uno de sus miembros deberá ser un director elegido por TEP Chile S.A.

El Comité de Estrategia se centrará en la estrategia corporativa, asuntos estratégicos actuales y los planes a tres años y presupuestos para las principales unidades de negocios y áreas funcionales y estrategias de revisiones de alto nivel.

El Comité de Liderazgo se enfocará, entre otras cosas, en cultura de grupo, estructura organizacional de alto nivel, designación del vicepresidente ejecutivo del LATAM Airlines Group (en adelante, el “CEO de LATAM”) y a los que reporten a éste; filosofía de compensaciones corporativas, estructuras y niveles de compensación y objetivos para el CEO de LATAM y otros funcionarios clave, plan de sucesión o contingencia para el CEO de LATAM y evaluación de desempeño del CEO de LATAM.

El Comité Financiero se centrará en las políticas y estrategia financiera, estructura del capital, control de las políticas de cumplimiento, estrategia de optimización impositiva y en la calidad y confiabilidad de la información financiera.

Por último, el Comité de Marca, Producto y Programa de Viajero Frecuente se concentrará en estrategias de marcas e iniciativas de construcción de la marca para aquellas marcas corporativas y de las principales unidades de negocios, las características principales de productos y servicios para cada una de las principales unidades de negocios, estrategia del Programa de Viajero Frecuente y características clave del programa y auditoría habitual del desempeño de la marca.

Adicionalmente, mediante acuerdo del Directorio de LATAM Airlines Group S.A., en sesión de directorio N° 389 de fecha 10 de junio de 2014, se creó un Comité de Riesgo para efectos de supervisar la implementación del pilar de riesgo del plan estratégico de la sociedad, y en especial, supervisar la gestión de riesgos de LATAM Airlines Group y velar por la estructuración de una matriz de riesgos corporativos.

Transacciones con partes relacionadas

Con fecha 2 de agosto de 2016, el Directorio de la Sociedad aprobó una Política de Control de Operaciones Partes Relacionadas aplicable a LATAM y a todas sus filiales, basada en la LSA, la cual establece que todas las operaciones de una sociedad que cotiza en bolsa con una parte relacionada deben contribuir al interés social, realizarse en condiciones de mercado, además de cumplir ciertos requisitos de examen previo por el comité de directores, autorización por el directorio o la junta y divulgación, que son distintos de aquellos que se aplican a una sociedad cerrada. Esta política incluye la definición por parte del Directorio de aquellas operaciones que son consideradas habituales, lo cual se aprobó en sesión de directorio de fecha 29 de diciembre de 2009 y fue informada con esa misma fecha a la SVS mediante hecho esencial. Las operaciones indicadas como habituales, pueden ejecutarse sin los requisitos de examen previo y aprobación por parte del directorio o la junta.

LATAM Airlines Group ha realizado diversas transacciones con sus filiales, incluidas las entidades de propiedad de o controladas por algunos de sus accionistas mayoritarios. Durante el curso normal de los negocios de LATAM, se han entregado y recibido diversos tipos de servicios a y de empresas relacionadas, incluidos arriendos e intercambio de aviones, servicios de transporte de carga y de reservas.

La política de LATAM Airlines Group contempla el no realizar transacciones con o en beneficio de cualquier accionista o miembro del Directorio, o con cualquiera entidad controlada por dichas personas o en la cual éstas tienen un interés económico importante, salvo cuando la transacción está re-

lacionada con LATAM y el precio y otras condiciones sean, por lo menos, tan favorables para la empresa como las que se podrían obtener de un tercero bajo condiciones de mercado.

Dichas transacciones se resumen en los estados financieros consolidados auditados para el ejercicio fiscal que finalizó el 31 de diciembre de 2016.

Principios de un buen gobierno corporativo

El buen Gobierno Corporativo de LATAM Airlines Group es el resultado de la interacción de distintas personas y grupos de interés (“stakeholders”).

Si bien el cumplimiento de los altos estándares éticos y de cumplimiento normativo fijados por el Directorio de LATAM Airlines Group son de responsabilidad de todos los empleados, en un primer nivel los principales responsables de un buen Gobierno Corporativo son el Directorio, el Comité de Directores y los Ejecutivos Principales de LATAM Airlines Group. Conforme lo anterior, LATAM Airlines Group tiene un compromiso con la transparencia y el cumplimiento de los estándares éticos y regulatorios fijados por el Directorio para estos efectos.

Pilares del gobierno corporativo de LATAM Airlines Group

Con el objetivo de asegurar un adecuado Gobierno Corporativo en LATAM Airlines Group, y sin perjuicio de las responsabilidades del Directorio y del Comité de Directores de LATAM, su administración ha tomado una serie de medidas, entre las cuales se destacan las siguientes:

1. Publicación de un Código de Conducta de LATAM Airlines Group, único para todos los colaboradores del Grupo, el cual tiene por objeto velar por el cumplimiento por parte de todos sus empleados de los más altos estándares éticos, de transparencia y cumplimiento normativo exigido por LATAM Airlines Group.

El Grupo LATAM tiene un Canal de Denuncias Éticas (www.etica-grupolatam.com) por medio del cual los trabajadores



pueden plantear sus inquietudes directamente por medio electrónico, en forma reservada y con la seguridad de que tales inquietudes serán debidamente tratadas o investigadas, garantizando que no se adoptará represalia alguna en contra del denunciante.

2. Código de Ética para altos ejecutivos financieros, que promueve conductas honestas y éticas en la divulgación de información financiera, cumplimiento normativo y ausencia de conflictos de interés.
3. Manual de Manejo de Información de Interés, el cual es una exigencia de la SVS y, a partir de la dictación de la Ley N° 20.382 sobre Gobiernos Corporativos, una exigencia también de la legislación chilena sobre Mercado de Valores. LATAM Airlines Group, más allá de las normas, regula los criterios de divulgación de operaciones, los períodos de bloqueo voluntarios para la compra y venta de acciones de LATAM, los mecanismos de difusión continua de información de interés para el mercado y los mecanismos de resguardo de la información confidencial por parte de los empleados y ejecutivos de LATAM.
4. Programa de Cumplimiento (“Compliance”), conforme al cual la Gerencia de Compliance LATAM, que forma parte de la Vicepresidencia Legal, de LATAM Airlines Group, en coordinación con y bajo la supervisión del Directorio y su Comité de Directores, vela por el cumplimiento de las leyes y regulaciones que aplican a los negocios y actividades de LATAM Airlines Group en los distintos países en que opera.

Prácticas de gobierno corporativo

Con fecha 28 de marzo de 2017, se remitió a la SVS el Informe de Prácticas Corporativas de la Sociedad, aprobado por el Directorio de LATAM Airlines Group S.A. y elaborado con arreglo a la Norma de Carácter General N° 385, antes N° 341 de fecha 8 de junio de 2015, de la SVS. El deber de información previsto en esta norma es al 31 de diciembre de cada año, para ser presentada a más tardar el 31 de marzo del siguiente año.

La información entregada anualmente a la SVS deberá referirse a las siguientes materias:

- ▶ El funcionamiento del Directorio.
- ▶ La relación entre la sociedad, los accionistas y el público en general.
- ▶ La sustitución y compensación de ejecutivos principales.
- ▶ La definición, implementación y supervisión de políticas y procedimientos de control interno y gestión de riesgos en la empresa.

Estructura de propiedad y principales accionistas

Al 31 de enero de 2017, LATAM Airlines Group contaba con un total de 1.585 accionistas en su registro y es controlada por el Grupo Cueto.

Tabla 1: 31 de enero 2017

Nombre O Razon Social	Acciones suscritas y pagadas al 31/01/2017	Porcentaje
1. Costa Verde Aeronautica SA	90.427.620	14,9%
2. Qatar Airways Investments (Uk) Ltd	60.837.452	10,0% ¹
3. Costa Verde Aeronautica Tres SPA	35.300.000	5,8%
4. Banco de Chile por Cuenta de Terceros No Residentes	28.809.081	4,8%
5. J P Morgan Chase Bank	27.608.310	4,6%
6. Inversiones Nueva Costa Verde Aeronautica Ltda	23.578.077	3,9%
7. Banco Itau Corpbanca por Cta de Inversionistas Extranjeros	21.481.918	3,5%
8. Axxion S.A.	18.473.333	3,0%
9. Tep Chile S.A.	18.342.913	3,0%
10. Inversiones Andes SPA	17.146.529	2,8%
11. Inversiones HS SPA	14.894.024	2,5%
12. Costa Verde Aeronautica SPA	12.000.000	2,0%

31 de diciembre 2015

Nombre O Razon Social	Acciones suscritas y pagadas al 31/12/2015	Porcentaje
1. Costa Verde Aeronautica SA	90.427.620	16,6%
2. Tep Chile SA	65.554.075	12,0%
3. Inversiones Nueva Costa Verde Aeronautica Ltda	23.578.077	4,3%
4. Banco de Chile por Cuenta de Terceros No Residentes	22.557.207	4,1%
5. J P Morgan Chase Bank	21.339.756	3,9%
6. Banco Itau por Cuenta de Inversionistas Extranjeros	18.653.574	3,4%
7. Axxion SA	18.473.333	3,4%
8. Inversiones Andes SPA	17.146.529	3,1%
9. Inversiones HS SPA	14.894.024	2,7%
10. Larrain Vial S A Corredora de Bolsa	12.986.050	2,4%
11. Banchile C de B S A	12.416.588	2,3%
12. Costa Verde Aeronautica SPA	12.000.000	2,2%

1. Qatar tiene el 9.999999918% del total de acciones emitidas de LATAM.

	31 enero 2017	31 diciembre 2015
Grupo Cueto	171.430.090	136.394.023
Qatar Airways	60.837.452	-
Grupo Eblen	35.945.199	35.945.199
Grupo Bethia	33.367.357	33.367.357
Grupo Amaro	18.342.913	65.554.075
ADRs	27.608.310	21.339.756
BDRs	-	2.418.235
AFPs	117.687.316	102.265.164
Inv. Extranjeros	61.700.947	51.909.593
Otros	79.488.109	96.364.699
Total	606.407.693	545.558.101

	31 enero 2017	31 diciembre 2015
Grupo Cueto	28,3%	25,0%
Qatar Airways	10,0% ²	0,0%
Grupo Eblen	5,9%	6,6%
Grupo Bethia	5,5%	6,1%
Grupo Amaro	3,0%	12,0%
ADRs	4,6%	3,9%
BDRs	0,0%	0,4%
AFPs	19,4%	18,7%
Inv. Extranjeros	10,2%	9,5%
Otros	13,1%	17,7%

A continuación se detalla 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 los señores Juan José Cueto Plaza (uno de nuestros directores), Ignacio Cueto Plaza (CEO de LAN), Enrique Cueto Plaza (CEO de LATAM) y algunos otros miembros de la familia. Al 31 de enero de 2017 el Grupo Cueto poseía 28,27% de las acciones ordinarias de LATAM a través de las siguientes sociedades (Cuadro 1):

Cuadro 1			
RUT	Participe	Cantidad de Acciones Actual	%
81.062.300-4	Costa Verde Aeronáutica S.A.	90.427.620	14,91%
76.116.741-3	Inversiones Nueva Costa Verde Aeronáutica Ltda.	23.578.077	3,89%
76.213.859-K	Costa Verde Aeronáutica SpA	12.000.000	1,98%
76.237.329-7	Inversiones Caravia Dos y Cia. Ltda.	3.553.344	0,59%
76.237.354-8	Inversiones Priesca Dos y Cía. Ltda.	3.568.352	0,59%
76.237.343-2	Inversiones El Fano Dos y Cía. Ltda.	2.704.533	0,45%
76.327.426-8	Inv. La Espasa Dos y Cia. Ltda.	252.097	0,04%
76.809.120-K	Inv. La Espasa Dos S.A.	32.324	0,01%
96.625.340-1	Inv. Mineras del Cantabrico S.A.	13.743	0,00%
76.592.181-3	Costa Verde Aeronáutica Tres SpA	35.300.000	5,82%
	Total GRUPO	171.430.090	28,27%

2. Qatar tiene el 9.999999918% del total de acciones emitidas de LATAM.

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

Cuadro 2	
Accionista	%
Inversiones Costa Verde Aeronáutica Limitada	77,96%
TEP Chile S.A.	21,88%
Inversiones Mineras del Cantábrico S.A.	0,0001%
Inversiones Costa Verde Limitada y CIA en C.P.A.	0,13%
Accionistas minoritarios	0,0001%

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

Cuadro 3	
Accionista	%
Inversiones Costa Verde Limitada y CIA en C.P.A.	99,85%
Inversiones Costa Verde y CIA Limitada	0,131%
Inversiones Costa Verde Limitada	0,014%

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

Cuadro 4			
Accionista	Porcentaje	Socio principal	RUT
Inmobiliaria e Inversiones El Fano Limitada	8%	Enrique Miguel Cueto Plaza	6.694.239-2
Inmobiliaria e Inversiones Caravia Limitada	8%	Juan José Cueto Plaza	6.694.240-6
Inmobiliaria e Inversiones Priesca Limitada	8%	Ignacio Javier Cueto Plaza	7.040.324-2
Inmobiliaria e Inversiones La Espasa Limitada	8%	Juan Jose Cueto Plaza	7.040.325-0
Inmobiliaria e Inversiones Puerto Claro Limitada	8%	Isidora Cueto, Felipe Cueto y María Emilia Cueto	18.391.071-K
Inmobiliaria e Inversiones Colunga Limitada	30%	Mismos accionistas de Inv. Mineras del Cantábrico S.A.	76.180.199-6
Inversiones del Cantábrico Limitada	30%	Mismos accionistas de Inv. Mineras del Cantábrico S.A.	76.006.936-1

5. Respecto de **INMOBILIARIA E INVERSIONES COLUNGA LIMITADA e INVERSIONES DEL CANTÁBRICO LTDA.** 100% de propiedad del Grupo Cueto, y sus accionistas finales son los señores (i) Juan José Cueto Plaza, anteriormente individualizado; (ii) Ignacio Javier Cueto Plaza, anteriormente individualizado; (iii) Enrique Miguel Cueto Plaza, anteriormente individualizado; (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 accionistas de **Costa Verde Aeronáutica Tres SpA** son los siguientes (Cuadro 5):

Cuadro 5		
Accionista	%	Socio Principal
Costa Verde Aeronáutica S.A.	100%	Inversiones Costa Verde Aeronáutica Limitada (77,96%)

7. Los socios de **INVERSIONES NUEVA COSTA VERDE AERONÁUTICA LIMITADA** son los siguientes (Cuadro 6):

Cuadro 6		
Socios	%	Socio principal
Costa Verde Aeronáutica S.A.	99,99%	Inversiones Costa Verde Aeronáutica Ltda (99,8%)
Inversiones Costa Verde Aeronáutica Ltda	0,01%	Inv. Costa Verde Ltda y Cia en C.P.A.

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

Cuadro 7	
Accionista	%
Inversiones Nueva Costa Verde Aeronáutica Dos Limitada	100%

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

Cuadro 8	
Accionista	%
Ignacio Cueto	99%
Otros	1%

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

Cuadro 9	
Accionista	%
Juan José Cueto	99%
Otros	1%

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

Cuadro 10	
Accionista	%
Enrique Cueto	99%
Otros	1%

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

Cuadro 11	
Socios	%
Inversiones La Espasa Dos S.A.	99%
María Esperanza Alcaíno Cueto Uno y Cia. Ltda.	1%

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

Cuadro 12	
Accionista	%
Inmobiliaria e Inversiones La Espasa Limitada	99%
María Esperanza Alcaíno Cueto Uno y Compañía Limitada	1%

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

El resto de la base de accionistas está compuesta por una diversidad de inversionistas institucionales, entidades jurídicas y personas naturales. Al 31 de enero de 2017, un 4,6% de la propiedad de LATAM se encontraba en la forma de ADRs.

A continuación se mencionan los accionistas controladores, otros accionistas principales y accionistas minoritarios de LATAM, que por sí solos o con otros con que tenga acuerdo de actuación conjunta, pueda designar a los menos, un miembro de la administración de la sociedad, o pesar un 10% o más del capital con derecho voto.

Accionista	Participación (al 31 de enero de 2017)	
	Número de acciones suscritas y pagadas	Porcentaje de propiedad sobre acciones suscritas y pagadas
Grupo Cueto³	171.430.090	28,3%
Costa Verde Aeronáutica S.A.	90.427.620	14,9%
Costa Verde Aeronáutica Tres SpA	35.300.000	5,8%
Inversiones Nueva Costa Verde Aeronáutica Ltda.	23.578.077	3,9%
Costa Verde Aeronáutica SpA	12.000.000	2,0%
Otros	10.124.393	1,7%
Qatar Airways	60.837.452	10,0%⁴
QATAR Airways Investments (UK) LTD	60.837.452	10,0%
Grupo Amaro⁵	18.342.913	3,0%
TEP Chile S.A.	18.342.913	3,0%
Grupo Eblen	35.945.199	5,9%
Inversiones Andes SpA	17.146.529	2,8%
Inversiones Andes II SpA	8.000.000	1,3%
Inversiones Pia SpA	5.403.804	0,9%
Comercial Las Vertientes SpA	5.394.866	0,9%
Grupo Bethia	33.367.357	5,5%
Axxion S.A.	18.473.333	3,05%
Inversiones HS SpA	14.894.024	2,46%
Otros accionistas minoritarios	286.484.682	47,2%
Total	286.484.682	47,2%

³ El Grupo Cueto, al cual también nos referimos como "Accionistas Controladores de LATAM", ha suscrito un pacto de accionistas con los accionistas controladores de LATAM, TEP Chile y TAM, cuyos términos se detallan a continuación.

⁴ Qatar tiene el 9.999999918% del total de acciones emitidas de LATAM.

⁵ El Grupo Amaro, al cual también nos referimos como "Accionistas Controladores de TAM", ha suscrito un pacto de accionistas con LATAM y los accionistas controladores de LATAM, cuyos términos se detallan a continuación.

A continuación de la combinación con TAM el año 2012, el Grupo Amaro, el cual incluye al Presidente del Directorio, Mauricio Amaro y a la ex directora María Claudia Amaro, entre otros, también pasó a ser accionista principal de LATAM Airlines Group, a través de TEP Chile S.A. (Rut N° 76.152.798-3), sociedad 100% propiedad del Grupo Amaro y a través de la propiedad mayoritaria de Holdco I, la cual posee 100% de las acciones ordinarias de TAM. Durante el año 2016, el Grupo Amaro disminuyó su participación en LATAM, siendo al 31 de enero 2017, propietario directo de 3,02% de las acciones ordinarias de LATAM Airlines Group y de un 5,82% en forma indirecta a través del 21,88% de propiedad que detenta el Grupo Amaro en Costa Verde Aeronáutica S.A., el principal vehículo de inversión del Grupo Cueto en LATAM.

También durante el año 2016 y con ocasión del aumento de capital aprobada en Junta Extraordinaria de Accionista de fecha 18 de Agosto de 2016, Qatar Airways ingresó a la propiedad de LATAM, detentando al 31 de Enero de 2017 un 10,0%⁶ del total de las acciones suscritas y pagadas de LATAM Airlines Group a través de la sociedad Qatar Airways Investments (UK) Ltd.

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

A continuación se muestra el número de acciones suscritas y pagadas de participación y porcentaje en la propiedad de LATAM que posean cada uno de los directores y ejecutivos principales de dicha sociedad:

Total Acciones Directorio		
	N° acciones	Porcentaje
Georges de Bourguignon Arndt⁴	0	-
Juan José Cueto Plaza⁵	171.430.090	28,27%
Ramón Eblen Kadis⁵	35.945.199	5,93%
Carlos Heller Solari⁵	33.367.357	5,50%
Juan Gerardo Jofré	81.882	0,01%
Mauricio Rolim Amaro⁵	18.342.913	3,02%
Francisco Luzón López	0	-
Henri Philippe Reichstul	0	-
Giles Agutter	0	-

Total Acciones Ejecutivos		
	N° acciones	Porcentaje
Enrique Cueto Plaza e Ignacio Cueto Plaza⁵	171.430.090	28,27%
Armando Valdivieso Montes	95.859	0,02%
Ramiro Alfonsín	0	-
Claudia Sender	0	-
Juan Carlos Menció	0	-
Emilio del Real	0	-

4. Se hace referencia que Georges de Bourguignon Arndt no tiene acciones LATAM directamente sino que es Representante Legal de una sociedad de propiedad de sus hijos que tiene 3.153 acciones LATAM

5. Se hace referencia que Juan José Cueto Plaza, Enrique Cueto Plaza e Ignacio Cueto Plaza forman parte de Grupo Cueto, Ramón Eblen Kadis del Grupo Eblen, Carlos Heller Solari del Grupo Bethia y Mauricio Rolim Amaro del grupo Amaro, ya que ninguno posee las acciones mencionadas arriba por sí mismo, sino que a través del grupo en el que participan.

6 Qatar tiene el 9.999999918% del total de acciones emitidas de LATAM

Pacto de accionistas

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 accionistas controladores de TAM formaron cuatro nuevas sociedades anónimas cerradas bajo las leyes chilenas: TEP Chile, Holdco I, Holdco II y Sister Holdco. Después de llevarse a cabo la transacción, Holdco II y Sister Holdco dejaron de existir.

Previamente a la combinación de negocios, LATAM Airlines Group y sus accionistas controladores celebraron varios pactos de accionistas con TAM, sus accionistas controladores (actuando a través de TEP Chile) y Holdco I, estableciendo de esta forma 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 accionistas controladores de TAM, como los continuos accionistas controladores de TAM bajo la ley brasilera. Para la obtención de dichos objetivos, los distintos pactos de accionistas establecieron la prohibición de tomar ciertas acciones y decisiones corporativas materiales sin la aprobación previa por mayoría calificada de sus accionistas y/o el directorio de Holdco I o TAM. Además, estos pactos de accionistas establecen los acuerdos de las partes en relación al gobierno corporativo y administración de LATAM Airlines Group con posterioridad a la combinación de negocios de LAN y TAM.

Gobierno y Administración del Grupo LATAM

En cuanto al gobierno y administración del Grupo LATAM, existen distintos pactos de accionistas:

1. Pacto de Accionistas del Grupo Controlador: celebrado entre los accionistas controladores de LATAM y TEP Chile, el que establece los acuerdos relativos al gobierno corporativo, control y operación de LATAM, Holdco I, TAM y sus respectivas subsidiarias, y regula los votos y transferencias de las

acciones comunes de LATAM Airlines Group y de las acciones con derecho a voto de Holdco I de propiedad de TEP Chile.

2. Pacto de Accionistas de LATAM Airlines Group-TEP: celebrado entre LATAM y TEP Chile, el que, dentro de otras materias, establece los acuerdos relativos al gobierno corporativo, administración y operación de LATAM, y regula las relaciones entre LATAM y otros miembros del Grupo LATAM.
3. Pacto de Accionistas de Holdco I: celebrado entre LATAM, Holdco I y TEP Chile, el que establece los acuerdos relativos al gobierno corporativo, administración y operación de Holdco I, y las votaciones y transferencias de las acciones con derecho a voto de Holdco I.
4. Pacto de Accionistas de TAM: celebrado entre LATAM, Holdco I, TAM y TEP Chile, el que establece los acuerdos relacionados con el gobierno corporativo, administración y operación de TAM y sus subsidiarias.

Luego de la combinación de negocios de LAN y TAM, el Pacto de Accionistas de Holdco I y el Pacto 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").

A continuación se describen las provisiones claves de los pactos de accionistas mencionados en los números 1 y 2 precedentes. Es importante hacer presente que los derechos y obligaciones de los miembros del Grupo Controlador son normados por los términos y condiciones de dichos pactos de accionistas y no por el resumen de cualquier información contenida en esta memoria anual.

Composición del Directorio de LATAM Airlines Group

El señor Maurício Rolim Amaro fue reelegido director de LATAM Airlines Group en abril de 2015. Si el señor Amaro deja su cargo vacante por cualquier razón durante el periodo de

dos años, TEP Chile tiene el derecho a designar su reemplazo para completar con 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 como directora de LATAM Airlines Group en junio de 2012, y renunció a su cargo en septiembre de septiembre 2014. En la misma fecha, y de acuerdo a la ley chilena, Henri Philippe Reichstul fue designado por el directorio para reemplazar a Maria Cláudia Oliveira Amaro hasta la próxima junta de accionistas que tuvo lugar en Santiago de Chile el día 28 de abril de 2015, en la que fue igualmente designado miembro del directorio.

Administración del Grupo LATAM

En junio de 2012, Enrique Cueto Plaza se convirtió en CEO de LATAM ("LATAM CEO"). El cargo de LATAM CEO 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. Ante una eventual salida del LATAM CEO 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 conjunto con el CEO de TAM, son responsables de recomendar el candidato a CEO de LATAM 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 el, y le reportarán directa o indirectamente al, CEO de LATAM. Ignacio Cueto dejará su cargo de CEO de LAN el 15 de abril de 2017 para postular al directorio de LATAM, y en línea con la estrategia de construir una compañía más simple, el cargo no será reemplazado.

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

A continuación se describen las provisiones claves de los pactos de accionistas mencionados en los números 3 y 4 precedentes. Es importante hacer presente que los derechos y obligaciones de quienes conforman estos pactos, son normados por los términos y condiciones de dichos pactos de accionistas 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 proveen, en términos generales, 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).

Maria Cláudia Oliveira Amaro renunció a su cargo de directora el 8 de septiembre de 2014 y en su reemplazo el directorio designó a don Henri Philippe Reichstul. Una renovación total del directorio de TAM se llevó a cabo en abril de 2015.

El Pacto de Accionistas del Grupo Controlador establece que las personas elegidas por o en representación de los accionistas controladores de LATAM o de los accionistas controladores de TAM, como miembros del directorio de LATAM, serán también miembros de 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, el CFO de TAM, el COO de TAM y el CCO de TAM. Actualmente, el cargo de CEO TAM es desempeñado por Claudia Sender. El CEO del Grupo TAM tendrá a su cargo la 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 dentro 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.

Actuaciones que requieren Mayoría Calificada

Ciertas actuaciones 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 de LATAM y TEP Chile antes que las actuaciones puedan llevarse a cabo.

Las actuaciones 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 (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) acorde a lo establecido en los Planes Aprobados 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 de TAM Directoria 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 actuaciones que requieren aprobación de mayoría calificada de los accionistas son las siguientes:

- ▶ 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;
- ▶ 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 de Votos, Transferencias y Otros Acuerdos

El grupo controlador de LATAM y TEP Chile han acordado en el Pacto de Accionistas del Grupo Controlador para 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 comunes 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 miembros 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 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 directo”.

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 comunes vigentes de LATAM Airlines Group, se determina en base a la dilución total.

Las partes del Pacto de Accionistas de Holdco I y del Pacto de Accionistas 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 directorio 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 accionistas controladores de LATAM Airlines Group ni los de 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 las siguientes condiciones: (i) la aprobación del directorio de LATAM respecto al cesionario; (ii) que la venta no tenga un efecto adverso; y (iii) que el derecho de adquisición preferente sea en favor de los accionistas controladores de LATAM Airlines Group, condiciones a las que nos referimos colectivamente como “provisiones 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 transferir todas las acciones con derecho 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 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 liberación

(según descrito anteriormente) 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 12 meses de separación, y si LATAM Airlines Group no haya ejercido en su totalidad la conversión de opciones descrita anteriormente. Un “evento de divulgación” ocurrirá si (i) se realiza un aumento de capital de LATAM Airlines Group, (ii) TEP Chile no ejercita 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 de 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 (i) el derecho de adquisición preferente en favor de los accionistas controladores de LATAM; y (ii) 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 provee 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 compañías afiliadas, en cada 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 derecho a voto de Holdco I. Sin perjuicio de lo anterior, LATAM tendrá el derecho de realizar dicha venta o transferirla si, al mismo tiempo de dicha venta o transferencia, LATAM (o su cesionario) adquiriera todas 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 en 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 brasileras 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 brasileras 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 en que deba incurrir para llevar a cabo dicha venta, monto al que nos referimos como “consideración de venta”. Si LATAM no ejerce oportunamente el derecho de compra de estas acciones o si, después del 22



de junio de 2022, LATAM tuviera el derecho bajo las leyes brasileras 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 accionistas 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 comunes 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 serán realizadas por Holdco I.

En cuanto a los principales órganos del Gobierno Corporativo de LATAM Airlines Group, estos son el Directorio y el Comité de Directores (que cumple además las funciones de Comité de Auditoría para los fines de la Ley Sarbanes-Oxley de los Estados Unidos de América), junto con los Comités de Estrategia, Finanzas, Liderazgo y Producto, Marca y Programa de Viajero Frecuente creados luego de la asociación entre LAN y TAM. Las principales atribuciones de tales órganos corporativos se detallan a continuación.

Dividendos

En materia de dividendos, la Compañía ha establecido que éstos sean iguales al mínimo exigido por la ley, es decir un 30% de las utilidades de acuerdo a la normativa vigente. Ello no se contrapone con que eventualmente se puedan repartir dividendos sobre dicho mínimo obligatorio atendiendo a las particularidades y circunstancias de hecho que se puedan percibir durante el transcurso del año.

Hacia adelante la Compañía no espera cambios en la política de dividendos.

Durante los años 2014 y 2015 la Compañía no presentó utilidades por lo que no hubo reparto de dividendos. En 2016, se provisionaron US\$ 20.766.119 asociados a dividendos que serán pagados durante 2017.



Política financiera

La Dirección de Finanzas Corporativa es responsable de gestionar la Política Financiera de la Sociedad. Esta Política permite responder efectivamente a cambios en condiciones externas a la operación normal del negocio y, de este modo, mantener y anticipar un flujo de fondos estable para asegurar la continuidad de las operaciones.

Adicionalmente, el Comité de Finanzas, compuesto por la Vicepresidencia Ejecutiva y miembros del Directorio de LATAM, se reúne periódicamente para revisar y proponer al Directorio la aprobación de temas no normados por la Política Financiera.

La Política Financiera de LATAM Airlines Group busca los siguientes objetivos:

- ▶ Asegurar un nivel de liquidez mínimo para la operación. Preservar y mantener niveles de caja adecuados para asegurar las necesidades de la operación y el crecimiento. Mantener un nivel adecuado de líneas de crédito con bancos locales y extranjeros para reaccionar ante contingencias.
- ▶ Mantener un nivel y perfil de endeudamiento óptimo, en una proporción que sea razonable en función del crecimiento de las operaciones y considerando el objetivo de minimizar los costos de financiamiento.
- ▶ Rentabilizar los excedentes de caja, mediante inversiones financieras que garanticen un riesgo y liquidez consistente con la Política de Inversiones Financieras.
- ▶ Disminuir los impactos que implican los riesgos de mercado tales como variaciones en el precio de combustible, los tipos de cambio y la tasa de interés sobre el margen neto de la compañía.
- ▶ Reducir el Riesgo de Contraparte, mediante la diversificación y límites en las inversiones y operaciones con las contrapartes.
- ▶ Mantener en todo momento una visibilidad de la situación financiera proyectada de la compañía en el largo plazo, de manera de anticipar situaciones de incumplimiento de covenants, baja liquidez, deterioro de ratios financieros comprometidos con agencias de rating, etc.

La Política Financiera entrega directrices y restricciones para gestionar las operaciones de Liquidez e Inversión Financiera, Actividades de Financiamiento y Gestión de Riesgo Mercado.

Política de liquidez e inversión financiera

Durante el año 2016 LATAM Airlines Group mantuvo la liquidez en los niveles adecuados, con el objetivo de resguardarse ante potenciales shocks externos y la volatilidad y ciclos inherentes a la industria, cerrando en Diciembre 2016 con un ratio de liquidez de aprox. 19% sobre las ventas totales de los últimos 12 meses, el que incluye una línea de crédito revolving comprometida por un monto total de US\$325 millones con nueve instituciones financieras, tanto locales como internacionales, la que al cierre del ejercicio se encontraba completamente disponible.

Adicionalmente, durante este año 2016 se continuó financiando con fondos propios una parte importante de los anticipos asociados a la fabricación de los aviones (pre-delivery payments), vinculados a las aeronaves que LATAM recibirá en el futuro, tanto de Boeing como de Airbus. El saldo al 31 de Diciembre 2016 ascendía a US\$170 millones en anticipos de aviones financiados con fondos propios.

Durante el año 2016, la compañía pudo disminuir el saldo de deuda bruta en aprox. US\$412 millones, explicado por el repago de vencimiento de deuda por aprox. US\$1,816 millones y el giro de nueva deuda por US\$ 1,404 millones. Dentro de las principales actividades de financiamiento realizadas durante el año 2016, se encuentran la emisión de deuda relacionada con la adquisición de aeronaves y motores por aprox. US\$903 millones y aprox. US\$501 millones de deuda bancaria para fines generales.

En relación a la Política de Inversión Financiera, el objetivo es centralizar las decisiones de inversión, de forma de optimizar la rentabilidad, ajustada por riesgo moneda, sujeta a mantener un nivel de seguridad y liquidez adecuado.



Adicionalmente, se busca gestionar el riesgo mediante la diversificación de contrapartes, plazos, monedas y de instrumentos.

Política de financiamiento

El alcance de la Política de Financiamiento de LATAM es centralizar las actividades de financiamiento y balancear la vida útil de los activos con la madurez de la deuda.

La gran mayoría de las inversiones realizadas por LATAM Airlines Group corresponden a los programas de adquisición de flota, los que en general son financiados mediante la combinación de recursos propios y deuda financiera estructurada de largo plazo. Normalmente LATAM financia entre un 80% a 85% del valor de los activos con créditos bancarios, bonos garantizados por las agencias de fomento a la exportación o también bonos sin garantía de las agencias de fomento a la exportación como el EETC, siendo la porción restante financiada con créditos comerciales o con fondos propios.

Los plazos de pago de las distintas estructuras de financiamiento son mayoritariamente a 12 años. Adicionalmente LATAM contrata un porcentaje importante de sus compromisos de compra de flota mediante arrendamientos operativos como una fuente adicional a los financiamientos.

Con el objetivo de diversificar las alternativas de financiamiento de aeronaves, LATAM realizó con fecha 29 de mayo de 2015 la emisión y colocación privada de títulos de deuda denominados Enhanced Equipment Trust Certificates (“EETC”) por un monto agregado de US\$ 1,020.8 millones. La ejecución de esta operación permitió ampliar el abanico de alternativas de financiamiento de aeronaves y particularmente permitió financiar la adquisición de once nuevos Airbus A321-200, dos Airbus A350-900 y cuatro Boeing 787-9, cuyas entregas ocurrieron durante 2015 y el primer semestre de 2016. El monto correspondiente a la deuda emitida durante el año 2016 fue de US\$345 millones.

Adicionalmente, con fecha 18 de mayo 2016, la compañía ejecutó un financiamiento comercial en formato Senior y Junior por un monto total de US\$456 millones para financiar la adquisición de tres Airbus A350-900 y un Airbus 320Neo.

En relación al financiamiento de corto plazo, LATAM mantiene al 31 de Diciembre 2016 aproximadamente un 3% de su deuda total en préstamos a exportadores e importadores con el propósito de financiar necesidades de capital de trabajo.

Otros de los objetivos de la Política de Financiamiento es asegurar un perfil estable de vencimiento de la deuda y compromisos de arriendos, incluyendo servicio de la deuda y el pago de arriendo de la flota, que sea consistente con la generación de caja operacional de LATAM.

Política de riesgos de mercado

Debido a la naturaleza de sus operaciones, LATAM Airlines Group está expuesta a riesgos de mercado, tales como: (i) riesgo de precio del combustible, (ii) riesgo de tasa de interés y (iii) riesgo de tipos de cambio. Con el objeto de cubrir total o parcialmente estos riesgos, LATAM opera con instrumentos derivados para fijar o limitar las alzas de los activos subyacentes. La gestión del Riesgo de Mercado se realiza de manera integral y considera la correlación existe de cada exposición. Para poder operar con cada contraparte, la Sociedad debe tener una línea aprobada y un contrato específico firmado con la contraparte elegida. Las contrapartes deberán tener una Clasificación de Riesgo, emitida por alguna de las Clasificadoras de Riesgo internacionales, igual o superior a una clasificación equivalente de “A-”.

i. 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 Organización de Países Exportadores de Petróleo (“OPEP”), de la capaci-

dad de refinación a nivel mundial, de los niveles de inventario mantenidos, de la ocurrencia o no de fenómenos climáticos y de factores geopolíticos. LATAM compra combustible para aviones denominado Jet Fuel grado 54. Existe un índice de referencia en el mercado internacional para este activo subyacente, que es el US Gulf Coast Jet 54, el cual fue utilizado por LATAM Airlines Group para realizar coberturas durante 2016.

La Política de Cobertura de Combustible restringe el rango mínimo y máximo de combustible para cubrir, en función de la capacidad de traspaso a clientes de las variaciones de estos costos y el escenario de mercado reflejado en el precio del combustible. Adicionalmente restringe el plazo máximo de cobertura y permite reestructuración de portafolio.

En relación a los instrumentos para cobertura de combustible, la Política permite contratar Swaps y Opciones combinadas.

ii. Riesgo de tasa de interés de los flujos de efectivo:

La variación en las tasas de interés depende fuertemente del estado de la economía mundial. Un mejoramiento en las perspectivas económicas de largo plazo mueve las tasas de largo plazo hacia el alza, mientras que una caída provoca un descenso por efectos del mercado. Sin embargo, si se considera la intervención gubernamental, en períodos de contracción económica se suelen reducir las tasas de referencia con el fin de impulsar la demanda agregada al hacer más accesible el crédito y aumentar la producción (de la misma forma que existen alzas en la tasa de referencia en períodos de expansión económica).

La incertidumbre existente respecto de cómo se comportará el mercado y los gobiernos, y por ende cómo variará la tasa de interés, hace que exista un riesgo asociado a la deuda de LATAM sujeta a interés variable y a las inversiones que mantenga. El riesgo de las tasas de interés en la deuda equivale al riesgo de los flujos de efectivo futuros de los instrumentos financieros, debido a la fluctuación de las tasas de interés en los mercados.

La exposición de LATAM frente a riesgos en los cambios en la tasa de interés de mercado está relacionada, principalmente, a obligaciones de largo plazo con tasa variable.

Con el fin de disminuir el riesgo de una eventual alza en los tipos de interés, LATAM Airlines Group mantiene vigente contratos a tasa fija y contratos swap.

Los instrumentos aprobados en la Política de Cobertura de Tasa de Interés son Swaps y Opciones de tasa de interés.

iii. Riesgo de tipos de cambio:

La moneda funcional utilizada por la Sociedad matriz es el dólar estadounidense en términos de fijación de precios de sus servicios, de composición de su estado de situación financiera y de efectos sobre los resultados de las operaciones. Existen dos tipos de riesgos de tipo de cambios: riesgo de flujos y riesgo de balance. El riesgo de flujo se genera como consecuencia de la posición neta de ingresos y costos en moneda no dólar estadounidense.

LATAM vende la mayor parte de sus servicios en dólares estadounidenses, en precios equivalentes al dólar estadounidense y reales brasileños. Aproximadamente un 58% de los ingresos están denominados en dólar estadounidense mientras que aproximadamente un 21% en real brasileño. Gran parte de los gastos están denominados en dólares estadounidenses o equivalentes al dólar estadounidense, en particular costos de combustible, tasas aeronáuticas, arriendo de aeronaves, seguros y componentes y accesorios para aeronaves. Los gastos de remuneraciones están denominados en monedas locales. El porcentaje total de costos denominados en dólar estadounidense es de alrededor de un 56%, mientras que el porcentaje aproximado de costos en real brasileño es de un 17%.

LATAM Airlines Group tarifica los negocios de carga y pasajeros internacionales mayoritariamente en dólares estadounidenses. Una porción de las tarifas de los negocios de pasajeros internacionales depende de manera importante del

euro. En los negocios domésticos la mayoría de las tarifas son en moneda local sin ningún tipo de indexación al dólar. Para el caso del negocio doméstico en Ecuador, tanto las tarifas como las ventas son en dólares. Producto de lo anterior, LATAM se encuentra expuesta a la fluctuación en diversas monedas, principalmente real brasileño y euro.

LATAM Airlines Group ha realizado coberturas de exposición al riesgo de tipo de cambio principalmente utilizando contratos forward y opciones de moneda. Al 31 de Diciembre 2016, LATAM mantiene principalmente cobertura para el real brasileño por US\$ 60 millones para el período Enero-Marzo 2017.

Por otro lado, el riesgo de balance se presenta cuando partidas registradas en balance están expuestas a variaciones del tipo de cambio, dado que estas partidas están expresadas en una unidad monetaria distinta a la moneda funcional. Si bien LATAM puede suscribir contratos de derivados de cobertura para proteger el impacto de una posible apreciación o depreciación de monedas respecto a la moneda funcional utilizada por la sociedad matriz, durante el año 2016, LATAM no realizó cobertura para cubrir el riesgo de balance.

El principal factor de descalce se produce en la sociedad TAM S.A, cuya moneda funcional es el real brasileño y gran parte de sus pasivos están expresados en moneda dólar, no obstante que sus activos están expresados en moneda local. Al cierre 2016 TAM suscribió un contrato de derivado de cobertura (Cross Currency Swap) para cubrir parcialmente este descalce, cuyo valor neto en el balance de TAM fue aproximadamente US\$1.100 millones.



OPERACIONES



Doce nuevas rutas internacionales durante 2016

La operación internacional de pasajeros considera los vuelos regionales dentro de Sudamérica y El Caribe, y los de largo alcance entre este subcontinente y el resto del mundo. En 2016, la Compañía sirvió 50 destinos en 25 países, con 29 rutas regionales (incluyendo cuatro ciudades de El Caribe) y 32 de larga distancia.

Durante el año 2016 el negocio internacional continuó desarrollándose en un entorno macroeconómico complejo en la región, caracterizado por el débil crecimiento en los países donde opera LATAM y un segundo año de decrecimiento en Brasil, además de importantes devaluaciones de las divisas latinoamericanas.

En este período, además, el mercado se caracterizó por presentar una fuerte presión competitiva en la región, debido principalmente al ingreso de nuevos operadores en rutas internacionales desde y hacia los países de habla hispana, y el incremento de oferta de la industria en general, producto de los ajustes realizados en Brasil y la consiguiente reubicación de esa capacidad.

Para mitigar los efectos de este complejo escenario, Grupo LATAM profundizó la disminución de su oferta en rutas desde Brasil a Estados Unidos, con reducciones de hasta 35% de capacidad a fines de 2016. En contraste, continuó potenciando su oferta en las rutas con mayor demanda, especialmente desde los países de habla hispana, tanto para vuelos regionales como los de largo alcance, a la vez que lanzó nuevas rutas a Estados Unidos, Europa y África.

Como resultado de la reducción de capacidad aplicada por los distintos operadores en Brasil, sumado a la apreciación de las monedas, principalmente del real brasileño, las condiciones del mercado mejoraron a partir del segundo semestre del año, lo que se tradujo en recuperaciones de las tarifas promedio en los vuelos internacionales.

En este contexto, Grupo LATAM se mantuvo como el principal

operador de estos vuelos en la región, con 15 millones de pasajeros transportados, un 6,7% más que el año anterior. Del total de pasajeros movilizados en este período, 9,2 millones correspondieron a pasajeros que volaron en rutas regionales y 5,9 millones a quienes lo hicieron en vuelos de largo alcance.

Su tráfico consolidado de pasajeros transportados en vuelos internacionales (medido en RPK) aumentó 7,4% en comparación con el año anterior, mientras su capacidad (medida en ASK) se incrementó en 5,6%, dando como resultado un factor de ocupación que se situó en un saludable 86,2%, con un aumento de 1,4 puntos porcentuales en relación a 2015.

La operación internacional de Grupo LATAM ha tenido un notable crecimiento en los últimos años gracias a la entrega de una propuesta de servicio única, mejorada y diferenciadora, y el continuo fortalecimiento de la red de conexiones, atributo altamente valorado por los pasajeros en este tipo de operaciones.

En línea con su objetivo de consolidar el liderazgo en red y ofrecer la mejor conectividad a sus pasajeros, en 2016 la Compañía abrió 12 nuevas rutas internacionales, siete de ellas regionales y cinco de larga distancia.

Vuelos regionales

A nivel regional, en 2016 se inauguraron las rutas Lima-Montevideo, con cinco vuelos a la semana; Lima-Rosario y Lima-Salta, con cuatro y tres vuelos semanales, respectivamente, potenciando a la capital peruana como uno de los principales centros de conexión (hub) de LATAM en la región. En la misma dirección, la Compañía anunció la apertura de la ruta Lima-Cartagena de Indias (Colombia), a partir de enero 2017, convirtiéndose el primer operador de la industria en conectar las dos ciudades. Con cuatro frecuencias semanales, esta nueva ruta apunta a reforzar la conectividad entre Perú y Colombia, que a la fecha cuenta con siete frecuencias semanales en la ruta Lima-Bogotá



operadas por LATAM Perú y 14 frecuencias semanales en la ruta Bogotá-Lima operadas por LATAM Colombia.

Adicionalmente, la Compañía anunció la apertura de la ruta Lima-Mendoza (Argentina) a partir de febrero de 2017. De esta forma, LATAM Perú habrá sumado nueve nuevos destinos internacionales en apenas dos años, ampliando a 29 su red de vuelos y conexiones directas desde la capital del Perú al mundo.

Otras rutas regionales inauguradas en 2016 son Bogotá-Buenos Aires, Iquique-La Paz, Iquique-Santa-Cruz y Santiago-La Paz. A su vez, la Compañía anunció el inicio de vuelos directos Santiago de Chile a Santa Cruz (Bolivia) a partir de marzo 2017, con tres frecuencias semanales, convirtiéndose también en la única compañía aérea en operar servicios directos entre las dos ciudades, ofreciendo mayor comodidad y tiempos de viaje más rápidos que cualquier otro operador.

Con todo, en rutas regionales la Compañía mantuvo el liderazgo del mercado, aumentando a 45% su participación medida en capacidad (ASK). Sus principales competidores en estas rutas son Avianca, Aerolíneas Argentinas y GOL, que en 2016 alcanzaron cuotas de mercado de 23%, 11% y 9%, respectivamente, entre otras.

Operaciones long haul

En las rutas de largo alcance, la Compañía cubre 20 destinos a diciembre de 2016, siendo Estados Unidos y Europa los dos mercados más relevantes y por lo tanto estratégicos para LATAM.

En este ejercicio, la Compañía inauguró cinco nuevas rutas, tres de las cuales rutas son a Estados Unidos, destacando el vuelo directo y sin escalas entre Lima y Washington, siendo la única aerolínea de la región en conectar de forma directa (con tres frecuencias semanales) las capitales de Perú y Estados Unidos. Washington se convirtió así en el quinto destino que sirve Grupo LATAM en ese país desde

Lima, sumándose a sus operaciones a Nueva York, Miami, Los Ángeles y Orlando, desde donde los pasajeros pueden conectar a más de 60 ciudades dentro de Estados Unidos, gracias a los acuerdos con aerolíneas socias. Las otras dos rutas a Estados Unidos inauguradas en este ejercicio son Recife-Miami y Santiago-Los Ángeles.

Además, en diciembre de 2016 la Compañía abrió la ruta sin escala entre Lima y Barcelona, con tres vuelos por semana, operación que complementa los vuelos diarios directos de Grupo LATAM entre Sao Paulo y Barcelona así como sus servicios directos desde Lima, Sao Paulo, Santiago y Guayaquil (Ecuador) a Madrid, cuyos clientes pueden efectuar conexión hacia y desde Barcelona a través de Iberia, su aliado **oneworld**.

Entre los principales hitos del año destaca la apertura, en octubre, del vuelo directo desde Guarulhos (Sao Paulo) a Johannesburgo, la ciudad más grande y poblada de Sudáfrica, convirtiéndose en la única aerolínea latinoamericana que conecta la región con un país del continente africano con vuelo en propio y tres frecuencias semanales.

En los vuelos a Norteamérica (que además de los cinco destinos a Estados Unidos incluyen Cancún y Ciudad de México), LATAM se posicionó como el segundo operador del mercado (medido en ASK) con un 20% de participación, tras American Airlines con el 21% y Copa con el 13%, entre sus principales competidores. En las operaciones a Europa, la Compañía se situó en el tercer lugar, con un 13,0% de participación (versus 12% en 2015) medida en ASK, mercado que es liderado por Air France-KLM y el grupo IAG, con el 21% y 19% respectivamente.

En las operaciones a Oceanía, en tanto, LATAM se consolidó como el principal operador, aumentando su cuota de mercado al 44% (versus 43% en 2015), donde compite con la australiana Qantas y Air New Zealand, que alcanzaron participaciones de 36% y 20%, respectivamente. En este caso la Compañía vuela a Auckland, Sydney, Papeete e Isla de Pascua.



INTERNACIONAL

 15,1 millones de pasajeros 122 aviones 27 destinos

Cabe destacar que LATAM anunció en 2016 un nuevo vuelo directo entre Santiago de Chile y Melbourne, a partir de octubre de 2017, reforzando su compromiso con Asia Pacífico, así como la conectividad entre Sudamérica y Oceanía. Con un tramo superior a 11.000 kms de distancia y 15 horas de duración, será el vuelo más largo en la historia de LATAM. Además, será la primera aerolínea en unir sin escalas Latinoamérica con Melbourne, la segunda ciudad más grande de Australia con 4,5 millones de habitantes. La Compañía operará tres veces por semana esta ruta, y será la segunda ciudad australiana donde opera LATAM, junto con Sydney (vía Auckland en Nueva Zelanda).

Adicionalmente, en 2016 la Compañía continuó fortaleciendo las alianzas comerciales con otras aerolíneas, como acuerdos interlineales, códigos compartidos y su participación en la alianza **oneworld**. En este ámbito, destaca la ampliación del acuerdo de código compartido entre LATAM Airlines Colombia e Iberia, destinado a reforzar los vuelos sin escala a Europa. Las rutas ofrecidas por medio de este acuerdo son Bogotá-Madrid, con siete frecuencias semanales, Cali-Madrid y Medellín-Madrid, con tres frecuencias semanales, respectivamente.

En este ámbito, sin embargo, el proyecto más relevante y estratégico para LATAM es el anuncio del *Joint Business Agree-*

ment (JBAs) con American Airlines e International Airlines Group (para sus aerolíneas British Airways e Iberia), que permitirán ampliar la red internacional del Grupo a más de 420 destinos en Norteamérica y Europa principalmente, con más vuelos y mejores tiempos de conexión, además de mejores precios a destinos no volados por LATAM. Estos acuerdos profundizan la relación entre Grupo LATAM y otros miembros de la alianza **oneworld**, lo que responde a una tendencia global de la industria que se inició hace más de dos décadas. La Compañía espera que los procesos de aprobación respectivos avancen y se conviertan pronto en una realidad, para conectar cada vez más personas de Latinoamérica con el resto del mundo y viceversa.

Flota

Para desarrollar sus operaciones internacionales, la Compañía utilizó en 2016 una flota compuesta por 122 aviones promedio durante el ejercicio. Para servir las rutas regionales operó aviones de la familia Airbus A320, en tanto para los vuelos long haul empleó aeronaves Boeing 767 y 787 (en sus versiones 8 y 9), además de los nuevos Airbus A350 incorporados a su flota, que a diciembre de 2016 suman siete unidades. Estos últimos se destinaron principalmente a potenciar las rutas desde Sao Paulo a Miami y Orlando en Estados Unidos, y desde Sao Paulo a Madrid y Milán en Europa.

Cabe destacar que en diciembre tuvo lugar la incorporación del tercer Boeing 767-300 a la flota de LATAM Airlines Argentina –después de 10 años de trabajo y compromiso en el país–, permitiéndole ampliar la oferta de vuelos para la ruta Buenos Aires-Miami, incrementando de 7 a 11 las frecuencias por semana.

En materia de servicio, junto con ofrecer vuelos con la flota más moderna del continente, la Compañía continuó invirtiendo este año en plataformas y/o soluciones tecnológicas que optimizan la experiencia de viaje de los pasajeros. Además del sistema de entretenimiento al que pueden acceder desde sus propios dispositivos móviles en los vuelos, destaca la aplicación que les permite un mayor control sobre su viaje, como hacer check-in, seleccionar sus asientos, guardar las tarjetas de embarque sin necesidad de imprimirlas, revisar el estado de vuelo y llevar un registro de sus viajes a través de sus smartphones, entre otras opciones.

Adicionalmente, Grupo LATAM puso a disposición de sus clientes otra aplicación que les permite conocer el estado de su vuelo y elegir, a través de su sitio web, las mejores opciones para reprogramarlo en caso de retrasos o contingencias, haciendo más rápido y efectivo este proceso. Todo esto, en línea con el objetivo de mejorar y simplificar cada vez más la experiencia de viaje de los pasajeros.



BRASIL

Mejorando la conectividad desde los principales hubs: Sao Paulo y Brasilia

Con 210 millones de habitantes, Brasil es por lejos el mercado doméstico más grande de Sudamérica y el tercero a nivel mundial, con más de 88 millones de pasajeros transportados dentro del país durante 2016. Se trata de un mercado con baja penetración del transporte aéreo y un alto potencial de crecimiento, por lo que continúa siendo una oportunidad para Grupo LATAM.

El año 2016 fue especialmente complejo para el transporte de pasajeros en Brasil, con su economía atravesando por una recesión severa. Como resultado, las proyecciones del Fondo Monetario Internacional para 2016 son un baja del PIB del 3,5%, siendo la primera vez que el país registra dos años consecutivos de contracción económica. En 2015, la caída del PIB fue de 3,8%, el peor desempeño desde 1990.

A principios de 2016 el dólar estadounidense superó el nivel de R\$ 4, el más alto en la historia del Plan Real, no obstante a lo largo del año tuvo una baja significativa del 18%. La inflación, por su parte, fue de 6,4%.

Esta recesión tuvo un impacto directo en la aviación comercial, afectando particularmente la demanda del pasajero corporativo (personas que viajan por negocios). Para Grupo LATAM, la operación doméstica de Brasil representa aproximadamente un 43% del número total de pasajeros transportados, con número superior a la suma de todas sus operaciones locales en los países de habla hispana donde está presente.

Clave para mitigar el impacto de la desaceleración económica del país y especialmente la debilidad del real, ha sido la disciplina de oferta que la Compañía ha venido

aplicando desde su ingreso a Brasil, en 2012, en un mercado que se caracteriza aún por enfrentar una situación de sobrecapacidad.

Durante 2016 la Compañía continuó enfocada en mantener su posición estratégica dentro Brasil, mejorando la conectividad desde sus principales hubs, como son los terminales de Guarulhos y Brasilia.

En este contexto, durante 2016 LATAM Airlines Brasil redujo su oferta en 11,5% medida en ASK (asientos por kilómetro disponibles), que se suma a la disminución de 2,5% aplicada en 2015, de 1,4% en 2014 y de 8,4% en 2013. Por su parte, la demanda disminuyó en 10,7% medida en RPK (pasajeros-kilómetro rentados), dando como resultado un saludable factor de ocupación total para el año de 82,3%, con un avance de 0,8 puntos porcentuales en relación al año anterior.

A diciembre de 2016, la Compañía operaba 44 aeropuertos, con aproximadamente 580 vuelos domésticos diarios. Con 29 millones de pasajeros transportados en el año, y una baja de 9,7% en comparación a 2015, cerró el ejercicio como el segundo operador del mercado en rutas nacionales –con un 35% de participación medido en RPK (pasajeros por kilómetro transportado)–, esto es, 1 punto porcentual menos que la aerolínea GOL; a continuación se ubicó Azul con el 17%, entre los principales competidores.

Para desarrollar sus operaciones domésticas, utilizó una flota promedio de 100 aviones, entre los cuales se incluyen 30 Airbus A321 –tres más que en 2015–, que le permiten atender con mayor eficiencia las rutas de alta densidad. Cabe destacar que Grupo LATAM es actualmente el



BRASIL

 29 millones de pasajeros

 100 aviones

 41 destinos (44 aeropuertos)

 35% market share

único operador de este tipo de aeronaves en Brasil. Otro logro importante del año fue la incorporación a la flota de LATAM Airlines Brasil del primer avión A320neo de las Américas, cuyo vuelo inicial se realizó el 19 de septiembre.

Aún en un escenario desafiante, la Compañía tuvo grandes avances en la consolidación de su identidad como Grupo LATAM, marca que utilizó en su labor como la línea aérea oficial de los Juegos Olímpicos (agosto) y Paralímpicos (septiembre) de Río 2016. El 2 de mayo despegó de Río de Janeiro el primer avión con la nueva imagen corporativa, con destino a Ginebra, Suiza, para recoger la antorcha olímpica y trasladarla al terminal de Brasilia, su centro de conexiones más importante para los vuelos al interior del país. Posteriormente la Compañía transportó la llama olímpica por ocho mil kilómetros en 12 vuelos domésticos, durante 15 días, hacia 13 ciudades de las regiones Norte, Nordeste y Centro-Oeste de Brasil, en una operación especial que se realizó en un avión Airbus A319. Para satisfacer la demanda de los juegos, la red de vuelos

fue adaptada con más de 140 vuelos adicionales, siendo que en el mes de agosto el sistema de Río de Janeiro-Sao Paulo operó con un factor de ocupación de 81% (frente a un 68% en igual mes de 2015).

En 2016, y por octavo año consecutivo, TAM fue la marca más recordada en la categoría aerolíneas del ranking “Top of Mind”, promovido por el periódico Folha de Sao Paulo. También por octavo año consecutivo, la Compañía ganó en la categoría aerolínea en la 19^ª edición del ranking de las empresas más admiradas de Brasil, elaborado por el instituto de investigación Officina Sophia. A esto se suman las distinciones que recibió la CEO de LATAM Airlines Brasil, Claudia Sender, quien fue seleccionada por la revista Forbes Brasil entre los líderes de negocios más exitosos del país, y como la sexta líder de empresa más admirada de Brasil en la encuesta de la Officina Sophia.

ARGENTINA

Servimos 15 destinos domésticos en el país

Con 11 años de presencia en el país, LATAM Airlines Argentina se ha posicionado como el segundo operador de vuelos domésticos, en un mercado caracterizado por un fuerte predominio de la empresa de bandera estatal, Aerolíneas Argentinas, que concentra el 75% del negocio.

Durante el año 2016 la Compañía transportó 2,6 millones de pasajeros en rutas internas, un 7,0% más que en 2015, alcanzando una participación de mercado de 25%, con un alza de 0,6 puntos porcentuales respecto al año anterior. Su tráfico consolidado medido en kilómetros pasajero (RPK) creció 7,2%, mientras la capacidad (ASK) aumentó 5,5%, situando el factor de ocupación en 77,0%, lo que representa un alza de 1,3 puntos porcentuales en relación al ejercicio previo.

Este logro ha sido posible gracias a un trabajo perseverante enfocado en brindar una propuesta de valor diferenciada, con los más altos estándares de seguridad y calidad de servicio.

LATAM Airlines Argentina cuenta con 15 destinos domésticos que conectan desde y hacia Buenos Aires a las ciudades de Bahía Blanca, Bariloche, Comodoro Rivadavia, Córdoba, El Calafate, Iguazú, Mendoza, Neuquén, Río Gallegos, Rosario, Salta, San Juan, Tucumán y Ushuaia. Con el objetivo de potenciar la conectividad al interior del país y responder a la demanda, en 2016 aumentó de 5 a 6 sus vuelos diarios desde Buenos Aires a Córdoba, llegando a 40 frecuencias semanales en esta ruta; incrementó de 21 a 26 sus vuelos semanales desde Buenos Aires a Neuquén y potenció la oferta a Tucumán, con tres vuelos semanales.





ARGENTINA

 2,6 millones de pasajeros

 15 aviones

 15 destinos (16 aeropuertos)

 25% market share

Además de fortalecer los itinerarios, se reforzaron los procesos de check-in y tareas preventivas para minimizar las demoras; la utilización de mangas y la mejora en tiempos de entrega de equipaje en todos los aeropuertos del país.

Para volar las rutas nacionales utilizó 15 aviones Airbus de la familia A320, uno más que en el año anterior. Estos aviones son considerados los más eficientes de la industria para las operaciones de cabotaje, a la vez que disponen de la cabina de pasajeros más amplia y cómoda que existe en la categoría. Además, todos ellos disponen del nuevo servicio Wireless IFE de entretenimiento a bordo, permitiéndole al viajero acceder a contenido de películas, música, juegos e información a través de sus propios dispositivos móviles, haciendo más placentera su experiencia de vuelo.

Gracias a todas estas iniciativas, la Compañía se consagró en 2016 como líder en la industria aeronáutica en materia de experiencia al cliente, según el estudio que arroja el porcentaje de personas que son “promotores de las marcas” y que mide la relación entre la lealtad del cliente y la creación de valor en las empresas.

LATAM Airlines Argentina opera desde Buenos Aires en el aeropuerto Ministro Pistarini (Ezeiza) y el Aeroparque Jorge Newbery, la terminal de cabotaje más importante del país. Dentro de este recinto la Compañía posee su propio hangar, inaugurado en noviembre de 2009.



CHILE

Número record de pasajeros transportados durante 2016

Durante el año 2016 la operación aérea en Chile registró un dinámico comportamiento, lo que se vio reflejado en el número récord de pasajeros transportados al interior del país, con 10,6 millones de personas y un crecimiento de 9,4% (sin considerar Isla de Pascua) en relación al año anterior, según estadísticas de la Junta de Aeronáutica Civil (JAC). Si bien la economía local tuvo un pobre desempeño, con un PIB de 1,7% según estimaciones del Fondo Monetario Internacional, la sostenida rebaja de tarifas aplicada por la industria en los últimos años ha sido clave para estimular la demanda de viajes aéreos en rutas nacionales y aumentar el tráfico.

En Chile, las políticas aerocomerciales permiten el acceso de todas las empresas al mercado siempre que cumplan con ciertos requisitos técnicos, donde cada aerolínea puede desarrollar sus modelos de negocio de manera libre, situación que a su vez ha permitido la introducción del modelo *low cost* en el mercado, tanto para rutas nacionales como internacionales.

En este ambiente de mayor competencia, LATAM Airlines Chile se ha mantenido como el operador líder en rutas nacionales, gracias a sus constantes esfuerzos por ofrecer tarifas competitivas, manteniendo su propuesta de servicio diferenciada y centrada en la satisfacción del cliente. Es así como en 2016 la Compañía transportó más de 7,8 millones de pasajeros, un 8,8% más que en 2015, alcanzando una participación de mercado de 73,1% medida en número de pasajeros transportados, con una caída de 0,4 puntos porcentuales en relación al año previo. En las rutas nacionales compite principalmente con SKY Airlines, que en este ejercicio elevó su participación a 25,9%.

El tráfico consolidado de pasajeros (RPK) de LATAM Airlines Chile creció 9,6% y la capacidad aumentó 10,0% medida en ASK (asientos por kilómetro) en comparación con el año anterior, y como resultado el factor de ocupación promedio se situó en 83,0%, similar al obtenido en 2015.

LATAM Airlines Chile sirve 16 destinos nacionales (sin considerar Isla de Pascua), cubriendo las principales ciudades de norte a sur, como son Santiago, Arica, Iquique, Calama, Antofagasta, Copiapó, La Serena, Concepción, Temuco, Valdivia, Osorno, Puerto Montt, Castro, Balmaceda, Puerto Natales y Punta Arenas. Cabe destacar que el destino Puerto Natales, ubicado en el extremo austral del país, en el sur de la Patagonia chilena, se inauguró en el mes de diciembre, inicialmente con dos vuelos semanales desde Santiago y que en enero de 2017 se ampliaron a cuatro frecuencias semanales, las que se mantuvieron operativas hasta febrero de 2017.

Con la apertura de esta nueva ruta la Compañía busca seguir contribuyendo al desarrollo nacional y sus regiones, acercando uno de los principales atractivos turísticos del mundo a todos los pasajeros, tanto nacionales como internacionales. Según National Geographic, Puerto Natales es el quinto lugar más bello de la Tierra y más de cinco millones de personas lo votaron como la “octava maravilla del mundo” en una encuesta por internet realizada por la guía de viajes online Virtual Tourist.

Asimismo, en 2016 la Compañía aumentó de manera importante la oferta de las rutas turísticas (17% más de asientos que el año anterior), donde se incluyen los vuelos a Arica, Iquique, Puerto Montt, Castro, Balmaceda, Puerto Natales y Punta Arenas. Esto se logró en parte incrementando las frecuencias de vuelo en estos mercados y tam-



CHILE

 7,8 millones de pasajeros 27 aviones 16 destinos 73% market share

bién utilizando un mayor porcentaje de aviones A321, que cuentan con capacidad para 220 pasajeros, 46 sillas más en comparación con el A320.

En la misma línea, LATAM Airlines Chile modificó su itinerario para ofrecer un vuelo directo a la isla de Chiloé (antes con escala en Puerto Montt), reduciendo en más de una hora el tiempo de viaje hacia ese destino insular.

Para servir las rutas domésticas la Compañía utilizó una flota compuesta por 27 aviones de la familia Airbus A320, dos más que en el año anterior. Durante este período se incorporaron cuatro aviones A321 a la flota, completando un total de 12 aeronaves de este modelo al cierre del año. El Airbus A321 es el más grande y moderno de la familia, cuya tecnología, materiales y aerodinámica permite una operación más eficiente y una fuerte reducción de las emisiones de CO2 por menor consumo de combustible.

Para operar la ruta a Isla de Pascua, en tanto, la Compañía utiliza el Boeing 787 Dreamliner desde el año 2015.

Cabe destacar que toda la flota de LATAM Airlines Chile cuenta con un servicio de entretenimiento a bordo moderno, luego que en el primer trimestre del año concluyera la instalación de la tecnología Wireless IFE en todos los aviones que la Compañía utiliza para servir los vuelos domésticos.

COLOMBIA

La aerolínea más puntual de Colombia por cuarto año consecutivo

Colombia es el tercer mercado en tráfico aéreo de Latinoamérica y cuenta con una tasa de 0,7 viajes per cápita al año, indicador que si bien supera el promedio de los países de la región donde la Compañía está presente, está aún muy distante de las tasas que presentan las naciones desarrolladas, como Estados Unidos e Inglaterra, con dos y más viajes por persona al año.

El 2016 fue un año de grandes retos para la industria aérea global en Colombia como consecuencia del alza del dólar y la desaceleración económica del país, a lo que se suma la creciente competencia que sigue caracterizando al mercado (a fines de año comenzó a operar Wingo, una nueva aerolínea de bajo costo propiedad de Copa Airlines). Si bien las tarifas han caído en 13%, la cantidad de pasajeros transportados en vuelos internos creció en 4,4%, evidenciando una ralentización del dinamismo que venía mostrando la operación doméstica en la última década, con tasas de expansión promedio de 11% anual.

En este escenario, LATAM Airlines Colombia continuó consolidando su propuesta de valor centrada en el cliente, y al mismo tiempo, su competitividad y eficiencia, mediante la reducción de costos operativos para trasladarlos a tarifas y así mantener niveles de rentabilidad sostenibles en el tiempo.

Con cinco años de presencia en el país, la Compañía se mantuvo en este período como la segunda aerolínea del mercado nacional, con 4,8 millones de pasajeros transportados en vuelos domésticos, un 4,4% más que en 2015, y una participación de 21,1% medida en RPK, con un crecimiento de 0,7 puntos porcentuales respecto al año anterior.

En las rutas domésticas compite con la aerolínea de bandera colombiana Avianca, líder del mercado con el 58,1%, además

de Viva Colombia (13,8%), Satena (3,0%), Easy Fly y Copa/Wingo, con menos del 2% cada una, entre las principales.

LATAM Airlines Colombia sirve 14 destinos en el mercado local, ofreciendo una amplia conectividad desde Bogotá y Medellín. En 2016, su tráfico consolidado de pasajeros (RPK) creció 8,9% y la capacidad aumentó en 6,8% (ASK), y como resultado el factor de ocupación se situó en 80,3%, con un avance de 1,5 puntos porcentuales en relación a 2015. Cabe destacar que a partir de julio la Compañía suspendió la operación de la ruta Cali-Medellín-Cali que operaba con dos frecuencias diarias, no obstante la conectividad entre ambas ciudades se mantuvo sin modificaciones desde la ciudad de Bogotá. La decisión de suspender esta ruta se tomó considerando el bajo nivel de ocupación de pasajeros en los vuelos.

A partir de marzo de 2017, la Compañía comenzará a operar dos nuevas rutas al interior del país, como son Cartagena-San Andrés y Medellín-Santa Marta, inicialmente con cuatro frecuencias semanales en cada caso. De esta manera, Grupo LATAM busca fortalecer la red de conexiones en Colombia y seguir dinamizando la demanda de viajeros hacia el norte del país, con vuelos que conectan en forma directa ciudades diferentes a Bogotá, dando un nuevo paso en la descentralización de sus operaciones domésticas.

Para servir sus vuelos nacionales, en 2016 utilizó en una flota compuesta por 17 aviones Airbus de la familia A320, dos más que en el ejercicio previo, donde ocho corresponden a Airbus A320 y nueve son Airbus A319, modelo que LATAM Airlines Colombia comenzó a operar en octubre de 2016, todos ellos equipados con el moderno sistema de entretenimiento a bordo inalámbrico de LATAM, que funciona mediante una aplicación móvil.



COLOMBIA

 4,8 millones de pasajeros

 17 aviones

 14 destinos

 21% market share

En materia de servicio, uno de los hitos del período es la consolidación de LATAM Airlines Colombia –por cuarto año consecutivo– como la aerolínea más puntual del país en rutas domésticas, con un 97,4%, de acuerdo con el último informe de cumplimiento de aerolíneas de la autoridad aeronáutica civil colombiana al primer semestre de 2016. Este reconocimiento obedece al constante esfuerzo desplegado por la Compañía por fomentar la cultura de puntualidad al interior de la organización, invirtiendo en capacitaciones, tecnología y flota moderna. Para LATAM Airlines Colombia, la puntualidad es un atributo que la distingue de cara al cliente.

Por otra parte, la Secretaría Distrital de Medio Ambiente reconoció a LATAM Airlines Colombia como una de las empresas líderes en gestión y desempeño ambiental de Bogotá (Programa de Excelencia Ambiental Distrital, PREAD). Tras una evaluación rigurosa de más de 100 firmas, la Compañía ingresó al nivel “Excelencia ambiental, generando desarrollo sostenible” del cual hacen parte las organizaciones que,

adicional al cumplimiento de la normatividad ambiental, cuentan con un sistema de gestión ambiental basado en el mejoramiento continuo y que permite dar cumplimiento a sus indicadores de desempeño ambiental.

En esta línea, y por tercer año consecutivo, cabe destacar que LATAM Airlines Colombia compensó las emisiones de CO₂ de sus operaciones en tierra del año 2015 con la compra de 1.335 bonos de carbono en el proyecto de restauración de áreas degradadas en Cáceres ubicado en el nororiente de Colombia en el departamento de Antioquia. En total, la Compañía ha compensado 3.346 toneladas de dióxido de carbono correspondiente a sus emisiones en tierra desde 2013 a 2015.



ECUADOR

Cerca de 1 millón de pasajeros transportados

Durante el año 2016 la operación aérea en Ecuador se desarrolló en un entorno económico complejo, derivado principalmente de la caída del precio del petróleo— una de sus principales fuentes de ingresos fiscales—, la revalorización del dólar, la devaluación monetaria en países vecinos y el devastador terremoto que sacudió la costa del país en abril. Todos estos shocks terminaron por afectar severamente su economía, cuyo PIB cerró el año con un decrecimiento de 2,3% según estimaciones del Fondo Monetario Internacional, con lo que Ecuador mostró el segundo peor desempeño de la región tras Brasil.

En este contexto, LATAM Airlines Ecuador movilizó cerca de 1,0 millón de pasajeros en rutas domésticas, con una caída de 8,3% en relación a 2015. El tráfico consolidado de pasajeros retrocedió 2,4% medido en RPK, en tanto la capacidad medida en ASK disminuyó 0,7% en comparación con el año anterior. Como resultado, el factor de ocupación promedio se situó en 79,3%, con una caída de 1,4 puntos porcentuales respecto a 2015.

La Compañía inició su operación doméstica en Ecuador en 2009 y desde entonces se ha ido posicionando progresivamente como un actor relevante en las rutas nacionales, gracias a un trabajo constante destinado a brindar al cliente una propuesta de valor diferenciadora en términos de servicio. En 2016 alcanzó un 30,5% de participación de mercado medido en ASKs, con un leve aumento de 0,2 puntos porcentuales versus el año previo. Sus principales competidores son la aerolínea de bandera Tame, con el 40,8% al cierre del ejercicio, y Avianca, con el 28,7%.

LATAM Airlines Ecuador opera en cinco ciudades del país, través de las rutas Quito-Guayaquil y Quito-Cuenca, Quito/Guayaquil hacia las islas San Cristóbal y Baltra en

el archipiélago de Galápagos, a lo que se suma el vuelo directo Quito-Baltra inaugurado en 2016, ofreciendo una conectividad que busca promover el turismo y el desarrollo económico nacional.

Con motivo del fuerte sismo que azotó al país, en abril se activó el Programa de Avión Solidario de LATAM Airlines Ecuador y LATAM Airlines Cargo, el que se activa en situaciones de emergencia que requieran el traslado urgente de ayuda humanitaria. Es así como durante un mes se transportaron voluntarios y más de 600 toneladas de ayuda humanitaria a zonas afectadas por el terremoto. Además, la compañía activó vuelos solidarios en la ruta especial Quito-Manta-Quito para el traslado de donaciones y voluntarios del Distrito Metropolitano de Quito.

Por otra parte, los vuelos regulares que sirve la Compañía desde y hacia Cuenca se vieron afectados desde fines de abril hasta mediados de septiembre por la restricción de aterrizaje en pista mojada dispuesta por la autoridad aeronáutica del país y por el posterior cierre del Aeropuerto Mariscal La Mar, durante un mes, para efectuar trabajos de reparación de la pista. Esta situación derivó en la cancelación de cerca de 140 vuelos, afectando a LATAM y Tame, las dos aerolíneas que sirven a Cuenca. En este período LATAM Airlines Ecuador mantuvo permanentemente informados a los clientes e implementó facilidades comerciales para los pasajeros afectados, y reanudó sus vuelos regulares el 19 de septiembre luego de la apertura del terminal.

Entre las iniciativas implementadas para incentivar los viajes de turismo, la Compañía lanzó un nuevo catálogo en alianza con operadores turísticos nacionales e internacionales, con una variada oferta de tarifas promocionales disponibles en agencias de viaje. Hasta diciembre de 2016 se



ECUADOR

 1,0 millones de pasajeros

 3 aviones

 5 destinos

 31% market share

ofertaron nueve destinos con 20 combinaciones de servicios terrestres, incluyendo hospedaje y recorridos proporcionados por los operadores turísticos mayoristas.

Para servir las rutas domésticas, LATAM Airlines Ecuador utilizó una flota de tres aviones Airbus A319, sin variaciones respecto del año anterior. Estos son aviones de menor capacidad en relación a los A320 y le permiten adecuarse a las condiciones de demanda en este mercado. Además están equipados con el moderno sistema de entretenimiento a bordo de LATAM, permitiéndole ofrecer la mejor experiencia de viaje a sus pasajeros.

En línea con las tendencias de la industria y el desarrollo de la experiencia digital en todas las etapas del viaje, LATAM Airlines Ecuador transformó una de sus oficinas comerciales en Quito en un kiosco con tres módulos de autoservicio. En cada módulo los pasajeros pueden acceder a LATAM.com para realizar la búsqueda, reserva y pago de sus tickets, administración de cuenta LATAMPass y consultas sobre productos y servicios.

Cabe destacar que en 2016 LATAM Airlines Ecuador fue distinguida con los premios eCommerce Award, como Líder del Comercio Electrónico en la categoría turismo, iniciativa del eCommerce Institute y coorganizado por la Cámara Ecuatoriana de Comercio Electrónico; y el eDay Award en la categoría Grandes Empresas, este último entregado por la Cámara de Comercio de Guayaquil. Ambas distinciones confirman y consolidan el liderazgo de la Compañía en el ámbito del comercio electrónico.

Adicionalmente, LATAM Airlines Ecuador se hizo merecedora del Reconocimiento en Gestión de Seguridad Operacional 2016, entregado por el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre. Entre otros galardones, también recibió reconocimientos de la Cruz Roja Ecuatoriana y del Cuerpo de Bomberos del Distrito Metropolitano de Quito, tanto por las acciones de traslado de ayuda humanitaria a las zonas afectadas por el terremoto como por el transporte de bomberos voluntarios a las mismas.



PERÚ

Líderes en una de las economías con mejor desempeño en la región

Perú destacó nuevamente en 2016 como una de las economías con mejor desempeño en la región, cerrando el ejercicio con un crecimiento de su PIB en torno al 3.8% (vs 3,3% en 2015) según estimaciones del Fondo Monetario Internacional. En este contexto, el tráfico aéreo de pasajeros en el mercado doméstico continuó creciendo, llegando a más de 10 millones de personas transportadas en el período.

Con 17 años de presencia en Perú, el modelo de tarifas económicas impulsado por Grupo LATAM a partir del año 2006 ha sido determinante en el crecimiento del mercado doméstico, el cual se ha casi triplicado en la última década.

Con 6,6 millones de pasajeros transportados en vuelos nacionales, un 6,7% más que en 2015, LATAM Airlines Perú se mantuvo como el principal operador de estas rutas, con el 61,4% del mercado. Sus principales competidores son Peruvian Airlines y Avianca, que en este período alcanzaron participaciones de 12,5% y 11,9% respectivamente, seguido por LC Perú con 8,4% y Star Perú, con 4,5%.

Su tráfico consolidado de pasajeros (RPK) creció 6,5% y su capacidad (ASK) aumentó en 8,0% en relación a 2015, y como resultado el factor de ocupación se situó en 80,4%, con una caída de 1,2 puntos porcentuales en relación al ejercicio previo.

LATAM Airlines Perú sirve 17 destinos dentro del país, ofreciendo una variada gama de vuelos diarios a fin de atender la demanda y generar mayor tráfico de pasajeros. Por ejemplo, para Cusco ofrece 22 vuelos diarios, 10 a Arequipa, 6 a Piura, 5 a Iquitos, 4 a Chiclayo, Juliaca, Tarapoto y Trujillo, 3 a Tacna y Pucallpa, 2 a Ayacucho, Cajamarca, Puerto Maldonado, Tumbes y Talara.

En septiembre de 2016 la Compañía abrió su destino número 17 en el país, al lanzar la nueva ruta a Jaén (provincia de Cajamarca), con un vuelo diario desde Lima. Esto fue posible gracias a las mejoras efectuadas por la Dirección de Aeronáutica Civil (DGAC) y la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC) en el terminal aéreo de esta ciudad ubicada en el nororiente del Perú, cuyo gran atractivo turístico es el sitio arqueológico de Kuelap. De esta manera, la Compañía avanzó en su objetivo de seguir mejorando la conectividad dentro del país, ofreciendo más opciones de vuelo a los peruanos, junto con aportar al desarrollo del turismo y el comercio.

Para servir sus operaciones domésticas utilizó una flota compuesta por 18 aviones Airbus de la familia A320, uno más que en 2015. Como parte de la mejora constante del servicio a sus pasajeros, en este período LATAM Airlines Perú dio inicio a su proyectado plan de renovación de flota, incorporando en el mes de octubre cinco modernos Airbus A320, en reemplazo de igual número de Airbus A319 que operaban hasta esa fecha. Con capacidad para 174 pasajeros, versus los 144 del A319, estos aviones permiten transportar más personas sin aumentar frecuencias, reportándole grandes ventajas en eficiencia y confort para los viajeros.

Entre los hitos más importantes del año destaca el reconocimiento obtenido por LATAM Airlines Perú, por segundo año consecutivo, como una de las “Empresas más Admiradas de Perú” 2016 (EMA), en su quinta edición, ubicándose en el 5º lugar del ranking elaborado por la consultora internacional PwC Perú y la Revista G de Gestión, distinción que responde a una evaluación realizada por 4.500 ejecutivos del país (pertenecientes a 1.500 empresas) a través de una encuesta que determina cuál es el desempeño de las corporaciones en ocho atributos fundamentales para ser



PERÚ

 6,6 millones de pasajeros

 18 aviones

 17 destinos

 61% market share

consideradas referentes de excelencia. Adicionalmente la Compañía fue elegida dentro de las 10 empresas peruanas más atractivas para trabajar en el país, y obtuvo el puesto Nº11 en el ranking de Top 15 Empleadores de Preferencia Merco 2016 (de reputación corporativa).

Por segundo año consecutivo, además, LATAM Airlines Perú fue distinguida con el premio de la Fundación Corresponsables de España por el proyecto “Vuelos Nocturnos a Cusco con Tecnología RNP (*Required Navigation Performance*)” de navegación satelital, en el ámbito de Responsabilidad Social Empresarial (RSE). El sistema RNP aplicado en la ruta Lima-Cusco (desde septiembre de 2013) representa un ejemplo exitoso de las prácticas de *revenue generation* implementadas por la Compañía. Esta tecnología utiliza la capacidad de la avanzada aviónica (disciplina que estudia las técnicas electrónicas que se aplican a la navegación aérea) y es apoyada por una guía de satélite, permitiendo recorridos más precisos y operar con seguridad en condiciones de baja visibilidad, evitando demoras y cancelaciones de vuelos.

A su vez, por tercer año consecutivo LATAM Airlines Perú se convirtió en la única empresa de transporte del país y de Sudamérica en obtener el Distintivo Empresa Socialmente Responsable (ESR®), otorgado por la Asociación Civil Perú 2021 en el Centro Mexicano para la Filantropía (CEMEFI). Este es un reconocimiento a las empresas que asumen voluntaria y públicamente el compromiso de realizar una gestión social responsable como parte de su cultura y estrategia de negocio.

La Compañía también fue distinguida con el primer y segundo puesto en la Categoría Spot y Video Online en los Premios DIGI 2016, por sus campañas “Navidad en modo avión” y “Te quiero hasta el cielo”, respectivamente.



CARGA

Somos el mayor operador de carga en la región

LATAM es el mayor grupo operador de carga aérea en América Latina, ofreciendo a sus clientes la más amplia conectividad entre puntos de la región y del mundo, con 139 destinos en 29 países. La Compañía transporta carga en las bodegas de 316 aviones de pasajeros y en 10 aviones cargueros dedicados (dos Boeing 777-200F y ocho Boeing 767-300F, excluyendo aviones que han sido sub-arrendados a otros operadores).

Durante el año 2016 transportó 944 mil toneladas, 6,4% menos que en 2015. La oferta medida en toneladas kilómetro disponibles (ATKs) disminuyó 5,3% y su factor de ocupación se situó en 51,7%, con una disminución de 1,9 puntos porcentuales versus el año anterior. Estos resultados se dieron en el contexto de un complejo escenario para la demanda de carga aérea a nivel mundial, la que lleva varios años exhibiendo bajas tasas de crecimiento. En 2016, ésta solo aumentó cerca de un 2,6% en comparación con el año previo.

En cuanto a los mercados, las condiciones económicas y políticas altamente desafiantes en la región continuaron influyendo negativamente en los negocios de carga. Si bien los flujos desde Sudamérica hacia el norte se vieron beneficiados por el fortalecimiento de la economía estadounidense, los tráficos totales de Latinoamérica cayeron 5,7%.

Los tráficos dentro de Sudamérica fueron los más débiles (con una contracción interanual del 14%), siendo Brasil el país más afectado, donde los kilos transportados a nivel doméstico cayeron 12%. Esto impactó a LATAM Cargo con la pérdida de 3 puntos porcentuales de participación de mercado, no obstante, la Compañía se mantuvo como el operador líder del negocio en este país.

Adicionalmente, los mercados de importación siguieron mostrando debilidad durante 2016, principalmente los

tráficos de carga a Brasil. Para enfrentar esta situación, la Compañía redujo la oferta estructural de vuelos cargueros desde Europa y Estados Unidos hacia ese destino sudamericano, así como en sus operaciones domésticas.

En cuanto a los mercados de exportación desde América Latina, Chile se vio fuertemente afectado en su producción de salmón debido a una floración de algas nocivas que aumentó la mortandad de los peces, con una caída de 15% con respecto a 2015. Los tráficos de fruta de Chile y Argentina presentaron sanos crecimientos y las flores de Colombia y Ecuador se mantuvieron estables, pero con una participación menor de LATAM producto de un cambio de estrategia de la Compañía.

En este período se mantuvo la presión a la baja en las tarifas, donde los yields a nivel global fueron 4,1% inferiores en comparación a 2015, principalmente como resultado de la situación de sobreoferta en la región, tanto de flota carguera como de pasajeros, y el bajo precio de los combustibles. Si bien el combustible evidenció un aumento de 48,5% a lo largo de 2016, se mantuvo en niveles bajos respecto a los últimos años.

La Compañía continuó enfocada en robustecer su eficiencia operacional para lograr una estructura organizacional más ágil y más simple, orientada a brindar una mejor experiencia a los clientes. En esta dirección, se trabajó en la reducción y optimización de los costos estructurales básicos a través de una serie de iniciativas de productividad, reestructuración de la flota carguera, abastecimiento de terceras partes y procesos de soporte de la operación.

Con el objetivo de maximizar la utilización de los bellies (bodegas) de los aviones de pasajeros y lograr una mejora



CARGA

 0,9 millones de toneladas

 11 aviones

 139 destinos

en la rentabilidad de los activos, LATAM Cargo continúa ajustando capacidad.

Durante enero 2017 la compañía retirará un avión Boeing 767F que se encontraba en arriendo y a su vez durante el primer trimestre de ese mismo año se tiene previsto retirar dos cargueros Boeing 777-F de su flota.

Adicionalmente, en este período se logró aumentar la productividad de la flota carguera dedicada a través de servicios de arrendamiento a operadores externos, mejorando su utilización. En este mismo sentido, el año 2016 también fue exitoso en lo que respecta a operaciones especiales y charters, que sumaron 176 en total, principalmente en la región.

Por otra parte, se concretó el desarrollo del nuevo portafolio de productos LATAM Cargo con una propuesta innovadora y alineada a las necesidades de los clientes, permitiendo entregar mayor consistencia y promesas claras al

mercado. En este ámbito, se avanzó en la transformación de los procesos internos de la empresa para garantizar el cumplimiento de los compromisos con los clientes y se creó el área de Mejora Continua & Continuidad para dar seguimiento y foco a los proyectos.

A su vez, en el segundo semestre del año se lanzó el Net Promoter Score (NPS) como indicador de la medición de lealtad de los clientes, iniciativa que se enmarca en la voluntad de la Compañía de poner al cliente y a sus preferencias en el centro de las decisiones.

Con todo, 2016 fue un año desafiante para la unidad de carga de Grupo LATAM, en que se logró hacer frente a un complejo contexto externo e interno y además se avanzó en consolidar una red integrada de carga y pasajeros, robustecer la conectividad, fortalecer la propuesta de valor y portafolio de productos para los clientes, junto con seguir optimizando los procesos y costos de manera de asegurar la competitividad futura de la Compañía.



PROGRAMAS DE FIDELIDAD

Más de 26 millones de socios inscritos

Los programas de viajero frecuente tienen por objetivo reconocer la fidelidad de los pasajeros que más vuelan con diversos beneficios y premios, siendo una característica que distingue a las aerolíneas que forman parte del Grupo LATAM. Es una de las formas que las compañías tienen para agradecer la preferencia de los clientes, siendo un atributo altamente valorado por los pasajeros.

En el marco del proceso de unificación de la marca LATAM, en 2016 los dos programas de fidelidad que mantiene la Compañía adoptaron un nuevo nombre: LATAM Pass (ex LAN Pass), y LATAM Fidelidade (ex TAM Fidelidade) incluyendo mejoras y más beneficios que buscan aportar significativamente a la experiencia de viaje de Grupo LATAM.

Adicionalmente se unificaron los nombres de las categorías de socios existentes, quedando cuatro categorías únicas para todas las filiales del grupo: Gold (ex Premium y ex Azul); Platinum (ex Premium Silver y ex Vermelho); Black (ex Comodoro y ex Vermelho Plus) y Black Signature (ex Black en ambos programas). Además, estas cuatro categorías mantienen sus equivalentes en **oneworld**, donde Gold corresponde a Ruby, Platinum a Sapphire, en tanto Black y Black Signature corresponden a Emerald.

Cabe destacar que los beneficios de las nuevas cuatro categorías siguen siendo los mismos para el pasajero que vuela con las aerolíneas de Grupo LATAM, así como con el resto de los miembros de la alianza **oneworld**.

El cambio de nombre del programa de pasajero frecuente de Grupo LATAM incorpora mejoras y facilita los procesos de acumulación de kilómetros, acceso a categorías superiores, ampliando los beneficios para los clientes. Uno de los cambios más importantes es que ahora los socios que solicitan upgrade de cortesía reciben la confirmación del beneficio 12 horas antes del vuelo (antes el beneficio se daba una vez

cerrado el vuelo, y su confirmación dependía de la existencia de espacios disponibles). Los socios de LATAM Pass y LATAM Fidelidade que cuenten con cupones de upgrade de cabina pueden acceder a este beneficio en todos los vuelos que realicen en las filiales del grupo, independientemente del programa al que estén afiliados.

En cuanto a la moneda de los programas, éstas se mantienen sin modificaciones; es decir, los socios de LATAM Pass continúan acumulando kilómetros, mientras que los de LATAM Fidelidade acumulan de puntos. Cabe señalar que Grupo LATAM Airlines ha generado diversas alianzas con las marcas líderes de cada mercado para aumentar la acumulación de kilómetros/puntos.

Al cierre de 2016, la Compañía tiene más de 26 millones de socios inscritos en sus programas de pasajero frecuente, un 15,4% más que en 2015, distribuidos en 13,0 millones de socios LATAM Pass (1,9 millones más que en el año anterior) y 13,2 millones de socios LATAM Fidelidade (1,6 millones más que en el ejercicio previo).

En 2016, Grupo LATAM tuvo 2,3 millones de pasajes canjeados, un 31% más que en el año anterior.



13,0 Miembros (millones)



13,2 Miembros (millones)



Propiedades, Plantas y Equipos

CHILE

Sede

Nuestras principales instalaciones están ubicadas cerca del Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez. El complejo incluye oficinas, salas de conferencia e instalaciones de capacitación, comedores y cabinas de simulación utilizadas para instrucción de la tripulación. Nuestras oficinas corporativas están ubicadas en un sector más central de Santiago, Chile.

Base de mantenimiento

Nuestra base de mantenimiento está ubicada dentro del terreno del Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez. Esas instalaciones incluyen nuestro hangar de aeronaves, bodegas, talleres y oficinas, y un espacio con capacidad para estacionar hasta 30 aeronaves de corta alcance o 10 aeronaves de largo alcance.

Otras instalaciones

Contamos con un centro de entrenamiento de vuelo al lado del Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez. Desarrollamos también una instalación recreativa para nuestros empleados, con el apoyo de Airbus. La instalación, denominada "Parque LAN", está ubicada en un terreno de nuestra propiedad cerca del Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez.

BRASIL

Sede

Las principales instalaciones de TAM están ubicadas en São Paulo, en los hangares dentro del aeropuerto de Congonhas y sus alrededores. En el aeropuerto de Congonhas, TAM arrienda hangares que pertenecen a INFRAERO (Administradora Local del aeropuerto). La Academia de Servicios está ubicada a aproximadamente 2,5 km del aeropuerto de Congonhas, es una propiedad separada de propiedad de LATAM Airlines Brasil, exclusivamente para las áreas de selección, atención médica, capacitación y simulaciones.

Base de mantenimiento

LATAM Airlines Brasil mantiene oficinas y hangares en el aeropuerto de Congonhas, los que incluyen también las áreas de mantenimiento de aeronaves, adquisición y logística de materiales aeronáuticos. Además, LATAM Airlines Brasil tiene sus instalaciones de mantenimiento mayor de aeronaves (MRO) en São Carlos (Brasil), la que puede atender hasta ocho aeronaves simultáneas y cuenta con 22 talleres de componentes técnicos.

Otras instalaciones

En Sao Paulo, LATAM Airlines Brasil tiene otras instalaciones tales como la sede comercial, edificio de uniformes, edificio Morumbi Office Tower y edificio de call center. Además, en São Paulo, LATAM Airlines Brasil tiene oficinas de las subsidiarias que pertenecen al Grupo como Multiplus y LATAM Travel.



OTRAS UBICACIONES

LATAM cuenta con instalaciones en el Aeropuerto Internacional de Miami, las que son arrendadas por el aeropuerto a través de un acuerdo de concesión. Ellas incluyen un edificio corporativo de alrededor de 4.150 m², bodegas de carga (incluyendo un área de refrigeración) de alrededor de 35.300 m², y una plataforma de estacionamiento de aeronaves de alrededor de 72.700 m², además de oficinas totalmente equipadas. Adicionalmente, durante 2015, se inauguró el primer hangar de mantenimiento de la Compañía en Miami, con una superficie de 6.140 m² destinados mantenimiento de aviones más infraestructura adyacente (taller, almacenes y oficinas). El proyecto consideró una inversión final por US\$16,4 millones, financiado en un 100% por la compañía.

Además, LATAM mantiene contratos de arriendo a través de concesiones aeroportuarias, oficinas administrativas y de venta, hangares y áreas de mantenimiento en Argentina, Colombia, Ecuador y Perú.



GESTIÓN 2016



Las economías emergentes impulsan la industria

Durante el año 2016, el crecimiento económico mundial fue levemente más bajo que el de 2015 debido a un menor crecimiento en las economías avanzadas, principalmente Estados Unidos y, en menor medida, en Reino Unido y la zona euro producto de la incertidumbre que generó el Brexit, mientras que las economías emergentes se mantienen con crecimientos similares a los del año anterior. Por su parte, la industria aérea global se vio beneficiada por la caída en el precio del combustible, el que en enero de 2016 llegó a los niveles más bajos desde el 2003, y cuyo promedio se situó en US\$53,1/barril (Jet Fuel), un 16,8% más bajo que el precio promedio del año 2015.

En general, el año 2016 fue un buen año para la industria, lo cual se ve reflejado en el crecimiento de 6,3% que experimentó el tráfico de pasajeros en el período –superando el crecimiento promedio de los últimos 10 años– y alcanzando niveles históricamente altos de factor de ocupación, con 80,5% para el año 2016, lo que significó en una mejora en los resultados operacionales y utilidades de la industria global, las cuales se estiman en US\$35,6 billones (vs US\$35,3 billones en 2015).

A nivel doméstico y regional continuamos viendo una tendencia hacia el modelo *low cost*, donde vemos una mayor segmentación de los pasajeros según sus necesidades de viaje. Adicionalmente, continúa la tendencia hacia la profundización de alianzas y acuerdos de cooperación entre las aerolíneas del mundo, mejorando así la conectividad para los pasajeros.

Con respecto a los distintos mercados geográficos, las aerolíneas norteamericanas son las que tuvieron los mejores resultados en términos de utilidad, producto de los bajos precios del combustible, sumado a una fuerte demanda doméstica y a la disciplina de capacidad de los operadores, lo que ha impulsado los factores de ocupación a los niveles más altos de la industria con un 83,5%.

En Europa, el crecimiento de la industria aérea se vio afectado por distintos ataques terroristas en la región. Por otro lado, existe una mayor presión competitiva por parte de aerolíneas regionales e internacionales. A pesar de esto, a partir del segundo semestre mejoraron las condiciones de la mano de mejores expectativas macroeconómicas y con aumentos en los niveles de confianza del consumidor, lo que llevaron a las aerolíneas europeas a obtener utilidades similares a las del 2015.

Asia Pacífico fue la segunda región que más creció en términos de tráfico de pasajeros (tras Medio Oriente), impulsado principalmente por un mayor tráfico regional. Las aerolíneas asiáticas tuvieron utilidades más bajas que las del año 2015, principalmente por la debilidad del negocio de carga, el cuál empezó a estabilizarse durante la segunda mitad del año.

En Latinoamérica, durante 2016 las mayores economías de la región (Brasil y Argentina) mostraron contracciones en sus economías, lo que se suma a la debilidad de los otros mercados locales y una devaluación de las monedas de la región, que impactaron los resultados de la industria aérea durante el año. Por otro lado, a partir del segundo semestre se comenzó a ver un cambio en la tendencia, con mejoras en los resultados de las aerolíneas de la región, de la mano con mejores perspectivas macroeconómicas y monedas más apreciadas. Latinoamérica fue la región más disciplinada en términos de aumento de capacidad (+1,9% YoY), principalmente por los ajustes realizados en el mercado doméstico e internacional de Brasil. Producto de esto, la industria aérea obtuvo utilidades de US\$0,3 billones, contra una pérdida de US\$1,7 billones del año 2015.

En cuanto al negocio de carga, el tráfico mostró un crecimiento de 3,8%, más alto que el crecimiento de 2,2% del año 2015. A partir del segundo semestre del año, el negocio de carga comenzó a ver un aumento en la demanda,



atribuido principalmente a las regiones de Europa (+7,6%) y Medio Oriente (+6,9%) Por otro lado, el negocio de carga en Latinoamérica fue la con el peor desempeño, mostrando una caída en el tráfico de 4,2% producto de las menores importaciones desde Brasil.

Dada la estructura actual de la industria y las perspectivas de un mayor precio del combustible, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) espera una disminución en las utilidades para la industria aérea global durante el año 2017, alcanzando US\$28,9 billones y un margen operacional de 6,6% (-1,7 puntos porcentuales con respecto al 2016). Esta caída vendría explicada por un aumento de los costos unitarios, en parte por un mayor precio esperado del combustible, y por crecimientos de demanda que no lograrán absorber la oferta, haciendo caer los factores de ocupación. Es importante destacar que los impulsores del crecimiento del tráfico global en 2017 continuarán siendo las economías emergentes, principalmente Asia Pacífico, Medio Oriente y Latinoamérica. Esta tendencia se mantendría en los próximos 20 años, debido a las proyecciones de crecimiento económico de estas regiones y a la baja penetración del transporte aéreo en sus países.

Marco Regulatorio

Más adelante se encuentra una breve referencia a los efectos importantes de regulación aeronáutica, de libre competencia y de otra índole que rigen en Chile.

Reglamentación Aeronáutica Chilena

Tanto la Dirección General de Aeronáutica Civil (“DGAC”), como la Junta de Aeronáutica Civil (“JAC”) supervisan y regulan la industria de aviación chilena. La DGAC responde directamente ante las Fuerzas Aéreas Chilenas y está encargada de velar por el cumplimiento de las leyes y normativas chilenas que rigen la navegación aérea. La JAC es la autoridad chilena en asuntos de aviación civil.

Fundamentalmente en virtud del Decreto Ley N° 2.564, que regula la aviación comercial, la JAC establece las principales políticas comerciales para la industria aeronáutica en Chile, regula la asignación de las rutas domésticas e internacionales, y la DGAC regula las operaciones de vuelo lo cual incluye al personal, aeronaves, niveles de seguridad, control de tráfico aéreo y administración aeroportuaria.

Hemos obtenido y seguimos contando con la autorización que se requiere del gobierno chileno para realizar operaciones de vuelo, incluyendo los certificados de autorización de la JAC y los certificados técnicos operativos de la DGAC, cuya vigencia está sujeta a que se sigan cumpliendo con los estatutos, normas y reglamentos que rigen a la industria aeronáutica, incluyendo toda norma y reglamento que se pueda adoptar a futuro.

Chile es un estado contratante así como miembro permanente de la Organización de Aviación Civil Internacional (en inglés, ICAO), una institución de las Naciones Unidas que se estableció en 1947 con el propósito de asistir en la planificación y el desarrollo del transporte aéreo internacional.

La ICAO establece las pautas técnicas de la industria aeronáutica internacional, las que han sido incorporadas a las leyes y normativas chilenas por las autoridades del país.

Ante la falta de una normativa chilena aplicable a los asuntos relacionados con la seguridad o la mantención, la DGAC ha incorporado la mayoría de las pautas técnicas de la OACI mediante referencias. Tenemos la certeza de que cumplimos con todas las pautas técnicas pertinentes.

Derechos de ruta

► Rutas Nacionales

A las aerolíneas chilenas no se les exige obtener permisos para transportar pasajeros o carga en las rutas domésticas, sino solo cumplir con las exigencias técnicas y de seguros establecidas, respectivamente por la DGAC y la JAC. Sin embargo, no existen barreras normativas que impidan que una aerolínea extranjera crea una filial chilena y entre al mercado nacional chileno mediante esa filial. El 18 de enero de 2012, el Ministerio de Transportes y el Ministerio de Economía de Chile anunciaron la apertura unilateral de los cielos nacionales de Chile. Esto fue confirmado en noviembre de 2013 y sigue vigente.

► Rutas internacionales

Por ser una aerolínea que presta servicios en rutas internacionales, LATAM Airlines está sujeta además a una serie de acuerdos bilaterales de transporte aéreo civil que contemplan la reciprocidad de derechos de tráfico aéreo entre Chile y varios países más. No existe garantía alguna de que continuarán vigentes los acuerdos bilaterales que hay actualmente entre Chile y esos gobiernos extranjeros, y una modificación, suspensión o revocación de uno o más de los tratados bilaterales podrían perjudicar nuestras operaciones y resultados financieros.

Los derechos de rutas internacionales, así como los derechos correspondientes de aterrizaje se derivan de una serie



de acuerdos de transporte aéreo negociados entre Chile y gobiernos extranjeros. En virtud de tales acuerdos, el gobierno de uno de los países le otorga a otro gobierno el derecho de designar la operación de servicios programados entre determinados destinos de ese país a una o más de sus aerolíneas domésticas.

En Chile, cuando se abren rutas hacia y desde ciudades extranjeras, toda aerolínea que reúna los requisitos necesarios puede solicitar el uso de las mismas. Al existir más de un solicitante de una determinada ruta, la JAC la adjudica por un período de cinco años mediante subastas públicas. La JAC otorga el uso de las rutas bajo la condición de que la aerolínea a la que se otorguen las opere de manera permanente. En caso de que una aerolínea deje de operar una ruta durante un período de seis meses o más, la JAC podrá revocar sus derechos sobre dicha ruta. Es posible transferir el uso de las rutas internacionales sin costo. En el pasado generalmente sólo hemos pagado montos nominales por concepto de derechos de uso de las rutas internacionales adjudicados en subastas públicas en las cuales éramos el único solicitante.

Política de fijación de tarifas aéreas

Las aerolíneas chilenas pueden fijar sus propias tarifas nacionales e internacionales sin regulación alguna por parte del gobierno.

En 1997, la Resolución N° 496 de la H. Comisión Resolutiva (antecesor del H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia) aprobó un plan de auto-regulación de tarifas presentado por LATAM para nuestras operaciones nacionales en Chile.

Dicho plan se presentó en cumplimiento a lo ordenado en 1995 por la Resolución N°445 de la H. Comisión Resolutiva. En términos generales, de acuerdo con este plan, debemos asegurarnos de que los yields de las rutas definidas como “no competitivas” por la referida Resolución N° 445 de 1995, no superen a los yields de las rutas de distancia simi-

lar definidas como “competitivas” por la misma resolución; e informar a la Junta Aeronáutica Civil (JAC) de los aumentos o disminuciones de las tarifas de las referidas rutas “no competitivas” y “competitivas”, en la forma y en los plazos señalados en el mentado plan de autorregulación.

Registro de aeronaves

El Código Aeronáutico Chileno (“CAC”) rige la matrícula de las aeronaves en Chile. Para que una aeronave pueda matricularse o mantenerse matriculada en Chile, su propietario debe ser:

- ▶ Una persona natural de nacionalidad chilena.
- ▶ Una persona jurídica constituida en Chile que tenga su domicilio principal y su sede real y efectiva en Chile, y cuya mayoría de capital social pertenezca a personas naturales o jurídicas chilenas, entre los demás requerimientos establecidos en el artículo 38 del CAC.
- ▶ El Código Aeronáutico faculta expresamente a la DGAC para permitir la matriculación de aeronaves cuyos propietarios no sean personas naturales o jurídicas chilenas, siempre y cuando éstas tengan un domicilio comercial permanente en Chile. Podrán asimismo matricularse en Chile las aeronaves cuyos propietarios no son chilenos, pero que son operadas por chilenos o por una aerolínea afiliada con una entidad aérea chilena. La matrícula de cualquier aeronave puede ser revocada en caso de no cumplir con los requisitos de matriculación, y particularmente en los siguientes casos.
 - ▶ No se cumplen los requisitos de propiedad.
 - ▶ La aeronave no cumple con cualquiera de los requisitos aplicables de seguridad que haya estipulado la DGAC



Prevención

La DGAC exige que toda aeronave operada por una aerolínea chilena sea matriculada ante la DGAC o ante otra entidad equivalente que tenga la calidad de supervisor en otro país. Todas las aeronaves deberán contar con un certificado de aeronavegabilidad, ya sea emitido por la DGAC o una entidad equivalente no chilena que tenga facultad de supervisión. Por otra parte, la DGAC no emite los permisos de mantención a una aerolínea chilena hasta que la DGAC haya evaluado las capacidades que tenga la aerolínea para realizar la mantención.

La DGAC renueva los permisos de mantención anualmente y ha aprobado nuestras operaciones de mantención. Solamente las instalaciones de mantención que cuentan con la certificación de la DGAC o de una entidad equivalente que no sea chilena y que tenga facultad supervisora en el país en el cual se encuentra matriculada la aeronave podrán efectuar la mantención y las reparaciones de las aeronaves que operan las aerolíneas chilenas.

Asimismo, el personal de mantención de las aeronaves de dichas instalaciones deberá contar con la certificación de la DGAC o de una entidad equivalente que no sea chilena y que tenga la facultad supervisora antes de asumir cualquier cargo de mantención de aeronaves.

Seguridad

La DGAC establece y supervisa la implementación de los estándares y las normas de seguridad para la industria aeronáutica comercial chilena.

Dichos estándares y normas se basan en los estándares que han desarrollado las organizaciones internacionales aeronáuticas comerciales. Cada una de las aerolíneas y aeropuertos de Chile deberá presentar ante la DGAC un manual de seguridad aérea en el cual se describen los procedimientos de seguridad que implementan en sus operaciones comerciales aéreas diarias, así como los procedimientos de capacitación

del personal en relación con la seguridad. LATAM ha presentado su manual de seguridad aérea a la DGAC. Las aerolíneas chilenas que operan rutas internacionales deberán adoptar medidas de seguridad conforme con los requerimientos aplicables de los acuerdos bilaterales internacionales.

Políticas aeroportuarias

La DGAC supervisa y administra los aeropuertos dentro de Chile, incluyendo la supervisión de los cobros por concepto de despegue y aterrizaje. La DGAC propone los costos aeroportuarios, los que aprueba la JAC y son los mismos para todos los aeropuertos.

Desde mediados de los '90, se han privatizado una serie de aeropuertos chilenos, incluyendo el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez, de Santiago. En los aeropuertos privatizados, la gerencia aeroportuaria administra las instalaciones bajo la supervisión de la DGAC y la JAC.

Regulación medioambiental y de ruido

No existen normas medioambientales importantes ni controles impuestos a las aerolíneas, aplicables a las aeronaves ni que nos afectan dentro de Chile, salvo las leyes medioambientales y normas de aplicación general. Actualmente tampoco existe ninguna norma aplicable a las aeronaves dentro de Chile que restrinja el ruido. Sin embargo, las autoridades chilenas tienen la intención de promulgar un reglamento acerca del ruido ambiental que rijan a las aeronaves que vuelan hacia y dentro de Chile.

El reglamento que se ha propuesto exigirá que dichas aeronaves cumplan determinadas restricciones en cuanto al ruido, las cuales en el mercado se denominan estándares de la Etapa 3.

La mayoría de la flota de LATAM ya cumple con las restricciones que se han propuesto, por lo tanto, no consideramos que la promulgación de los estándares que se proponen imponga una carga importante sobre nuestras operaciones.



Regulación antimonopolio

La autoridad antimonopólica chilena, a la cual nos referimos como el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (anteriormente la Comisión Antimonopolio, y en adelante el “TDLC”), supervisa los asuntos antimonopolios, que se rigen por el Decreto Ley N°211 de 1973, y sus eventuales modificaciones posteriores, o la Ley de Antimonopolios. La Ley Antimonopolios le prohíbe a toda entidad impedir, restringir o distorsionar la libre competencia en cualquier mercado o en cualquier sector de cualquier mercado.

La Ley Antimonopolios le prohíbe, además, a cualquier empresa que tenga una posición dominante dentro de cualquier mercado o que domine una parte sustancial de cualquier mercado, abusar de su posición.

Una persona que se vea perjudicada puede demandarla por los daños y perjuicios que resulten del incumplimiento de la Ley Antimonopolios y/o interponer un reclamo ante el Tribunal Antimonopolios a fin de que éste ordene poner fin a la infracción de la Ley Antimonopolios.

El Tribunal Antimonopolios tiene la facultad de imponer una serie de sanciones ante las infracciones a la Ley Antimonopolios, que incluyen la rescisión de los contratos que contravengan la Ley Antimonopolios, la disolución de una empresa y la imposición de multas y sanciones diarias a las empresas. Los tribunales podrán declarar el pago de indemnización por daños y perjuicios, así como otros agravios (como un requerimiento judicial) cuando corresponda. En octubre de 1997, el Tribunal Antimonopolios aprobó nuestro plan de autorregulación de tarifas.

Desde octubre de 1997, LAN Airlines S.A. y LAN Express siguen un plan autorregulación, que fue modificado y aprobado por el Tribunal de la Libre Competencia en julio de 2005 y además en septiembre de 2011.

En febrero de 2010, la Fiscalía Nacional Económica finalizó la investigación iniciada en el 2007 respecto de nuestro cumplimiento del plan autorregulación y no se hicieron más observaciones.

Por medio de la Resolución N°37/2011, dictada el 21 de septiembre de 2011 (la “Resolución”), el H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia de Chile aprobó la asociación entre LAN y TAM, imponiendo 14 medidas de mitigación a LATAM, cuya regulación y alcance se encuentra establecida en la Resolución, y que a continuación se resumen brevemente para fines meramente referenciales:

1. Intercambiar 4 pares de slots diarios en el Aeropuerto de Guarulhos en São Paulo, para ser utilizados exclusivamente para el servicio en la ruta SCL – GRU, en vuelos non-stop.
2. Extender por un período de 5 años su programa de pasajeros frecuentes a las aerolíneas que operen (o manifiesten su intención de operar) las rutas Santiago – São Paulo, Santiago – Río de Janeiro, Santiago – Montevideo y Santiago – Asunción; y que soliciten a LATAM la extensión del referido programa para dicha(s) ruta (s).
3. Celebrar acuerdos interlineales en las rutas Santiago – São Paulo, Santiago – Río de Janeiro y/o Santiago – Asunción, con aquellas aerolíneas interesadas que operen dichas rutas y que así se lo soliciten.
4. Observar ciertas restricciones transitorias de capacidad y oferta en la ruta Santiago – São Paulo.
5. Implementar determinadas modificaciones al Plan de Autorregulación Tarifaria de LATAM, aplicable a su operación doméstica.
6. Renunciar antes del 22 de junio de 2014 a alguna de las dos alianzas globales a que pertenecían LAN y TAM a la fecha de la Resolución.



7. Observar ciertas restricciones en la celebración y mantención, sin previa consulta al H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, de acuerdos de código compartido en determinadas rutas y con aerolíneas miembros o asociadas de una alianza distinta de aquella a la que pertenezca LATAM.
8. Observar ciertas restricciones en su participación en futuras licitaciones de derechos de tráfico de 3^a, 4^a y 5^a libertad entre Santiago y Lima; y renunciar a 4 cuatro frecuencias de 5^a libertad a Lima.
9. Manifiestar a las autoridades del transporte aéreo su opinión favorable a la apertura unilateral de cielos para cabotaje en Chile por empresas aéreas de otros Estados, sin exigencias de reciprocidad.
10. Comprometerse, en todo aquello que le fuere pertinente, a promover el crecimiento y la normal operación de los aeropuertos de Guarulhos en São Paulo y Arturo Merino Benítez en Santiago.
11. Observar ciertas directrices en el otorgamiento de incentivos a las agencias de viaje.
12. Mantener en forma transitoria, salvo en casos de fuerza mayor: i) al menos 12 vuelos de ida y vuelta y sin escalas a la semana, operados directamente por LATAM en las rutas entre Chile y Estados Unidos y; ii) al menos 7 vuelos de ida y vuelta y sin escalas a la semana, operados directamente por LATAM en las rutas entre Chile y Europa.
13. Observar ciertas restricciones en: el ingreso medio de los pasajes aéreos para el transporte de pasajeros, correspondientes a las rutas Santiago – São Paulo y Santiago – Río de Janeiro; y en las tarifas, vigentes y publicadas a la fecha de la Resolución, para el tráfico de carga en cada una de las rutas entre Chile y Brasil.

14. Contratar a un consultor independiente, a fin de que dicho tercero asesore a la Fiscalía Nacional Económica por un período de 3 años en la supervisión del cumplimiento de la Resolución por parte de LATAM.

El Consejo Administrativo de Defensa Económica de Brasil (“CADE”) aprobó la asociación entre LAN y TAM por decisión unánime en la sesión del 14 de diciembre de 2011, sujeto a las siguientes condiciones: (1) el nuevo grupo (LATAM) debe renunciar a una de las dos alianzas globales en las que participaba (Star Alliance o Oneworld), debe ofrecer para intercambio dos pares de slots en el Aeropuerto Internacional de Guarulhos, para ser utilizados por un tercero interesado en ofrecer vuelos directos non -stop entre São Paulo y Santiago de Chile. Estas imposiciones están en línea con las medidas de mitigación adoptadas por el TDLC, en Chile.

Adicionalmente, la asociación entre LAN y TAM fue sometida a las autoridades de libre competencia de Alemania, Italia y España. Todas estas jurisdicciones otorgaron aprobaciones incondicionales de esta operación.



LATAM reporta utilidades de US\$69,2 millones

El Grupo LATAM Airlines registró un resultado operacional de US\$ 567,9 millones durante el 2016 un aumento de 10,5% comparado al resultado operacional del año 2015. El margen operacional alcanzó un 6,0%, representando un aumento de 0,9 puntos porcentuales con respecto al año anterior. La mejora de los resultados de LATAM se explica principalmente por la reducción de los costos operacionales producto de la reducción del precio de los combustibles y de las iniciativas de ahorro de costos implementadas por LATAM.

Los ingresos totales del año 2016 alcanzaron los US\$ 9.527,1 millones, en comparación a US\$ 10.125,8 millones el 2015. La reducción del 5,9% se explica por la caída del 6,3% en los ingresos de pasajeros y del 16,5% en los ingresos de carga, parcialmente compensado por un aumento de 39,7% en otros ingresos. La caída en los ingresos se produce debido a un escenario macroeconómico más débil en Sudamérica y las devaluaciones de las divisas latinoamericanas durante el periodo, destacando la depreciación de 59% del peso argentino, 11% del peso colombiano y 6% del sol peruano. El 2016, los ingresos de pasajeros y carga correspondieron al 82,7% y el 11,7% de los ingresos operacionales totales, respectivamente.

La reducción del 6,3% en los ingresos de pasajeros en el año, refleja el aumento del 0,6% en la oferta, compensado por la reducción del 6,9% en los ingresos unitarios consolidados por pasajero (RASK), en comparación al 2015. La reducción del RASK es resultado de la reducción del 8,1% en los yields y un aumento de 1,1 p.p. en el factor de ocupación alcanzando un 84,2%. El desempeño de los yields se continúa viendo afectado por débil escenario macroeconómico en Sudamérica.

En cuanto a la capacidad, durante el año 2016 LATAM tuvo un aumento de 0,6% durante el 2016, explicada por un aumento de 5,6% en la capacidad del negocio internacional, centrado en el fortalecimiento de nuestros hubs interna-

cionales, desde los cuales comenzamos a operar a nuevos destinos como hacia Washington desde Lima y hacia Johannesburgo desde Sao Paulo, contrarrestado por una reducción en las rutas con menor demanda como las operaciones entre Brasil y Estados Unidos. Además, la capacidad en los mercados domésticos de habla hispana aumentó en 8,0% impulsado principalmente por los mercados de Chile y Perú. Por otro lado, durante 2016 continuamos ajustando el tamaño de nuestras operaciones en el mercado doméstico de Brasil, logrando reducciones nuestra oferta por quinto año consecutivo, cerrando el año con un 11,5% menos de capacidad que el 2015, liderando las reducciones de capacidad en el país.

Los ingresos de carga disminuyeron en un 16,5% durante el año 2016 como resultado de una disminución de 8,7% en el tráfico de carga, y de una caída de 8,5% en los yields. Durante el año, la demanda de servicios de carga se mantuvo débil, especialmente en el mercado local y en el mercado internacional de Brasil, como resultado de una disminución en la actividad económica del país, impactando directamente las importaciones. A esto último, se suma la disminución en las exportaciones desde Chile producto del florecimiento de algas que afectó la producción de salmón. Lo anterior, sumado a la baja del precio del combustible, explica en mayor medida la caída en los yields del negocio de carga.

Los costos operacionales durante el año 2016 alcanzaron US\$ 8.959,2 millones, una disminución del 6,8% en comparación a los costos operacionales de 2015, resultando en una reducción del 5,1% en el costo por ASK equivalente (incluyendo gastos financieros netos). La reducción de costos se explica principalmente por la caída de 16,8% en el precio del combustible, así como también como resultado del programa de reducción de costos impulsado por la compañía.

El gasto en combustible disminuyó en 22,4% alcanzando US \$2.056,6 millones en comparación con US\$2.651,1 millones en el año 2015. La disminución se explica por la caída en el precio del fuel así como también por una caída de 1,4% en el consumo de combustible por ASK-equivalente, como resultado de los programas de eficiencia en el uso de combustible y una flota cada vez más eficiente.

Adicionalmente, la compañía reconoció en 2016 una pérdida por cobertura de US \$48,1 millones en comparación con una pérdida por cobertura de US \$239,4 millones para el año 2015. En cuanto a las coberturas de tipo de cambio, la Compañía reconoció en esta línea una pérdida por cobertura de monedas de US\$40,8 millones en el año 2016 versus una ganancia de US\$19,2 millones en el 2015.

Las Remuneraciones y beneficios disminuyeron en un 5,9% en el año 2016 debido principalmente por una disminución en el plantilla media comparada con el año 2015, en línea con la reducción de la oferta en Brasil y con las iniciativas de eficiencia que se están implementando en la Compañía.

En cuanto al resultado no operacional, la compañía mostró una ganancia no caja por diferencia de tipo de cambio de US\$ 121,7 millones, explicado principalmente por la apreciación del real brasilero en el año, comparado con una pérdida de US\$ 467,9 millones reconocidas en el ejercicio del año anterior.

En el acumulado del año, LATAM registró una ganancia neta atribuible a los controladores de US\$ 69,2 millones, en comparación a una pérdida neta de US\$ 219,3 millones el 2015. Lo anterior implica un margen neto positivo de 0,7%, lo que representa un aumento de 2,9 puntos porcentuales en comparación con el margen neto del año 2015.

Para los doce meses terminados el 31 de diciembre			
	2016	2015	Var. %
INGRESOS			
Pasajeros	7.877.715	8.410.614	-6,3%
Carga	1.110.625	1.329.431	-16,5%
Otros	538.748	385.781	39,7%
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	9.527.088	10.125.826	-5,9%
COSTOS			
Remuneraciones	-1.951.133	-2.072.805	-5,9%
Combustible	-2.056.643	-2.651.067	-22,4%
Comisiones	-269.296	-302.774	-11,1%
Depreciación y Amortización	-960.328	-934.406	2,8%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	-1.077.407	-1.109.826	-2,9%
Servicio a Pasajeros	-286.621	-295.439	-3,0%
Arriendo de Aviones	-568.979	-525.134	8,3%
Mantenimiento	-366.153	-437.235	-16,3%
Otros Costos Operacionales	-1.422.625	-1.283.221	10,9%
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	-8.959.185	-9.611.907	-6,8%
RESULTADO OPERACIONAL	567.903	513.919	10,5%
Margen Operacional	6,0%	5,1%	0,9 pp
Ingresos Financieros	74.949	75.080	-0,2%
Gastos Financieros	-416.336	-413.357	0,7%
Otros Ingresos / Costos	47.358	-532.757	-108,9%
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS E INTERES MINORITARIO	273.874	-357.115	-176,7%
Impuestos	-163.204	178.383	-191,5%
UTILIDAD ANTES DE INTERES MINORITARIO	110.670	-178.732	-161,9%
Atribuible a:			
Inversionistas de la Matriz	69.220	-219.274	-131,6%
Interes Minoritario	41.450	40.542	2,2%
UTILIDAD NETA	69.220	-219.274	-131,6%
Margen Neto	0,7%	-2,2%	2,9 pp
Tasa Efectiva de Impuestos	-59,6%	-50,0%	-9,6 pp
EBITDA	1.528.231	1.448.325	5,5%
EBITDA Margen	16,0%	14,3%	1,7 pp.
EBITDAR	2.097.210	1.973.459	6,3%
EBITDAR Margen	22,0%	19,5%	2,5 pp.


Para los doce meses terminados el 31 de diciembre

	2016	2015	Var. %
SYSTEM			
ASKs-equivalente (millones)	205.538	208.723	-1,5%
RPKs-equivalente (millones)	150.110	151.478	-0,9%
Factor de Ocupación (basado en ASK-equivalente)	73,0%	72,6%	0,5 pp
FO de Equilibrio (basado en ASK-equivalente)%	71,2%	71,3%	-0,1 pp
Yield basado en RPK-equivalente (US Cent)	6,0	6,4	-6,9%
Ingresos Op. por ASK-equivalente (US Cent)	4,4	4,7	-6,3%
Costos por ASK-equivalente (US Cent)	4,52	4,77	-5,1%
Costos por ASK-equivalente ex fuel (US Centavos)	3,52	3,50	0,8%
Galones de Combustible Utilizados (millones)	1.185,5	1.221,1	-2,9%
Galones consumidos por 1.000 ASKs equivalentes	5,8	5,9	-1,4%
Precio del combustible (con hedge)	1,7	2,2	-22,9%
Precio del combustible (sin hedge)	1,6	2,0	-17,6%
Distancia Ruta Promedio (km)	1,7	1,6	3,2%
Número Total de Empleados (promedio)	49.619	52.887	-6,2%
Número Total de Empleados (al cierre)	45.916	50.413	-8,9%
PASSENGER			
ASKs (millones)	134.968	134.167	0,6%
RPKs (millones)	113.627	111.510	1,9%
Pasajeros Transportados (miles)	66.960	67.835	-1,3%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	84,2%	83,1%	1,1 pp
Yield basado en RPKs (US Centavos)	6,9	7,5	-8,1%
Ingresos por ASK (US Centavos)	5,8	6,3	-6,9%
CARGO			
ATKs (millones)	6.704	7.083	-5,3%
RTKs (millones)	3.466	3.797	-8,7%
Toneladas Transportadas (miles)	944	1.009	-6,4%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	51,7%	53,6%	-1,9 pp
Yield basado en RTKs (US Centavos)	32,0	35,0	-8,5%
Ingresos por ATK (US Centavos)	16,6	18,8	-11,7%

*Galones consumidos por 1.000 ASKs equivalentes



Miles de US\$	Para los doce meses terminados el 31 de diciembre		
	2016	2015	Var. %
Perú	627.215	681.340	-7,9%
Argentina	1.030.973	979.324	5,3%
U.S.A	933.130	1.025.475	-9,0%
Europa	714.436	723.062	-1,2%
Colombia	343.001	353.007	-2,8%
Brasil	2.974.234	3.464.297	-14,1%
Ecuador	198.171	238.500	-16,9%
Chile	1.512.570	1.575.519	-4,0%
Asia Pacífico & Otros Latinoamérica	654.610	699.521	-6,4%



Nuestros reconocimientos más destacados

Las compañías que pertenecen al Grupo LATAM Airlines recibieron alrededor de 20 reconocimientos en diversos ámbitos: Servicios, Sostenibilidad, Entretenimiento a bordo, entre otros. A continuación, se enumeran los reconocimientos más destacados que recibió el Grupo LATAM durante el año 2016:

PREMIOS DE SERVICIO

World Line Airline Awards- Skytrax 2016: Es el premio más reconocido en la industria.

- ▶ LAN: Primer puesto en la categoría “Mejor Aerolínea de Sudamérica”.
- ▶ TAM: Cuarto puesto en la categoría “Mejor Aerolínea de Sudamérica”.
- ▶ LAN: Segundo puesto en la categoría “Mejor servicio en Sudamérica”.
- ▶ TAM: Cuarto puesto en la categoría “Mejor servicio en Sudamérica”.

Global Traveler’s 2016 - Tested Reader Survey awards

- ▶ LATAM: Primer lugar en la categoría “Mejor aerolínea a Sudamérica” (tercer año consecutivo).

PREMIOS DE SOSTENIBILIDAD

Dow Jones Sustainability Index 2016:

- ▶ Tercer año en la categoría “DJSI World”.

Premio Empresa Alas20:

- ▶ Primer lugar en categoría “Empresa Líder en Sostenibilidad”.
- ▶ Segundo lugar en categoría “Empresa Líder en Relaciones con Inversionistas”.

Distintivo Empresa Socialmente Responsable – Perú 2021

- ▶ LATAM: distintivo por asumir una cultura de competitividad sostenible y responsable.

Revista Capital

- ▶ Segundo lugar en el índice de Sustentabilidad Corporativa ISC

Reporte de Transparencia Corporativa 2016 – IdN

- ▶ LATAM: Primer lugar en categoría “Empresa más transparente del Sector Servicios” en Sociedades Anónimas Abiertas
- ▶ LATAM: Tercer lugar en categoría “Mejores Prácticas 2016” en Sociedades Anónimas Abiertas

OTROS PREMIOS

Empresas Más Admiradas 2016 Perú (EMA 2016) – “G de Gestión” y PwC

- ▶ LATAM: Destacada estrategia comercial

Merco Empresas y Líderes Chile - 7ª Edición

- ▶ LATAM: Segundo lugar en la categoría “Mejor reputación corporativa”

IF Design Awards – World Design Guide: Uno de los premios de diseño más prestigiosos a nivel internacional.

- ▶ LATAM e Interbrand, Primer lugar en la categoría “New Brand Identity” por la creación de la nueva marca LATAM.

E Commerce Awards 2015: El premio más importante del sector de comercio electrónico.

- ▶ LAN CL: “Líder en eCommerce en la Industria Turística”.
- ▶ LAN PE: “Líder en eCommerce en la Industria Turística”.
- ▶ LAN EC: “Líder en eCommerce en la Industria Turística”.

Premio Fohla Top of Mind 2016 (BR):

- ▶ TAM: Marca más recordada en la categoría líneas aéreas (octava vez consecutiva)

Hall of Fame (Grupo Valora): Distinción Gran marca chilena por su relevancia en el extranjero



Hechos esenciales

14 enero / Suscripción o renovación de contratos

1. LATAM anuncia que se han suscrito dos acuerdos comerciales, independientes, por una parte con las aerolíneas British Airways e Iberia de International Airlines Group S.A. ("IAG") y por otra parte con American Airlines. Estos acuerdos representan una profundización en la colaboración comercial de LATAM con miembros de la Alianza **oneworld**.
2. Estos acuerdos traerán importantes beneficios a los pasajeros y clientes al ampliar la cantidad de destinos disponibles, acceder a precios más convenientes, mejorar la experiencia de viaje entregándoles más opciones de itinerarios y con menores tiempos de conexión y aumenta el potencial de abrir nuevas rutas y más vuelos directos a destinos nuevos o ya operados por las líneas aéreas mencionadas. Estos nuevos servicios y opciones estarán también disponibles para los pasajeros frecuente de LANPASS y TAM Fidelidade. Los acuerdos también serán beneficiosos para Sudamérica al mejorar la conectividad desde y hacia la región al mundo, impulsando el turismo y los viajes de negocios.
3. Los mencionados acuerdos siguen una tendencia mundial en la industria, consistente en la profundización de la colaboración entre líneas aéreas de la misma alianza y que gran parte de las principales aerolíneas del mundo tienen acuerdos de este tipo ya implementados.
4. El acuerdo comercial con British Airways e Iberia comprenderá la gestión de la operación de las rutas entre Europa y todos los países que operan estas aerolíneas en Sudamérica.
5. Por su parte, el acuerdo comercial con American Airlines comprenderá los vuelos entre Estados Unidos de América y Canadá y seis países de Sudamérica, esto es, Brasil, Chile, Colombia, Paraguay, Perú y Uruguay.
6. Estos dos acuerdos de LATAM con miembros de **oneworld** permitirán, por una parte, que las aerolíneas que forman parte del Grupo LATAM Airlines, British Airways e Iberia gestionen las redes entre Sudamérica y Europa; y en el caso de que las mismas aerolíneas de Grupo LATAM Airlines y American Airlines gestionen determinadas rutas entre Sudamérica y Estados Unidos/Canadá.
7. Estos acuerdos son de carácter comercial, no involucran participación accionaria en LATAM ni implican cambio alguno en la administración de ninguna de las aerolíneas que forman parte del Grupo LATAM. Tras su implementación, cada línea aérea mantiene su marca, sus operaciones de manera independiente y el control de cada uno de sus vuelos.
8. La implementación de estos acuerdos comerciales está sujeta a las aprobaciones de autoridades pertinentes en distintos países donde operan las líneas aéreas que forman parte de tales acuerdos, proceso que se estima puede tomar entre 12 y 18 meses. Asimismo, una vez obtenidas dichas aprobaciones, cada acuerdo comercial deberá ser implementado por sus respectivas partes dentro de los plazos previstos para ello y sujeto a la finalización de los acuerdos comerciales en todos los aspectos pendientes contemplados en ello.

8 marzo / Otros

Con esta fecha, y sin perjuicio de la remisión de los correspondientes estados financieros dentro de los plazos aplicables al efecto, el Comité de Directores y el Directorio de LATAM Airlines Group S.A., han aprobado la publicación, en calidad de hecho esencial, de la información financiera adjunta a esta comunicación. Esta corresponde a información financiera resumida del Estado de Resultados y del Balance Consolidado de la compañía, e incorpora además una explicación cualitativa del desempeño operacional tanto del año como del cuarto trimestre terminado al 31 de Diciembre de 2015.



Se hace presente que LATAM Airlines Group S.A. procede a proporcionar esta información financiera a sus accionistas, inversionistas y mercado en general, con el fin de entregarles información veraz, suficiente y oportuna con anticipación a la entrega de los respectivos estados financieros conforme los plazos aplicables al efecto.

Finalmente, se deja constancia que esta información financiera no reemplaza ni modifica los correspondientes estados financieros de la sociedad, la cual será entregada para efectos del año 2015 dentro de los plazos previstos en la normativa de la Superintendencia de Valores y Seguros.

21 marzo / Junta ordinaria de accionistas, citaciones, acuerdos y proposiciones

En Sesión Ordinaria celebrada el día 21 de Marzo de 2016, el Directorio de LATAM Airlines Group S.A. (en adelante, la "Sociedad"), Registro de Valores No. 306, acordó citar a Junta Ordinaria de Accionistas para el día 26 de Abril de 2016 a las 10:00 horas para tratar las siguientes materias:

- a) Aprobación de la Memoria, Balance y Estados Financieros de la Sociedad, correspondientes al ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2015;
- b) Fijación de las remuneraciones del Directorio de la Sociedad;
- c) Fijación de la remuneración del Comité de Directores de la Sociedad y determinación de su presupuesto;
- d) Designación de empresa de auditoría externa de la Sociedad; designación de Clasificadoras de Riesgo de la Sociedad; y cuentas sobre las materias a que se refiere el título XVI de la Ley N° 18.046 sobre Sociedades Anónimas.
- e) Información sobre costo de procesamiento, impresión y despacho de la información a que se refiere la Circular N° 1.816 de la Superintendencia de Valores y Seguros;

- f) Designación del diario en que se efectuarán las publicaciones de la Sociedad; y
- g) Demás materias de interés social propias del conocimiento de la Junta Ordinaria de Accionistas de la Sociedad.

5 abril / Otros

- a) La Comissão de Valores Mobiliários ("CVM") de la República de Brasil, autorizó con fecha 2 de Febrero de 2016 mediante Oficio No. 70/2016-CVM/SRE/GER-2, la cancelación del programa de Brazilian Depositary Receipts ("BDRs") de LATAM Airlines Group S.A., la que debe efectuarse con arreglo al procedimiento aprobado por dicha autoridad en el oficio antes referido (en adelante, el "Procedimiento de Cancelación").
- b) La Sociedad informó con fecha 5 de Febrero de 2016 en calidad de información de interés para el mercado, acerca de la aprobación de la CVM al proyecto en evaluación de una discontinuación del programa de BDRs, haciéndose presente que tal proyecto debía ser sometido en un futuro para la consideración del Directorio de la Sociedad.
- c) El Directorio de LATAM Airlines Group S.A. ha aprobado con esta fecha proceder a la cancelación del programa de BDRs registrado ante la CVM, de acuerdo al Procedimiento de Cancelación antes referido, y por consiguiente, la cancelación de su registro en calidad de emisor extranjero mantenido ante la CVM, todo ello de acuerdo a la normativa aplicable en la República de Brasil. El Directorio de LATAM hace presente que lo anterior no afecta el compromiso de largo plazo de Grupo LATAM Airlines con Brasil.
- d) Se hace presente que cada título de BDR representa una (1) acción ordinaria de LATAM Airlines Group S.A. y que al día 31 de Marzo de 2016 el programa de BDRs representa un 0.44% del total de las acciones emitidas por la Sociedad.

- e) De esta manera, a partir de esta fecha los tenedores de BDRs tendrán durante el período de treinta (30) días a contar de esta fecha, las siguientes opciones:
- Adherir al procedimiento denominado “Sale Facility”, o
 - Mantener la titularidad de las acciones de LATAM Airlines Group S.A. subyacentes al respectivo BDR.
- f) Si un tenedor de BDRs no manifiesta la opción a la que adhiere conforme el Procedimiento, se entenderá para todos los efectos que opta por adherirse al procedimiento denominado “Sale Facility”.
- g) El procedimiento de “Sale Facility” se ejecuta mediante la venta de las acciones ordinarias subyacentes a los BDRs (las “Acciones Ordinarias”) en la Bolsa de Comercio de Santiago. Aquellos tenedores de BDRs que manifiesten su intención de mantener la titularidad de las respectivas Acciones Ordinarias, se convertirán en accionistas de LATAM Airlines Group S.A. a través del traspaso de dichas acciones a un corredor de bolsa o custodio local en Chile, conforme instrucción a ser ejecutada sujeto al cumplimiento de las condiciones previstas en el Procedimiento de Cancelación.
- h) Se adjunta copia de la traducción libre al idioma español del correspondiente Fato Relevante remitido a la CVM con esta misma fecha. Se hace presente que el Aviso a los Titulares de BDRs, por intermedio del cual se informa el Procedimiento de Cancelación del programa de BDRs de LATAM Airlines Group S.A. y las instrucciones, términos y condiciones aplicables al mismo, será comunicado a la CVM el día 6 de Abril del presente y publicado en Brasil por LATAM Airlines Group S.A. el día 7 de Abril de 2016 en el Diario Oficial do Estado de São Paulo, en Valor Económico, y en el sitio web de LATAM <http://www.latamairlinesgroup.net>.
- i) Finalmente, se deja constancia que los BDRs son valores extranjeros no registrados ante la Superintendencia de Valores y Seguros.

23 mayo / Otros

- a) Con fecha 5 de abril de 2016, LATAM informó en calidad de Hecho esencial el procedimiento de cancelación del programa de *Brazilian Depositary Receipts* (“BDRs”) de LATAM Airlines Group S.A., el que debe efectuarse con arreglo al procedimiento aprobado descrito en tal comunicación (en adelante, el “Procedimiento de Cancelación”).
- b) Conforme el Procedimiento de Cancelación, cuyos términos fueron publicados por LATAM el día 7 de abril de 2016 en el Diario Oficial do Estado de Sao Paulo, en Valor Económico, y en el sitio web de LATAM, <http://latamairlinesgroup.net> (en adelante, el “Aviso”), el día 9 de mayo de 2016 terminó el plazo para que los tenedores de BDRs manifestaran su opción de mantener las acciones ordinarias subyacentes a los BDRs (las “Acciones”) y BM&FBOVESPA bloqueó, con fecha 23 de mayo de 2016, los respectivos saldos de los titulares de BDRs que optaron por adherir al procedimiento de venta de las Acciones en la Bolsa de Comercio de Santiago – Bolsa de Santiago, a través del procedimiento denominado *Sale Facility*.
- c) En forma conjunta con dicho bloqueo, se atribuyó en Brasil un valor teórico de venta de las Acciones en la Bolsa de Comercio de Santiago por la cantidad de \$4.333,80 (cuatro mil trescientos treinta y tres pesos y ochenta centavos, moneda de curso legal en Chile, correspondiente al valor de mercado de las Acciones al día 23 de mayo de 2016, equivalente, en Reales a la cantidad de R\$22,25 (veintidós reales y veinticinco centavos, moneda de curso legal en Brasil) por Acción, convertido en base al tipo de cambio “PTAX”, definido como el promedio de los tipos de cambio de venta de tales monedas realizadas en el mercado cambiario el día 23 de mayo de 2016, promedio divulgado por medio de la dirección electrónica del Banco Central de Brasil en internet.
- d) Mayores informaciones e instrucciones relativas al Procedimiento de Cancelación pueden ser obtenidas en el Hecho Esencial del pasado 5 de Abril y en el Aviso.

- e) Finalmente, LATAM informa que el próximo Hecho Esencial con ocasión del Procedimiento de Cancelación está previsto para ser publicado el día 9 de Junio de 2016, con el fin de informar la cantidad total de Acciones vendidas en Chile conforme el procedimiento denominado *Sale Facility*, el precio promedio en pesos chilenos por cada BDR, la fecha de pago a los tenedores de BDRs, el precio final en Reales, moneda de curso legal, a ser pagado por cada BDR, entre otras informaciones relevantes con relación a la venta de las Acciones.

7 junio / Cambios en la administración

Con esta fecha el Directorio aceptó la renuncia presentada por don Ricardo J. Caballero al cargo de director, en atención a que ha asumido nuevas funciones en su país de residencia, esto es, en los Estados Unidos de América, que le impiden ejercer sus funciones como director de LATAM. El Directorio no acordó por el momento la designación de un reemplazante, lo que podría ocurrir en una próxima sesión del mismo. Asimismo, deberá procederse a la renovación total del Directorio de la Sociedad en la próxima Junta Ordinaria de Accionistas.

9 junio / Otros

- a) Con fecha 5 de Abril de 2016, LATAM informó en calidad de Hecho esencial el procedimiento de cancelación del programa de *Brazilian Depositary Receipts* (“BDRs”) de LATAM Airlines Group S.A., el que debe efectuarse con arreglo al procedimiento aprobado descrito en tal comunicación (en adelante, el “Procedimiento de Cancelación”).
- b) Conforme el Procedimiento de Cancelación, cuyos términos fueron publicados por LATAM el día 7 de Abril de 2016 en el Diario Oficial do Estado de São Paulo, en Valor Económico, y en el sitio web de LATAM <http://www.latamairlinesgroup.net> (en adelante, el “Aviso”), el día 9 de Mayo de 2016 terminó el plazo para que los tenedores de BDRs manifestaran su opción de mantener las acciones ordinarias subyacentes a los BDRs (las “Acciones”) y BM&FBOVESPA bloqueó, con fecha 23 de Mayo de 2016, los respectivos saldos de los

titulares de BDRs que optaron por adherir al procedimiento de venta de las Acciones en la Bolsa de Comercio de Santiago – Bolsa de Santiago, a través del procedimiento denominado Sale Facility.

- c) Con fecha 24 de mayo de 2016, LATAM informó en calidad de Hecho esencial el vencimiento con fecha 23 de Mayo pasado del plazo para que los tenedores de BDRs manifestaran su opción de mantener las Acciones y el bloqueo por parte de BM&FBOVESPA con esa misma fecha, de los respectivos saldos de Acciones de los titulares de BDRs que optaron por adherir al procedimiento de venta de las Acciones a través del procedimiento denominado Sale Facility, asignándoseles para tal efecto un valor teórico de venta en la Bolsa de Comercio de Santiago.
- d) Con esta fecha informamos que BTG Pactual Chile S.A. Corredores de Bolsa (“BTG Pactual Chile”), institución chilena contratada por la Sociedad para estos efectos, realizó la venta en la Bolsa de Valores de Santiago de las Acciones de los respectivos tenedores que adhirieron al procedimiento de Sale Facility.
- e) En ese sentido, con fecha 2 de Junio de 2016, mediante la realización de una subasta en la Bolsa de Valores de Santiago, fueron vendidas 672.500 (seiscientos setenta y dos mil quinientas) Acciones a un precio promedio de \$4.150,038 (cuatro mil ciento cincuenta pesos y cero treinta y ocho centavos, moneda de curso legal en Chile) por Acción, equivalentes en Reales a R\$20,528003378 (veinte reales y cinco dos ocho cero cero tres tres siete ocho centavos, moneda de curso legal en Brasil) por Acción, convertidos en base al tipo de cambio de compra de tal moneda realizada en el mercado cambiario el día 08 de Junio de 2016, siendo éste el valor por BDR a ser pagado a los respectivos tenedores. El pago se realizará el día 16 de Junio de 2016, traspasando Itaú Corretora de Valores S.A. (“Itaú Corretora”) a BM&FBOVESPA los recursos de los tenedores de BDRs que mantenían sus títulos depositados junto a la central depositaria de BM&FBOVESPA, que, a su vez será responsable de traspasar dichos recursos a sus respectivos titulares, por

medio de sus agentes de custodia. Los tenedores de BDRs que mantenían sus títulos directamente en Itaú Corretora recibirán los valores directamente de ésta.

- f) Mayores informaciones e instrucciones relativas al Procedimiento de Cancelación pueden ser obtenidas en los Hechos Esenciales del pasado 5 de Abril, 23 de Mayo y en el Aviso.

12 julio / Otros

1. **Aumento de Capital.** A más tardar en la próxima sesión ordinaria de Directorio, que está agendada para el 2 de agosto de 2016, la Compañía citará a una junta extraordinaria de accionistas (la “Junta de Accionistas”) con el objeto de proponer un aumento de capital por US\$613.164.240 mediante la emisión de 61.316.424 nuevas acciones de pago (las “Acciones de Pago”) a un precio por acción de **US\$10** (el “Precio de Suscripción”). En razón de la Junta de Accionistas, que se realizará a más tardar el 2 de septiembre de 2016, el capital accionario de LATAM Airlines aumentará desde las actuales 551.847.819 acciones a 613.164.243 acciones, representando las Acciones de Pago un 10% del total de las acciones de la Compañía después del aumento de capital.

2. **Inversionista.** Con esta fecha, **Qatar Airways** (el “Inversionista”) se ha obligado con LATAM Airlines a adquirir hasta el 10%* del total de las acciones de la Compañía.

El Inversionista se obligó a suscribir y pagar las Acciones de Pago que le permitan las Cesiones de Opciones (según se define en el párrafo siguiente) antes del término del período de opción de suscripción, así como a suscribir las Acciones de Pago no suscritas que la Compañía le ofrezca inmediatamente después de terminado dicho período (en conjunto, las “Suscripciones”).

3. **Soporte.** Con esta misma fecha, cada uno de los accionistas pertenecientes a los grupos Cueto, Amaro, Eblen y Bethia (los “Accionistas Soporte”), que representan el 49,72% de las acciones actualmente suscritas y pagadas de LATAM

Airlines, se ha obligado a asistir a la Junta de Accionistas y votar a favor de las materias que en ellas se propongan. Asimismo, tan pronto la Compañía dé inicio el período de opción de suscripción de las Acciones de Pago, cada Accionista Soporte se ha obligado a ceder y transferir al Inversionista su derecho a suscribir la prorrata que le corresponderá en las Acciones de Pago, a un valor nominal (en conjunto, las “Cesiones de Opciones”).

4. **Orden de Compra.** En el evento que, luego de materializadas las Suscripciones, las acciones de que sea titular el Inversionista fueren inferiores al 10% del total de las acciones emitidas por la Compañía, el Inversionista se obligó a colocar una orden de compra incondicional por 20 días en la Bolsa de Comercio de Santiago por el faltante, de manera de poder alcanzar el 10% del total de las acciones de la Compañía, a un precio por acción igual al Precio de Suscripción (la “Orden de Compra”).

En caso que el Inversionista recibiere aceptaciones por un monto superior al faltante para alcanzar el 10% del total de las acciones de la Compañía, la Orden de Compra se materializará a pro rata entre todos los accionistas que la hayan aceptado.

5. **Compra a TEP.** Únicamente si luego de materializadas las Suscripciones y la Orden de Compra, las acciones de que sea titular el Inversionista fueren inferiores al 10% del total de las acciones emitidas por la Compañía, y con el único fin de facilitar al Inversionista alcanzar el 10% del total de las acciones de la Compañía, el accionista TEP Chile S.A. – sociedad perteneciente al grupo Amaro– se ha comprometido a vender al Inversionista, y éste se ha obligado a comprar, a un precio por acción igual al Precio de Suscripción, las acciones faltantes para alcanzar dicho 10% (la “Compra a TEP”); en el entendido que este compromiso no se extiende a más de 2,5% del total de las acciones de la Compañía.

6. **Mercado.** Para el evento que, luego de materializadas las

*Qatar tiene el 9.999999918% del total de acciones emitidas de LATAM

Suscripciones, la Orden de Compra y la Compra a TEP, las acciones de que sea titular el Inversionista fueren inferiores al 10% del total de las acciones emitidas por la Compañía, el Inversionista podrá adquirir el faltante en el mercado secundario en Chile (acciones en las bolsas de valores) y en Nueva York (ADRs en el *New York Stock Exchange*).

7. Transferencias y Compromisos. El Inversionista tendrá libertad para transferir su participación accionaria en la Compañía, habiéndose acordado ciertos *registration rights* para hacer una colocación secundaria ordenada y otras restricciones usuales.

Reconociendo la relevancia que para la Compañía tiene la alianza oneworld®, el Inversionista se ha comprometido a que una venta de sus acciones en la Compañía a una aerolínea fuera de dicha alianza requiere el consentimiento previo del Directorio o debe ser implementada mediante un mecanismo que permita a todos los accionistas de la Compañía vender.

Además de las restricciones señaladas en el párrafo anterior, a fin de evitar disrupciones mayores en el mercado bursátil, el Inversionista se ha obligado a no vender durante el primer año siguiente a la última Suscripción, acciones que representen más del 2% del total de las acciones de la Compañía, y a no exceder de un 5% del total de las acciones de la Compañía en cualquier período de 12 meses, de ahí en adelante.

Por un plazo de 30 meses contados desde la última Suscripción, el Inversionista se obligó a no incrementar su participación en la Compañía sobre el 10% del total de las acciones de la Compañía, a no proponer la revocación del Directorio elegido por los accionistas, como tampoco una transacción tendiente a causar un cambio en el control de la Compañía.

8. Directorio. En caso que hubiere una vacante en el Directorio antes de la junta ordinaria de accionistas de 2017 y el In-

versionista fuere titular de al menos el 7,4% del total de las acciones emitidas por la Compañía, el Directorio nombrará como reemplazante en dicha vacante a la persona que proponga el Inversionista, en la medida que sea aceptable para el Directorio.

Asimismo, si en la junta ordinaria de accionistas de 2017 el Inversionista no lograre elegir a un director y, luego de dicha junta, hubiere una vacante en el Directorio, sujeto a que el Inversionista fuere titular de al menos el 7,4% del total de las acciones emitidas por la Compañía, el Directorio nombrará como reemplazante en dicha vacante a la persona que proponga el Inversionista, en la medida que sea aceptable para el Directorio.

Con esta fecha se levanta la reserva de la comunicación que fuera enviada en carácter de Hecho Esencial Reservado con fecha 7 de junio de 2016, cuyo contenido se refunde en los acuerdos a los que se refiere en esta comunicación.

A esta fecha no es posible determinar los efectos financieros que las materias que se informan pudieren tener sobre los activos, pasivos o resultados de la Compañía. Se estima que el cierre de las Suscripciones se materializará dentro del cuarto trimestre de 2016. La Compañía mantendrá a vuestra Superintendencia debidamente informada de todo desarrollo relevante que se produzca en relación con los hechos que revela.

13 julio / Otros

En complemento al hecho Esencial comunicado a vuestra Superintendencia con fecha 12 de julio de 2016, informamos que los fondos que se obtengan del aumento de capital que se propondrá serán destinados a preservar la solidez del balance de la Compañía y pagar compromisos financieros de corto plazo (cuya definición y monto está en proceso de evaluación). Lo anterior significará un incremento de la caja disponible para el fin de este año 2016 que se estima en US\$1.500 millones, lo cual permitirá enfrentar con una base financiera sólida los planes estratégicos de LATAM.

Al momento de publicarse el primer aviso de citación de la Junta de Accionistas se subirá al sitio de Internet www.lata-airlinesgroup.net los antecedentes que fundamenten las propuestas que se someterán a votación.

18 julio / Junta extraordinaria de accionistas, citaciones, acuerdos y proposiciones

El Directorio ha acordado citar a una Junta Extraordinaria de Accionistas para el día 18 de agosto de 2016 a fin de proponer un aumento de capital de LATAM Airlines en la cantidad de US\$613.164.240 mediante la emisión de 61.316.424 acciones de pago, todas ordinarias, sin valor nominal, a un precio de colocación en US\$10, autorizando la Compañía para colocar el remanente de acciones no suscritas después de vencido el período de opción de suscripción a Qatar Airways.

Los avisos y cartas de citación, así como los antecedentes que fundamenten las propuestas que se someterán a votación, se publicarán, enviarán y pondrán a disposición de los accionistas en los términos previstos por la Ley sobre Sociedades Anónimas.

25 julio / Otros

LATAM informa que suscribió acuerdos con el U.S. Department of Justice ("DOJ") y con la U.S. Securities and Exchange Commission ("SEC") ambas autoridades de los Estados Unidos de América, vigentes a contar de esta fecha, el contenido de los cuales es sustancialmente similar al descrito en el hecho esencial reservado enviado a vuestra Superintendencia con fecha 03 de Mayo de 2016, una copia del cual se adjunta a este hecho esencial y forma parte del mismo para todos los efectos. Los montos en definitiva acordados pagar son US\$12.750.000 al DOJ y US\$6.700.000 más intereses a la SEC.

3 de Mayo / Hecho Esencial Reservado

1. En relación con la investigación de la U.S. Securities and Exchange Commission ("SEC") y del U.S. Department of Justice ("DOJ"), ambas autoridades de los Estados Unidos de

América, relativa a pagos por un total de US\$1.150.000 efectuados en los años 2006-2007 por LAN Airlines S.A. (“LAN”) a un consultor que le asesoró en la resolución de asuntos laborales en Argentina, investigación con la cual LATAM ha cooperado activamente, este Directorio informa como hecho esencial reservado que después de numerosos intercambios de opiniones sostenidos entre los abogados de LATAM con representantes de la SEC y el DOJ sobre los hechos materia de dicha investigación y la evaluación legal del tema, los asesores han concluido que el camino disponible para ponerle término requiere de la búsqueda y celebración de acuerdos con dichas autoridades que contemplen pagos de multas y otras estipulaciones que se describen en la presente.

2. La investigación tuvo por objeto indagar si dichos pagos infringían la normativa de anticorrupción de los Estados Unidos de América (“FCPA”), la cual: (i) prohíbe pagos por cohecho a autoridades de gobierno extranjeras con el objeto de obtener una ventaja comercial; y (ii) exige a aquellas empresas obligadas por dicha normativa a realizar y mantener registros contables adecuados, así como a mantener un sistema adecuado de controles internos. La FCPA aplica a LATAM por su programa de ADRs que tiene vigente en el mercado de valores norteamericano.

3. Luego de una exhaustiva investigación, el DOJ y la SEC concluyeron que no hubo infracción a las normas de la FCPA que prohíben el pago de cohecho, lo cual es consistente con los resultados de la investigación interna de LATAM. Sin embargo, el DOJ y la SEC estiman que LAN habría registrado incorrectamente los pagos mencionados en su contabilidad y, en consecuencia, que habría infringido en aquella parte de la FCPA que exige a las empresas realizar y mantener registros contables exactos. También las citadas autoridades estiman que los controles internos de LAN existentes en los años 2006-2007 eran deficientes, por lo que LAN habría infringido adicionalmente las normas de la FCPA que exigen mantener un sistema adecuado de controles internos.

4. En estas circunstancias, los abogados de LATAM han sos-

tenido múltiples y prolongados intercambios de opinión y conversaciones con el DOJ y la SEC. En base a la información que sobre dichos intercambios y conversaciones fue proporcionada por los abogados de LATAM, este Directorio ha decidido buscar alcanzar un acuerdo con ambas autoridades.

5. En efecto, los abogados de LATAM recomendaron el día de hoy a este Directorio llegar a acuerdos con ambas autoridades que contemplen los siguientes términos:

a) En relación con el DOJ, el acuerdo contemplaría principalmente: (i) celebrar un contrato denominado *Deferred Prosecution Agreement* (“DPA”), que es un contrato público por el cual el DOJ presentaría públicamente cargos alegando infracción a las normas relativas a registros contables de la FCPA; LATAM no estaría obligado a responder esos cargos, el DOJ no perseguiría esos cargos por un período de 3 años y el DOJ desestimaría los cargos una vez transcurrido dicho plazo, asumiendo que LATAM cumplió con todos los términos del DPA; ello a cambio de que LATAM admita una serie de hechos negociados que se describirían en el DPA y acuerde pagar la multa negociada mencionada más abajo y otras condiciones que se mencionarían en dicho acuerdo; (ii) cláusulas por las cuales LATAM admitiría que la contabilidad de los pagos efectuados al consultor en Argentina fue incorrecta y que, al tiempo en que dichos pagos se efectuaron (años 2006-2007), carecía de controles internos adecuados; (iii) la aceptación por LATAM de un consultor externo, por 27 meses, que tendría por función monitorear, evaluar e informar al DOJ sobre la eficacia del programa de cumplimiento de LATAM, y también la aceptación por parte de LATAM de continuar, por 9 meses luego de finalizada la labor del consultor externo, evaluando e informando directamente al DOJ sobre la eficacia de su programa de cumplimiento señalado; y (iv) pagar una multa estimada de aproximadamente US\$12.500.000 de conformidad a lo que se convenga en el DPA.

b) En relación a la SEC, el acuerdo contemplaría principalmente: (i) celebrar un acuerdo que contendría lo que se

denomina una *Cease and Desist Order*, que es una resolución administrativa de la SEC de cierre de la investigación, por la cual LATAM aceptaría ciertas obligaciones y declaraciones de hechos que se describirían en el documento; (ii) una reproducción de las obligaciones relativas al consultor mencionadas en 5 (a)(iii) precedente; y (iii) pagar una cantidad aproximada de US\$6.500.000 más intereses.

6. Los documentos que contemplen estos acuerdos entre LATAM y el DOJ y la SEC todavía están en proceso de ser negociados; y es relevante para los efectos de determinar si se sellarán o no acuerdos definitivos revisar y concordar cada uno de los hechos que se describan, y de las obligaciones que se asuman, en cada uno de los documentos que deban en definitiva suscribirse.

7. En atención a que dichas negociaciones se encuentran pendientes, no es posible a estas alturas señalar con certeza si finalmente se alcanzarán acuerdos definitivos. Sin embargo, el Directorio instruyó a los abogados que continúen las conversaciones en los términos descritos en este instrumento y que lo mantenga debidamente informado del avance de las mismas a través de la Gerencia Legal.

8. Se estima que la información de este hecho esencial reservado permanecerá en este carácter por un plazo aproximado de 60 días.

El Directorio, encontrándose presentes los señores Henri Philippe Reichstul, Georges Antoine de Bourguignon Arndt, Ricardo J. Caballero Gibbons, Ramón Eblen Kadis, Carlos Alberto Heller Solari, Juan Gerardo Jofré Miranda y Juan José Cueto Plaza, ha instruido comunicar esta información de manera reservada, toda vez que se refiere a conversaciones pendientes cuya divulgación en este momento perjudicaría el interés social, entre otras razones, porque las mismas autoridades norteamericanas que conducen la investigación han manifestado su objeción a que se divulgue el contenido del posible acuerdo mientras continúen pendientes las negociaciones.

Por último, informamos que las siguientes personas se encuentran en conocimiento de lo resuelto por este Directorio y que se comunica por la presente: los directores de LATAM mencionados precedentemente; el gerente general de LATAM señor Enrique Miguel Cueto Plaza; el CEO de LAN Airlines S.A. señor Ignacio Cueto Plaza; el Vicepresidente Senior de Finanzas de LATAM señor Andrés Osorio Hermansen; la Director Senior de Relación con Inversionistas señora Gisela Escobar Koch; el Vicepresidente de Asuntos Corporativos LATAM señor Gonzalo Undurraga Pellegrini; el Vicepresidente Senior Legal de LATAM señor Juan Carlos Menció; el Vicepresidente Legal de LATAM señor Cristián Toro Cañas; y los asesores legales externos señores Roger Witten, Claudio Salas, Cristóbal Eyzaguirre Baeza, José Miguel Huerta Molina, Juan Pablo Celis Morgan y Tomás Ignacio Kreft Carreño.

5 octubre / Colocación de valores en mercados internacionales y/o nacionales

- (a) LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” o la “Compañía”), ha anunciado su intención de emitir y colocar en el mercado internacional, bonos no garantizados de largo plazo al amparo de la Norma 144-A y la Regulación S de las leyes de valores de los Estados Unidos de América (los “Bonos 144-A” ó la “Emisión”);
- (b) Para realizar la Emisión se ha constituido un vehículo especial de inversión denominado Latam Finance Limited (“LATAM Finance”), entidad constituida en las Islas Caimán, y cuya propiedad corresponde en un 100% a LATAM, la cual será la emisora de los Bonos 144A y cuyas obligaciones asumidas en virtud de la Emisión, serán garantizadas por LATAM, todo lo cual ha sido debidamente aprobado por medio del Directorio de la Compañía.
- (c) Citigroup Global Markets Inc. (el “Oferente”), en virtud de una declaración de oferta de compra en idioma inglés de esta misma fecha denominada Offer to Purchase (en adelante, la “Oferta”) y a su vez, en representación de LATAM Finance, TAM Capital Inc. (“TK”) y TAM Capital 3 Inc. (“TK3”) – estas dos últimas sociedades filiales de TAM S.A., debi-

damente constituidas y existentes de conformidad con las leyes de Islas Caimán – ha anunciado la recompra, canje y rescate parcial de una porción a determinar del remanente de los bonos de TAM Capital Inc. (“TK”) y TAM Capital 3 Inc. (“TK3”) (“Intermediated Tender Offer”), los cuales fueron colocados en el mercado conforme se individualiza a continuación: (i) TK en el año 2007 a una tasa de 7.375% por un monto de US\$300.000.000 con vencimiento original para el año 2017 (“TAM 2017”), y (ii) TK3 en el año 2011, a una tasa de 8.375% por un monto de US\$500.000.000 con vencimiento original para el año 2021 (“TAM 2021”). Ambas emisiones fueron realizadas al amparo de la Norma 144-A y la Regulación S de las leyes de valores de los Estados Unidos de América.

Es la intención del Oferente que todos los Bonos TAM 2021 y Bonos TAM 2017 que adquiera en virtud de la referida Oferta sean intercambiados por el Oferente con LATAM Finance, por una porción de los Bonos 144-A emitidos y colocados por LATAM Finance en virtud de la Emisión. Por lo tanto, la colocación de los Bonos 144-A tendrá por objeto: (i) financiar en parte la recompra, canje y rescate parcial de los Bonos TAM 2021 y TAM 2017; y (ii) en el evento de existir cualquier remanente, financiar otros fines corporativos generales.

Esta oferta para la recompra, canje y rescate parcial de los Bonos TAM 2021 y TAM 2017, se realizará en forma escalonada, de los Bonos TAM 2021 primero, en una porción determinada a definir por la Compañía, y luego, atendiendo al resultado de la Emisión, proceder con los Bonos TAM 2017 en un monto determinado a definir por la Compañía.

En su conformidad con lo establecido en la Circular N°988 de la Superintendencia de Valores y Seguros, informamos a usted que en esta etapa no es posible cuantificar los efectos que tendrá esta operación en los resultados de LATAM, en el evento de materializarse.

Finalmente, se deja constancia que LATAM Airlines Group S.A. emitirá en carácter de información de interés de mercado, los comunicados que se adjuntan al presente Hecho Esencial, a

fin de entregar mayores antecedentes con relación a las operaciones relativas a la emisión de los Bonos 144-A y a la recompra, canje y rescate parcial de los Bonos TAM 2021 y TAM 2017, y que se distribuirán en los mercados relevantes en que tales operaciones tendrán lugar.

6 octubre / Otros

En complemento al hecho esencial comunicado por LATAM a esta Superintendencia con fecha de ayer 5 de octubre de 2016, por medio de la presente adjuntamos los comunicados que se emitieron en carácter de información de interés de mercado.

20 octubre / Colocación de valores en mercados internacionales y/o nacionales

LATAM Airlines Group S.A. (la “Compañía”) ha decidido no proseguir con la oferta de compra hecha a través de Citigroup Global Markets Inc. con fecha 5 de octubre de 2016, denominada “Offer to Purchase”, cuyo objetivo era el de recomprar, canjear y rescatar una porción del remanente de los bonos emitidos por TAM Capital Inc. y TAM Capital 3 Inc., ambas sociedades filiales de TAM S.A., constituidas bajo las leyes de Islas Caimán, y cuyo vencimiento era para los años 2017 y 2021 respectivamente (en adelante, la “Oferta”), todo lo cual fue debidamente comunicado a esta Superintendencia el día 5 de octubre pasado.

El referido *Offer to Purchase* contemplaba ciertas condiciones para dar curso a la Oferta, una de las cuales no fue satisfecha, lo que llevó a la Compañía a no continuar con ella, y a no seguir adelante con su intención de emitir y colocar en el mercado internacional bonos no garantizados de largo plazo al amparo de la Norma 144-A y la Regulación S de las leyes de valores de los Estados Unidos de América, en los términos indicados en el referido Hecho Esencial del 5 de octubre pasado.



Información Bursátil

Durante 2016, la acción local de LATAM Airlines Group mostró una rentabilidad positiva de 51,6%, así mismo el ADR y BDR mostró una rentabilidad positiva de 51,8%. Al 31 de diciembre de 2016, la capitalización bursátil de la Compañía fue de US \$4.475,2 millones. Durante 2016, la acción de LATAM Airlines Group mostró una rentabilidad superior a la del IPSA, índice que mostró una rentabilidad positiva de 12,8% en tal período. Con respecto al movimiento de la acción en la Bolsa de Santiago, este año la acción de LATAM Airlines Group tuvo una presencia bursátil del 100%.

Volúmenes transados por trimestre acción local (Bolsa de Santiago)			
2014	N° Acciones Transadas	Precio Promedio (CLP)	Monto Total (CLP)
Primer Trimestre	61.484.884	8.211	504.829.447.686
Segundo Trimestre	35.965.643	8.131	292.436.121.151
Tercer Trimestre	35.231.909	7.191	253.336.632.783
Cuarto Trimestre	44.766.542	6.939	310.646.587.594
2015			
Primer Trimestre	35.580.564	6.408	228.009.403.400
Segundo Trimestre	44.884.792	5.311	238.380.996.445
Tercer Trimestre	39.396.992	3.945	155.423.718.868
Cuarto Trimestre	27.348.459	3.790	103.651.321.266
2016			
Primer Trimestre	31.693.231	4.014	127.210.391.201
Segundo Trimestre	25.756.176	4.510	116.170.253.790
Tercer Trimestre	65.396.759	5.411	353.855.527.638
Cuarto Trimestre	29.632.143	5.950	176.318.488.865

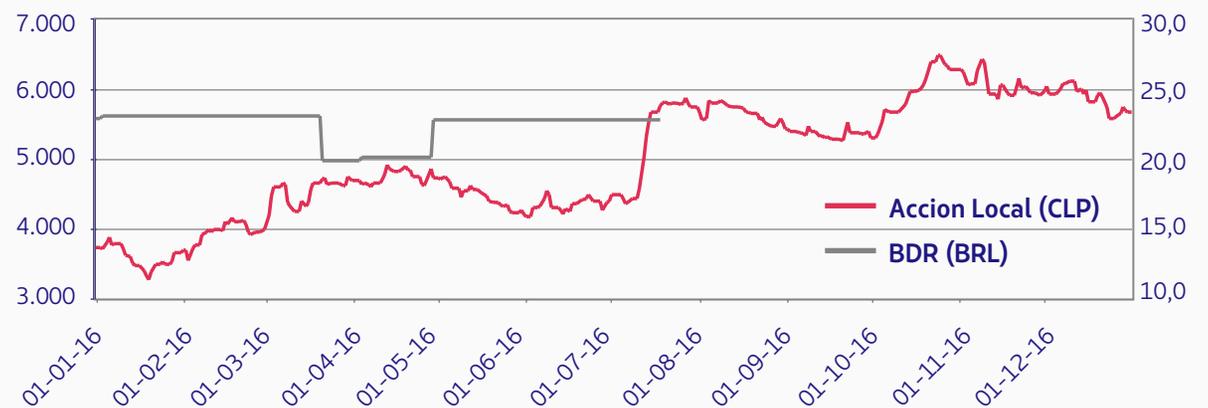
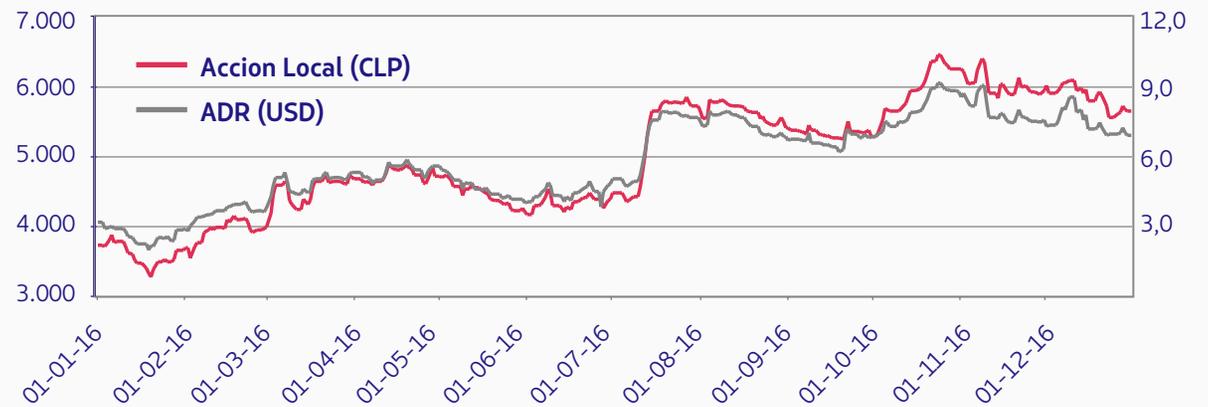
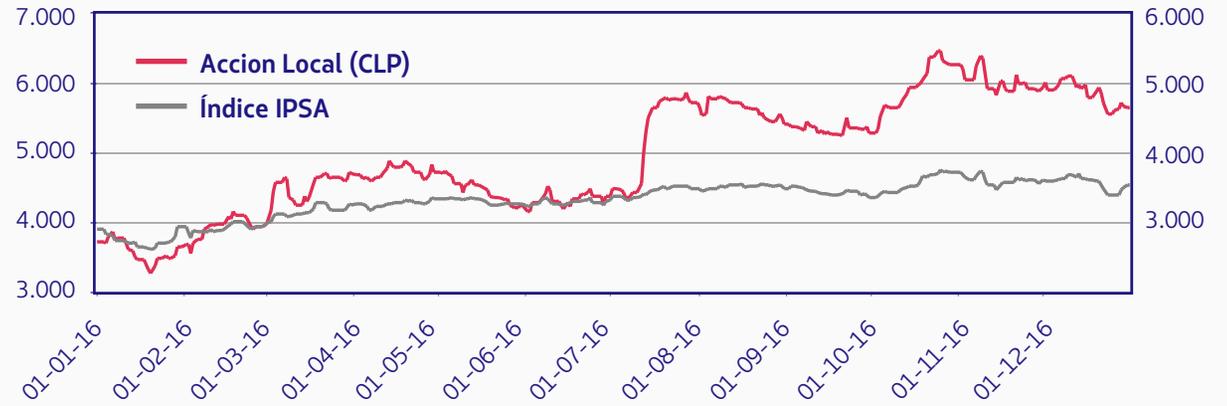

Volúmenes transados por trimestre ADR (NYSE)

2014	N° Acciones Transadas	Precio Promedio (USD)	Monto Total (USD)
Primer Trimestre	39.001.153	14,9	580.445.848
Segundo Trimestre	37.203.364	14,7	545.714.297
Tercer Trimestre	39.309.163	12,4	487.095.808
Cuarto Trimestre	35.321.250	11,6	409.025.594
2015			
Primer Trimestre	50.592.157	10,2	515.359.910
Segundo Trimestre	58.290.119	8,5	497.760.607
Tercer Trimestre	40.747.698	5,8	236.597.688
Cuarto Trimestre	27.744.021	5,5	152.171.620
2016			
Primer Trimestre	32.739.012	5,8	189.108.047
Segundo Trimestre	33.327.301	6,6	220.309.082
Tercer Trimestre	42.231.494	8,2	347.459.617
Cuarto Trimestre	30.197.724	8,9	268.457.766

Volúmenes transados por trimestre BDR (BOVESPA)

2014	N° Acciones Transadas	Precio Promedio (BRL)	Monto Total (BRL)
Primer Trimestre	223.600	34,7	7.765.397
Segundo Trimestre	90.000	33,1	2.977.950
Tercer Trimestre	147.600	26,9	3.966.750
Cuarto Trimestre	105.600	28,5	3.008.393
2015			
Primer Trimestre	145.600	28,3	4.125.576
Segundo Trimestre	264.900	26,1	6.911.535
Tercer Trimestre	28.200	19,9	561.627
Cuarto Trimestre	59.700	21,4	1.279.542
2016			
Primer Trimestre	50.500	21,7	1.096.860
Segundo Trimestre	29.700	21,3	633.798
Tercer Trimestre	-	-	-
Cuarto Trimestre	-	-	-

Nota: Con fecha 18 julio de 2016, LATAM recibió la aprobación de la Comissão de Valores Mobiliários (CVM) para una discontinuación del programa brasileño depositario recibos-BDRS nivel III ("BDRs"), respaldados por acciones comunes de la empresa y, en consecuencia, del registro de emisor extranjero



Factores de Riesgo

Los siguientes importantes factores, y aquellos factores descritos en otros informes que presentamos o registramos ante la *Securities and Exchange Commission* (SEC, en su sigla en inglés), podrían afectar nuestros resultados reales y hacer que semejantes resultados reales difieran significativamente de aquellos expresados en cualquier declaración con perspectiva de futuro efectuada por nosotros o en nuestro nombre. Específicamente, en nuestra calidad de compañía no-estadounidense, hay riesgos asociados con invertir en nuestros *American Depositary Shares* (ADS, en su sigla en inglés) que no son típicos de las inversiones efectuadas en empresas estadounidenses. Antes de adoptar una decisión de inversión, se debe considerar cuidadosamente toda la información contenida en este documento, incluyendo los siguientes factores de riesgo.

Factores de riesgo relacionados con nuestra compañía

LATAM no controla las acciones con derecho a voto ni el directorio de TAM.

Debido a las restricciones legales impuestas a la propiedad extranjera de aerolíneas brasileñas, LATAM no controla las acciones con derecho a voto ni el directorio de TAM. Al 28 de febrero de 2017, la estructura de la propiedad de TAM es la siguiente:

- ▶ Holdco I es la propietaria del 100% de las acciones ordinarias de TAM previamente en circulación;
 - La familia Amaro (el “Grupo Amaro”) son propietarios del 51% de las acciones en circulación con derecho a voto de Holdco I a través de TEP Chile (una entidad chilena controlada en su totalidad por los accionistas controladores de TAM), y LAN es propietaria del saldo de las acciones con derecho a voto;
 - LATAM es propietaria del 100% de las acciones de Holdco I en circulación sin derecho a voto, lo que le otorga, esencialmente, la totalidad de los derechos económicos sobre las acciones ordinarias de TAM de propiedad de Holdco I; y

- ▶ LATAM es la propietaria del 100% de las acciones preferentes de TAM previamente en circulación.

Como consecuencia de esta estructura de propiedad:

- Los accionistas controladores del Grupo Amaro retienen los votos y el control del directorio de TAM y de cada subsidiaria de TAM; y
- LATAM tiene derecho sobre todos los derechos económicos en TAM.

LATAM Airlines Group y TEP Chile y terceras partes han suscrito pactos de accionistas estableciendo acuerdos y restricciones en relación con el gobierno corporativo respecto a TAM. Ciertas acciones específicas requieren de aprobaciones de mayoría calificada, lo que a su vez significa que requieren ser previamente aprobadas tanto por LATAM como por TEP Chile. Algunos ejemplos de acciones que requieren de aprobaciones de mayoría calificada del directorio de Holdco I o de TAM incluyen, entre otras, acordar adquisiciones o colaboraciones comerciales; modificar o aprobar presupuestos, planes de negocio, estados financieros y políticas contables; incurrir en endeudamiento; gravar activos; suscribir ciertos acuerdos; efectuar ciertas inversiones; modificar derechos o demandas; ser parte de acuerdos; designar ejecutivos; crear intereses (garantías, acuerdos); emitir, rescatar o readquirir valores y votar sobre asuntos en calidad de accionista de subsidiarias de TAM. Aquellas acciones que requieren de aprobación de mayoría calificada de Holdco I o de TAM incluyen, entre otras, las siguientes: introducir ciertas modificaciones a los estatutos de Holdco I, de TAM o de las subsidiarias de TAM o cualquier disolución/liquidación; efectuar una restructuración corporativa, pagar dividendos, emitir valores, enajenar o gravar ciertos activos, crear ciertos intereses sobre bienes muebles o inmuebles o suscribir garantías o acuerdos con partes relacionadas. Para mayor información relativa a pactos de accionistas, ver “Ítem 7. Accionistas controladores y transacciones entre partes relacionadas – Pactos de accionistas.”



Nuestros activos incluyen un importante monto de plusvalía.

Nuestros activos incluyen US\$ 2.710,4 millones de plusvalía al 31 de diciembre de 2016; de los cuales, US\$ 2.582,5 millones corresponden al resultado de la asociación entre LAN y TAM. Según las Normas Internacionales de Información Financiera, NIIF (IFRS, en su sigla en inglés) la plusvalía está sometida a una prueba de deterioro anual, pudiendo ser sometidas a dicha prueba con mayor frecuencia de haber circunstancias o eventos que sugieran un potencial deterioro. En el año 2016, principalmente a consecuencia de la apreciación del real brasileño contra el dólar estadounidense, el valor de nuestra plusvalía aumentó en 18,8% en comparación con el año 2015. Cualquier deterioro podría implicar el reconocimiento de un cambio significativo en los ingresos en nuestro estado de resultados, lo que a su vez podría impactar de manera importante y negativa nuestros resultados consolidados para aquel período durante el cual haya ocurrido semejante deterioro.

Una fracasada ejecución o adaptación de nuestra estrategia a la situación económica actual podría perjudicar nuestro negocio y el valor de mercado de nuestros ADS y acciones ordinarias.

Hemos desarrollado un plan estratégico con el objeto de convertirnos en una de las mejores aerolíneas del mundo y de renovar nuestro compromiso hacia una rentabilidad sostenida y con mejores retornos para nuestros accionistas. Nuestra estrategia nos exige identificar propuestas de valor que sean atractivas para nuestros clientes, buscar eficiencias en nuestras operaciones diarias, y transformarnos en una compañía más sólida y resistente al riesgo. Uno de los pasos para lograr nuestro objetivo consiste en la adopción de un nuevo modelo de viajes para nuestros servicios domésticos en los seis países en los que operamos vuelos nacionales, de manera de adaptarnos a las dinámicas cambiantes tanto de nuestros pasajeros como de la industria y para aumentar nuestra competitividad. El nuevo modelo de viaje se basa en una continua reducción de tarifas aéreas de manera de ir haciendo que estos viajes

sean accesibles a un público más amplio y, particularmente, para aquellos que desean viajar con mayor frecuencia. Este modelo requiere de una continua reducción de costos, para lo cual la compañía está ejecutando una serie de iniciativas tendientes a reducir el costo por ASK en todos sus vuelos domésticos.

Un fracaso para transferir con éxito la propuesta de valor de las marcas de LAN y TAM a una nueva marca única, podría afectar negativamente nuestro negocio y el valor de mercado de nuestros ADS y acciones ordinarias.

Luego de la asociación de 2012, LAN y TAM han continuado operando con sus marcas originales. Durante 2016, comenzamos la transición de LAN y TAM hacia una marca única. LAN y TAM tenían propuestas de valor diferentes y no podemos garantizar la total transferencia del valor original de las marcas LAN y TAM a una nueva marca única LATAM. Eventuales dificultades en la ejecución de nuestra marca única podrían impedir que nos consolidemos como aerolínea preferida de los clientes, lo cual podría afectar negativamente nuestro negocio y los resultados de las operaciones y los valores de mercado de nuestros ADS y acciones ordinarias.

Puede tomar tiempo combinar los programas de viajero frecuente de LAN y TAM.

Hemos integrado los programas de viajero frecuente de LAN y TAM de manera que nuestros pasajeros puedan utilizar sus millas de viajero frecuente tanto en LAN como en TAM indistintamente y de modo intercambiable. Durante año 2016, LAN y TAM anunciaron sus programas renovados de viajero frecuente, denominados: *Pass LATAM* y *LATAM Fidelidade*, respectivamente. El cambio es parte del proceso de consolidación de la nueva identidad de marca del grupo de aerolíneas (LATAM) y de la evolución de los programas; los que realzan los beneficios existentes y ofrecen nuevos beneficios a los miembros del programa. Sin embargo, no existe garantía alguna de que estos dos planes se integren completamente en el futuro próximo o del todo.

Incluso si se produce esta integración, su exitosa integración podría tomar tiempo y significar gastos adicionales. Además, durante el año 2016, LATAM Pass y LATAM Fidelidade aprobaron cambios en su política de acumulación de kilómetros que pueden impactar el atractivo de los programas para los pasajeros. Hasta que no combinemos estos programas efectivamente, los pasajeros podrían preferir programas de viajero frecuente ofrecidos por otras aerolíneas, lo cual podría afectar negativamente nuestro negocio.

Nuestros resultados financieros están expuestos a las fluctuaciones de monedas extranjeras.

Nosotros preparamos y presentamos nuestros estados financieros consolidados en dólares estadounidenses. Operamos en numerosos países y enfrentamos el riesgo de variación de los tipos de cambio de sus monedas contra el dólar estadounidense o entre las monedas de estos diferentes países. Eventuales variaciones de los tipos de cambio entre el dólar estadounidense y las monedas de los países en los que operamos podrían afectar negativamente nuestro negocio, las condiciones financieras y los resultados de las operaciones. Casi el 100% de nuestra deuda al 31 de diciembre de 2016 estaba denominada en dólares estadounidenses y aproximadamente el 42% de nuestros ingresos y el 44% de nuestros gastos operativos de ese mismo año estaban denominados en monedas distintas al dólar estadounidense, principalmente el real brasileño y el peso chileno. En la eventualidad de que el valor del real brasileño, el peso chileno o alguna de las otras monedas en las que están denominados nuestros ingresos se devalúe con respecto al dólar estadounidense, el resultado de nuestras operaciones y de nuestros estados financieros se vería afectado negativamente. El tipo de cambio del peso chileno, del real brasileño y de otras monedas frente al dólar estadounidense puede fluctuar considerablemente en el futuro.

Cambios en Chile, Brasil y en otras políticas económicas gubernamentales que afectan los tipos de cambio podrían también afectar nuestro negocio, condición financiera, resultados de las operaciones y el retorno a nuestros accionistas por sus acciones ordinarias o ADS.

Dependemos de alianzas estratégicas o relaciones comerciales en muchos de los países en que operamos y nuestro negocio puede sufrir si se termina alguna de nuestras alianzas estratégicas o relaciones comerciales.

Mantenemos varias alianzas y otras relaciones comerciales en muchas de las jurisdicciones en que operamos. Estas alianzas o relaciones comerciales nos permiten mejorar nuestra red y, en algunos casos, ofrecer a nuestros clientes servicios que de otra manera nosotros no podríamos ofrecer. Si cualquiera de estas alianzas estratégicas o relaciones comerciales se deteriora o si cualquiera de estos acuerdos se termina, entonces nuestro negocio, nuestra condición financiera y los resultados de nuestras operaciones podrían verse adversamente afectados.

Nuestro negocio y resultados operativos podrían verse afectados si no logramos obtener y mantener rutas, aeropuertos convenientes, slot) y otros permisos de operación.

Nuestro negocio depende de nuestro acceso a los aeropuertos y rutas claves. Acuerdos de aviación bilaterales, así como aprobaciones de aviación local con frecuencia involucran consideraciones políticas y otras fuera de nuestro control. Nuestras operaciones se podrían ver limitadas por cualquier retraso o incapacidad para acceder a rutas o aeropuertos clave, incluyendo:

- limitaciones en nuestra capacidad para atender más pasajeros;
- la imposición de restricciones de capacidad de vuelo;
- la incapacidad para garantizar o mantener los derechos de ruta en los mercados locales o bajo acuerdos bilaterales; o
- la incapacidad para mantener nuestros slots actuales y de obtener slots adicionales

Nosotros operamos numerosas rutas internacionales, conforme a acuerdos bilaterales y también vuelos internos en Chile, Perú, Brasil, Argentina, Ecuador, Colombia y otros países, sujeto a aprobaciones de acceso a rutas y aeropuertos locales. Véase “Ítem 4. Información sobre la compañía – B. Visión general del negocio – Regulaciones.”

No es posible garantizar la continuidad de los actuales acuerdos bilaterales con los países en los cuales se basan nuestras compañías y permisos gubernamentales. Una modificación, suspensión o revocación de uno o más acuerdos bilaterales podría tener un efecto adverso importante en nuestro negocio, condición financiera y resultados de las operaciones. La suspensión de nuestro permiso para operar en ciertos aeropuertos, destinos o cupos, o la imposición de otras sanciones también podría tener un efecto adverso importante. Un cambio en la administración de las leyes vigentes y regulaciones o la adopción de nuevas leyes y regulaciones en cualquiera de los países en los que operamos que restrinjan nuestras rutas, aeropuertos u otros accesos, podría tener un efecto adverso importante en nuestro negocio, condición financiera y resultados de las operaciones.

Una porción significativa de nuestros ingresos de carga provienen de relativamente pocos tipos de producto que podrían ser afectados por eventos que afecten su producción, comercio o demanda.

Nuestra demanda por carga, especialmente de exportadores de América Latina, se concentra en un pequeño número de categorías de productos tales como las exportaciones de pescado, productos del mar y frutas desde Chile, espárragos desde Perú, y exportaciones de flores frescas desde Ecuador y Colombia. Aquellos eventos que afecten negativamente la producción, el comercio o la demanda de estos bienes pueden afectar negativamente el volumen de mercancías que transportemos y pueden tener un impacto significativo en nuestros resultados de operaciones. Algunos de nuestros productos de carga son sensibles a los tipos de cambio y, por lo tanto, los volúmenes de tráfico podrían ser afectados por la apreciación o depreciación de las monedas locales.

Nuestras operaciones están sujetas a las fluctuaciones del suministro y costo de combustible, lo que podría impactar negativamente nuestro negocio.

Mayores precios de combustible de aviación (jet fuel) podrían tener un efecto significativamente adverso en nuestro negocio, condición financiera y resultados de las operaciones.

Los costos de combustible para aviones han representado históricamente una cantidad importante de nuestros gastos operativos, y representaron el 23,0% de nuestros gastos operacionales del año 2016. Tanto el costo como la disponibilidad de combustible están sujetos a muchos factores económicos y políticos y a eventos que escapan a nuestro control y capacidad de predicción. Hemos suscrito acuerdos de cobertura (*hedging*) de combustible, pero no se puede garantizar que dichos acuerdos serán suficientes para protegernos de un aumento significativo en los precios del combustible en un futuro próximo o a largo plazo. Además, mientras que estos mecanismos de cobertura están diseñados para limitar el efecto de un aumento en los precios del combustible, nuestros métodos de cobertura pueden también limitar nuestra capacidad de tomar ventaja de cualquier disminución de los precios del combustible, como fue el caso en el año 2015 y, en menor medida, en el año 2016. Aunque hemos implementado medidas para pasar una porción de los costos incrementales de combustible a nuestros clientes, nuestra capacidad para reducir el impacto de cualquier incremento utilizando este tipo de mecanismos puede ser limitada.

Nos apoyamos en la mantención de una alta tasa de utilización diaria de aeronaves para aumentar nuestros ingresos y diluir nuestros costos fijos, lo que nos hace especialmente vulnerables a los atrasos.

Un elemento clave de nuestra estrategia consiste en mantener alta tasa de utilización diaria de aeronaves, la que mide el número de horas de vuelo diarias de nuestros aviones. Una alta tasa de utilización diaria de aeronaves nos permite maximizar el ingreso generado por nuestros aviones. Lo anterior se logra, en parte, reduciendo los plazos en los aeropuertos y desarrollando programas que nos permiten aumentar el promedio de horas de vuelo diarias. Nuestra tasa de utilización de aeronaves podría verse afectada por una serie de diferentes factores que están fuera de nuestro control, incluyendo la congestión de tráfico aéreo y aeroportuario, condiciones climáticas adversas y retrasos por parte de terceros proveedores de servicios tales como aprovisionamiento de combustible y servicios en tierra. Si un avión

retrasa su horario, los retrasos resultantes podrían alterar nuestro rendimiento operativo.

Operamos y dependemos de aviones Airbus y Boeing, y nuestro negocio podría verse negativamente afectado de no recibir las entregas de aeronaves a tiempo, si los aviones de estas compañías no estuvieran disponibles, o bien, si el público percibiera negativamente nuestros aviones.

A medida que hemos expandido nuestra flota, nuestra dependencia tanto de Airbus como de Boeing también ha aumentado. Al 31 de diciembre de 2016, LATAM Airlines Group tenía una flota de 250 aviones Airbus y 82 aviones Boeing. Los riesgos relativos a Airbus y Boeing incluyen:

- Fracaso o incapacidad para obtener aviones Airbus o Boeing, repuestos o servicios relacionados de soporte a tiempo debido a una alta demanda u otros factores;
- la interrupción de servicios de flota como resultado de requisitos de mantenimiento no programados o imprevistos para estas aeronaves;
- la emisión, por parte de autoridades chilenas o aeronáuticas, de otras directrices restringiendo o prohibiciones el uso de aviones Airbus o Boeing, o bien, la exigencia de demoras inspecciones y mantenciones;
- la percepción negativa de algún fabricante a consecuencia de algún accidente u otra publicidad negativa; o
- retrasos entre el momento que nos damos cuenta de la necesidad de disponer de nuevos aviones y el tiempo que nos lleva arreglar semejante pedido con Airbus, Boeing o con algún tercer proveedor para la entrega de esos aviones.

La ocurrencia de uno o más de estos factores podría limitar nuestra capacidad de usar aviones para generar utilidades, responder a un aumento de la demanda, o bien podría, por el contrario, limitar nuestras operaciones y afectar negativamente nuestro negocio.

Si no somos capaces de incorporar aeronaves arrendadas a nuestra flota a precios y en condiciones aceptables en el futuro, nuestro negocio podría verse negativamente afectado.

Una gran parte de nuestros aviones están sujetos a arriendos operativos de largo plazo. Nuestros arriendos operacionales suelen ir desde 3 a 12 años a partir de su fecha de entrega. Podríamos enfrentar una competencia o un suministro limitado de aviones arrendados, todo lo cual dificultaría nuestra capacidad de negociar en términos competitivos al vencimiento de nuestros actuales arriendos operativos o de arrendar capacidad adicional requerida para nuestro nivel o meta de operaciones. Si en el futuro nos viéramos obligados a pagar tasas superiores de arrendamiento para mantener la capacidad y el número de aviones de nuestra flota, nuestra rentabilidad podría verse afectada negativamente.

Nuestro negocio puede verse afectado negativamente si fuésemos incapaces de pagar nuestras deudas para satisfacer nuestra necesidad de financiamiento futuro.

La compañía tiene un alto nivel de deuda y de obligaciones de pago bajo arriendos operacionales de aeronaves y deuda financiera. Requerimos de cantidades importantes de financiamiento para satisfacer los requerimientos de capital de nuestras aeronaves y podríamos requerir de financiamiento adicional para financiar nuestras otras necesidades comerciales. No podemos garantizar que tendremos acceso o que seremos capaces de asegurar financiamiento futuro en términos favorables. Luego de la combinación de LAN y TAM, las agencias de clasificación de riesgo, *Fitch Ratings Inc.* y *Standard and Poor's* degradaron la clasificación crediticia de LATAM Airline Group S.A. bajo el grado de inversión (*investment grade*). Cualquier degradación adicional por parte de las agencias de clasificación de riesgo podría aumentar nuestro costo de financiamiento. Mayores costos de financiamiento podrían afectar nuestra capacidad de ampliar o renovar nuestra flota, lo que a su vez podría afectar adversamente nuestro negocio.

Además, la mayoría de nuestras propiedades y equipos están respaldando nuestra deuda garantizada. En caso de incumplir pagos de deuda garantizada, nuestros acreedores podrían hacer cumplir esas garantías limitando o terminando nuestra capacidad para usar la propiedad afectada y dichos equipos para cumplir con nuestras necesidades operativas y así generar ingresos.

Por otra parte, las condiciones externas en los mercados financieros y de crédito pueden limitar la disponibilidad de fondos en momentos particulares o aumentar su costo, lo que podría afectar nuestra rentabilidad, posición competitiva y resultar en menores márgenes de interés neto, ingresos y flujos de efectivo, así como menores retornos sobre el patrimonio neto y el capital invertido. Algunos factores que pueden afectar la disponibilidad de fondos o causar un aumento de nuestros costos de financiación incluyen crisis macro económica, repentina reducción de nuestra calificación de crédito u otras posibles alteraciones del mercado.

Tenemos una exposición significativa al LIBOR y otras tasas de interés flotantes; aumentos en las tasas de interés aumentarían nuestros costos de financiamiento y podrían tener efectos adversos sobre nuestra condición financiera y resultados operacionales.

Estamos expuestos al riesgo de variaciones de la tasa de interés, principalmente en relación con la tasa interbancaria de Londres (LIBOR, en su sigla en inglés) en dólares estadounidenses. Muchos de nuestros arrendos operativos y financieros están denominados en dólares y generan intereses a una tasa flotante. El 36,9% de nuestra deuda consolidada al 31 de diciembre de 2016 está afecta a una tasa de interés flotante luego de hacer efectivos nuestros acuerdos de cobertura de tasa de interés. La volatilidad de la tasa LIBOR u otras tasas de referencia, podrían aumentar nuestro interés periódico y pago de arrendos y tener un efecto negativo sobre nuestros costos financieros totales. Podríamos ser incapaces de ajustar adecuadamente nuestros precios como para compensar cualquier aumento de costo financiero, lo que tendría efectos adversos sobre nuestros ingresos y el resultado de nuestras operaciones.

Aumentos en el costo de seguros y/o reducciones significativas de cobertura podrían dañar nuestra condición financiera y resultados operacionales.

Acontecimientos de mayor envergadura que afecten la industria de los seguros de aviación (como ataques terroristas,

secuestros o accidentes aéreos) pueden resultar en aumentos significativos de las primas de seguro de las aerolíneas o en una disminución significativa de su cobertura de seguro, tal como ocurrió tras los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001. Aumentos en los costos de seguros y/o reducciones significativas de cobertura, podrían dañar nuestra condición financiera y resultados operacionales aumentando nuestro riesgo de experimentar pérdidas sin cobertura.

Problemas con sistemas de control de tráfico aéreo u otras fallas técnicas podrían interrumpir nuestras operaciones y tener un efecto adverso en nuestro negocio.

Nuestras operaciones, incluyendo nuestra capacidad para ofrecer servicios a nuestros clientes, dependen del funcionamiento eficaz de nuestros equipos, incluyendo nuestros aviones, mantenimiento de sistemas y sistemas de reserva. Nuestras operaciones dependen también del funcionamiento eficaz de sistemas de control de tráfico aéreo nacionales e internacionales y de la infraestructura de control de tráfico aéreo por parte de las correspondientes autoridades de los mercados en que operamos. Fallas de equipos, escasez de personal, problemas de control de tráfico aéreo y otros factores que pudieran interrumpir las operaciones podrían afectar negativamente nuestras operaciones y resultados financieros, así como nuestra reputación.

Dependemos de un número limitado de proveedores para ciertos aviones y repuestos de motores.

Dependemos de un número limitado de proveedores para aviones, motores de aviones y muchos repuestos para aviones y motores. En consecuencia, somos vulnerables a cualquier problema asociado con el abastecimiento de aquellas aeronaves, sus repuestos y motores, incluyendo defectos de diseño, problemas mecánicos, cumplimiento contractual de proveedores, o percepción adversa por parte del público que podría resultar en evitación por parte de clientes o en acciones de las autoridades aeronáuticas cuyo resultado nos impida operar nuestros aviones.

Nuestro negocio se apoya considerablemente en la tercerización de servicios. Un incumplimiento por parte de semejantes proveedores en cuanto a desempeñarse según lo esperado, o interrupciones de nuestras relaciones con ellos o con sus prestaciones, podrían tener un efecto adverso sobre nuestra posición financiera y los resultados operacionales.

Hemos contratado los servicios de un número creciente de proveedores externos para llevar a cabo un gran número de funciones que son parte integral de nuestro negocio, incluyendo operaciones regionales, funcionamiento de centros de llamadas de servicio al cliente, distribución y venta de inventarios de asientos para vuelos en aviones, provisión de infraestructura y servicios de tecnología informática, prestación de mantenimiento de aeronaves y reparaciones, servicios de catering, servicios terrestres, provisión de varios servicios públicos y desempeño de operaciones de abastecimiento de combustible a los aviones, entre otras funciones y servicios vitales. Nosotros no controlamos directamente a estos proveedores de servicios, si bien suscribimos acuerdos con ellos definiendo el rendimiento esperado de sus operaciones. Cualquiera de estos proveedores externos, sin embargo, puede incurrir en incumplimientos significativos de sus servicios comprometidos, puede sufrir interrupción en sus sistemas que podría afectar sus servicios o los acuerdos con tales proveedores podrían ser cancelados. Por ejemplo, las reservas de vuelos hechas por nuestros clientes y/o agencias de viaje a través de sistemas mundiales de distribución (*Global Distribution Systems*, GDS, en su sigla en inglés) de terceros, podrían ser afectadas negativamente por perturbaciones de nuestras relaciones comerciales con operadores de GDS. Semejantes trastornos, incluyendo la falta de acuerdo respecto de las condiciones contractuales cuando los contratos expiran o quedan sujetos a renegociación, podrían limitar la disponibilidad y visualización de información de vuelos, aumentar significativamente las tarifas para nosotros y los usuarios de GDS, y deteriorar nuestras relaciones con clientes y agencias de viaje. La falta de cualquiera de nuestros proveedores de servicios externos al momento de desempeñar adecuadamente sus obligaciones de servicios, u otras interrupciones de servicios, pueden reducir nuestros ingresos y aumentar nues-

tros gastos o impedirnos operar nuestros vuelos y proporcionar otros servicios a nuestros clientes. Además de lo anterior, nuestro negocio, desempeño financiero y reputación se podrían ver severamente dañados si nuestros clientes creyeran que nuestros servicios no son confiables o satisfactorios.

Interrupciones o violaciones a la seguridad de nuestra infraestructura o sistemas de tecnología informática podrían interferir con nuestras operaciones, comprometer información de nuestros pasajeros o empleados y exponernos a eventuales responsabilidades legales, pudiendo dañar nuestro negocio y reputación.

Un error o falla tecnológica interna de importancia que impacte sistemas alojados internamente en nuestros centros de datos o externamente con terceros, o interrupciones externas de gran escala en infraestructura tecnológica de la que dependemos, tal como electricidad, telecomunicaciones o internet, pueden afectar nuestra red tecnológica infligiendo un daño potencial sobre nuestras operaciones. Nuestros sistemas de tecnología y sus datos relacionados pueden también ser vulnerables ante una variedad de fuentes (orígenes) de interrupción, incluyendo desastres naturales, ataques terroristas, fallas de telecomunicaciones, virus computacionales, *hackers* y otros temas de seguridad. Si bien hemos desplegado y seguimos invirtiendo en iniciativas de seguridad tecnológica y en planes y medidas de recuperación ante desastres, semejantes planes y medidas pudieran no ser las adecuadas o no ser ejecutadas apropiadamente de modo de impedir una interrupción del negocio al igual que sus negativas consecuencias financieras y de reputación para nuestro negocio.

Adicionalmente, como parte de nuestra rutina operativa de negocios, nosotros obtenemos y almacenamos datos sensibles, incluyendo información personal de nuestros pasajeros y empleados e información de nuestros socios comerciales. La operación segura de las redes y sistemas en los que dichos datos se almacenan, procesan y mantienen es fundamental para nuestra operación y estrategia comercial. Personas no autorizadas podrían intentar acceder a nuestros sistemas o información mediante fraude u otros medios de

engaño. Tanto el *hardware* como el *software* que nosotros desarrollamos o adquirimos pudieran contener defectos que a su vez pudieran comprometer la seguridad de dicha información. La violación o quebrantamiento de nuestros sistemas de tecnología que resultaren en la pérdida, divulgación, apropiación indebida de, o acceso a información de nuestros clientes, empleados o socios comerciales pudiera resultar en demandas o procedimientos legales o sanciones regulatorias de conformidad con leyes de protección de la privacidad de la información personal, interrupción de nuestras operaciones y daño a nuestra reputación, cualquiera de las cuales pudiera afectar negativamente nuestro negocio.

Aumentos en nuestros costos de mano de obra, los que constituyen una parte sustancial del total de gastos operativos, podrían impactar directamente nuestros ingresos.

Los costos de mano de obra constituyen un porcentaje significativo de nuestros gastos operativos totales (21,8% en 2016) y, en determinadas ocasiones de nuestra historia operativa, hemos experimentado presiones de aumentar los salarios y los beneficios de nuestros empleados. Un aumento significativo de nuestros costos de mano de obra por sobre lo proyectado podría representar una significativa reducción de nuestras ganancias.

Nuestro negocio puede experimentar consecuencias adversas si somos incapaces de llegar a acuerdos colectivos satisfactorios con nuestros empleados sindicalizados.

Al 31 de diciembre de 2016 aproximadamente 72,9% de nuestros empleados, incluyendo el personal administrativo, tripulación de cabina, auxiliares de vuelo, pilotos y técnicos de mantenimiento pertenecen a sindicatos y tienen contratos y convenios colectivos que van expirando regularmente. Nuestro negocio, condición financiera y resultados operacionales podrían verse significativamente afectados por la falta de acuerdo con cualquier sindicato que represente a tales empleados o por algún acuerdo con algún sindicato que contenga condiciones generales que no se ajusten a nuestras expectativas o que nos impidan competir eficazmente con otras líneas aéreas.

Acciones colectivas de empleados podrían causar alteraciones operativas y afectar negativamente nuestro negocio.

Ciertos grupos de empleados tales como pilotos, auxiliares de vuelo, mecánicos y nuestro personal de aeropuerto tienen competencias altamente especializadas. En consecuencia, algunas acciones de estos grupos tales como huelgas, abandono de funciones (*walk-outs*) o paros, podrían perturbar seriamente nuestras operaciones y causar un impacto adverso sobre nuestras operaciones, desempeño financiero e imagen corporativa.

Podríamos experimentar dificultades para encontrar, entrenar y retener a nuestros empleados.

Nuestro negocio es intensivo en mano de obra. Empleamos una gran cantidad de pilotos, auxiliares de vuelo, técnicos de mantenimiento y otro personal operativo y administrativo. De tiempo en tiempo, la industria aeronáutica experimenta escasez de personal calificado; específicamente, pilotos y técnicos de mantenimiento. Además de lo anterior, como es común con la mayoría de nuestros competidores, podemos, de tiempo en tiempo, vernos enfrentados a una alta rotación de nuestro personal. Si la rotación de nuestro personal, particularmente de pilotos y técnicos de mantenimiento, aumentara fuertemente, nuestros costos de entrenamiento serían significativamente mayores. Nuestra eventual incapacidad para contratar, entrenar y retener a empleados calificados a un costo razonable, podría afectar negativa y severamente nuestro negocio, situación financiera y resultados operativos.

Riesgos relacionados con la industria aeronáutica y con los países en los que operamos

Nuestro desempeño es fuertemente dependiente de las condiciones económicas en los países donde operamos. Condiciones económicas negativas en esos países podrían afectar negativamente nuestro negocio y los resultados de nuestras operaciones y hacer que el precio de mercado de nuestras acciones ordinarias y ADS disminuya.

La demanda de pasajeros y de carga es fuertemente cíclica y altamente dependiente del crecimiento económico mundial y local, de las expectativas económicas y de las variaciones de las tasas de cambio, entre otros factores. En el pasado, nuestro negocio se ha visto negativamente afectado por condiciones económicas recesivas a nivel mundial, un débil crecimiento económico en Chile, recesión en Brasil y en Argentina, y el pobre desempeño económico en ciertos países de mercados emergentes en los que operamos. La ocurrencia de eventos similares en el futuro podría afectar negativamente nuestro negocio. Dado que planeamos continuar expandiendo nuestras operaciones en América Latina, nuestro rendimiento, por lo tanto, seguirá siendo muy dependiente de las condiciones económicas imperantes en la región.

Cualquiera de los siguientes factores podría afectar negativamente nuestro negocio, condición financiera y resultados operacionales en los países en que operamos:

- cambios en políticas gubernamentales económicas u otras;
- desempeño económico débil, incluyendo pero no limitado a, un bajo crecimiento económico, un bajo consumo y/o tasas de inversión, y aumentos en las tasas de inflación; o
- otros acontecimientos políticos o económicos sobre los cuales no ejercemos control.

No se puede garantizar que reducciones de capacidad u otras medidas que pudiéramos adoptar en respuesta a la debilitada demanda será suficiente para compensar cualquier reducción futura de nuestra demanda de carga o viajes. Una continua demanda débil puede afectar negativamente nuestros ingresos, resultados operacionales o situación financiera.

Estamos expuestos a incrementos en tarifas de aterrizaje y otros cargos de acceso aeroportuario que podrían afectar negativamente nuestro margen y posición competitiva.

Cada aerolínea debe pagar a los operadores aeroportuarios por el uso de sus instalaciones. Los impuestos a los pasajeros y las tasas aeroportuarias han aumentado considerablemente en los últimos años. No podemos garantizar que los aeropuertos donde operamos no aumenten o mantengan altos impuestos para pasajeros y tasas aeroportuarias en el futuro. Cualquier incremento sustancial de tasas aeroportuarias podría tener un impacto negativo importante sobre la demanda y afectar nuestros resultados.

Nuestro negocio está altamente regulado, de manera tal que ciertos cambios en los entornos regulatorios en los que operamos podrían afectar negativamente nuestros negocios y resultados operacionales.

Nuestro negocio está altamente regulado y depende de manera importante del entorno regulatorio en los países en los que operamos o pretendemos operar. Por ejemplo, los controles de precios de pasajes pueden limitar nuestra capacidad para aplicar efectivamente técnicas de maximización de utilidades por segmentos de clientes (“gestión de ingreso por pasajeros”) y ajustar los precios para reflejar las presiones de costo. Elevados niveles de regulaciones gubernamentales podrían limitar el alcance de nuestras operaciones y nuestros planes de crecimiento. El posible incumplimiento por parte de las autoridades aeronáuticas de las autorizaciones gubernamentales requeridas, o bien, si nosotros no cumplimos con la normativa aplicable, esto podría afectar negativamente nuestro negocio y resultados operacionales.

Eventuales pérdidas y responsabilidades legales, en caso de algún accidente que implique a uno o más de nuestros aviones, podrían afectar significativamente nuestro negocio.

Estamos expuestos a pérdidas catastróficas en caso de un accidente aeronáutico, incidente terrorista o cualquier otro evento de similar naturaleza. No es posible asegurar, como conse-

cuencia de un accidente de avión o incidente de importancia:

- que no necesitaremos incrementar nuestra cobertura de seguros;
- que nuestras pólizas de seguro no aumentarán significativamente;
- que nuestra cobertura de seguro cubrirá totalmente nuestra responsabilidad legal; o
- que no nos veremos obligados a soportar pérdidas importantes.

Demandas importantes a consecuencia de algún accidente o incidente significativo por sobre el monto de cobertura de nuestras pólizas de seguro podrían tener un impacto negativo severo en nuestro negocio, condición financiera y resultados operacionales. Más aún, cualquier accidente aeronáutico, aunque estuviere totalmente asegurado, podría generar una percepción pública negativa en el sentido de que nuestros aviones son menos seguros o confiables que los operados por otras aerolíneas, lo cual podría tener un efecto negativo importante en nuestro negocio, condición financiera y resultados operacionales.

Las primas de las pólizas de seguro también pueden aumentar debido a un accidente o incidente que afecte a alguno de nuestros socios de la alianza o de otras aerolíneas.

Altos niveles de competencia en la industria aeronáutica pueden afectar negativamente nuestro nivel operativo.

Nuestro negocio, condición financiera y resultados operacionales podrían verse negativamente afectados por altos niveles de competencia dentro de la industria, especialmente por el ingreso de nuevos competidores a los mercados en los que operamos. Las líneas aéreas compiten, fundamentalmente, por niveles de tarifas, frecuencia y confiabilidad de servicio, reconocimiento de marca, beneficios para pasajeros (tales como programas de viajero frecuente) y por la disponibilidad y conveniencia de otros servicios de pasajeros o carga. Líneas aéreas nuevas y existentes (y empresas proveedoras de servicios de transporte de carga terrestre) podrían ingresar a nuestros mercados y competir con nosotros

en cualquiera de estas plataformas, incluyendo una oferta de precios más bajos, servicios más atractivos o aumentando sus capacidades de ruta en un esfuerzo por ganar una mayor participación de mercado.

Algunos de nuestros competidores podrían recibir apoyo externo, lo que podría afectar negativamente nuestra posición competitiva.

Algunos de nuestros competidores pueden recibir apoyo de fuentes externas, tales como sus gobiernos nacionales, los que pueden no estar disponibles para nosotros. Semejante apoyo podría incluir, entre otros, subsidios, ayuda financiera o exenciones de impuestos. Estos apoyos nos podrían dejar en una situación de desventaja competitiva y, por lo tanto, afectar negativamente nuestras operaciones y desempeño financiero.

Nuestras operaciones están sujetas a regulaciones medioambientales locales, nacionales e internacionales. Los costos de cumplimiento de las normas aplicables o las consecuencias de eventuales incumplimientos de las mismas podrían afectar negativamente nuestros resultados, nuestro negocio o nuestra reputación.

Nuestras operaciones se rigen por regulaciones ambientales a nivel local, nacional e internacional. Estas regulaciones cubren, entre otras cosas, las emisiones a la atmósfera, la disposición de residuos sólidos y efluentes acuosos, el ruido de los aviones y otras actividades incidentales de nuestro negocio. Futuras operaciones y resultados financieros pueden variar como resultado de tales regulaciones. Cumplir con estas regulaciones o con regulaciones nuevas o existentes que puede ser aplicables a nosotros en el futuro podría aumentar nuestra base de costos y afectar negativamente nuestras operaciones y resultados financieros. Además, no cumplir con estas regulaciones nos podría afectar negativamente de varias maneras, incluyendo efectos adversos sobre nuestra reputación.

En 2016, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) adoptó una resolución creando el Esquema de Compensación

y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (COR-SIA, en su sigla en inglés), proporcionando un marco para una medición basada en el mercado mundial para estabilizar las emisiones de CO₂ en la aviación civil internacional (es decir; vuelos de la aviación civil que despegan desde un país y aterrizan en uno diferente). El esquema CORSIA será implementado en fases, comenzando con la participación de los estados miembros de OACI de manera voluntaria durante una fase piloto (desde 2021 hasta 2023), seguido de una primera fase (desde 2024 hasta 2026) y una fase obligatoria (desde 2027). Actualmente, CORSIA se enfoca en definir los estándares de monitoreo, reporte y verificación de emisiones de los operadores aéreos así como en la definición de pasos para compensar las emisiones de CO₂ después del 2020. En la medida en que la mayoría de los países en los que operamos continúen siendo miembros de la OACI, en el futuro podríamos vernos afectados por los reglamentos adoptados de conformidad con el marco de la CORSIA.

La proliferación de regulaciones nacionales o de impuestos a las emisiones de CO₂ en los países que tenemos operaciones domésticas, incluyendo las nuevas regulaciones medioambientales que enfrenta la industria aérea en Colombia, podrían afectar nuestros costos de operación y nuestros márgenes

Nuestro negocio puede verse afectado negativamente por una desaceleración en la industria aeronáutica por factores exógenos que afecten el comportamiento de viajes o aumenten los costos, tales como como el brote de alguna enfermedad, condiciones climáticas y desastres naturales, guerra o ataques terroristas.

La demanda del transporte aéreo puede ser afectada negativamente por eventos exógenos, tales como condiciones climáticas adversas y desastres naturales, epidemias (como el Ébola y el Zika), ataques terroristas, guerra o inestabilidad política y social. Situaciones como éstas en una o más de los mercados en que operamos podrían tener un impacto significativo en nuestro negocio, condición financiera y resultados operacionales. Más aún, este tipo de situaciones podría tener

un efecto prolongado en la demanda por transporte aéreo y en ciertas partidas de costos.

Los ingresos de las compañías aéreas dependen de la cantidad de pasajeros transportados, el precio pagado por cada pasajero y factores de servicios tales como como la puntualidad en la salida y llegada de los vuelos. Durante episodios de niebla, hielo, bajas temperaturas, tormentas u otras condiciones climáticas adversas, algunos o todos nuestros vuelos podrían ser cancelados o retrasados, reduciendo nuestros ingresos. Además, los precios de combustible y suministros, que constituyen un costo significativo para nosotros, pueden aumentar como consecuencia de algún futuro ataque terrorista, aumento general de hostilidades o reducción en la producción de combustible, sea o no voluntaria, por parte de los países productores de petróleo. Tales aumentos podrían resultar en precios más altos para pasajes aéreos y una reducción de la demanda por viajes aéreos en general, lo que podría tener un efecto negativo sobre nuestros ingresos y resultados operacionales.

Estamos sujetos a riesgos relacionados con litigios y procedimientos administrativos que podrían afectar negativamente nuestro negocio y nuestro desempeño financiero en caso de fallo desfavorable.

La naturaleza de nuestro negocio nos expone a litigios relacionados con asuntos laborales, de seguros y de seguridad, procedimientos regulatorios, fiscales y administrativos, investigaciones gubernamentales, demandas por agravios y disputas contractuales. Los litigios son intrínsecamente costosos e impredecibles, siendo difícil estimar con precisión el resultado, entre otros asuntos. Actualmente, como en el pasado, estamos sujetos a procedimientos o investigaciones de litigios reales o potenciales. Aunque establecemos las provisiones que consideramos necesarias, las cantidades que reservamos podrían variar significativamente de cualquier cantidad que realmente pagamos debido a las incertidumbres inherentes en el proceso de estimación. No podemos asegurar que estos u otros procedimientos legales no afectarán sustancialmente nuestro negocio.

Estamos sujetos a leyes y regulaciones anti-corrupción, anti-soborno, anti-lavado de dinero y antimonopolio en Chile, Estados Unidos y en los distintos países en los que operamos. Las violaciones de tales leyes o regulaciones podrían tener un impacto adverso importante en nuestra reputación y resultados de operaciones y situación financiera.

Estamos sujetos a leyes anti-corrupción, anti-soborno, anti-lavado de dinero, antimonopolio y otras leyes y regulaciones internacionales y estamos obligados a cumplir con las leyes y regulaciones aplicables de Chile, Brasil, Estados Unidos y otras jurisdicciones donde operamos. Además, estamos sujetos a regulaciones de sanciones económicas que restringen nuestras relaciones con ciertos países, individuos y entidades sancionados. No podemos asegurar que nuestras políticas y procedimientos internos sean suficientes para prevenir o detectar todas las prácticas inapropiadas, fraudes o violaciones de la ley por parte de nuestros afiliados, empleados, directores, oficiales, socios, agentes y proveedores de servicios o que tales personas no tomarán acciones que violen nuestras políticas y procedimientos. Cualquier violación por parte nuestra de leyes anti-soborno y anticorrupción o sanciones podría tener un efecto adverso sustancial en nuestro negocio, reputación, resultados de operaciones y situación financiera.

El gobierno brasileño ha ejercido, y podría seguir ejerciendo, una influencia significativa sobre la economía de ese país, lo que podría tener un impacto negativo sobre nuestro negocio, condición financiera y resultados operacionales.

La economía brasileña se ha caracterizado por la importante participación del gobierno brasileño, que a menudo cambia la política monetaria, de crédito, fiscal y otras para influir en la economía de Brasil. Las acciones del gobierno brasileño para controlar la inflación y otras políticas han incluido controles de sueldos, salarios y precios, depreciación del real, controles sobre remesas de fondos al exterior, intervención del Banco Central para afectar las tasas de interés de base y otras medidas. Nosotros no tenemos control sobre alguna de estas medidas y no podemos predecir qué medidas o políticas podría adoptar el gobierno brasileño en el futuro.

Riesgos relacionados con nuestras Acciones Ordinarias y ADS

Nuestros accionistas mayoritarios podrían tener intereses diferentes a los de los otros accionistas.

Uno de nuestros principales grupos de accionistas es el Grupo Cueto (los "Accionistas controladores de LATAM, que al 28 de febrero de 2017 eran propietarios del 28,27% de nuestras acciones ordinarias, tiene derecho a elegir tres de los nueve directores del Directorio y está en condiciones de dirigir nuestra gestión. Además, los Accionistas controladores de LATAM han suscrito un pacto de accionistas con el Grupo Amaro (los "Accionistas controladores de TAM"), que al 31 de enero de 2017, tenían el 3,02% de las acciones de LATAM a través de TEP Chile, además de la participación indirecta que tienen a través del 21,88% de participación en Costra Verde Aeronáutica S.A., el principal vehículo legal a través del cual el Grupo Cueto posee sus acciones de LATAM), en virtud de lo cual estos dos grupos de accionistas principales han acordado votar juntos para escoger personas para integrar nuestro directorio. De conformidad con el referido pacto de accionistas, los Accionistas controladores de LATAM y el Grupo Amaro también acordaron hacer esfuerzos de buena fe para llegar a acuerdos y actuar conjuntamente en todas las resoluciones a ser adoptadas por nuestro directorio o junta de accionistas, y en caso de no llegar a acuerdo, seguir la propuesta hecha por nuestro directorio. Aquellas decisiones de la compañía que requieran de una votación de mayoría calificada, según la ley chilena también están sujetas a los acuerdos de votación de los Accionistas controladores de LATAM y del Grupo Amaro. Además de lo anterior, otro accionista mayoritario, Qatar Airways Investments (UK) Ltd., que al 31 de enero de 2017 es propietaria del 10,03%¹ de nuestras acciones suscritas y pagadas, tiene derecho a designar a una persona para que integre nuestro directorio. Los intereses de nuestros accionistas mayoritarios pueden diferir de los de otros accionistas. Véase "Ítem 7. Accionistas controladores y transacciones con partes relacionadas."

Bajo los términos del acuerdo de depósito que rigen los ADS, si los tenedores de ADS no le dan instrucciones oportunas a

JP Morgan Chase Bank, N.A., en su calidad de depositario de los ADS, respecto de la votación de las acciones ordinarias subyacentes a sus ADS, el depositario considerará haber sido en efecto mandado para dar a una persona designada por el directorio el derecho discrecional a votar dichas acciones ordinarias. La persona designada por la Junta Directiva para ejercer semejante derecho a voto discrecional puede tener intereses que estén alineados con los de nuestros accionistas controladores, que pueden diferir de aquellos de otros de nuestros accionistas. Históricamente, nuestro directorio ha designado a su Presidente, que actualmente es Mauricio Amaro, para desempeñar esta función.

La transacción de nuestros ADS y acciones ordinarias en los mercados de valores es limitada y podría experimentar una mayor volatilidad de precio y falta de liquidez.

Nuestras acciones ordinarias están listadas en diversas bolsas de valores chilenas. Los mercados de valores chilenos son significativamente más pequeños, menos líquidos y más volátiles que los mercados de valores más importantes en Estados Unidos. Además, el mercado de valores chileno puede verse afectado significativamente por acontecimientos en otros mercados emergentes, particularmente en otros países de América Latina. Por consiguiente, aunque usted tiene derecho a retirar las acciones ordinarias subyacentes a los ADS del depositario en cualquier momento, su capacidad para vender aquellas acciones ordinarias subyacentes a sus ADS según la cantidad, precio y tiempo de su preferencia podría verse significativamente limitada. Este mercado limitado de transacciones también podría aumentar la volatilidad de los precios de los ADS o de las acciones ordinarias subyacentes a los ADS.

Los tenedores de ADS podrían verse afectados negativamente por devaluaciones monetarias y fluctuaciones del tipo de cambio.

Si el tipo de cambio del peso chileno cae frente al dólar estadounidense, el valor de los ADS y de cualquier transferencia que de ellos efectúe el depositario podría verse afectada.

1. Qatar tiene el 9.999999918% del total de acciones emitidas de LATAM.

Las transferencias de dinero en efectivo respecto de ADS es recibida por el depositario (representado por el banco custodio en Chile) en pesos, luego estas son convertidas por el banco depositario a dólares estadounidenses al tipo de cambio vigente entonces y posteriormente distribuidas por el mismo a los respectivos tenedores de ADS debidamente acreditados. Además, el depositario incurrirá en costos de conversión de moneda extranjera (con cargo a los tenedores de ADS) en relación con la conversión de moneda extranjera y la posterior transferencia de dividendos u otros pagos respecto de tales ADS.

Futuros cambios sobre las inversiones extranjeras y la retención de impuestos en Chile podrían afectar negativamente a residentes no chilenos que inviertan en nuestras acciones.

En el pasado, las inversiones de capital efectuadas en Chile por residentes extranjeros han estado sujetas a varias regulaciones de control de cambios (divisas) para regular la repatriación de inversiones y utilidades al respecto. Aunque dichas regulaciones no están actualmente vigentes, en el pasado, el Banco Central de Chile requería, y podría volver a requerir, que inversionistas extranjeros adquieran valores en el mercado secundario de Chile para mantener una reserva en dinero o para pagar derechos de conversión de moneda extranjera para la adquisición de tales valores. Es más, eventuales cambios futuros en materia de retención de impuestos podrían afectar negativamente a residentes extranjeros que inviertan en nuestras acciones.

No le podemos asegurar que restricciones chilenas adicionales a las actualmente aplicables a los tenedores de ADS, a la disposición de las acciones ordinarias subyacentes a los ADS, o bien a la repatriación de utilidades provenientes de una adquisición, una disposición o un pago de dividendos queden exentos de tales restricciones o requerimientos en el futuro y, tampoco podemos evaluar su eventual duración o impacto, en caso que cualquiera de tales restricciones fueren impuestas o requeridas. Para mayor información, véase “Artículo 10. Información Adicional – D. Controles de Cambio – Inversiones Extranjeras y Control de Tipos de Cambios en Chile”.

Nuestros tenedores de ADS podrían quedar impedidos de ejercer derechos preferentes en determinadas circunstancias.

La ley chilena sobre Sociedades Anónimas dispone la concesión de derechos preferentes a todos los accionistas, siempre que una compañía emita nuevas acciones de efectivo (*cash shares*), otorgando a tales titulares el derecho a adquirir un número suficiente de acciones como para mantener su respectivo porcentaje de propiedad accionaria. Nosotros no estaríamos en condición de ofrecer acciones a los tenedores de ADS y accionistas en Estados Unidos, según los derechos preferentes concedidas a los accionistas en relación con cualquier emisión futura de acciones, a menos que se haga efectiva una declaración de registro de conformidad con la *US Securities Act* de 1933 según fuere enmendada (la “Ley de Valores”), respecto de tales derechos y acciones, o bien, si se dispone de una exención del referido requerimiento de registro de conformidad con el *US Securities Act*. Al momento de cualquier oferta de derechos, nosotros evaluaremos los potenciales costos y pasivos relacionados con cualquiera declaración de registro a la luz de cualquier beneficio indirecto para nosotros de permitir a tenedores estadounidenses de ADS que evidencien ADS y a accionistas ubicados en Estados Unidos de ejercer derechos preferenciales, al igual que cualquier otro factor que pudiera ser considerado apropiado en ese momento, y entonces decidiremos si acaso presentar semejante certificado de registro. No le podemos asegurar que nosotros presentaremos un certificado de registro ni que tales derechos serán puestos a disposición de tenedores de ADS y accionistas ubicados en los Estados Unidos.

No estamos obligados a divulgar tanta información a los inversionistas como lo está un emisor estadounidense y, en consecuencia, usted podría recibir menos información sobre nosotros de la que podría recibir de una empresa estadounidense comparable.

Los requisitos de divulgación corporativa aplicables a nuestra compañía podrían no ser equivalentes a los requisitos de divulgación aplicables a una empresa estadounidense y, en consecuencia, usted podría recibir menos información sobre

nosotros de la que podría recibir de una empresa estadounidense comparable. Nuestra compañía está sujeta a los requisitos de la *Securities Exchange Act* (Ley de Intercambio de Valores) de 1934, según haya sido enmendada o a la *Exchange Act* (Ley de Intercambio). Los requerimientos de divulgación aplicables a los emisores extranjeros bajo el referido *Exchange Act* son más limitados que los requerimientos de divulgación aplicables a los emisores estadounidenses. También, la información pública disponible respecto de los emisores de valores inscritos en las bolsas de valores chilenas o brasileñas es menos detallada en ciertos aspectos que la información publicada periódicamente por compañías que transan sus acciones en bolsa tanto en Estados Unidos o en otros países. Es más, existe un menor nivel de regulación de los mercados de valores en Chile y de las actividades de los inversionistas en dichos mercados, en comparación con el nivel de regulación de los mercados de valores en Estados Unidos y otros países desarrollados.



Información Adicional

Proveedores

Durante el año 2016, y al igual que en años anteriores, los principales proveedores de LATAM Airlines correspondieron a los fabricantes de aviones, Airbus y Boeing. Junto con éstos, LATAM Airlines cuenta con una serie de otros proveedores, fundamentalmente relacionados con accesorios, repuestos y componentes para aviones, tales como Pratt & Whitney, MTU Maintenance, Rolls-Royce, Pratt and Whitney Canada, CFM International, General Electric Comercial Aviation Services Ltd., General Electric Celma, General Electric Engines Service, Honeywell, Israel Aerospace Industries, Air France/KLM (motores y APU); Zodiac Seats US, Recaro, Zodiac Seats UK (asientos); Teledyne (TCS B787-9); Honeywell y Rockwell Collins (Avionics); Air France/KLM, LUFTHANSA Technik (Componentes MRO); Panasonic, Thales (Entretenimiento Abordo); SAFRAN Landing Systems (Trenes y Frenos); UTC Aerospace (Nacelas). A esto deben agregarse nuestros proveedores de combustibles, tales como Raizen, World Fuel Services, YPF, Petrobras, Terpel, Repsol, Shell, Copec, entre otros.

Seguros

LATAM Airlines, considerando todas aquellas áreas que involucran un riesgo potencial, contrata seguros que pueden ser clasificados en tres principales categorías: Seguros de Aviación, Casco y Responsabilidades Legales. Este tipo de seguros cubre todos los riesgos inherentes a la aeronavegación comercial, tales como aeronaves, motores, repuestos y seguros de responsabilidad civil hacia terceros: pasajeros, carga, equipajes, productos, aeropuertos, etc. Después de la asociación de LAN con TAM, los seguros de ambas compañías empiezan a ser comprados por LATAM Airlines Group, generando aumentos en los volúmenes negociados y resultando en menores costos operacionales.

Seguros generales

Este grupo de seguros permite cubrir todos aquellos riesgos que puedan afectar el patrimonio de la sociedad, particularmente bienes físicos y financieros, los que se resguardan a través de seguros multirisgos (que incluye riesgos de incendio, robo, equipos de computación, remesas de valores, cristales y otros basados en coberturas de todo riesgo), junto a coberturas tradicionales de vehículos motorizados, transportes aéreo y marítimo, responsabilidad civil de empresa, etc. Seguros de Vida y Accidentes. Este grupo de seguros cubre todo el personal de la empresa: ejecutivos, funcionarios en general y tripulaciones de vuelo.

Marcas y patentes

La Compañía y sus filiales utilizan diversas marcas comerciales, que se encuentran debidamente registradas ante los organismos competentes en los diversos países en los cuales desarrollan sus operaciones o constituyen el origen y/o destino de las mismas, con el objeto de distinguir y comercializar sus productos y servicios en dicho país. Entre las principales marcas están: LATAM Airlines, LATAM Airlines Argentina, LATAM Airlines Brazil, LATAM Airlines Chile, LATAM Airlines Colombia, LATAM Airlines Ecuador, LATAM Airlines Peru, LATAM Cargo, LATAM PASS, LATAM Fidelidade, LATAM Travel, entre otras.

Clientes

La Sociedad no tiene clientes que en forma individual representen más del 10% de las ventas.

Ajustando nuestros compromisos de flota

Grupo LATAM Airlines anunció en el 2012 la implementación de un plan de renovación de su flota con el objetivo de reducir la variedad de aeronaves actualmente en operación y retirar gradualmente aquellas menos eficientes. A diciembre 2016, el plan de la Compañía continúa avanzando, habiendo retirado durante el 2016 un total de 23 aviones, entre los cuales se encuentran los últimos aviones Airbus A330, modelo que fue completamente retirado de la flota. Adicionalmente se incorporaron 24 aeronaves de modelos más grandes y eficientes como los Airbus A321, Airbus A350, Boeing 787-9 y los primeros Airbus A320neo.

Durante el 2016, la Compañía hizo un progreso significativo en su plan de reducir el total de activos y compromisos de flota, alcanzando el nivel de compromisos de flota más bajo en la historia reciente de LATAM para el 2017 y 2018. LATAM redujo sus compromisos de flota a través de postergaciones y cancelaciones, y también reducirá sus activos de flota actuales devolviendo aviones adicionales en comparación con el plan de flota del año pasado. Con esto, la Compañía alcanzó una reducción de US\$2,2 billones en activos de flota para el período 2016-2018, en línea con los planes previamente anunciados para alcanzar una disminución de US\$2,0 a US\$3,0 billones en nuestros activos de flota esperados para el 2018.

Estas reducciones mejorarán el balance de la Compañía, y crearán una mayor flexibilidad para responder mejor a las condiciones del mercado en los próximos años. Los beneficios de estas reducciones se verán en los próximos dos años a través de menores gastos de arriendos y de capital, junto con menores necesidades de financiamiento, mejorando la generación de flujo de caja de la Compañía y fortaleciendo su hoja de balance.

Adicionalmente, LATAM espera tener un CAPEX no-flota, incluyendo activos intangibles, de aproximadamente US\$500 millones por año, lo que incluye mantenimiento, inversiones en motores y repuestos, y costos por la implementación del nuevo modelo doméstico de negocios, entre otros.





Al final del año	2015	2016	2017E	2018E
FLOTA PASAJEROS				
Narrow Body				
Airbus A319-100	50	48	45	45
Airbus A320-200	154	146	126	116
Airbus A320 Neo	-	2	7	11
Airbus A321-200	36	47	47	47
Airbus A321 Neo	-	-	-	2
TOTAL	240	243	225	221
Wide Body				
Airbus A330-200	10	-	0	-
Boeing 767-300	38	37	36	36
Airbus A350-900	1	7	7	9
Airbus A350-1000	-	-	-	-
Boeing 777-300 ER	10	10	10	7
Boeing 787-8	10	10	10	10
Boeing 787-9	7	12	14	14
TOTAL	76	76	77	76
FLOTA CARGUERA				
Boeing 777-200F	3	2	1	1
Boeing 767-300F	8	8	8	8
TOTAL FLOTA	327	329	311	306
Subarrendados				
Airbus A320-200	-	-	5	5
Airbus A350-900	-	-	4	-
Boeing 787-8	-	-	2	4
Boeing 777-200F	1	0	1	1
Boeing 767-300F	3	3	1	1
TOTAL	4	3	7	7
Compromisos de flota (millones de US\$)	1.689	1.952	469	555

Nota: Esta tabla no incluye 4 A350-900 que serán subarrendados a Qatar Airways por un periodo de entre 6 a 12 meses durante 2017 y 2018.

No incluye dos B777-200F (uno actualmente subarrendado a un tercero), tres A330 y un A320 que fueron reclasificados desde propiedad, planta y equipo a mantenido para venta.



SOSTENIBILIDAD



Nuestra aspiración de ser más

El compromiso de LATAM a la creación de valor compartido para los accionistas, el mercado, empleados, clientes, proveedores y la sociedad entera, integra la estrategia de negocio y guías de toma de decisiones de la empresa. Los avances en la sostenibilidad, presentes a través de prácticas de negocios son un impulso importante hacia la aspiración de ser uno de los tres grupos de aerolíneas más grandes del mundo.

En el 2016, lo que ya era una realidad en la vida cotidiana de la operación, fue elevado a la categoría de política de la empresa con la aprobación de la Política de sostenibilidad LATAM. El documento fue validado por el Consejo de Administración, máximo órgano dentro de la estructura de gobierno corporativo, y establece los principales lineamientos y principios a seguir por el ejecutivo en el desarrollo y articulación de estrategias e iniciativas de desarrollo sostenible en todo el Grupo.

Desde una perspectiva a largo plazo, la estrategia de sostenibilidad de la compañía se divide en tres dimensiones:

► **Gobernanza de la sostenibilidad:**

la compañía se posiciona forma clara y transparente sobre sus compromisos y objetivos, y las estructuras de toma de decisiones, ejecución y seguimiento de resultados apoyan la aplicación de la estrategia;

► **Cambio climático:**

equilibrar una visión de mitigación de riesgos y buscar nuevas oportunidades en la gestión de los impactos ambientales reales y potenciales del negocio, con énfasis en la reducción de la huella de carbono y acciones ecológicas;

► **Ciudadanía corporativa:**

hacer del negocio y la red de relaciones en la cadena de valor de LATAM - con proveedores, empleados, clien-

tes y la sociedad – catalizadores socioeconómicos y de equilibrio medioambiental de la región mediante el desarrollo de los empleados, la inversión social y el fomento del turismo y de buenas prácticas.

Estas dimensiones agrupan los principales objetivos de desarrollo y se desglosan en objetivos y metas, ayudando a sistematizar el proceso de mejora continua y de cuantificar los resultados.

Para dar foco a los esfuerzos de mejorar el rendimiento, LATAM considera un proceso estructurado de los temas más relevantes para la sostenibilidad, considerando los impactos reales o potenciales de la operación en sus diferentes *stakeholders*, las expectativas del público, la visión de futuro de la compañía y los compromisos asumidos, *drivers* sectoriales e internacionales de sostenibilidad y las tendencias globales.

La lista de temas materiales de la organización es la siguiente:

- **Mitigación del cambio climático:** reducir continuamente la intensidad de las emisiones y la investigación de nuevas tecnologías energéticas;
- **Gestión eficiente:** alcanzar niveles de excelencia en el uso racional del combustible y la gestión de los recursos;
- **Reducción del ruido y otras emisiones:** controlar la emisión de ruido de los aviones en las comunidades cercanas a los aeropuertos y el impacto de las emisiones sobre la calidad del aire;
- **Conectividad y relación con el cliente:** Atención a las oportunidades y tendencias tecnológicas y cumplir con las nuevas exigencias de los clientes, invertir en la calidad del servicio y la comunicación transparente y ética;



- ▶ **Salud y seguridad en aire y tierra:** gestionar los riesgos potenciales, incluyendo los riesgos cibernéticos, y garantizar los más altos estándares de seguridad a los clientes, empleados y la comunidad;
- ▶ **Gestión del talento y la productividad:** mejorar la gestión del rendimiento y de la carrera en distintas unidades de negocio, con vistas al crecimiento profesional y la mantención de una cultura de alto desempeño
- ▶ **Relaciones con el Gobierno, sana competencia y especificaciones regulatorias:** el diálogo constante con los gobiernos, autoridades locales y organismos representativos de la industria, centrándose en el cumplimiento y la creación de soluciones responsables
- ▶ **Cadena de valor:** promover las buenas prácticas de ética, sostenibilidad y ecológicas de los proveedores y fomentar el desarrollo de las comunidades con las que se relaciona la empresa;
- ▶ **Sostenibilidad económica y financiera:** buscar sinergias en la gestión de los costos y activos, la planificación de las inversiones actuales y futuras, enfocándose en la creación de valor para la empresa y sus accionistas.



Nuestra gestión de la sostenibilidad

La Política de Sostenibilidad de LATAM, aprobada en 2016, consideró una serie de referencias y compromisos internacionales, que deben servir como guía para las actividades (ver tabla) y explica la correlación entre la gestión de los diversos aspectos de la sostenibilidad y la gestión del negocio. El ejemplo más claro es la gestión de riesgos: una matriz que guía la mitigación de riesgos, incluyendo los medioambientales, laborales y ligados a la relación y reputación de la Compañía con su público. La gestión se realiza de forma integrada con otros tipos de riesgo, tales como los financieros y operacionales, entre otros.

Para asegurar que la información y la mirada estratégica de la administración estén alineadas a los objetivos y avances de la política de sostenibilidad, el Consejo de Administración hará un seguimiento anual de los datos. La nueva etapa de validación estratégica complementa la supervisión que ya era realizada periódicamente por la Comisión del Consejo.

Además, cada vez que un miembro se une a la alta dirección de la empresa, participa en actividades de inmersión en la estrategia del negocio, siendo la gestión de la sostenibilidad el foco de un módulo específico en este proceso.

Referencias Internacionales

Para impulsar mejoras en la gestión de la sostenibilidad, LATAM se guía por una serie de normas, estándares, referencias y compromisos internacionales. Las principales se describen a continuación:

- ▶ Norma ISSO 26000: primera norma internacional de Responsabilidad Social Empresarial.
- ▶ Pacto Global: iniciativa de la Organización de Naciones Unidas (ONU) para fomentar la adopción de prácticas de responsabilidad social en las áreas de derechos humanos, derechos humanos en el trabajo, medio ambiente y lucha contra la corrupción.
- ▶ Objetivos de Desarrollo Sostenible: programa mundial de desarrollo impulsado por la ONU, que define los objetivos y metas relacionados con la erradicación de la pobreza, la seguridad alimentaria, la salud, la educación, la igualdad de género, la reducción de las desigualdades, la energía, el agua y el saneamiento, los patrones sostenibles de la producción y el consumo, el cambio climático, ciudades sostenibles, la protección y el uso sostenible de los ecosistemas y el crecimiento económico inclusivo, entre otros temas.
- ▶ Principios orientados a Empresas y los Derechos Humanos: es una especie de guía, preparado por el Representante Especial de la Secretaría General de las Naciones Unidas, John Ruggie, que reúne a los parámetros y directrices para asegurar la protección, el respeto y la reparación de los derechos humanos en los negocios.
- ▶ Declaración tripartita de Principios sobre las Empresas Multinacionales y la Política Social: fue preparado por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y tiene como objetivo promover la participación activa de las empresas multinacionales al progreso económico y social, al tiempo que minimiza los efectos negativos de sus actividades.
- ▶ Directrices de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) para empresas multinacionales: reúne recomendaciones para las empresas y los gobiernos, y proporciona principios y normas voluntarias para una conducta empresarial consistente con las leyes y las mejores prácticas reconocidas internacionalmente.
- ▶ Metodología GRI: la principal referencia de los informes de sostenibilidad. Fue desarrollado por el Global Reporting Initiative, organización internacional multi-sectorial, que busca promover la normalización y la mejora continua de la gestión y la comunicación de la sostenibilidad en las empresas y organizaciones de diferentes tamaños y sectores de todo el mundo.



Medición de los avances

El desempeño de la empresa en el Índice de Sostenibilidad Dow Jones (DJSI, por sus siglas en inglés) es el criterio principal de este desarrollo.

El DJSI es la principal referencia mundial desempeño económico, social y medioambiental de la creación de valor en el largo plazo. La selección se basa en una metodología conocida como *Best in Class*, que analiza el desempeño de temas relacionados con gobiernos corporativos y las prácticas económicas, sociales y medioambientales de las principales empresas públicas en diferentes sectores económicos. Sólo las empresas líderes conforman la lista definitiva, que se publica anualmente. El proceso de selección de los miembros del DJSI se lleva a cabo por RobecoSAM, una consultora de inversiones especializada en sostenibilidad.

LATAM es parte del índice desde la edición de 2012, cuando fue seleccionada en el segmento de Mercados Emergentes. Desde la edición de 2014, es parte del Índice Mundial, que reúne el 10% de las mejores compañías invitadas. En 2016, se analizaron las 2.500 empresas más grandes (de acuerdo al índice S&P Broad Market) de 28 países, y se seleccionaron 316. Sólo dos compañías aéreas aparecen en ese grupo.

Transparencia en el proceso de donación

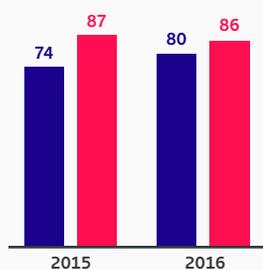
A fines de 2016, el Directorio aprobó la política de donaciones del Grupo LATAM. Esta es válida para todas las subsidiarias y establece objetivamente los criterios para una donación así como las etapas y procesos de aprobación, definiendo claramente los roles y responsabilidades.

De acuerdo al documento, las donaciones deben ser exclusivamente de servicios (transporte gratis de personas o carga), especies o contribuciones en dinero.

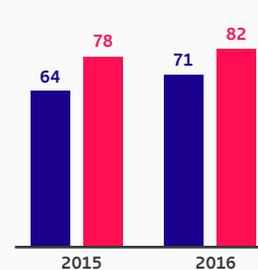
En línea con la estrategia de Sostenibilidad del grupo, las donaciones deben estar destinadas a proyectos que provoquen impactos sociales, ambientales o culturales positivos y deben ser dirigidos principalmente a personas de escasos recursos o fundaciones sin fines de lucro de la región.

El proceso de aprobación involucra a las áreas de Asuntos Corporativos, Legal y Compliance para asegurar que se cumplen los principios de ética y transparencia y la legislación pertinente.

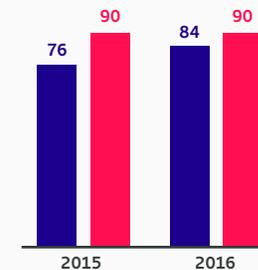
Dimensión económica



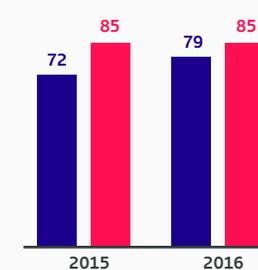
Dimensión social



Dimensión ambiental



Total de sostenibilidad



● Desempeño LATAM ● Mejor del sector



Nuestro compromiso con el medio ambiente

La Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático define a este fenómeno como un cambio en el clima que altera la atmósfera mundial, generando efectos nocivos significativos en la composición, la capacidad de recuperación o la productividad de los ecosistemas naturales. Lograr estabilidad y controlar la liberación de gases de efecto invernadero es el objetivo fundamental para combatirlo. Siendo conscientes de los impactos generados como industria (responsable de un 2% de las emisiones de gases de efecto invernadero atribuibles a la actividad humana), desarrollamos una estrategia de cambio climático que nos permite abordar iniciativas en dos ámbitos: impacto y rentabilidad, con acciones directamente relacionadas a los impactos de nuestras operaciones, que son abordados desde el punto de vista de la gestión de riesgos, y controlados y mitigados por medio de nuestro sistema de gestión; e involucramiento y reconocimiento, cuyo foco está en iniciativas de concientización y capacitación de nuestros colaboradores y la difusión de acciones y buenas prácticas ambientales.

El Sistema de Gestión Ambiental del Grupo LATAM Airlines, alineado a los requerimientos de la ISO 14001 para las operaciones terrestres y el IEnvA (IATA Environmental Assessment) desarrollado en conjunto con IATA por y para las aerolíneas especialmente para la gestión de sus operaciones aéreas, establecen programas de eficiencia a los aspectos ambientales significativos, controles operacionales, optimización de procesos y gestión de los riesgos asociados a las emisiones de la operación.

Durante 2016 tuvimos los siguientes hitos:

1. Fuimos reconocidos como líderes en Estrategia Climática en el Dow Jones Sustainability Index;
2. Mantuvimos la certificación bajo la norma internacional ISO14.001 en nuestras instalaciones en Miami, además de avanzar en su implementación en los países

donde la compañía tiene operaciones principales. También queremos destacar que somos de las primeras aerolíneas en participar y apoyar el diseño, implementación y certificación del IATA Environmental Assessment (IEnvA), estando actualmente certificada en el más alto nivel del sistema (Stage 2), nuestra operación internacional en Chile.

3. El programa Smart Fuel permitió un ahorro de combustible de más de 41 millones de galones que se traducen en que dejamos de emitir más de 440 mil toneladas de CO₂, además de reducción de ruido y una mejora en la calidad de aire local.
4. CORSIA: Como industria hemos logrado un hito histórico en el 2016, ya que los estados en la Organización Aviación Civil Internacional (OACI) ratificaron el compromiso de la industria de limitar el crecimiento de las emisiones de CO₂ a partir del 2020 para los vuelos internacionales; convirtiéndose así en la primera industria a nivel mundial en lograr un acuerdo para regular sus emisiones de CO₂.

Además de la eficiencia de combustible en vuelo, tenemos iniciativas de eficiencia energética en tierra. Y, sumado a lo anterior, desde 2012 en Perú y 2014 en Colombia, neutralizamos las emisiones de nuestras operaciones terrestres a través de programas locales de reforestación. El desafío estratégico de LATAM Airlines Group es convertirse en líder y referente mundial en cambio climático, aportando a su vez a la eficiencia y competitividad de la Compañía.

Como LATAM hemos tenido un fuerte compromiso por impulsar el desarrollo de energías alternativas sostenibles, siendo un punto importante para la industria de transporte aéreo, la compañía está alineada con estos esfuerzos y vamos a seguir trabajando hacia el desarrollo y la futura incorporación de combustibles alternativos sostenibles. Pero a la vez, hacemos un llamado a la región para no quedarnos atrás en este desafío.



Nuestro compromiso con la región

La Ciudadanía Corporativa busca enriquecer los vínculos con clientes, empleados, comunidades, gobiernos y proveedores, construyendo relaciones positivas que aporten a la Compañía, a la sociedad y a los destinos donde operamos. Permite obtener la “Licencia Social” para operar, es decir el voto de confianza de los públicos de interés. La Ciudadanía Corporativa incluye la filantropía, pero amplía el marco de visión para incluir acciones que mejoran el impacto social.

En la Estrategia Corporativa de Sostenibilidad 2015-2018 se definen cuatro focos de acción que involucran tanto a las comunidades de los destinos donde operamos como a nuestras personas:

1. Apoyar la cultura interna de la Compañía y el bienestar de sus colaboradores.
2. Integrar variables sociales y ambientales en productos y servicios que mejoran la experiencia del cliente.
3. Contribuir al desarrollo económico de los destinos donde opera.
4. Contribuir a la preservación del patrimonio cultural y ambiental de América Latina.

Esta mirada se alinea con dos pilares estratégicos de la Compañía: “Marca y Experiencia de Cliente” y “Fortaleza Organizacional”, esenciales para fomentar una cultura donde cada una de las nuestras acciones y decisiones considere equilibradamente su impacto no solo sobre los resultados sino también sobre las personas y clientes. Para asegurar que esa experiencia diferenciadora que LATAM busca entregar a sus clientes sea consistente en el tiempo – independiente del país donde se opere– la Compañía tiene un propósito común que da dirección, motiva y moviliza las acciones de las más de 45 mil personas que integran el equipo humano de la empresa.

Para dar cumplimiento a este objetivo, LATAM cuenta con tres guías o pilares que orientan el comportamiento para ofrecer un servicio memorable y diferenciador:

- ▶ Seguridad: garantizamos en todo momento nuestra seguridad, la de nuestro equipo y la de nuestros clientes.
- ▶ Ser Atentos: nos preocupamos por las necesidades y emociones de las personas y resolvemos con gentileza.
- ▶ Eficiencia: nos esforzamos por superarnos continuamente.

Ofrecer un servicio de excelencia y proporcionar una experiencia diferenciada para los clientes es un punto fundamental para el éxito de los negocios de Grupo LATAM, tanto en el segmento de pasajeros como en el de carga. Buscamos transformar la experiencia de un viaje tradicional en algo ágil, rápido, con menos tiempo de espera en aeropuertos, menor tiempo entre las conexiones, más opciones de entretenimiento a bordo y mayores informaciones en caso de contingencia. El proyecto más importante relacionado a la experiencia de los clientes, es el proyecto Twist.

A través de Twist se busca que los equipos sepan priorizar su agenda, revisar los proyectos y ajustar el producto o servicio que entregan, para así generar una nueva relación con cada uno de los clientes y lograr su preferencia. El proyecto abarca desde la manera de aplicar las políticas compañía hasta la repartición de roles y responsabilidades; adoptando además herramientas de monitoreo de la satisfacción de los clientes en tiempo real. Una pieza clave fue un aumento en el compromiso de los colaboradores dado por una mayor autonomía en la toma de decisiones.

A diciembre de 2016, la Compañía terminó con cerca de 9 mil personas trabajando bajo el modelo Twist, donde se incluyen todos los colaboradores que se desempeñan en los contact center, los aeropuertos hub (centro de conexiones), la mitad de los aeropuertos de Brasil y los grandes aeropuertos no hubs.



Al operar en múltiples países de la región, el alcance de nuestro impacto es amplio; afectando a todas las comunidades que operamos a través de la conectividad generada y el impacto local de nuestras operaciones. Es por ello que, hemos definido, en el marco de nuestro vínculo con las Comunidades, que buscaremos contribuir al desarrollo económico y a la conservación del patrimonio cultural y ambiental de América Latina. Buscamos contribuir al desarrollo de la región mediante la promoción del turismo sostenible, posicionándonos como líderes en sostenibilidad en la región.

En el marco del turismo sostenible, desde 2009, LATAM realiza el programa Cuido mi Destino, sumando a Brasil desde 2015 en esta iniciativa. Estudiantes y miembros de la comunidad trabajan conjuntamente en la recuperación de espacios públicos de valor turístico, como monumentos y/o construcciones importantes de cada ciudad. Como parte del programa CMD, estudiantes y autoridades reciben charlas formativas sobre conciencia turística, medioambiente y cultura local, impulsando así el turismo responsable y promoviendo el cuidado del patrimonio histórico y cultural Latinoamericano. Desde su creación, el programa se ha desarrollado 66 veces en 26 localidades de Latinoamérica, con la participación de más de 3.500 estudiantes y voluntarios del Grupo LATAM Airlines.

Por último, buscamos, a través de nuestra operación, apoyar la Inversión Social, que hemos enfocado en el aporte que podemos generar a organizaciones no gubernamentales, que con su labor buscan contribuir al desarrollo del continente combatiendo la pobreza, velando por la preservación ambiental, la ciudadanía y la protección a los derechos humanos. Apoyamos con el transporte de voluntarios o donaciones directas. Durante 2016 se donaron más de 3 mil pasajes y se transportaron 672 toneladas de bienes y artículos para apoyar casos de catástrofes.

Relación con Grupos de Interés

Para LATAM, las relaciones con diferentes actores sociales representan una oportunidad para la construcción conjunta y un crecimiento constante.

Los principales stakeholders del Grupo LATAM, fueron identificados en un proceso llevado a cabo por la Vicepresidencia de Asuntos Corporativos con el objetivo de definir los temas críticos y sistematizar un modelo de gestión de relacionamiento corporativo con stakeholders; identificar áreas de vinculación con cada grupo de interés con indicadores y seguimiento; establecer canales de comunicación y vinculación permanentes, coordinados, transparentes y definidos, con el fin de lograr una relación articulada y de confianza; y finalmente generar acciones conjuntas, que permitan identificar brechas y oportunidades.

Los principales stakeholders identificados son:

- ▶ Academia
- ▶ Accionistas
- ▶ Asociaciones gremiales
- ▶ Calificadoras de riesgos y analistas de mercado
- ▶ Clientes cargo
- ▶ Clientes pasajeros
- ▶ Colaboradores
- ▶ Comunidades locales
- ▶ Concesionarios aeroportuarios
- ▶ Entidades públicas y regulatorias
- ▶ Especialistas del sector
- ▶ Industria
- ▶ Inversionistas
- ▶ Medios de comunicación
- ▶ ONG / Fundaciones
- ▶ Organismos internacionales
- ▶ Proveedores primarios
- ▶ Proveedores secundarios
- ▶ Sindicatos
- ▶ Terceros y subcontratados.

Se dividieron en categorías según el impacto potencial para la empresa y su nivel de influencia.

Por medio de las relaciones que mantiene con los órganos gubernamentales y las entidades sectoriales en los diferentes mercados en que actúa, LATAM mantiene una voz activa frente a cuestiones que influyen directa o indirectamente en su estrategia de negocios, la que es siempre ejercida con pleno cumplimiento de la normativa aplicable y de las reglas previstas en el Código de Conducta de LATAM y sus políticas internas. A lo largo del tiempo, hemos buscado fortalecer nuestra participación en organismos gremiales o industriales que representan la industria aérea. Globalmente, actuamos a través de IATA, que es un espacio clave de discusión de nuevas tecnologías, seguridad operacional y desafíos actuales y futuros del sector aéreo. A nivel regional, participamos también de Latin American and Caribbean Air Transport Association (ALTA), donde Enrique Cueto, CEO de LATAM Airlines Group, asumió como presidente en 2015, hecho que refuerza el compromiso de Grupo LATAM Airlines con la industria aeronáutica. Defendiendo siempre el diálogo legítimo y transparente, buscamos soluciones conjuntas y con foco en la eficiencia y la rentabilidad. LATAM posee equipos responsables de monitorear y participar en tales debates. En Chile y en otros mercados, también trabajamos para estudiar rutas y vuelos que permitan la generación de turismo, empleo y rentabilidad para las localidades donde antes no operábamos, incluyendo la necesaria coordinación con las comunidades y sus gobiernos locales.



INFORMES FINANCIEROS



LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS

31 DE DICIEMBRE DE 2016

CONTENIDO

Estado de situación financiera clasificado consolidado
Estado de resultados consolidado por función
Estado de resultados integrales consolidado
Estado de cambios en el patrimonio
Estado de flujos de efectivo consolidado - método directo
Notas a los estados financieros consolidados

CLP - PESOS CHILENOS
ARS - PESOS ARGENTINOS
US\$ - DOLARES ESTADOUNIDENSES
MUS\$ - MILES DE DOLARES ESTADOUNIDENSES
COP - PESOS COLOMBIANOS
BRL/R\$ - REALES BRASILEÑOS
MRS\$ - MILES DE REALES BRASILEÑOS
MXN - PESO MEXICANO
VEF - BOLIVAR FUERTE



INFORME DEL AUDITOR INDEPENDIENTE

Santiago, 15 de marzo de 2017

Señores Accionistas y Directores
Latam Airlines Group S.A.

Hemos efectuado una auditoría a los estados financieros consolidados adjuntos de Latam Airlines Group S.A. y filiales, que comprenden los estados consolidados de situación financiera al 31 de diciembre de 2016 y 2015, y los correspondientes estados consolidados de resultados, de resultados integrales, de cambios en el patrimonio y de flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas y las correspondientes notas a los estados financieros consolidados.

Responsabilidad de la Administración por los estados financieros consolidados

La Administración es responsable por la preparación y presentación razonable de estos estados financieros consolidados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF). Esta responsabilidad incluye el diseño, implementación y mantención de un control interno pertinente para la preparación y presentación razonable de estados financieros consolidados que estén exentos de representaciones incorrectas significativas, ya sea debido a fraude o error.

Responsabilidad del auditor

Nuestra responsabilidad consiste en expresar una opinión sobre estos estados financieros consolidados a base de nuestras auditorías. Efectuamos nuestras auditorías de acuerdo con normas de auditoría generalmente aceptadas en Chile. Tales normas requieren que planifiquemos y realicemos nuestro trabajo con el objeto de lograr un razonable grado de seguridad de que los estados financieros consolidados están exentos de representaciones incorrectas significativas.

Una auditoría comprende efectuar procedimientos para obtener evidencia de auditoría sobre los montos y revelaciones en los estados financieros consolidados. Los procedimientos seleccionados dependen del juicio del auditor, incluyendo la evaluación de los riesgos de representaciones incorrectas significativas de los estados financieros consolidados ya sea debido a fraude o error. Al efectuar estas evaluaciones de los riesgos, el auditor considera el control interno pertinente para la preparación y presentación razonable de los estados financieros consolidados de la entidad con el objeto de diseñar procedimientos de auditoría que sean apropiados en las circunstancias, pero sin el propósito de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno de la entidad. En consecuencia, no expresamos tal tipo de opinión. Una auditoría incluye, también, evaluar lo apropiadas que son las políticas de contabilidad utilizadas y la razonabilidad de las estimaciones contables significativas efectuadas por la Administración, así como una evaluación de la presentación general de los estados financieros consolidados.

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido es suficiente y apropiada para proporcionarnos una base para nuestra opinión.

PwC Chile, Av. Andrés Bello 2713 - piso 5, Las Condes - Santiago, Chile
RUT: 80.913.400-1 | Teléfono: (56 2) 2990-0000 | www.pwc.cl

Santiago, 15 de marzo de 2017
Latam Airlines Group S.A. y filiales
2*Opinión*

En nuestra opinión, los mencionados estados financieros consolidados presentan razonablemente, en todos sus aspectos significativos, la situación financiera de Latam Airlines Group S.A. y filiales al 31 de diciembre de 2016 y 2015, los resultados de sus operaciones y los flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF).


Jonathan Yeomans Gibbons
RUT: 13.473.972-K

Índice de las Notas a los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales

Notas	Página
1 - Información general	1
2 - Resumen de principales políticas contables.....	5
2.1. Bases de preparación.....	5
2.2. Bases de consolidación.....	9
2.3. Transacciones en moneda extranjera.....	10
2.4. Propiedades, plantas y equipos.....	11
2.5. Activos intangibles distintos de la plusvalía	11
2.6. Plusvalía.....	12
2.7. Costos por intereses.....	12
2.8. Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros.....	13
2.9. Activos financieros.....	13
2.10. Instrumentos financieros derivados y actividades de cobertura.....	14
2.11. Inventarios.....	15
2.12. Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	16
2.13. Efectivo y equivalentes al efectivo.....	16
2.14. Capital emitido.....	16
2.15. Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar.....	16
2.16. Préstamos que devengan intereses.....	16
2.17. Impuestos corrientes y diferidos	17
2.18. Beneficios a los empleados.....	17
2.19. Provisiones.....	18
2.20. Reconocimiento de ingresos.....	18
2.21. Arrendamientos.....	19
2.22. Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	20
2.23. Mantenimiento.....	20
2.24. Medio ambiente.....	20
3 - Gestión del riesgo financiero	21
3.1. Factores de riesgo financiero.....	21
3.2. Gestión del riesgo del capital	35
3.3. Estimación del valor justo.....	35
4 - Estimaciones y juicios contables	38
5 - Información por segmentos.....	41
6 - Efectivo y equivalentes al efectivo.....	43
7 - Instrumentos financieros.....	44
7.1. Instrumentos financieros por categorías.....	44
7.2. Instrumentos financieros por monedas.....	46
8 - Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar corrientes y cuentas por cobrar no corrientes.....	47
9 - Cuentas por cobrar y por pagar a entidades relacionadas	49
10 - Inventarios	50
11 - Otros activos financieros.....	51
12 - Otros activos no financieros.....	52

13 - Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	53
14 - Inversiones en subsidiarias	54
15 - Activos intangibles distintos de la plusvalía	57
16 - Plusvalía.....	58
17 - Propiedades, plantas y equipos	60
18 - Impuestos corrientes y diferidos	66
19 - Otros pasivos financieros.....	71
20 - Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	78
21 - Otras provisiones	80
22 - Otros pasivos no financieros	82
23 - Provisiones por beneficios a los empleados.....	83
24 - Cuentas por pagar, no corrientes.....	85
25 - Patrimonio.....	85
26 - Ingresos de actividades ordinarias.....	90
27 - Costos y gastos por naturaleza.....	91
28 - Otros ingresos, por función	92
29 - Moneda extranjera y diferencias de cambio	93
30 - Ganancia por acción.....	100
31 - Contingencias	101
32 - Compromisos	110
33 - Transacciones con partes relacionadas	114
34 - Pagos basados en acciones.....	115
35 - Estado de flujo de efectivo.....	119
36 - Medio ambiente	120
37 - Hechos posteriores a la fecha de los estados financieros	121

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES
ESTADO DE SITUACION FINANCIERA CLASIFICADO CONSOLIDADO

ACTIVOS	Nota	A131 de	A131 de
		diciembre de 2016	diciembre de 2015
		MUS\$	MUS\$
Activos corrientes			
Efectivo y equivalentes al efectivo	6 - 7	949.327	753.497
Otros activos financieros, corrientes	7 - 11	712.828	651.348
Otros activos no financieros, corrientes	12	212.242	330.016
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	7 - 8	1.107.889	796.974
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	7 - 9	554	183
Inventarios corrientes	10	241.363	224.908
Activos por impuestos corrientes	18	65.377	64.015
Total de activos corrientes distintos de los activos o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios		3.289.580	2.820.941
Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios	13	337.195	1.960
Total activos corrientes		3.626.775	2.822.901
Activos no corrientes			
Otros activos financieros, no corrientes	7 - 11	102.125	89.458
Otros activos no financieros, no corrientes	12	237.344	235.463
Cuentas por cobrar, no corrientes	7 - 8	8.254	10.715
Activos intangibles distintos de la plusvalía	15	1.610.313	1.321.425
Plusvalía	16	2.710.382	2.280.575
Propiedades, plantas y equipos	17	10.498.149	10.938.657
Activos por impuestos corrientes, no corrientes	18	20.272	25.629
Activos por impuestos diferidos	18	384.580	376.595
Total activos no corrientes		15.571.419	15.278.517
Total activos		19.198.194	18.101.418

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES
ESTADO DE SITUACION FINANCIERA CLASIFICADO CONSOLIDADO

PATRIMONIO Y PASIVOS	Nota	A131 de	A131 de
		diciembre de 2016	diciembre de 2015
		MUS\$	MUS\$
PASIVOS			
Pasivos corrientes			
Otros pasivos financieros, corrientes	7 - 19	1.839.528	1.644.235
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	7 - 20	1.593.068	1.483.957
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	7 - 9	269	447
Otras provisiones, corrientes	21	2.643	2.922
Pasivos por impuestos, corrientes	18	14.286	19.378
Otros pasivos no financieros, corrientes	22	2.762.245	2.490.033
Total de pasivos corrientes distintos de los pasivos incluidos en grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta		6.212.039	5.640.972
Pasivos incluidos en grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta		10.152	-
Total pasivos corrientes		6.222.191	5.640.972
Pasivos no corrientes			
Otros pasivos financieros, no corrientes	7 - 19	6.796.952	7.532.385
Cuentas por pagar, no corrientes	7 - 24	359.391	417.050
Otras provisiones, no corrientes	21	422.494	424.497
Pasivo por impuestos diferidos	18	915.759	811.565
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	23	82.322	65.271
Otros pasivos no financieros no corrientes	22	213.781	272.130
Total pasivos no corrientes		8.790.699	9.522.898
Total pasivos		15.012.890	15.163.870
PATRIMONIO			
Capital emitido	25	3.149.564	2.545.705
Ganancias acumuladas	25	366.404	317.950
Acciones propias en cartera	25	(178)	(178)
Otras reservas		580.870	(6.942)
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora		4.096.660	2.856.535
Participaciones no controladoras	14	88.644	81.013
Total patrimonio		4.185.304	2.937.548
Total patrimonio y pasivos		19.198.194	18.101.418

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES
ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADO POR FUNCION

	Nota	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
		2016	2015
		MUS\$	MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	26	8.988.340	9.740.045
Costo de ventas		(6.967.037)	(7.636.709)
Ganancia bruta		2.021.303	2.103.336
Otros ingresos, por función	28	538.748	385.781
Costos de distribución		(747.426)	(783.304)
Gastos de administración		(872.954)	(878.006)
Otros gastos, por función		(373.738)	(323.987)
Otras ganancias (pérdidas)		(72.634)	(55.280)
Ganancias/(pérdidas) de actividades operacionales		493.299	448.540
Ingresos financieros		74.949	75.080
Costos financieros	27	(416.336)	(413.357)
Participación en las ganancias (pérdidas) de asociadas y negocios conjuntos que se contabilicen utilizando el método de la participación		-	37
Diferencias de cambio	29	121.651	(467.896)
Resultado por unidades de reajuste		311	481
Ganancia/(Pérdida), antes de impuestos		273.874	(357.115)
Gasto por impuesto a las ganancias	18	(163.204)	178.383
GANANCIA/(PÉRDIDA) DEL EJERCICIO		110.670	(178.732)
Ganancia/(Pérdida), atribuible a los propietarios de la controladora		69.220	(219.274)
Ganancia/(Pérdida) atribuible a participaciones no controladoras	14	41.450	40.542
Ganancia/(Pérdida) del ejercicio		110.670	(178.732)
GANANCIAS/(PÉRDIDAS) POR ACCION			
Ganancias/(Pérdidas) básicas por acción (US\$)	30	0,12665	(0,40193)
Ganancias/(Pérdidas) diluidas por acción (US\$)	30	0,12665	(0,40193)

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES
ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES CONSOLIDADO

	Nota	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
		2016	2015
		MUS\$	MUS\$
GANANCIA/(PÉRDIDA) DEL PERÍODO		10.670	(178.732)
Componentes de otro resultado integral que no se reclasificarán al resultado del período antes de impuestos			
Otro resultado integral, antes de impuestos, ganancias (pérdidas) por nuevas mediciones de planes de beneficios definido	25	(3.305)	(14.631)
Total otro resultado integral que no se reclasificará al resultado del período antes de impuestos		(3.305)	(14.631)
Componentes de otro resultado integral que se reclasificarán al resultado del período antes de impuestos			
Diferencia de cambio por conversión			
Ganancias (pérdidas) por diferencia de cambio de conversión, antes de impuestos	29	494.362	(1.409.439)
Otro resultado integral, antes de impuestos, diferencias de cambio por conversión		494.362	(1.409.439)
Coberturas del flujo de efectivo			
Ganancias (pérdidas) por coberturas de flujos de efectivo, antes de impuestos	19	127.390	80.387
Otro resultado integral, antes de impuestos, coberturas del flujo de efectivo		127.390	80.387
Total otro resultado integral que se reclasificará al resultado del período antes de impuestos		621.752	(1.329.052)
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto		6.864	(1.343.683)
Impuesto a las ganancias relativos a componentes de otro resultado integral que no se reclasificará al resultado del período			
Impuesto a las ganancias relativo a nuevas mediciones de planes de beneficios definidos de otro resultado integral	18	921	3.911
Impuestos a las ganancias acumulados relativos a componentes de otro resultado integral que no se reclasificarán al resultado del período		921	3.911
Impuesto a las ganancias relativos a componentes de otro resultado integral que se reclasificará al resultado del período			
Impuesto a las ganancias relacionado con coberturas de flujos de efectivo de otro resultado integral		(34.695)	(21.003)
Impuestos a las ganancias acumulados relativos a componentes de otro resultado integral que se reclasificarán al resultado del período		(34.695)	(21.003)
Total otro resultado integral		584.873	(1.360.875)
Total resultado integral		695.543	(1.539.607)
Resultado integral atribuible a:			
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora		648.539	(155.133)
Resultado integral atribuible a participaciones no controladoras		47.004	11.724
TOTAL RESULTADO INTEGRAL		695.543	(1.539.607)

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES
ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO

Nota	Patrimonio atribuible a la controladora													
	Cambios en otras reservas											Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	Participaciones no controladoras	Patrimonio total
	Capital emitido	Acciones propias en cartera	Reservas de diferencias de cambio en conversiones	Reservas de flujo de coberturas de flujo de efectivo	Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios de finidos	Reservas de pagos basados en acciones	Otras reservas varias	Total otras reservas	Ganancias acumuladas					
MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$			
Patrimonio														
1 de enero de 2016	2.545.705	(178)	(2.576.041)	(90.510)	(10.717)	35.647	2.634.679	(6.942)	317.950	2.856.535	8103	2.937.548		
Cambios en patrimonio														
Resultado integral														
Ganancia (pérdida)	25	-	-	-	-	-	-	-	69.220	69.220	41.450	110.670		
Otro resultado integral		-	-	489.486	92.016	(2.183)	-	579.319	-	579.319	5.554	584.873		
Total resultado integral		-	-	489.486	92.016	(2.183)	-	579.319	69.220	648.539	47.004	695.543		
Transacciones con los accionistas														
Emisión de patrimonio	25-34	608.496	-	-	-	-	-	-	-	608.496	-	608.496		
Dividendos	25	-	-	-	-	-	-	-	(20.766)	(20.766)	-	(20.766)		
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios, patrimonio	25-34	(4.637)	-	-	-	-	2.891	5.602	8.493	3.856	(39.373)	(35.517)		
Total transacciones con los accionistas		603.859	-	-	-	-	2.891	5.602	8.493	591.586	(39.373)	552.213		
Saldo al 31 de diciembre de 2016		<u>3.149.564</u>	<u>(178)</u>	<u>(2.086.555)</u>	<u>1.506</u>	<u>(12.900)</u>	<u>38.538</u>	<u>2.640.281</u>	<u>580.870</u>	<u>4.096.660</u>	<u>88.644</u>	<u>4.185.304</u>		

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES
ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO

Nota	Patrimonio atribuible a la controladora													
	Cambios en otras reservas											Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	Participaciones no controladoras	Patrimonio total
	Capital emitido	Acciones propias en cartera	Reservas de diferencias de cambio en conversiones	Reservas de flujo de coberturas de flujo de efectivo	Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos	Reservas de pagos basados en acciones	Otras reservas varias	Total otras reservas	Ganancias acumuladas					
MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$			
Patrimonio														
1 de enero de 2015	2.545.705	(178)	(1.193.871)	(151.340)	-	29.642	2.635.748	1.320.179	536.190	4.401.896	101.799	4.503.695		
Cambio en patrimonio														
Resultado integral														
Ganancia (pérdida)	25	-	-	-	-	-	-	-	(219.274)	(219.274)	40.542	(178.732)		
Otro resultado integral		-	-	(1.382.170)	60.830	(10.717)	-	(1.332.057)	-	(1.332.057)	(28.818)	(1.360.875)		
Total resultado integral		-	-	(1.382.170)	60.830	(10.717)	-	(1.332.057)	(219.274)	(1.551.331)	11.724	(1.539.607)		
Transacciones con los accionistas														
Incremento (disminución)														
por transferencias y otros														
cambios patrimonio	25-34	-	-	-	-	-	6.005	(1.069)	4.936	1.034	(32.510)	(26.540)		
Total transacciones con los accionistas		-	-	-	-	-	6.005	(1.069)	4.936	1.034	(32.510)	(26.540)		
Saldo final ejercicio actual														
31 de diciembre de 2015	2.545.705	(178)	(2.576.041)	(90.510)	(10.717)	35.647	2.634.679	(6.942)	317.950	2.856.535	8.103	2.937.548		

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES
ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO - METODO DIRECTO

	Nota	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
		2016	2015
		MUS\$	MUS\$
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de operación			
Clases de cobros por actividades de operación			
Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios		9.918.589	11.372.397
Otros cobros por actividades de operación		70.359	88.237
Clases de pagos			
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios		(6.756.121)	(7.029.582)
Pagos a y por cuenta de los empleados		(1.820.279)	(2.165.184)
Otros pagos por actividades de operación		(162.839)	(351.177)
Intereses recibidos		11.242	43.374
Impuestos a las ganancias pagados		(59.556)	(57.963)
Otras entradas (salidas) de efectivo	35	(209.269)	(184.627)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación		992.126	1.715.475
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de inversión			
Otros cobros por la venta de patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades			
		2.969.731	519.460
Otros pagos para adquirir patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades			
		(2.706.733)	(704.115)
Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo		76.084	57.117
Compras de propiedades, planta y equipo		(694.370)	(1.569.749)
Importes procedentes de ventas de activos intangibles		1	91
Compras de activos intangibles		(88.587)	(52.449)
Otras entradas (salidas) de efectivo	35	843	10.576
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión		(443.031)	(1.739.069)
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación			
Importes procedentes de la emisión de acciones			
		608.496	-
Importes procedentes de préstamos de largo plazo		1.820.016	1.791.484
Importes procedentes de préstamos de corto plazo		279.593	205.000
Reembolsos de préstamos		(2.121.130)	(1.263.793)
Pagos de pasivos por arrendamientos financieros		(314.580)	(342.614)
Dividendos pagados	35	(41.223)	(35.032)
Intereses pagados		(398.288)	(383.648)
Otras entradas (salidas) de efectivo	35	(229.163)	(99.757)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación		(396.279)	(128.360)
Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio			
		152.816	(151.954)
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo			
		43.014	(83.945)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo			
		195.830	(235.899)
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL PRINCIPIO DEL EJERCICIO			
	35	753.497	989.396
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO			
	6	949.327	753.497

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES
NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS
AL 31 DE DICIEMBRE DE 2016
NOTA 1 - INFORMACION GENERAL

LATAM Airlines Group S.A. (la "Sociedad") es una sociedad anónima abierta inscrita ante la Superintendencia de Valores y Seguros bajo el N° 306, cuyas acciones se cotizan en Chile en la Bolsa de Corredores - Bolsa de Valores (Valparaíso), la Bolsa Electrónica de Chile - Bolsa de Valores y la Bolsa de Comercio de Santiago - Bolsa de Valores, además de cotizarse en Estados Unidos de Norteamérica en la New York Stock Exchange ("NYSE"), en la forma de American Depositary Receipts ("ADRs").

Su negocio principal es el transporte aéreo de pasajeros y carga, tanto en los mercados domésticos de Chile, Perú, Argentina, Colombia, Ecuador y Brasil, como en una serie de rutas regionales e internacionales en América, Europa y Oceanía. Estos negocios son desarrollados directamente o a través de sus filiales en distintos países. Además, la Sociedad cuenta con filiales que operan en el negocio de carga en México, Brasil y Colombia.

La Sociedad se encuentra ubicada en Chile, en la ciudad de Santiago, en Avenida Américo Vespucio Sur N° 901, comuna de Renca.

Las prácticas de Gobierno Corporativo de la Sociedad se rigen por lo dispuesto en la Ley de Mercado de Valores, Ley sobre Sociedades Anónimas y su Reglamento, y por la normativa de la Superintendencia de Valores y Seguros y las leyes y regulaciones de los Estados Unidos de Norteamérica y de la Securities and Exchange Commission ("SEC") de dicho país, en lo que corresponde a la emisión de ADRs.

Con fecha 18 julio de 2016, LATAM recibió la aprobación de la Comissão de Valores Mobiliários (CVM) para una discontinuación del programa brasileño depositario de recibos-BDRS nivel III ("BDRs"), respaldados por acciones de la Sociedad y, en consecuencia, del registro de emisor extranjero. Con fecha 24 de mayo de 2016, la Sociedad informó en calidad de Hecho esencial el vencimiento con fecha 23 de mayo del plazo para que los tenedores de BDRs manifestaran su opción de mantener las acciones y el bloqueo por parte de BM&FBOVESPA con esa misma fecha, de los respectivos saldos de acciones de los titulares de BDRs que optaron por adherir al procedimiento de venta de las acciones a través del mecanismo denominado Sale Facility, asignándoseles para tal efecto un valor teórico de venta en la Bolsa de Comercio de Santiago. Con fecha 9 de junio de 2016, la Sociedad informó que BTG Pactual Chile S.A. Corredores de Bolsa ("BTG Pactual Chile"), institución chilena contratada por la Sociedad, realizó la venta en la Bolsa de Comercio de Santiago de las acciones de los respectivos tenedores que adhirieron al procedimiento de Sale Facility.

2

Al 31 de diciembre de 2015, el capital suscrito y pagado de la Sociedad estaba representado por 545.558.101 acciones, todas ordinarias, sin valor nominal. Con fecha 18 de agosto de 2016, la Sociedad celebró una junta extraordinaria de accionistas en la que se aprobó aumentar el capital mediante la emisión de 61.316.424 acciones de pago, todas ordinarias, sin valor nominal. Al 31 de diciembre de 2016 se habían colocado 60.849.592 acciones equivalentes con cargo a dicho aumento, por lo que, a dicha fecha, el número de acciones suscritas y pagadas de la Sociedad ascendía a 606.407.693 acciones.

Al 31 de diciembre de 2016 el capital estatutario de la Sociedad está representado por 608.374.525 acciones, todas ordinarias, sin valor nominal, el que se divide en: (a) las 606.407.693 acciones suscritas y pagadas antes mencionadas; y (b) 1.966.832 acciones pendientes de suscripción y pago, de las que: (i) 1.500.000 acciones se encuentran destinadas a planes de compensación para los trabajadores; y (ii) 466.832 corresponden al saldo de acciones pendientes de colocación del último aumento de capital.

Se hace presente que el capital estatutario de la Sociedad estaba expresado en 613.164.243 acciones, todas ordinarias, si valor nominal. Sin embargo, con fecha 21 de diciembre de 2016 expiró el plazo para que se suscribieran y pagaran 4.789.718 acciones que también estaban destinadas a planes de compensación para los trabajadores, por lo que el capital estatutario de la Sociedad se redujo de pleno derecho a las ya señaladas 608.374.525 acciones.

El Directorio de la Sociedad está integrado por nueve miembros titulares que se eligen cada dos años por la Junta Ordinaria de Accionistas. El Directorio se reúne en sesiones ordinarias mensuales y en sesiones extraordinarias, cada vez que las necesidades sociales así lo exijan. De los nueve integrantes del Directorio, tres de ellos forman parte de su Comité de Directores, el cual cumple tanto el rol previsto en la Ley sobre Sociedades Anónimas, como las funciones del Comité de Auditoría exigido por la Ley Sarbanes-Oxley de los Estados Unidos de Norteamérica y la respectiva normativa de la SEC.

El controlador de la Sociedad es el Grupo Cueto, que a través de las sociedades Costa Verde Aeronáutica S.A., Costa Verde Aeronáutica SpA, Costa Verde Aeronáutica Tres SpA, Inversiones Nueva Costa Verde Aeronáutica Limitada, Inversiones Priesca Dos y Cia. Ltda., Inversiones Caravia Dos y Cia. Ltda., Inversiones El Fano Dos y Cia. Ltda., Inversiones La Espasa Dos S.A., Inversiones La Espasa Dos y Cia. Limitada e Inversiones Mineras del Cantábrico S.A. es dueño del 28,27% de las acciones emitidas por la Sociedad, por lo que es el controlador de la Sociedad de acuerdo a lo dispuesto por la letra b) del Artículo 97° y Artículo 99° de la Ley de Mercado de Valores, atendido que influye decisivamente en la administración de ésta.

Al 31 de diciembre de 2016, la Sociedad contaba con un total de 1.566 accionistas en su registro. A esa fecha, aproximadamente un 4,69% de la propiedad de la Sociedad se encontraba en la forma de ADRs.

Para el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2016, la sociedad tuvo un promedio de 48.336 empleados, terminando este ejercicio con un número total de 45.916 personas, distribuidas en 8.010 empleados de Administración, 4.895 en Mantenimiento, 15.924 en Operaciones, 8.970 Tripulantes de Cabina, 3.882 Tripulantes de Mando y 4.235 en Ventas.

3

Las principales filiales que se incluyen en estos estados financieros consolidados, son las siguientes:

(a) Porcentajes de participación

RUT	Sociedad	País de origen	Moneda funcional	Al 31 de diciembre de 2016			Al 31 de diciembre de 2015		
				Directo	Indirecto	Total	Directo	Indirecto	Total
				%	%	%	%	%	%
96.518.860-6	Latam Travel Chile S.A. y Filial (*)	Chile	US\$	99,9900	0,0100	100,0000	99,9900	0,0100	100,0000
96.763.900-1	Inmobiliaria Aeronáutica S.A.	Chile	US\$	99,0100	0,9900	100,0000	99,0100	0,9900	100,0000
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A. y Filiales	Chile	US\$	99,8361	0,1639	100,0000	99,8361	0,1639	100,0000
Extranjera	Lan Perú S.A.	Perú	US\$	49,0000	21,0000	70,0000	49,0000	21,0000	70,0000
Extranjera	Lan Chile Investments Limited y Filial	Islas Caymán	US\$	0,0000	0,0000	0,0000	99,9900	0,0100	100,0000
93.383.000-4	Lan Cargo S.A.	Chile	US\$	99,8939	0,0041	99,8980	99,8939	0,0041	99,8980
Extranjera	Connecta Corporation	E.E.U.U.	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
Extranjera	Prime Airport Services Inc. y Filial	E.E.U.U.	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.951.280-7	Transporte Aéreo S.A.	Chile	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
Extranjera	Aircraft International Leasing Limited	E.E.U.U.	US\$	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.631.520-2	Fast Air Almacenes de Carga S.A.	Chile	CLP	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
Extranjera	Laser Cargo S.R.L.	Argentina	ARS	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
Extranjera	Lan Cargo Overseas Limited y Filiales	Bahamas	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.969.690-8	Lan Cargo Inversiones S.A. y Filial	Chile	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A. y Filiales	Chile	US\$	99,7100	0,2900	100,0000	99,7100	0,2900	100,0000
59.068.920-3	Technical Training LATAM S.A.	Chile	CLP	99,8300	0,1700	100,0000	99,8300	0,1700	100,0000
Extranjera	TAM S.A. y Filiales (**)	Brasil	BRL	63,0901	36,9099	100,0000	63,0901	36,9099	100,0000

(*) Lantours Division de Servicios Terrestres S.A. cambió razón social a Latam Travel Chile S.A.

(**) Al 31 de diciembre de 2016, el porcentaje de participación indirecto sobre TAM S.A. y Filiales proviene de Holdco I S.A., sociedad sobre la cual LATAM Airlines Group S.A. posee una participación del 99,9983% sobre los derechos económicos y un 49% de los derechos políticos producto de la medida provisoria N° 714 del gobierno de Brasil que permite a capitales extranjeros tener hasta un 49% de la propiedad.

De este modo, desde abril de 2016, LATAM Airlines Group S.A. es dueña de 901 acciones con derecho a voto de Holdco I S.A., lo que equivale a un 49% del total de acciones con derecho a voto de dicha sociedad y TEP Chile S.A. es dueña de 938 acciones con derecho a voto de Holdco I S.A., lo que equivale a un 51% del total de acciones con derecho a voto de dicha sociedad.

4

(b) Información financiera

RUT	Sociedad	Estados de Situación Financiera						Resultado	
		Al 31 de diciembre de 2016			Al 31 de diciembre de 2015			Por los periodos terminados Al 31 de diciembre de 2016 y 2015	
		Activos	Pasivos	Patrimonio	Activos	Pasivos	Patrimonio	Ganancia/(pérdida)	
MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$		
96.518.860-6	Latam Travel Chile S.A. y Filial (*)	5.468	2.727	2.741	5.613	5.522	91	2.650	2.341
96.763.900-1	Inmobiliaria Aeronáutica S.A.	36.756	8.843	27.913	39.302	14.832	24.470	3.443	1404
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A. y Filiales (**)	475.763	1.045.761	(561.472)	519.663	1.049.232	(521.907)	(36.333)	(35.187)
Extranjera	Ian Perú S.A.	306.111	294.912	11.199	255.691	240.938	14.753	(2.164)	5.068
Extranjera	Ian Chile Investments Limited y Filial (**)	-	-	-	2.015	13	2.002	23	(13)
93.383.000-4	Ian Cargo S.A.	480.908	239.728	241.180	483.033	217.037	265.996	(24.813)	(74.408)
Extranjera	Conecta Corporation	3.1981	23.525	8.456	37.070	38.298	(1.228)	9.684	194
Extranjera	Prime Airport Services Inc. y Filial (**)	7.385	11.294	(3.909)	6.683	11.180	(4.479)	588	279
96.951.280-7	Transporte Aéreo S.A.	340.940	124.805	216.135	331.117	122.666	208.451	8.206	5.878
Extranjera	Aircraft International Leasing Limited	-	-	-	-	4	(4)	9	(4)
96.63.1520-2	Fast Air Almacenes de Carga S.A.	10.023	3.645	6.378	8.985	4.641	4.344	1.717	1.811
Extranjera	Laser Cargo S.R.L.	21	32	(11)	27	39	(12)	(1)	69
Extranjera	Ian Cargo Overseas Limited y Filiales (**)	54.092	35.178	18.737	62.406	43.759	15.563	176	3.344
96.969.690-8	Ian Cargo Inversiones S.A. y Filial (**)	80.644	95.747	(13.506)	54.179	68.220	(12.601)	(900)	113
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A. y Filiales (**)	10.971	6.452	4.452	16.512	14.676	1.828	2.549	2.772
59.068920-3	Technical Training LATAM S.A.	1.745	284	1.461	1.527	2.66	1.261	73	(72)
Extranjera	TAM S.A. y Filiales (**)	5.287.286	4.710.308	495.562	4.696.553	4.199.223	423.190	2.107	(183.581)

(*) Lantours Division de Servicios Terrestres S.A. cambió razón social a Latam Travel Chile S.A.

(**) El Patrimonio informado corresponde al de la controladora, no incluye intereses no controlantes.

Adicionalmente, se ha procedido a consolidar entidades de cometido específico: 1. JOL (Japanese Operating Lease), destinada al financiamiento de aeronaves; 2. Chercán Leasing Limited, destinada al financiamiento de anticipos de aeronaves; 3. Guanay Finance Limited, destinada a la emisión de bono securitizado con futuros pagos de tarjeta de crédito; 4. Fondos de inversión privados y 5. Avoceta Leasing Limited, destinada al financiamiento de anticipos de aeronaves. Estas Compañías han sido consolidadas según es requerido por NIIF 10.

Todas las entidades sobre las cuales se tiene control han sido incluidas en la consolidación.

Los cambios ocurridos en el perímetro de consolidación entre el 1 de enero de 2015 y 31 de diciembre de 2016, se detallan a continuación:

(1) Incorporación o adquisición y modificación de sociedades.

- Con fecha octubre de 2015, Rampas Airport Services S.A., filial de Lan Pax Group S.A., aumenta su capital suscrito y pagado en la suma de MUS\$ 6.000 mediante la emisión de nuevas acciones, modificando la propiedad de dicha compañía de la siguiente forma: Lan Pax Group S.A. aumentó su participación a un 99,99738%, Inversiones Lan S.A. disminuyó su participación a un 0,00002% y Aerolane Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A. adquiere participación por un 0,0026%.

5

- Con fecha enero de 2016 quedó inscrito en el Registro Público de Comercio, el aumento de capital Social y modificación estatutaria a los efectos de la creación de una nueva clase de acciones de Lan Argentina S.A., filial de Lan Pax Group S.A., por un total de 90.000.000 acciones clase "C" nominativas no endosable y sin derecho a voto. Lan Pax Group S.A. participó de este aumento de capital, modificando su propiedad a un 4,87%, producto de lo anterior, la participación indirecta de LATAM Airlines Group S.A. aumenta a un 95,85660%.

- Multiplus Corretora de Seguros Ltda. se constituye con fecha 1 de abril de 2016, cuya propiedad corresponde en un 99,99% a Multiplus S.A. filial directa de TAM S.A.

- Durante el ejercicio 2016, Inversiones LAN S.A., filial de LATAM Airlines Group S.A., ha adquirido 4.767 acciones de Aerovías de Integración Regional Aires S.A. a accionistas no controlantes, equivalente a un 0,0914%, en consecuencia, la participación indirecta de LATAM Airlines Group S.A. aumenta a un 99,19061%.

(2) Disolución de sociedades.

- En julio de 2015, la sociedad Ladeco Cargo S.A., filial de Lan Cargo S.A., fue disuelta.

- Durante el ejercicio 2016, Lan Chile Investments Limited, filial de Latam Airlines Group; y Aircraft International Leasing Limited, filial de Lan Cargo S.A., fueron disueltas.

NOTA 2 - RESUMEN DE PRINCIPALES POLITICAS CONTABLES

A continuación, se describen las principales políticas contables adoptadas en la preparación de estos estados financieros consolidados.

2.1. Bases de preparación

Los presentes estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. corresponden al ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2016 y han sido preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) emitidas por el International Accounting Standards Board ("IASB") y con las interpretaciones emitidas por el comité de Interpretaciones de las Normas Internacionales de Información Financiera (CINIIF).

Con fecha 17 de octubre de 2014 la SVS emitió el Oficio Circular N° 856, instruyendo a las entidades fiscalizadas registrar en el ejercicio 2014 contra patrimonio las diferencias en activos y pasivos por concepto de impuestos diferidos producidos por efecto directo del incremento en la tasa de impuestos de primera categoría introducido por la Ley N° 20.780, lo cual, considerando que tal tratamiento difiere de los establecido por la Norma Internacional de Contabilidad N° 12 (NIC 12), y, por lo tanto, representó un cambio el marco de preparación y presentación de información financiera que había sido adoptado hasta esa fecha.

6

Considerando que lo expresado en el párrafo anterior representó un desvío puntual y temporal de las NIIF, a contar de 2016 y conforme lo establecido en el párrafo 4A de la NIIF 1, la Sociedad ha decidido aplicar retroactivamente las NIIF, de acuerdo con la NIC 8 "Políticas contables, cambios en las estimaciones contables y errores", como si nunca hubiera dejado de aplicar dichas NIIF.

Dado que lo indicado en el párrafo anterior no modifica ninguna de las cuentas expuestas en los estados de situación financiera al 31 de diciembre de 2016 y 2015, como tampoco al 31 de diciembre de 2015 y 2014, conforme lo expresado en el párrafo 40A de la NIC 1 "Presentación de estados Financieros", no resulta necesaria la presentación del estado de situación financiera al 1 de enero de 2015 (tercera columna).

Los estados financieros consolidados se han preparado bajo el criterio del costo histórico, aunque modificado por la valoración a valor justo de ciertos instrumentos financieros.

La preparación de los estados financieros consolidados conforme a las NIIF, requiere el uso de ciertas estimaciones contables críticas. También exige a la Administración que ejerza su juicio en el proceso de aplicación de las políticas contables de la Sociedad. En la Nota 4, se revelan las áreas que implican un mayor grado de juicio o complejidad o las áreas donde las hipótesis y estimaciones son significativas para los estados financieros consolidados.

Durante el 2016 la Compañía registró ajustes de años anteriores los cuales resultaron en una disminución neta de US\$ 18,2 millones de la "Ganancia (pérdida) del ejercicio" para el año finalizado el 31 de diciembre de 2016. Estos ajustes incluyen US\$ 39,5 millones (pérdida) que resultaron del proceso de conciliación efectuado en la filial TAM S.A. y filiales, una vez que finalizara la implementación del sistema SAP. Adicionalmente, se incluyen ajustes por US\$ 11,0 millones (pérdida) relacionados con diferencias de cambio también asociados a dicha filial en Brasil. El saldo remanente de US\$ 32,3 millones (ganancia) incluye principalmente ajustes asociados a tasas de pasajes caducados por la Compañía y sus filiales fuera de Brasil. La Administración de TAM S.A. ha concluido que los ajustes de años anteriores que han sido identificados son materiales para los estados financieros del año 2015 de TAM S.A., por lo que debería requerirse una reemisión de los mismos en Brasil. Sin embargo, la Administración de LATAM ha evaluado el impacto de dichos ajustes, individualmente y en el agregado, y concluyeron que debido al tamaño relativo de los mismos y a factores cualitativos, éstos no son materiales para los estados financieros consolidados anuales del 2016 de Latam Airlines Group S.A., así como para ninguno de los estados financieros consolidados reportados previamente, por lo tanto, no es necesaria una reemisión o revisión de los mismos.

(a) Pronunciamientos contables con aplicación efectiva a contar del 1 de enero de 2016:

	Fecha de emisión	Aplicación obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
(i) Normas y enmiendas		
Enmienda a NIIF 11: Acuerdos conjuntos.	mayo 2014	01/01/2016
Enmienda a NIC 16: Propiedad, planta y equipo y NIC 38: Activos intangibles.	mayo 2014	01/01/2016
Enmienda a NIC 27: Estados financieros separados.	agosto 2014	01/01/2016
Enmienda a NIC 1: Presentación de Estados Financieros.	diciembre 2014	01/01/2016

7

	Fecha de emisión	Aplicación obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
Enmienda a NIIF 10: Estados financieros consolidados, NIIF 12 Información a revelar sobre participaciones en otras entidades y NIC 28: Inversiones en asociadas y negocios conjuntos.	diciembre 2014	01/01/2016
(ii) Mejoras		
Mejoras a las Normas Internacionales de Información Financiera (ciclo 2012-2014): NIIF 5: Activos no corrientes mantenidos para la venta y operaciones discontinuas; NIIF 7: Instrumentos financieros: Información a revelar; NIC 19: Beneficios a los empleados y NIC 34: Información financiera intermedia.	septiembre 2014	01/01/2016

La aplicación de las normas, enmiendas, interpretaciones y mejoras no tuvo impacto significativo en los estados financieros consolidados de la Sociedad.

(b) Pronunciamientos contables no vigentes para los ejercicios financieros iniciados el 1 de enero de 2016, para los cuales no se ha efectuado adopción anticipada

	Fecha de emisión	Aplicación obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
(i) Normas y enmiendas		
Enmienda a NIC 7: Estado de flujos de efectivo.	enero 2016	01/01/2017
Enmienda a NIC 12: Impuesto a las ganancias.	enero 2016	01/01/2017
NIIF 9: Instrumentos financieros.	diciembre 2009	01/01/2018
Enmienda a NIIF 9: Instrumentos financieros.	noviembre 2013	01/01/2018
NIIF 15: Ingresos procedentes de contratos con clientes. (1)	mayo 2014	01/01/2018
Enmienda a IFRS 15: Ingresos procedentes de contratos con clientes.	abril 2016	01/01/2018
Enmienda a IFRS 2: Pagos basados en acciones	junio 2016	01/01/2018
Enmienda a IFRS 4: Contrato de Seguros	Septiembre 2016	01/01/2018
Enmienda a NIC 40: Propiedades de inversión	Diciembre 2016	01/01/2018
NIIF 16: Arrendamientos. (2)	enero 2016	01/01/2019
Enmienda a NIIF 10: Estados financieros consolidados y NIC 28: Inversiones en asociadas y negocios conjuntos.	septiembre 2014	Por determinar

8

	Fecha de emisión	Aplicación obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
(ii) Mejoras		
Mejoras a las Normas Internacionales de Información Financiera (ciclo 2014-2016) NIIF 1: Adopción por Primera Vez de las Normas Internacionales de Información Financiera, NIIF 12 Información a Revelar sobre Participaciones en Otras Entidades y NIC 28 Inversiones en Asociadas y Negocios Conjuntos.	diciembre 2016	01/01/2017 (mejoras NIIF 12) 01/01/2018 (mejoras NIIF 1 y NIC 28)
(iii) Interpretaciones		
CINIIF 22: Transacciones en Moneda Extranjera y Contraprestaciones Anticipadas	diciembre 2016	01/01/2018

La administración de la Sociedad estima que la adopción de las normas, enmiendas e interpretaciones antes descritas, no tendrá un impacto significativo en los estados financieros consolidados de la Sociedad en el ejercicio de su primera aplicación, excepto por IFRS 15 e IFRS 16:

- (1) La NIIF 15 Ingresos procedentes de contratos con clientes deroga las actuales normas para el reconocimiento de los ingresos ordinarios utilizados por la Sociedad, como lo son la NIC 18 Ingresos de Actividades Ordinarias y la CINIIF 13 Programas de Fidelización de Clientes. Esta norma incorpora como principio básico que los ingresos de actividades ordinarias se reconocerán de forma que representen la transferencia de bienes o servicios comprometidos con los clientes a cambio de un importe que represente la contraprestación esperada. Esta norma deroga además la NIC 11 Contratos de Construcción, CINIIF 15 Acuerdos para la construcción de Inmuebles; CINIIF 18 Transferencias de activos procedentes de clientes; y la SIC-31 Ingresos – Permutas de servicios de publicidad.

Estamos evaluando el impacto que la adopción de la nueva norma de reconocimiento de ingresos tendrá en los estados financieros consolidados. Las interpretaciones están siendo analizadas y podrían tener un impacto significativo durante la implementación. Actualmente, creemos que la adopción no tendrá un impacto significativo en el ingreso por pasajeros y carga. Sin embargo, el impacto en el ingreso y pasivo por el programa de viajero frecuente, aún se encuentra en análisis.

- (2) La NIIF 16 Arrendamientos incorpora cambios importantes en la contabilidad de los arrendatarios al requerir un tratamiento similar al de los arrendamientos financieros para todos aquellos arrendamientos que actualmente son clasificados como operacionales con una vigencia mayor a 12 meses. Esto significa, en términos generales, que se deberá reconocer un activo representativo del derecho de uso de los bienes sujetos a contratos de leasing operacional y un pasivo, equivalente al valor presente de los pagos asociados al contrato. En cuanto a los efectos sobre el resultado, los pagos de arriendo mensuales serán reemplazados por la depreciación del activo y el reconocimiento de un gasto financiero.

9

Estamos evaluando el impacto que la adopción de la nueva norma de arrendamientos tendrá en los estados financieros consolidados. Las interpretaciones están siendo analizadas y podrían tener un impacto significativo durante la implementación. Actualmente, creemos que la adopción de esta nueva norma tendrá un impacto significativo en estado de situación financiera consolidado debido al registro de un activo por derecho de uso y un pasivo, correspondiente al registro de los arrendamientos que actualmente son registrados como arrendamientos operativos.

LATAM Airlines Group S.A. y filiales se encuentra analizando estas normas para determinar los efectos que pueda tener sobre sus Estados Financieros, covenants y otros indicadores financieros.

2.2. Bases de consolidación

(a) Filiales o subsidiarias

Filiales son todas las entidades (incluidas las entidades de cometido especial) sobre las que la Sociedad tiene poder para dirigir las políticas financieras y de explotación, lo que, generalmente, viene acompañado de una participación superior a la mitad de los derechos de voto. A la hora de evaluar si la Sociedad controla otra entidad se considera la existencia y el efecto de los derechos potenciales de voto que sean actualmente susceptibles de ser ejercidos o convertidos a la fecha de los estados financieros consolidados. Las filiales se consolidan a partir de la fecha en que se transfiere el control a la Sociedad, y se excluyen de la consolidación en la fecha en que cesa el mismo. Los resultados y flujos se incorporan a partir de la fecha de adquisición.

Se eliminan los saldos, las transacciones y las ganancias no realizadas por transacciones entre entidades de la Sociedad. Las pérdidas no realizadas también se eliminan, a menos que la transacción proporcione evidencia de una pérdida por deterioro del activo transferido. Cuando es necesario, para asegurar su uniformidad con las políticas adoptadas por la Sociedad, se modifican las políticas contables de las filiales.

Para contabilizar y determinar la información financiera a ser revelada cuando se lleve a cabo una combinación de negocios, como lo es la adquisición de una entidad por la Sociedad, se aplicará el método de adquisición previsto en NIIF 3: Combinaciones de Negocios.

(b) Transacciones y participaciones minoritarias

El Grupo aplica la política de considerar las transacciones con minoritarios, cuando no corresponden a pérdidas de control, como transacciones patrimoniales sin efecto en resultados.

(c) Venta de subsidiarias

Cuando ocurre la venta de una subsidiaria y no se retiene algún porcentaje de participación sobre ella, la Sociedad da de baja los activos y pasivos de la subsidiaria, las participaciones no controladoras y los otros componentes de patrimonio relacionados con la subsidiaria. Cualquier ganancia o pérdida que resulte de la pérdida de control se reconoce en el estado de resultados consolidado en Otras ganancias (pérdidas).

10

Si LATAM Airlines Group S.A. y Filiales retienen un porcentaje de participación en la subsidiaria vendida, y no representa control, este es reconocido a su valor razonable en la fecha en que se pierde el control, los montos previamente reconocidos en Otros resultados integrales se contabilizan como si la Sociedad hubiera dispuesto directamente de los activos y pasivos relacionados, lo que puede originar que estos montos sean reclasificados al resultado del ejercicio. El porcentaje retenido valorado a su valor justo posteriormente se contabiliza por el método de participación.

(d) Coligadas o asociadas

Coligadas o asociadas son todas las entidades sobre las que LATAM Airlines Group S.A. y Filiales ejerce influencia significativa pero no tiene control. Esto, generalmente, surge de una participación entre un 20% y un 50% de los derechos a voto. Las inversiones en coligadas o asociadas se contabilizan por el método de participación e inicialmente se reconocen por su costo.

2.3. Transacciones en moneda extranjera

(a) Moneda de presentación y moneda funcional

Las partidas incluidas en los estados financieros de cada una de las entidades de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, se valoran utilizando la moneda del entorno económico principal en que la entidad opera (moneda funcional). La moneda funcional de LATAM Airlines Group S.A. es el dólar estadounidense, que constituye, además, la moneda de presentación de los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

(b) Transacciones y saldos

Las transacciones en moneda extranjera se convierten a la moneda funcional utilizando los tipos de cambio vigentes en las fechas de las transacciones. Las pérdidas y ganancias en moneda extranjera que resultan de la liquidación de estas transacciones y de la conversión a los tipos de cambio de cierre de los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera, se reconocen en el estado de resultados consolidado por función o se difieren en Otros resultados integrales cuando califican como cobertura de flujo de caja.

(c) Entidades del grupo

Los resultados y la situación financiera de todas las entidades del Grupo (ninguna de las cuales tiene la moneda de una economía hiperinflacionaria), que tienen una moneda funcional diferente de la moneda de presentación, se convierten a la moneda de presentación como sigue:

- (i) Los activos y pasivos de cada estado de situación financiera presentado, se convierten al tipo de cambio de cierre en la fecha del estado de situación financiera consolidado;
- (ii) Los ingresos y gastos de cada cuenta de resultados, se convierten a los tipos de cambio existentes en las fechas de la transacción, y
- (iii) Todas las diferencias de cambio por conversión resultantes se reconocen en Otros resultados integrales.

11

Los tipos de cambio utilizados corresponden a los fijados en el país en el que se encuentra ubicada la filial, cuya moneda funcional es distinta al dólar estadounidense.

Los ajustes a la Plusvalía y al valor justo que surgen en la adquisición de una entidad extranjera, se tratan como activos y pasivos de la entidad extranjera y se convierten al tipo de cambio de cierre del período o ejercicio informado.

2.4. Propiedades, plantas y equipos

Los terrenos de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, se reconocen a su costo menos cualquier pérdida por deterioro acumulado. El resto de las Propiedades, plantas y equipos están registrados, tanto en su reconocimiento inicial como en su medición subsecuente, a su costo histórico menos la correspondiente depreciación y cualquier pérdida por deterioro.

Los montos de anticipos pagados a los fabricantes de las aeronaves, son activados por la Sociedad bajo Construcciones en curso hasta la recepción de las mismas.

Los costos posteriores (reemplazo de componentes, mejoras, ampliaciones, etc.) se incluyen en el valor del activo inicial o se reconocen como un activo separado, sólo cuando es probable que los beneficios económicos futuros asociados con los elementos de Propiedades, plantas y equipos, vayan a fluir a la Sociedad y el costo del elemento pueda determinarse de forma fiable. El valor del componente sustituido se da de baja contablemente. El resto de las reparaciones y mantenimientos se cargan en el resultado del ejercicio en el que se incurren.

La depreciación de las Propiedades, plantas y equipos se calcula usando el método lineal sobre sus vidas útiles técnicas estimadas; excepto en el caso de ciertos componentes técnicos los cuales se deprecian sobre la base de ciclos y horas voladas.

El valor residual y la vida útil de los activos se revisan, y ajustan si es necesario, una vez al año.

Cuando el valor de un activo es superior a su importe recuperable estimado, su valor se reduce de forma inmediata hasta su importe recuperable (Nota 2.8).

Las pérdidas y ganancias por la venta de las Propiedades, plantas y equipos, se calculan comparando la contraprestación con el valor en libros y se incluyen en el estado de resultados consolidado.

2.5. Activos intangibles distintos de la plusvalía

(a) Slots aeroportuarios y Loyalty program

Los Slots aeroportuarios y el Programa de coalición y fidelización (Loyalty program) corresponden a activos intangibles de vida útil indefinida y son sometidos anualmente a pruebas de deterioro como parte integral de cada UGE, de acuerdo a las premisas que le son aplicables, incluidos de la siguiente forma:

Slots aeroportuarios – UGE Transporte aéreo
 Loyalty program – UGE Programa de coalición y fidelización Multiplus
 (Ver Nota 16)

12

Los Slots aeroportuarios corresponden a una autorización administrativa para la realización de operaciones de llegada y salida de aeronaves, en un aeropuerto específico, dentro de un período de tiempo determinado.

El Loyalty program corresponde al sistema de acumulación y canje de puntos que ha desarrollado Multiplus S.A., filial de TAM S.A.

Las Marcas, Slots aeroportuarios y Loyalty program fueron reconocidos a valor justo bajo IFRS 3, como consecuencia de la combinación de negocios con TAM S.A. y Filiales.

(b) Programas informáticos

Las licencias para programas informáticos adquiridas, se capitalizan sobre la base de los costos en que se ha incurrido para adquirirlas y prepararlas para usar el programa específico. Estos costos se amortizan durante sus vidas útiles estimadas, para los cuales la Sociedad ha definido una vida útil entre 3 y 10 años.

Los gastos relacionados con el desarrollo o mantenimiento de programas informáticos se reconocen como gasto cuando se incurre en ellos. Los costos del personal y otros directamente relacionados con la producción de programas informáticos únicos e identificables controlados por la Sociedad, se reconocen como Activos intangibles distintos de la plusvalía cuando se cumplen todos los criterios de capitalización.

(c) Marcas

Las Marcas fueron adquiridas en la combinación de negocios con TAM S.A. y Filiales y, reconocidas a su valor justo bajo IFRS. Durante el año 2016 la sociedad cambió la estimación de la vida útil de las marcas pasando de una vida útil indefinida a una de cinco años, período en el cual el valor de las marcas será amortizado (Ver Nota 15).

2.6. Plusvalía

La Plusvalía representa el exceso del costo de adquisición sobre el valor justo de la participación de la Sociedad en los activos netos identificables de la filial o coligada adquirida en la fecha de adquisición. La plusvalía relacionada con adquisiciones de filiales no se amortiza, pero se somete a pruebas por deterioro de valor en forma anual o en cada oportunidad en que existan indicios de deterioro. Las ganancias y pérdidas por la venta de una entidad incluyen el importe en libros de la plusvalía relacionada con la entidad vendida.

2.7. Costos por intereses

Los costos por intereses incurridos para la construcción de cualquier activo apto se capitalizan durante el período de tiempo que es necesario para completar y preparar el activo para el uso que se pretende. Otros costos por intereses se reconocen en el estado de resultados consolidado en el momento en que se devengan.

13

2.8. Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros

Los activos intangibles que tienen una vida útil indefinida y los proyectos informáticos en desarrollo, no están sujetos a amortización y se someten anualmente a pruebas de pérdidas por deterioro de valor. Los activos sujetos a amortización se someten a pruebas de pérdidas por deterioro siempre que algún suceso o cambio en las circunstancias indique que el importe en libros puede no ser recuperable. Se reconoce una pérdida por deterioro por el exceso del importe en libros del activo sobre su importe recuperable. El importe recuperable es el valor justo de un activo menos los costos para la venta o el valor de uso, el mayor de los dos. A efectos de evaluar las pérdidas por deterioro de valor, los activos se agrupan al nivel más bajo para el que hay flujos de efectivo identificables por separado (UGE). Los activos no financieros, distintos de la plusvalía, que hubieran sufrido una pérdida por deterioro se someten a revisiones si existen indicadores de reverso de pérdidas.

2.9. Activos financieros

La Sociedad clasifica sus activos financieros en las siguientes categorías: activos financieros a valor razonable con cambios en resultados y préstamos y cuentas a cobrar. La clasificación depende del propósito con el que se adquirieron los activos financieros. La administración determina la clasificación de sus activos financieros en el momento de su reconocimiento inicial, lo cual ocurre en la fecha de la transacción.

(a) Activos financieros a valor razonable con cambios en resultados

Los Activos financieros a valor razonable con cambios en resultados son activos financieros mantenidos para negociar y aquellos que en su clasificación inicial han sido designados como a valor razonable con cambios en resultado. Un activo financiero se clasifica en esta categoría si se adquiere, principalmente, con el propósito de venderse en el corto plazo o cuando estos activos se gestionen o evalúen según el criterio de valor razonable. Los derivados también se clasifican como mantenidos para negociar a menos que sean designados como cobertura. Los activos financieros de esta categoría y que han sido designados al momento inicial a valor justo con cambios en resultados, se clasifican como Efectivo y equivalentes al efectivo y Otros activos financieros corrientes, y aquellos designados como mantenidos para negociar se clasifican como Otros activos financieros corrientes y no corrientes.

(b) Préstamos y cuentas a cobrar

Los préstamos y cuentas a cobrar son activos financieros no derivados con pagos fijos o determinables que no cotizan en un mercado activo. Se incluyen en activos corrientes, excepto aquellos con vencimiento superior a 12 meses desde la fecha del estado de situación financiera consolidado, que se clasifican como activos no corrientes. Los préstamos y cuentas a cobrar se incluyen en Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar en el estado de situación financiera consolidado (Nota 2.12).

14

Las compras y ventas convencionales de activos financieros se reconocen en la fecha de transacción, fecha en que el grupo se compromete a comprar o vender el activo. Las inversiones se registran inicialmente a su valor razonable más los costos de transacción para todos los activos financieros no contabilizados a valor razonable con cambios en resultados. Los activos financieros a valor razonable con cambios en resultados, se reconocen inicialmente por su valor razonable y los costos de transacción se cargan en la cuenta de resultados. Los activos financieros son dados de baja cuando los derechos a recibir flujos de efectivo de las inversiones han vencido o se han transferido y el grupo ha cedido de manera sustancial todos los riesgos y beneficios de la propiedad.

Los activos financieros a valor razonable con cambios en resultado son, posteriormente, valorados por su valor razonable. Los préstamos y cuentas por cobrar son, posteriormente, valorados a su costo amortizado utilizando el método de tasa de interés efectiva.

La Sociedad evalúa en la fecha de cada estado de situación financiera consolidado si existe evidencia objetiva de que un activo financiero o un grupo de activos financieros puedan haber sufrido pérdidas por deterioro.

2.10. Instrumentos financieros derivados y actividades de cobertura

Los derivados se reconocen inicialmente al valor justo en la fecha en que se ha efectuado el contrato de derivados y posteriormente se vuelven a valorar a su valor justo. El método para reconocer la pérdida o ganancia resultante depende de si el derivado se ha designado como un instrumento de cobertura y, si es así, de la naturaleza de la partida que está cubriendo. La Sociedad designa determinados derivados como:

- (a) Coberturas del valor justo de activos reconocidos (cobertura del valor justo);
- (b) Coberturas de un riesgo concreto asociado a un pasivo reconocido o a una transacción prevista altamente probable (cobertura de flujos de efectivo), o
- (c) Derivados que no califican para contabilidad de cobertura.

La Sociedad documenta al inicio de la transacción la relación existente entre los instrumentos de cobertura y las partidas cubiertas, así como sus objetivos para la gestión del riesgo y la estrategia para llevar a cabo diversas operaciones de cobertura. La Sociedad también documenta su evaluación, tanto al inicio como sobre una base continua, de si los derivados que se utilizan en las transacciones de cobertura son altamente efectivos para compensar los cambios en el valor justo o en los flujos de efectivo de las partidas cubiertas.

El valor justo total de los derivados de cobertura se clasifica como Otros activos o pasivos financieros no corrientes si el vencimiento restante de la partida cubierta es superior a 12 meses y como otros activos o pasivos financieros corrientes si el vencimiento restante de la partida cubierta es igual o inferior a 12 meses. Los derivados no registrados como de cobertura se clasifican como Otros activos o pasivos financieros.

15

(a) Cobertura del valor justo

Los cambios en el valor justo de derivados que se designan y califican como coberturas del valor razonable se registran en el estado de resultados consolidado, junto con cualquier cambio en el valor razonable del activo o pasivo cubierto que sea atribuible al riesgo cubierto.

(b) Cobertura de flujos de caja

La parte efectiva de cambios en el valor justo de los derivados que se designan y califican como coberturas de flujos de efectivo se reconocen en el estado de otros resultados integrales. La pérdida o ganancia relativa a la parte no efectiva, se reconoce inmediatamente en el estado de resultados consolidado, dentro de "Otras ganancias (pérdidas)". Los montos acumulados en patrimonio se reclasifican a resultado en los períodos en que la partida protegida impacta resultados.

En el caso de las coberturas de tasas de interés variable, esto significa que los importes reconocidos en el estado de otros resultados integrales, se reclasifican a resultados a la línea de gastos financieros a medida que se devengan los intereses de las deudas asociadas.

Para las coberturas del precio de combustible, los importes reconocidos en el estado de otros resultados integrales, se reclasifican a resultados a la línea de costo de ventas a medida que se utiliza el combustible sujeto de la cobertura.

Para las coberturas de las variaciones de moneda extranjera, los importes reconocidos en el Estado de otros resultados integrales, se reclasifican a resultado a medida que las partidas cubiertas, afectas a la variación de los tipos de cambio, tocan resultado.

Cuando un instrumento de cobertura vence o se vende o cuando no cumple los requisitos exigidos para contabilidad de cobertura, cualquier ganancia o pérdida acumulada en el estado de otros resultados integrales, hasta ese momento permanece en el estado de otros resultados integrales y se reconoce cuando la transacción prevista es reconocida finalmente en el estado de resultados consolidado. Cuando se espera que la transacción prevista no se vaya a producir, la ganancia o pérdida acumulada en el estado de otros resultados integrales, se lleva inmediatamente al estado de resultados consolidado dentro de "Otras ganancias (pérdidas)".

(c) Derivados no registrados como de cobertura

Los cambios en el valor justo de cualquier instrumento derivado que no se registra como de cobertura, se reconocen inmediatamente en el estado de resultados consolidado, en "Otras ganancias (pérdidas)".

2.11. Inventarios

Los Inventarios, detallados en Nota 10, se valorizan a su costo o a su valor neto realizable, el menor de los dos. El costo se determina por el método precio medio ponderado (PMP). El valor neto realizable es el precio de venta estimado en el curso normal del negocio, menos los costos variables de venta aplicables.

16

2.12. Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar

Las cuentas comerciales a cobrar se reconocen inicialmente por su valor justo y posteriormente por su costo amortizado de acuerdo con el método de tasa de interés efectiva, menos la provisión por pérdidas por deterioro del valor. Se establece una provisión para pérdidas por deterioro de cuentas comerciales a cobrar cuando existe evidencia objetiva de que la Sociedad no será capaz de cobrar todos los importes que se le adeudan de acuerdo con los términos originales de las cuentas a cobrar.

La existencia de dificultades financieras significativas por parte del deudor, la probabilidad de que el deudor entre en quiebra o reorganización financiera y la falta o mora en los pagos se consideran indicadores de que la cuenta a cobrar se ha deteriorado. El importe de la provisión es la diferencia entre el importe en libros del activo y el valor actual de los flujos futuros de efectivo estimados, descontados a la tasa de interés efectiva original. El importe en libros del activo se reduce a medida que se utiliza la cuenta de provisión y la pérdida se reconoce en el estado de resultados consolidado dentro de "Costo de ventas". Cuando una cuenta a cobrar es castigada, se regulariza contra la cuenta de provisión para las cuentas a cobrar.

2.13. Efectivo y equivalentes al efectivo

El Efectivo y equivalentes al efectivo incluyen el efectivo en caja, saldos en bancos, los depósitos a plazo en instituciones financieras y otras inversiones a corto plazo de gran liquidez.

2.14. Capital emitido

Las acciones ordinarias se clasifican como patrimonio neto.

Los costos incrementales directamente atribuibles a la emisión de nuevas acciones u opciones se presentan en el patrimonio neto como una deducción de los flujos obtenidos por la colocación de acciones.

2.15. Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar

Las Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar se registran inicialmente a su valor justo y posteriormente se valorizan al costo amortizado.

2.16. Préstamos que devengan intereses

Los pasivos financieros se reconocen, inicialmente, por su valor justo, netos de los costos en que se haya incurrido en la transacción. Posteriormente, los pasivos financieros se valorizan por su costo amortizado; cualquier diferencia entre los fondos obtenidos (netos de los costos necesarios para su obtención) y el valor de reembolso, se reconoce en el estado de resultados consolidado durante la vida de la deuda de acuerdo con el método de tasa de interés efectiva.

Los pasivos financieros se clasifican en el pasivo corriente y pasivo no corriente sobre la base del vencimiento contractual del capital nominal.

17

2.17. Impuestos corrientes y diferidos

El gasto por impuesto corriente del ejercicio comprende al impuesto a la renta y a los impuestos diferidos.

El cargo por impuesto corriente es calculado sobre la base de las leyes tributarias vigentes a la fecha de cierre del estado de situación financiera, en los países en los que las subsidiarias y asociadas del Grupo operan y generan renta gravable.

Los impuestos diferidos se calculan de acuerdo con el método del pasivo, sobre las diferencias temporarias que surgen entre las bases fiscales de los activos y pasivos y sus importes en libros. Sin embargo, si los impuestos diferidos surgen del reconocimiento inicial de un pasivo o un activo en una transacción distinta de una combinación de negocios que en el momento de la transacción no afecta ni al resultado contable ni a la ganancia o pérdida fiscal, no se contabiliza. El impuesto diferido se determina usando las tasas de impuesto (y leyes) aprobadas o a punto de aprobarse en la fecha de cierre del estado de situación financiera consolidado y que se espera aplicar cuando el correspondiente activo por impuesto diferido se realice o el pasivo por impuesto diferido se liquide.

Los activos por impuestos diferidos se reconocen en la medida en que es probable que vaya a disponerse de beneficios fiscales futuros con los cuales compensar las diferencias temporarias.

El impuesto (corriente y diferido) es registrado en el estado de resultados salvo que se relacione con un ítem reconocido en Otros resultados integrales, directamente en patrimonio o proviene de una combinación de negocios. En ese caso, el impuesto también es contabilizado en Otros resultados integrales, directamente en resultados o con contrapartida en la plusvalía mercantil, respectivamente.

2.18. Beneficios a los empleados

(a) Vacaciones del personal

La Sociedad reconoce el gasto por vacaciones del personal en base devengada.

(b) Compensaciones basadas en acciones

Los planes de compensación implementados en base a las acciones de la Sociedad, se reconocen en los estados financieros consolidados de acuerdo a lo establecido en la NIIF 2: Pagos basados en acciones; para los planes basados en el otorgamiento de opciones, el efecto del valor justo es registrado en patrimonio con cargo a remuneraciones en forma lineal entre la fecha de otorgamiento de dichas opciones y la fecha en que estas alcancen el carácter de irrevocable; para los planes considerados como cash settled award el valor justo, actualizado a la fecha de cierre de cada período informado, es registrado como un pasivo con cargo a remuneraciones.

18

(c) Beneficios post empleo y otros beneficios de largo plazo

Las obligaciones que se provisionan aplicando el método del valor actuarial del costo devengado del beneficio, consideran estimaciones como permanencia futura, tasas de mortalidad e incrementos salariales futuros determinados sobre la base de cálculos actuariales. Las tasas de descuento se determinan por referencia a curvas de tasas de interés de mercado. Las ganancias y pérdidas actuariales se reconocen en otros resultados integrales.

(d) Incentivos

La Sociedad contempla para sus empleados un plan de incentivos anuales por cumplimiento de objetivos y aportación individual a los resultados. Los incentivos, que eventualmente se entregan, consisten en un determinado número o porción de remuneraciones mensuales y se provisionan sobre la base del monto estimado a repartir.

2.19. Provisiones

Las provisiones se reconocen cuando:

- (i) La Sociedad tiene una obligación presente, ya sea legal o implícita, como resultado de sucesos pasados;
- (ii) Es probable que vaya a ser necesaria una salida de recursos para liquidar la obligación; y
- (iii) El importe se ha estimado de forma fiable.

2.20. Reconocimiento de ingresos

Los ingresos ordinarios incluyen el valor justo de las contraprestaciones recibidas o a recibir por la venta de bienes y servicios en el curso ordinario de las actividades de la Sociedad. Los ingresos ordinarios se presentan netos de devoluciones, rebajas y descuentos.

(a) Ventas de servicios

(i) Transporte de pasajeros y carga

La Sociedad reconoce ingresos por concepto de transporte de pasajeros y carga cuando el servicio ha sido prestado.

Consecuentemente con lo anterior, la Sociedad presenta sus ingresos diferidos, originados por la venta anticipada de pasajes aéreos y servicios de transporte de carga, en el rubro Otros pasivos no financieros en el Estado de situación financiera clasificado.

19

(ii) Programa de pasajero frecuente

La Sociedad tiene en vigor programas de pasajero frecuente, cuyos objetivos son la fidelización de clientes a través de la entrega de kilómetros o puntos cada vez que los titulares de los programas realizan determinados vuelos, utilizan servicios de entidades adscritas al mismo o realizan compras con una tarjeta de crédito asociada. Los kilómetros o puntos obtenidos pueden ser canjeados por pasajes u otros servicios de las entidades asociadas.

Los estados financieros consolidados incluyen pasivos por este concepto (ingresos diferidos), de acuerdo con la estimación de la valoración establecida para los kilómetros y puntos acumulados pendientes de utilizar a dicha fecha, en concordancia con lo establecido en CINIF 13: Programas de fidelización de clientes.

(iii) Otros ingresos

La Sociedad reconoce ingresos por otros servicios cuando éstos han sido prestados.

(b) Ingresos por dividendos

Los ingresos por dividendos se reconocen cuando se establece el derecho a recibir el pago.

2.21. Arrendamientos

(a) Cuando la Sociedad es el arrendatario – arrendamiento financiero

La Sociedad arrienda determinadas Propiedades, plantas y equipos en que tiene sustancialmente todos los riesgos y beneficios derivados de la propiedad, motivo por el cual los clasifica como arrendamientos financieros. Los arrendamientos financieros se capitalizan al inicio del arrendamiento al valor justo de la propiedad arrendada o al valor presente de los pagos mínimos por el arrendamiento, el menor de los dos.

Cada pago por arrendamiento se distribuye entre el pasivo y las cargas financieras para conseguir una tasa de interés constante sobre el saldo pendiente de la deuda. Las correspondientes obligaciones por arrendamiento, netas de cargas financieras, se incluyen en "Otros pasivos financieros". El elemento de interés del costo financiero se carga en el estado de resultados consolidado durante el período de arrendamiento de forma que se obtenga una tasa periódica constante de interés sobre el saldo restante del pasivo para cada ejercicio. El bien adquirido, en régimen de arrendamiento financiero, se deprecia durante su vida útil y se incluye en Propiedades, plantas y equipos.

(b) Cuando la Sociedad es el arrendatario – arrendamiento operativo

Los arrendamientos en los que el arrendador conserva una parte importante de los riesgos y beneficios, derivados de la titularidad, se clasifican como arrendamientos operativos. Los pagos por concepto de arrendamiento operativo (netos de cualquier incentivo recibido del arrendador) se financian en el estado de resultados consolidado sobre una base lineal durante el período de arrendamiento.

20

2.22. Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta

Los Activos no corrientes o grupos de enajenación clasificados como activos mantenidos para la venta, se reconocen al menor valor entre su valor en libros y el valor justo menos el costo de venta.

2.23. Mantenimiento

Los costos incurridos en el mantenimiento mayor programado de fuselaje y motores de aeronaves, son capitalizados y depreciados hasta la próxima mantención. La tasa de depreciación es determinada sobre bases técnicas, de acuerdo a la utilización de las aeronaves expresada en base a ciclos y horas de vuelo.

En el caso de las aeronaves propias o bajo modalidad de arrendamiento financiero, estos costos de mantenimiento son capitalizados como Propiedades, plantas y equipos, mientras que en el caso de aeronaves bajo modalidad de arrendamiento operativo, se reconoce un pasivo que se devenga en función de la utilización de los principales componentes, ya que existe la obligación contractual con el arrendador de devolver la aeronave en condiciones acordadas de niveles de mantenimiento. Este costo es reconocido en el Costo de ventas.

Adicionalmente, algunos contratos de arrendamiento establecen la obligación del arrendatario de realizar depósitos al arrendador a modo de garantía de cumplimiento del mantenimiento y condiciones de devolución. Estos depósitos, frecuentemente llamados reservas de mantenimiento, se acumulan hasta que se efectúe un mantenimiento mayor, una vez realizado, se solicita su recupero al arrendador. Al final del periodo del contrato, se realiza un balance entre las reservas pagadas y las condiciones acordadas de niveles de mantenimiento en la entrega, compensándose las partes si corresponde.

Tanto las mantenciones no programadas de las aeronaves y motores, como las mantenciones menores, son cargadas a resultado en el ejercicio en que son incurridas.

2.24. Medio ambiente

Los desembolsos asociados a la protección del medio ambiente se imputan a resultados cuando se incurren.

21

NOTA 3 - GESTION DEL RIESGO FINANCIERO

3.1. Factores de riesgo financiero

La sociedad está expuesta a los siguientes riesgos financieros: (a) riesgo de mercado, (b) riesgo de crédito y (c) riesgo de liquidez. El programa de gestión del riesgo global de la Sociedad tiene como objetivo minimizar los efectos adversos de los riesgos financieros que afectan a la compañía.

(a) Riesgo de mercado

Debido a la naturaleza de sus operaciones, la Sociedad está expuesta a factores de mercado, tales como: (i) riesgo de precio del combustible, (ii) riesgo de tipo de cambio y (iii) riesgo de tasa de interés.

La Sociedad ha desarrollado políticas y procedimientos para gestionar el riesgo de mercado, que tienen como objetivo identificar, cuantificar, monitorear y mitigar los efectos adversos de los cambios en los factores de mercado antes mencionados.

Para lo anterior, la Administración monitorea la evolución de los niveles de precios y tasas, cuantifica las exposiciones y su riesgo (Value at Risk), y desarrolla y ejecuta estrategias de cobertura.

(i) Riesgo de precio del combustible:

Exposición:

Para la ejecución de sus operaciones la Sociedad compra combustible denominado Jet Fuel grado 54 USGC, que está afecto a las fluctuaciones de los precios internacionales de los combustibles.

Mitigación:

Para cubrir la exposición al riesgo de combustible, la Sociedad opera con instrumentos derivados (Swaps y Opciones) cuyos activos subyacentes pueden ser distintos al Jet Fuel, siendo posible realizar coberturas en crudo West Texas Intermediate ("WTI"), crudo Brent ("BRENT") y en destilado Heating Oil ("HO"), los cuales tienen una alta correlación con Jet Fuel y son más líquidos.

Resultados Cobertura Fuel:

Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2016, la Sociedad reconoció pérdidas por US\$ 48,0 millones por concepto de cobertura de combustible neto de primas. Durante igual ejercicio 2015, la Sociedad reconoció pérdidas por US\$ 239,4 millones por el mismo concepto.

Al 31 de diciembre de 2016, el valor de mercado de las posiciones de combustible ascendía a US\$ 8,1 millones (positivo). Al cierre de diciembre de 2015, este valor de mercado era de US\$ 56,4 millones (negativo).

22

Las siguientes tablas muestran el nivel de cobertura para los distintos períodos:

Posiciones al 31 de diciembre de 2016 (*)	Vencimientos		
	Q117	Q217	Total
Porcentaje de cobertura sobre el volumen de consumo esperado	21%	16%	18%

(*) El porcentaje mostrado en la tabla considera la totalidad de los instrumentos de cobertura (swap y opciones).

Posiciones al 31 de diciembre de 2015 (*)	Vencimientos				
	Q116	Q216	Q316	Q416	Total
Porcentaje de cobertura sobre el volumen de consumo esperado	63%	27%	27%	11%	32%

(*) El porcentaje mostrado en la tabla considera la totalidad de los instrumentos de cobertura (swap y opciones).

Sensibilización:

Una caída en los precios de combustible afecta positivamente a la Sociedad por la reducción de costos, sin embargo, afecta negativamente, en algunos casos, a las posiciones de derivados contratadas. Por lo mismo, la política es mantener un porcentaje libre de coberturas de forma de ser competitivos en caso de una caída en los precios.

Las posiciones de cobertura vigentes son registradas como contratos de cobertura de flujo de caja, por lo tanto, una variación en el precio del combustible tiene un impacto en el patrimonio neto de la Sociedad.

En las siguientes tablas se muestra la sensibilización de los instrumentos financieros de acuerdo a cambios razonables en el precio de combustible y su efecto en patrimonio. El plazo de proyección se definió hasta el término del último contrato de cobertura de combustible vigente, siendo el último día hábil del segundo trimestre del año 2017.

Los cálculos se hicieron considerando un movimiento paralelo de 5 dólares por barril en la curva del precio de referencia futuro de crudo JET al cierre de diciembre del año 2016 y al cierre de diciembre del año 2015.

Precio de referencia (US\$ por barril)	Posición al 31 de diciembre de 2016 efecto en patrimonio (millones de US\$)	Posición al 31 de diciembre de 2015 efecto en patrimonio (millones de US\$)
+5	+3,12	+5,41
-5	-4,78	-2,78

Dada la estructura de cobertura de combustible durante el año 2016, que considera una porción libre de coberturas, una caída vertical en 5 dólares en el precio de referencia del JET (considerado como el promedio diario mensual), hubiera significado un impacto aproximado de US\$ 116,3 millones de dólares de menor costo de combustible. Para el año 2016, un alza vertical de 5 dólares en el precio de referencia del JET (considerado como el promedio diario mensual), hubiera significado un impacto aproximado de US\$ 114,5 millones de dólares de mayor costo de combustible.

23

(ii) Riesgo de tipo de cambio:

Exposición:

La moneda funcional y de presentación de los Estados Financieros de la Sociedad Matriz es el dólar estadounidense, por lo que el riesgo de tipo de cambio Transaccional y de Conversión surge principalmente de las actividades operativas propias del negocio, estratégicas y contables de la Sociedad que están expresadas en una unidad monetaria distinta a la moneda funcional.

Las Filiales de LATAM también están expuestas al riesgo cambiario cuyo impacto afecta el Resultado Consolidado de la Sociedad.

La mayor exposición al riesgo cambiario de LATAM proviene de la concentración de los negocios en Brasil, los que se encuentran mayormente denominados en Real Brasileño (BRL), siendo gestionada activamente por la compañía.

Adicionalmente, la compañía gestiona la exposición económica a los ingresos operacionales en Libra Esterlina (GBP).

En menor concentración, la Sociedad también se encuentra expuesta a la fluctuación de otras monedas, tales como: euro, dólar australiano, peso colombiano, peso chileno, peso argentino, guaraní paraguayo, peso mexicano, nuevo sol peruano y dólar neozelandés.

Mitigación:

La Sociedad mitiga las exposiciones al riesgo cambiario mediante la contratación de instrumentos derivados o a través de coberturas naturales o ejecución de operaciones internas.

Resultado Cobertura FX:

Con el objetivo de reducir la exposición al riesgo de tipo de cambio en los flujos de caja operacionales del año 2016 y 2017, y asegurar el margen operacional, LATAM realiza coberturas mediante derivados FX.

Al 31 de diciembre de 2016, el valor de mercado de las posiciones de derivado de FX ascendía a US\$ 1,1 millones (negativo). Al cierre de diciembre de 2015, este valor de mercado era de US\$ 8,0 millones (positivo).

Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2016, la Sociedad reconoció pérdidas por US\$ 40,3 millones por concepto de cobertura FX neto de primas. Durante igual ejercicio 2015, la sociedad reconoció ganancias por US\$ 19,0 millones por este concepto.

Al cierre de diciembre de 2016, la Sociedad ha contratado derivados de FX por US\$ 60 millones para BRL, y US\$ 10 millones para GBP. Para el cierre de diciembre de 2015, la sociedad había contratado derivados de FX por US\$ 270 millones para BRL, US\$ 30 millones para EUR y US\$ 15 millones para GBP.

24

Sensibilización:

Una depreciación del tipo de cambio R\$/US\$ y US\$/GBP, afecta negativamente a los flujos operacionales de la Compañía, sin embargo, también afecta positivamente en el valor de las posiciones de derivados contratadas.

Los derivados FX son registrados como contratos de cobertura de flujo de caja, por lo tanto, una variación en el tipo de cambio tiene un impacto en el valor de mercado de los derivados, cuyos cambios afectan el patrimonio neto de la Sociedad.

En la siguiente tabla se muestra la sensibilización de los instrumentos derivados FX de acuerdo a cambios razonables en el tipo de cambio y su efecto en patrimonio. El plazo de proyección se definió hasta el término del último contrato de cobertura vigente, siendo el último día hábil del primer trimestre del año 2017:

Apreciación (depreciación)* de R\$/GBP	Efecto al 31 de diciembre de 2016 MMUS\$	Efecto al 31 de diciembre de 2015 MMUS\$
-10%	-1,02	-21,28
+10%	+3,44	+16,71

En el caso de TAM S.A., cuya moneda funcional es el real brasileño, gran parte de sus pasivos están expresados en dólares estadounidenses. Por lo tanto, al convertir activos y pasivos financieros, de dólar a reales, tienen un impacto en el resultado de TAM S.A., que se consolidada en el Estado de Resultados de la Sociedad.

Con el objetivo de reducir el impacto en el resultado de la Compañía causado por apreciaciones o depreciaciones del R\$/US\$, la Sociedad ha ejecutado operaciones internas y ha contratado derivados de cobertura para disminuir las obligaciones netas en US\$ para TAM S.A.

La siguiente tabla muestra la variación de los resultados financieros al apreciar o depreciar un 10% la tasa de cambio R\$/US\$:

Apreciación (depreciación)* de R\$/US\$	Efecto al 31 de diciembre de 2016 MMUS\$	Efecto al 31 de diciembre de 2015 MMUS\$
-10%	+119,2	+67,6
+10%	-119,2	-67,6

(*) Apreciación (depreciación) del US\$ respecto a las monedas cubiertas.

Efectos de derivados de tipo de cambio en los Estados Financieros

Ganancias o pérdidas a causas de cambios en el valor justo de los instrumentos de cobertura son segregados entre valor intrínseco y valor temporal. El valor intrínseco corresponde al porcentaje efectivo del flujo de caja cubierto, inicialmente es registrado en el patrimonio y más tarde transferido a los ingresos, al mismo tiempo que la transacción de cobertura es registrada en los ingresos. El valor temporal corresponde a la porción inefectiva de la cobertura de flujo de caja y es contabilizada en los resultados financieros de la Sociedad (Nota 19).

25

Debido a que la moneda funcional de TAM S.A. y Filiales es el real brasileño, la Sociedad presenta efectos por la variación del tipo de cambio en los Otros resultados integrales al convertir el Estado de situación financiera y el Estado de resultados de TAM S.A. y Filiales desde su moneda funcional al dólar estadounidense, siendo esta última la moneda de presentación de los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales. La Plusvalía generada en la Combinación de negocios se reconoce como un activo de TAM S.A. y Filiales en reales brasileños cuya conversión al dólar estadounidense también genera efectos en los Otros resultados integrales.

La siguiente tabla muestra la variación en los Otros resultados integrales reconocidos en el Patrimonio Total al apreciar o depreciar un 10% la tasa de cambio R\$/US\$:

Apreciación (depreciación) de R\$/US\$	Efecto al 31 de diciembre de 2016 MMUS\$	Efecto al 31 de diciembre de 2015 MMUS\$
-10%	+351,04	+296,41
+10%	-287,22	-242,52

(ii) Riesgo de tasa de interés:

Exposición:

La Sociedad está expuesta a las fluctuaciones de las tasas de interés de los mercados afectando los flujos de efectivo futuros de los activos y pasivos financieros vigentes y futuros.

La Sociedad está expuesta principalmente a la tasa London Inter Bank Offer Rate ("LIBOR") y a otros tipos de interés de menor relevancia como Certificados de Depósito Interbancarios brasileños ("CDI") y la Tasa de Interés de Largo Plazo de Brasil ("TJLP").

Mitigación:

Con el fin de disminuir el riesgo de una eventual alza en los tipos de interés, la Sociedad suscribió contratos swaps y opciones de tasas de interés. Actualmente un 63% (71% al 31 de diciembre de 2015) de la deuda está fija ante fluctuaciones en los tipos de interés.

Resultado Cobertura Tasas:

Al 31 de diciembre de 2016, el valor de mercado de las posiciones de derivados de tasas de interés ascendía a US\$ 17,2 millones (negativo). Al cierre de diciembre de 2015, este valor de mercado era de US\$ 39,8 millones (negativo).

26

Sensibilización:

La siguiente tabla muestra la sensibilidad de cambios en las obligaciones financieras que no están cubiertas frente a variaciones en las tasas de interés. Estos cambios son considerados razonablemente posibles, basados en condiciones de mercado a cada fecha.

Aumento (disminución) de curva futuros de tasa libor tres meses	Posición al 31 de diciembre de 2016 efecto en resultados antes de impuestos (millones de US\$)	Posición al 31 de diciembre de 2015 efecto en resultados antes de impuestos (millones de US\$)
+100 puntos base	-32,16	-26,70
-100 puntos base	+32,16	+26,70

Gran parte de los derivados de tasas vigentes son registrados como contratos de cobertura de flujo de caja, por lo tanto, una variación en las tasas de interés tiene un impacto en el valor de mercado de los derivados, cuyos cambios afectan el patrimonio neto de la Sociedad.

Los cálculos se realizaron aumentando (disminuyendo) en forma vertical 100 puntos base de la curva futuros de la libor tres meses, siendo ambos escenarios razonablemente posibles según las condiciones de mercado históricas.

Aumento (disminución) de curva futuros de tasa libor tres meses	Posición al 31 de diciembre de 2016 efecto en patrimonio (millones de US\$)	Posición al 31 de diciembre de 2015 efecto en patrimonio (millones de US\$)
+100 puntos base	+3,93	+8,71
-100 puntos base	-4,03	-9,02

La hipótesis del cálculo de sensibilidad, debe asumir que las curvas forward de tasas de interés no necesariamente reflejarán el valor real de la compensación de los flujos. Además, la estructura de tasas de interés es dinámica en el tiempo.

Durante los ejercicios presentados, la Sociedad no ha registrado montos por ineffectividad en el estado de resultados consolidado para este tipo de coberturas.

(b) Riesgo de crédito

El riesgo de crédito se produce cuando la contraparte no cumple sus obligaciones con la Sociedad bajo un determinado contrato o instrumento financiero, derivando a una pérdida en el valor de mercado de un instrumento financiero (sólo activos financieros, no pasivos).

La Sociedad está expuesta a riesgo de crédito debido a sus actividades operacionales y a sus actividades financieras incluyendo depósitos con bancos e instituciones financieras, inversiones en otro tipo de instrumentos, transacciones de tipo de cambio y contratación de instrumentos derivados u opciones.

27

Para reducir el riesgo de crédito relacionado con las actividades operacionales, la Sociedad ha establecido límites de crédito para acotar la exposición de sus deudores los cuales se monitorean permanentemente (principalmente en el caso de las actividades operacionales en Brasil con las agencias de viajes).

Como una manera de mitigar el riesgo de crédito relacionado con las actividades financieras, la Sociedad exige que la contraparte en las actividades financieras mantengan al menos grado de inversión según las principales Agencias Clasificadoras de Riesgo. Adicionalmente la sociedad ha establecido límites máximos para las inversiones los cuales son monitoreados periódicamente.

(i) Actividades financieras

Los excedentes de efectivo que quedan después del financiamiento de los activos necesarios para la operación, están invertidos de acuerdo a límites crediticios aprobados por el Directorio de la Sociedad, principalmente, en depósitos a plazo con distintas instituciones financieras, fondos de inversión privados, fondos mutuos de corto plazo y bonos corporativos y soberanos de vidas remanentes cortas y fácilmente liquidables. Estas inversiones están contabilizadas como Efectivo y equivalentes al efectivo y Otros activos financieros corrientes.

Con el fin de disminuir el riesgo de contraparte, y que el riesgo asumido sea conocido y administrado por la Sociedad, se diversifican las inversiones con distintas instituciones bancarias (tanto locales como internacionales). De esta manera, la Sociedad evalúa la calidad crediticia de cada contraparte y los niveles de inversión, basada en (i) su clasificación de riesgo (ii) el tamaño del patrimonio de la contraparte, y (iii) fija límites de inversión de acuerdo al nivel de liquidez de la Sociedad. De acuerdo a estos tres parámetros, la Sociedad opta por el parámetro más restrictivo de los tres anteriores y en base a éste establece límites a las operaciones con cada contraparte.

La Sociedad no mantiene garantías para mitigar esta exposición.

(ii) Actividades operacionales

La Sociedad tiene cuatro grandes “clusters” de venta: las agencias de viaje, agentes de carga, compañías aéreas y las administradoras de tarjetas de crédito. Las tres primeras están regidas por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (“IATA”), organismo internacional compuesto por la mayoría de las líneas aéreas que representan más del 90% del tráfico comercial programado y uno de sus objetivos principales es regular las operaciones financieras entre líneas aéreas y las agencias de viaje y carga. Cuando una agencia o línea aérea no paga su deuda, queda excluida para operar con el conjunto de aerolíneas de IATA. Para el caso de las administradoras de tarjetas de crédito, éstas se encuentran garantizadas en un 100% por las instituciones emisoras.

La exposición se explica por los plazos otorgados y estos fluctúan entre 1 y 45 días.

Una de las herramientas que la Sociedad utiliza para disminuir el riesgo crediticio, es participar en organismos mundiales relacionados a la industria, tales como IATA, Business Sales Processing (“BSP”), Cargo Account Settlement Systems (“CASS”), IATA Clearing House (“ICH”) y entidades bancarias (tarjetas de crédito). Estas instituciones cumplen el rol de recaudadores y distribuidores entre las compañías aéreas y las agencias de viaje y carga. En el caso del Clearing House, actúa como un ente compensador entre las compañías aéreas por los servicios que se prestan entre ellas. A través de estos organismos se ha gestionado la disminución de plazos e implementación de garantías. Actualmente la facturación de las ventas de TAM Linhas Aéreas S.A. relacionadas con las agencias de viaje y agentes de carga para el transporte doméstico en Brasil se realiza directamente por TAM Linhas Aéreas S.A.

Calidad crediticia de activos financieros

El sistema de evaluación crediticia externo que utiliza la Sociedad es el proporcionado por IATA. Además, se utilizan sistemas internos para evaluaciones particulares o mercados específicos a partir de los informes comerciales que están disponibles en el mercado local. La calificación interna es complementaria con la calificación externa, es decir, si las agencias o líneas aéreas no participan en IATA, las exigencias internas son mayores.

Para reducir el riesgo de crédito relacionado con las actividades operacionales, la Sociedad ha establecido límites de crédito para acotar la exposición de sus deudores los cuales se monitorean permanentemente (principalmente en el caso de las actividades operacionales de TAM Linhas Aéreas S.A. con las agencias de viajes). La tasa de incobrabilidad, en los principales países donde la Sociedad posee presencia, es poco significativa.

(c) Riesgo de liquidez

El riesgo de liquidez representa el riesgo de que la Sociedad no posea fondos suficientes para pagar sus obligaciones.

Debido al carácter cíclico de su negocio, a la operación y a las necesidades de inversión y financiamiento derivadas de la incorporación de nuevas aeronaves y a la renovación de su flota, junto con la necesidad de financiamiento, la Sociedad requiere de fondos líquidos, definido como Efectivo y equivalentes al efectivo más otros activos financieros de corto plazo, para cumplir con el pago de sus obligaciones.

El saldo de fondos líquidos, la generación de caja futura y la capacidad de obtención de financiamiento, tanto a través de emisión de bonos como de préstamos bancarios, entrega a la Sociedad suficientes alternativas para enfrentar los compromisos de inversión y financiamiento futuro.

Al 31 de diciembre de 2016, el saldo de fondos líquidos es de US\$ 1.486 millones (US\$ 1.360 millones al 31 de diciembre de 2015), que están invertidos en instrumentos de corto plazo a través de entidades financieras con una alta clasificación de riesgo.

Adicional al saldo de fondos líquidos, la Sociedad tiene acceso a líneas de crédito de corto plazo. Al 31 de diciembre de 2016, LATAM tiene líneas de crédito para capital de trabajo no comprometidas con varios bancos y adicionalmente tiene una línea comprometida no utilizada de US\$ 325 millones (US\$ 130 millones al 31 de diciembre de 2015).

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2016
 Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	
Préstamos a exportadores													
97.032.000-8	BBVA	Chile	US\$	75.212	-	-	-	-	75.212	75.000	Al Vencimiento	1,85	1,85
97.032.000-8	BBVA	Chile	UF	-	52.675	-	-	-	52.675	50.381	Al Vencimiento	5,23	4,43
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	30.193	-	-	-	-	30.193	30.000	Al Vencimiento	2,39	2,39
97.030.000-7	ESTADO	Chile	US\$	40.191	-	-	-	-	40.191	40.000	Al Vencimiento	1,91	1,91
97.003.000-K	BANCO DO BRASIL	Chile	US\$	72.151	-	-	-	-	72.151	70.000	Al Vencimiento	3,08	3,08
97.951.000-4	HSBC	Chile	US\$	12.054	-	-	-	-	12.054	12.000	Al Vencimiento	1,79	1,79
Préstamos bancarios													
97.023.000-9	CORP BANCA	Chile	UF	20.808	61.112	63.188	16.529	-	161.637	153.355	Trimestral	4,06	4,06
0-E	BLADEX	E.E.U.U.	US\$	-	14.579	31.949	-	-	46.528	42.500	Semestral	5,14	5,14
0-E	DVB BANK SE	E.E.U.U.	US\$	145	199	28.911	-	-	29.255	28.911	Trimestral	1,86	1,86
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	1.497	4.308	160.556	-	-	166.361	158.194	Trimestral	3,55	3,55
Obligaciones con el Público													
0-E	BANK OF NEW YORK	E.E.U.U.	US\$	-	36.250	72.500	518.125	-	626.875	500.000	Al vencimiento	7,77	7,25
Obligaciones garantizadas													
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	11.728	30.916	65.008	33.062	3.760	144.474	138.417	Trimestral	2,21	1,81
0-E	BNP PARIBAS	E.E.U.U.	US\$	13.805	56.324	142.178	141.965	376.894	731.166	628.118	Trimestral	2,97	2,96
0-E	WELLS FARGO	E.E.U.U.	US\$	35.896	107.830	287.878	288.338	411.076	1.131.018	1.056.345	Trimestral	2,37	1,68
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	E.E.U.U.	US\$	25.833	79.043	206.952	200.674	733.080	1.245.582	967.336	Trimestral	4,25	4,25
0-E	CITIBANK	E.E.U.U.	US\$	20.224	61.020	164.077	166.165	184.053	595.539	548.168	Trimestral	2,72	1,96
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	5.857	17.697	47.519	48.024	26.448	145.545	138.574	Trimestral	1,98	1,44
0-E	BTMU	E.E.U.U.	US\$	3.163	9.568	25.752	26.117	27.270	91.870	85.990	Trimestral	2,31	1,72
0-E	APPLE BANK	E.E.U.U.	US\$	1.551	4.712	12.693	12.891	13.857	45.704	42.754	Trimestral	2,29	1,69
0-E	US BANK	E.E.U.U.	US\$	18.563	55.592	147.357	146.045	230.747	598.304	532.608	Trimestral	3,99	2,81
0-E	DEUTSCHE BANK	E.E.U.U.	US\$	6.147	18.599	31.640	31.833	48.197	136.416	117.263	Trimestral	3,86	3,86
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	14.779	44.826	116.809	96.087	206.036	478.537	422.851	Trimestral	2,60	2,57
0-E	PK Air Finance	E.E.U.U.	US\$	2.265	6.980	19.836	25.610	3.153	57.844	54.787	Mensual	2,40	2,40
0-E	KFW IPEX BANK	Alemania	US\$	2.503	7.587	18.772	9.178	-	38.040	36.191	Trimestral	2,55	2,55
0-E	AIRBUS FINANCIAL	E.E.U.U.	US\$	1.982	5.972	16.056	7.766	-	31.776	30.199	Mensual	2,49	2,49
0-E	INVES TEC	Inglaterra	US\$	1.880	10.703	25.369	25.569	23.880	87.401	72.202	Semestral	5,67	5,67
Otras obligaciones garantizadas													
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	1.501	4.892	268.922	-	-	275.315	256.860	Al vencimiento	2,85	2,85
Arrendamiento Financiero													
0-E	ING	E.E.U.U.	US\$	5.889	17.671	34.067	12.134	-	69.761	63.698	Trimestral	5,62	4,96
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	1.788	5.457	-	-	-	7.245	7.157	Trimestral	1,85	1,85
0-E	CITIBANK	E.E.U.U.	US\$	6.083	18.250	48.667	14.262	-	87.262	78.249	Trimestral	6,40	5,67
0-E	PEPCO	E.E.U.U.	US\$	17.558	50.593	67.095	3.899	-	139.145	130.811	Trimestral	5,39	4,79
0-E	BNP PARIBAS	E.E.U.U.	US\$	13.744	41.508	79.165	22.474	-	156.891	149.119	Trimestral	3,69	3,26
0-E	WELLS FARGO	E.E.U.U.	US\$	5.591	16.751	44.615	44.514	1.880	113.351	103.326	Trimestral	3,98	3,54
0-E	DVB BANK SE	E.E.U.U.	US\$	4.773	9.541	-	-	-	14.314	14.127	Trimestral	2,57	2,57
0-E	RRPF ENGINE	Inglaterra	US\$	-	-	8.248	8.248	12.716	29.212	25.274	Mensual	2,35	2,35
Otros préstamos													
0-E	BOEING	E.E.U.U.	US\$	163	320	26.214	-	-	26.697	26.214	Al vencimiento	2,35	2,35
0-E	CITIBANK (*)	E.E.U.U.	US\$	25.802	77.795	207.001	103.341	-	413.939	370.389	Trimestral	6,00	6,00
Derivados de cobertura													
-	OTROS	-	US\$	7.364	15.479	7.846	-	-	30.689	-	-	-	-
Total				508.683	944.749	2.476.840	2.002.850	2.303.047	8.236.169	7.257.368			

(*) Bono securitizado con los flujos futuros de las ventas con tarjeta de crédito en Estados Unidos y Canadá.

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2016
 Nombre empresa deudora: TAMS.A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Tasa efectiva	Tasa nominal
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$		%	%
Préstamos bancarios													
0-E	NEDERLANDSCHE CREDITVERZEKERING MAATSCHAPPIJ	Holanda	US\$	179	493	1.315	1.314	54	3.355	2.882	Mensual	6,01	6,01
0-E	CITIBANK	E.E.U.U.	US\$	1.528	203.150	-	-	-	204.678	200.000	Al Vencimiento	3,39	3,14
Obligaciones con el Público													
0-E	THE BANK OF NEW YORK	E.E.U.U.	US\$	-	352.938	83.750	562.813	-	999.501	800.000	Al Vencimiento	8,17	8,00
Arrendamiento Financiero													
0-E	AFS INVESTMENT I LLC	E.E.U.U.	US\$	2.733	7.698	20.522	8.548	-	39.501	35.448	Mensual	1,25	1,25
0-E	DVB BANK S E	E.E.U.U.	US\$	120	165	-	-	-	285	282	Mensual	2,50	2,50
0-E	GENERAL ELECTRIC CAPITAL CORPORATION	E.E.U.U.	US\$	3.852	5.098	-	-	-	8.950	8.846	Mensual	2,30	2,30
0-E	KFW I P EX-BANK	Alemania	US\$	592	1.552	-	-	-	2.144	2.123	Mensual/Trimestral	2,80	2,80
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	4.290	7.837	22.834	40.968	41.834	117.763	107.443	Trimestral/Semestral	4,90	4,90
0-E	WACAP OULEASINGS A.	Luxemburgo	US\$	833	2.385	6.457	6.542	-	16.217	14.754	Trimestral	3,00	3,00
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE MILAN BRANCH	Italia	US\$	11.875	32.116	85.995	171.553	-	301.539	279.335	Trimestral	4,18	4,11
0-E	BANCO IBMS A	Brasil	BRL	380	1.161	35	-	-	1.576	1.031	Mensual	13,63	13,63
0-E	HP FINANCIAL SERVICE	Brasil	BRL	225	-	-	-	-	225	222	Mensual	10,02	10,02
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE	Francia	BRL	146	465	176	-	-	787	519	Mensual	13,63	13,63
Total				26.753	615.058	221.084	791.738	41.888	1.696.521	1.452.885			

31

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2016
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$			
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar													
-	VARIOS	VARIOS	US\$	549.897	21215	-	-	-	571.112	571.112	-	-	-
			CLP	48.842	(30)	-	-	-	48.812	48.812	-	-	-
			BRL	346.037	27	-	-	-	346.064	346.064	-	-	-
			Otras monedas	140.471	11.467	-	-	-	151.938	151.938	-	-	-
Cuentas por pagar a entidades relacionadas corrientes													
0-E	Consultoría Administrativa Profesional S.A. de C.V.	México	MXN	170	-	-	-	-	170	170	-	-	-
78.997.060-2	Viajes Falabella Ltda.	Chile	CLP	46	-	-	-	-	46	46	-	-	-
0-E	TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.	Brasil	BRL	28	-	-	-	-	28	28	-	-	-
65.216.000-K	Comunidad Mujer	Chile	CLP	13	-	-	-	-	13	13	-	-	-
78.591.370-1	Bethia S.A. y Filiales	Chile	CLP	6	-	-	-	-	6	6	-	-	-
79.773.440-3	Transportes San Felipe S.A.	Chile	CLP	4	-	-	-	-	4	4	-	-	-
0-E	Inversora Aeronáutica Argentina	Argentina	US\$	2	-	-	-	-	2	2	-	-	-
Total				1.085.516	32.679	-	-	-	1.118.195	1.118.195			
Total consolidado				1.620.952	1.592.486	2.697.924	2.794.588	2.344.935	11.050.885	9.828.448			

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento a 31 de diciembre de 2015
 Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S. A. y Filiales, Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %	
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$					
Préstamos a exportadores														
97.032.000-8	BBVA	Chile	US\$	100.253	-	-	-	-	100.253	100.000	Al Vencimiento	1,00	1,00	
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	100.363	-	-	-	-	100.363	100.000	Al Vencimiento	1,44	1,44	
97.030.000-7	ESTADO	Chile	US\$	55.172	-	-	-	-	55.172	55.000	Al Vencimiento	1,05	1,05	
97.004.000-5	BANCO DE CHILE	Chile	US\$	50.059	-	-	-	-	50.059	50.000	Al Vencimiento	1,42	1,42	
97.003.000-K	BANCO DOBRAS IL	Chile	US\$	70.133	-	-	-	-	70.133	70.000	Al Vencimiento	1,18	1,18	
97.951.000-4	HSCB	Chile	US\$	12.020	-	-	-	-	12.020	12.000	Al Vencimiento	0,66	0,66	
Préstamos bancarios														
97.023.000-9	CORP BANCA	Chile	UF	19.873	58.407	112.252	35.953	-	226.485	211.135	Trimestral	4,18	4,18	
0-E	BLADDEX	E.E.U.U.	US\$	-	9.702	30.526	15.514	-	55.742	50.000	Semestral	4,58	4,58	
0-E	DVB BANK S E	E.E.U.U.	US\$	146	430	154.061	-	-	154.637	153.514	Trimestral	1,67	1,67	
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	1.053	-	226.712	-	-	227.765	226.712	Trimestral	2,24	2,24	
Obligaciones con el Público														
0-E	BANK OF NEW YORK	E.E.U.U.	US\$	-	36.250	72.500	554.375	-	663.125	500.000	Al Vencimiento	7,77	7,25	
Obligaciones garantizadas														
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	31.813	92.167	210.541	55.381	12.677	402.579	389.027	Trimestral	1,83	1,66	
0-E	BNP PARIBAS	E.E.U.U.	US\$	9.899	29.975	82.094	83.427	148.904	354.299	319.397	Trimestral	2,29	2,22	
0-E	WELLS FARGO	E.E.U.U.	US\$	35.636	106.990	285.967	286.959	554.616	1.270.168	1.180.751	Trimestral	2,27	1,57	
0-E	WILMINGTON TRUST	E.E.U.U.	US\$	6.110	69.232	135.334	133.363	539.019	883.058	675.696	Trimestral	4,25	4,25	
0-E	CITIBANK	E.E.U.U.	US\$	19.478	58.741	158.957	162.459	266.273	665.908	617.002	Trimestral	2,40	1,64	
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	5.585	16.848	45.653	46.740	50.124	164.950	159.669	Trimestral	1,47	0,93	
0-E	BTMU	E.E.U.U.	US\$	2.992	9.035	24.541	25.214	39.930	101.712	96.954	Trimestral	1,82	1,22	
0-E	APPLE BANK	E.E.U.U.	US\$	1.471	4.445	12.079	12.431	20.099	50.525	48.142	Trimestral	1,72	1,12	
0-E	US BANK	E.E.U.U.	US\$	18.643	55.824	147.994	146.709	303.600	672.770	591.039	Trimestral	3,99	2,81	
0-E	DEUTSCHE BANK	E.E.U.U.	US\$	5.923	17.881	39.185	30.729	63.268	156.986	136.698	Trimestral	3,40	3,40	
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	13.740	41.730	115.026	100.617	249.194	520.307	469.423	Trimestral	2,08	2,05	
0-E	HSCB	E.E.U.U.	US\$	1.590	4.790	12.908	13.112	25.175	57.575	53.583	Trimestral	2,40	1,59	
0-E	PK Air Finance	E.E.U.U.	US\$	2.172	6.675	18.928	20.812	18.104	66.691	62.514	Mensual	2,04	2,04	
0-E	KFW IPEX-BANK	Alemania	US\$	728	2.232	5.684	4.131	1.658	14.433	13.593	Trimestral	2,45	2,45	
Otras obligaciones garantizadas														
0-E	DVB BANK S E	E.E.U.U.	US\$	8.225	24.695	-	-	-	32.920	32.492	Trimestral	2,32	2,32	
Arrendamiento Financiero														
0-E	ING	E.E.U.U.	US\$	9.214	26.054	41.527	28.234	-	105.029	94.998	Trimestral	5,13	4,57	
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	1.711	5.236	7.216	-	-	14.163	13.955	Trimestral	1,28	1,28	
0-E	CITIBANK	E.E.U.U.	US\$	6.083	18.250	48.667	38.596	-	111.596	97.383	Trimestral	6,40	5,67	
0-E	PEFCO	E.E.U.U.	US\$	17.556	52.674	115.934	23.211	-	209.375	192.914	Trimestral	5,37	4,77	
0-E	BNP PARIBAS	E.E.U.U.	US\$	11.368	34.292	86.206	31.782	-	163.648	153.107	Trimestral	4,08	3,64	
0-E	WELLS FARGO	E.E.U.U.	US\$	5.594	16.768	44.663	44.565	24.125	135.715	121.628	Trimestral	3,98	3,54	
0-E	DVB BANK S E	E.E.U.U.	US\$	4.732	14.225	14.269	-	-	33.226	32.567	Trimestral	2,06	2,06	
0-E	BANC OF AMERICA	E.E.U.U.	US\$	703	2.756	-	-	-	3.459	2.770	Mensual	1,41	1,41	
Otros préstamos														
0-E	BOEING	E.E.U.U.	US\$	655	533	151.362	-	-	152.550	151.362	Al Vencimiento	1,80	1,80	
0-E	CITIBANK (*)	E.E.U.U.	US\$	25.820	77.850	207.190	206.749	-	517.609	450.000	Trimestral	6,00	6,00	
Derivados de cobertura														
-	OTROS	-	US\$	12.232	33.061	40.986	3.688	16	89.983	85.653	-	-	-	
Total				668.745	927.748	2.648.962	2.104.751	2.316.782	8.666.988	7.770.678				

(*) Bono securitizado con los flujos futuros de las ventas con tarjeta de crédito en Estados Unidos y Canadá.

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento a 131 de diciembre de 2015
 Nombre empresa deudora: TAMS A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$			
Préstamos bancarios													
0-E	NEDERLANDSCHE CREDITVERZEKERINGMAATSCHAPPIJ	Holanda	US\$	181	493	1.315	1.314	712	4.015	3.353	Mensual	6,01	6,01
Obligaciones con el Público													
0-E	BANK OF NEW YORK	E.E.U.U.	US\$	440	65.321	397.785	86.590	521.727	1.071.863	800.000	Al Vencimiento	8,17	8,00
Arrendamiento Financiero													
0-E	AFS INVESTMENT IX LLC	E.E.U.U.	US\$	2.771	7.700	20.527	18.808	-	49.806	43.505	Mensual	1,25	1,25
0-E	AIRBUS FINANCIAL	E.E.U.U.	US\$	3.715	11.054	21.830	15.730	-	52.329	49.995	Mensual	1,43	1,43
0-E	CREDIT AGRICOLE-CIB	Francia	US\$	4.542	-	-	-	-	4.542	4.500	Trimestral/Semestral	3,25	3,25
0-E	DVB BANK SE	E.E.U.U.	US\$	123	361	284	-	-	768	755	Mensual	1,64	1,64
0-E	GENERAL ELECTRIC CAPITAL CORPORATION	E.E.U.U.	US\$	3.834	11.437	9.050	-	-	24.321	23.761	Mensual	1,25	1,25
0-E	KFW IP EX-BANK	Alemania	US\$	3.345	6.879	15.973	12.429	-	38.626	36.899	Mensual/Trimestral	1,72	1,72
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	4.338	7.812	22.635	23.030	70.925	128.740	115.020	Trimestral/Semestral	3,85	3,85
0-E	PK AIR FINANCEUS, INC.	E.E.U.U.	US\$	1.428	21.992	-	-	-	23.420	23.045	Mensual	1,75	1,75
0-E	WACAP OULEASINGS A.	Luxemburgo	US\$	520	1.386	3.198	14.567	-	19.671	18.368	Trimestral	2,00	2,00
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE MILAN BRANCH	Italia	US\$	11.993	31.874	85.695	214.612	-	344.174	312.486	Trimestral	3,63	3,55
0-E	BANCO BMS A	Brasil	BRL	267	846	1.230	-	-	2.343	1.728	Mensual	14,14	14,14
0-E	HP FINANCIAL SERVICE	Brasil	BRL	188	564	188	-	-	940	882	Mensual	10,02	10,02
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE	Francia	BRL	104	330	626	-	-	1.060	775	Mensual	14,14	14,14
Total				37.789	168.049	580.336	387.080	593.364	1.766.618	1.435.072			

34

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2015
 Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor	Total Valor nominal MUSS	Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %
				MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS					
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar													
-	VARIOS	VARIOS	US\$	442.320	14.369	-	-	-	456.689	456.689	-	-	-
			CLP	39.823	114	-	-	-	39.937	39.937	-	-	-
			BRL	301.569	16	-	-	-	301.585	301.585	-	-	-
			Otras monedas	218.347	9.016	-	-	-	227.363	227.363	-	-	-
Cuentas por pagar a entidades relacionadas corrientes													
65.216.000-K	Comunidad Mujer	Chile	CLP	10	-	-	-	-	10	10	-	-	-
78.591370-1	Bethia S.A. y Filiales	Chile	CLP	5	-	-	-	-	5	5	-	-	-
78.997.060-2	Viajes Falabella Ltda.	Chile	CLP	68	-	-	-	-	68	68	-	-	-
0-E	Consultoría Administrativa Profesional S.A. de C.º México	MXN		342	-	-	-	-	342	342	-	-	-
0-E	Consultoría Administrativa Profesional S.A. de C.º México	US\$		22	-	-	-	-	22	22	-	-	-
	Total			1.002.506	23.515	-	-	-	1.026.021	1.026.021			
Total consolidado				1.709.040	1.119.312	3.229.298	2.491.831	2.910.146	11.459.627	10.231.771			

35

La Sociedad ha definido estrategias de cobertura de combustible, tasas de interés y tipo de cambio, que implica contratar derivados con distintas instituciones financieras. La Sociedad posee líneas de márgenes con cada institución financiera con el fin de regular la exposición mutua que producen los cambios en la valorización de mercado de los derivados.

Al cierre del año 2015, la Sociedad había entregado US\$ 49,6 millones en garantías por márgenes de derivados, correspondientes a efectivo y cartas de crédito stand by. Al 31 de diciembre de 2016, se han entregado US\$ 30,2 millones en garantías correspondientes a efectivo y cartas de crédito stand by. La disminución se debió a: i) al vencimiento de los contratos de cobertura, ii) adquisición de nuevos contratos de combustible, y iii) cambios en los precios del combustible, cambios en los tipos de cambio y en las tasas de interés.

3.2. Gestión del riesgo del capital

Los objetivos de la Sociedad, en relación con la gestión del capital son: (i) cumplir con las exigencias de patrimonio mínimo y ii) mantener una estructura de capital óptima.

La Sociedad monitorea las obligaciones contractuales y las exigencias regulatorias en los diferentes países donde las empresas del grupo están domiciliadas para asegurar el fiel cumplimiento de exigencia de patrimonio mínimo, cuyo límite más restrictivo es mantener un patrimonio líquido positivo.

Adicionalmente, la Sociedad monitorea periódicamente las proyecciones de flujo de caja de corto y largo plazo para asegurar que cuenta con suficientes alternativas de generación de caja para enfrentar los compromisos de inversión y financiamiento futuro.

El rating crediticio internacional de la Sociedad es producto de la capacidad de la Sociedad de cumplir con los compromisos financieros de largo plazo. Al 31 de diciembre de 2016, la Sociedad tiene un rating internacional de largo plazo de BB- con perspectiva negativa por Standard & Poor's, un rating B+ con perspectiva negativa por Fitch Ratings y B1 con perspectiva estable por Moody's.

3.3. Estimación del valor justo

Al 31 de diciembre de 2016, la Sociedad mantenía instrumentos financieros que deben ser registrados a su valor justo. Estos se agrupan en dos categorías:

1. Instrumentos de Cobertura:

En esta categoría se encuentran los siguientes instrumentos:

- Contratos de instrumentos derivados de tasas de interés,
- Contratos de derivados de combustible,
- Contratos derivados de moneda

36

2. Inversiones Financieras:

En esta categoría se encuentran los siguientes instrumentos:

- Inversiones en fondos mutuos de corto plazo (efectivo equivalente),
- Fondos de inversión privados

La Sociedad ha clasificado la medición de valor justo utilizando una jerarquía que refleja el nivel de información utilizada en la valoración. Esta jerarquía se compone de 3 niveles (I) valor justo basado en cotización en mercados activos para una clase de activo o pasivo similar, (II) valor justo basado en técnicas de valoración que utilizan información de precios de mercado o derivados del precio de mercado de instrumentos financieros similares (III) valor justo basado en modelos de valoración que no utilizan información de mercado.

El valor justo de los instrumentos financieros que se transan en mercados activos, tales como las inversiones adquiridas para su negociación, está basado en cotizaciones de mercado al cierre del ejercicio utilizando el precio corriente comprador. El valor justo de activos financieros que no transan en mercados activos (contratos derivados) es determinado utilizando técnicas de valoración que maximizan el uso de información de mercado disponible. Las técnicas de valoración generalmente usadas por la Sociedad son: cotizaciones de mercado de instrumentos similares y/o estimación del valor presente de los flujos de caja futuros utilizando las curvas de precios futuros de mercado al cierre del ejercicio.

A continuación, se muestra la clasificación de los instrumentos financieros a valor justo, según el nivel de información utilizada en la valoración:

	Al 31 de diciembre 2016				Al 31 de diciembre 2015			
	Mediciones de valor justo usando valores considerados como							
	Valor justo MUS\$	Nivel I MUS\$	Nivel II MUS\$	Nivel III MUS\$	Valor justo MUS\$	Nivel I MUS\$	Nivel II MUS\$	Nivel III MUS\$
Activos								
Efectivo y equivalentes a efectivo	15.522	15.522	-	-	26.600	26.600	-	-
Fondos mutuos corto plazo	15.522	15.522	-	-	26.600	26.600	-	-
Otros activos financieros, corriente	548.402	536.991	11.411	-	622.963	606.385	16.578	-
Valor justo derivados de combustible	10.088	-	10.088	-	6.293	-	6.293	-
Valor justo derivados de moneda extranjera	1.259	-	1.259	-	9.888	-	9.888	-
Intereses devengados desde la última fecha de pago Cross currency swap de monedas	64	-	64	-	397	-	397	-
Fondos de inversión privados	536.991	536.991	-	-	448.810	448.810	-	-
Bonos nacionales y extranjeros	-	-	-	-	157.575	157.575	-	-
Pasivos								
Otros pasivos financieros, corrientes	24.881	-	24.881	-	134.089	-	134.089	-
Valor justo derivados tasa de interés	9.579	-	9.579	-	33.518	-	33.518	-
Valor justo derivados de combustible	-	-	-	-	39.818	-	39.818	-
Valor justo derivados moneda extranjera	13.155	-	13.155	-	56.424	-	56.424	-
Intereses devengados desde la última fecha de Swap tasas de interés	2.147	-	2.147	-	4.329	-	4.329	-
Otros pasivos financieros, no corrientes	6.679	-	6.679	-	16.128	-	16.128	-
Valor justo derivados tasa de interés	6.679	-	6.679	-	16.128	-	16.128	-

37

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2016, la Sociedad tiene instrumentos financieros que no se registran a valor justo. Con el propósito de cumplir con los requerimientos de revelación de valores justos, la Sociedad ha valorizado estos instrumentos según se muestra en el siguiente cuadro:

	Al 31 de diciembre de 2016		Al 31 de diciembre de 2015	
	Valor libro	Valor justo	Valor libro	Valor justo
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	933.805	933.805	726.897	726.897
Efectivo en caja	8.630	8.630	10.656	10.656
Saldos en bancos	255.746	255.746	255.421	255.421
Overnight	295.060	295.060	267.764	267.764
Depósitos a plazo	374.369	374.369	193.056	193.056
Otros activos financieros, corrientes	164.426	164.426	28.385	28.385
Otros activos financieros	164.426	164.426	28.385	28.385
Deudores comerciales, otras cuentas por cobrar y cuentas por cobrar corrientes	1.107.889	1.107.889	796.974	796.974
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	554	554	183	183
Otros activos financieros, no corrientes	102.125	102.125	89.458	89.458
Cuentas por cobrar, no corrientes	8.254	8.254	10.715	10.715
Otros pasivos financieros, corrientes	1.814.647	2.022.290	1.510.146	1.873.552
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	1.593.068	1.593.068	1.483.957	1.483.957
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	269	269	447	447
Otros pasivos financieros, no corrientes	6.790.273	6.970.375	7.516.257	7.382.221
Cuentas por pagar, no corrientes	359.391	359.391	417.050	417.050

El importe en libros de las cuentas por cobrar y por pagar se asume que se aproximan a sus valores justos, debido a la naturaleza de corto plazo de ellas. En el caso de efectivo en caja, saldo en bancos, overnight, depósitos a plazo y cuentas por pagar, no corrientes, el valor justo se aproxima a su valor en libros.

El valor justo de los Otros pasivos financieros, se estima descontando los flujos contractuales futuros de caja a la tasa de interés corriente del mercado que está disponible para instrumentos financieros similares (Nivel II). En el caso de Otros activos financieros la valoración se realizó según cotización de mercado al cierre del periodo.

38

NOTA 4 - ESTIMACIONES Y JUICIOS CONTABLES

La Sociedad ha utilizado estimaciones para valorar y registrar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos. Básicamente estas estimaciones se refieren a:

(a) Evaluación de posibles pérdidas por deterioro de la plusvalía y activos intangibles de vida útil indefinida

Al 31 de diciembre de 2016 la plusvalía asciende a MUS\$ 2.710.382 (MUS\$ 2.280.575 al 31 de diciembre 2015), mientras que los activos intangibles comprenden los Slots aeroportuarios por MUS\$ 978.849 (MUS\$ 816.987 al 31 de diciembre de 2015), Loyalty Program por MUS\$ 326.262 (MUS\$ 272.312 al 31 de diciembre de 2015) y Marcas (*) por MUS\$ 52.981 al 31 de diciembre de 2015.

La Sociedad comprueba al menos una vez al año si la plusvalía y los activos intangibles de vida útil indefinida han sufrido alguna pérdida por deterioro. Para esta evaluación la Sociedad ha identificado dos unidades generadoras de efectivo (UGE), "Transporte aéreo" y "Programa de coalición y fidelización Multiplus". El valor libro de la plusvalía asignada a cada UGE al 31 de diciembre de 2016 ascienden a MUS\$ 2.176.634 y MUS\$ 533.748 (MUS\$ 1.835.088 y MUS\$ 445.487 al 31 de diciembre de 2015), los que incluyen los siguientes activos intangibles de vida útil indefinida:

	UGE Transporte Aéreo		UGE Programa de coalición y fidelización Multiplus	
	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Slots aeroportuarios	978.849	816.987	-	-
Marcas (*)	-	52.981	-	-
Loyalty program	-	-	326.262	272.312

(*) Al 31 de diciembre de 2016, la Sociedad ha cambiado la estimación de la vida útil de las Marcas, pasando una vida útil indefinida a una vida útil de cinco años (Ver Nota 15).

El valor recuperable de estas unidades generadoras de efectivo (UGE) ha sido determinado basados en los cálculos de valor en uso. Los principales supuestos empleados por la administración incluyen: tasa de crecimiento, tipo de cambio, tasa de descuento, precio del combustible y otros supuestos económicos. La estimación de estos supuestos exige un juicio importante de la administración, pues dichas variables implican incertidumbres inherentes; sin embargo, los supuestos utilizados son consistentes con la planificación interna de la Sociedad. Por lo tanto, la administración evalúa y actualiza anualmente las estimaciones, basándose en las condiciones que afectan estas variables. Los principales supuestos utilizados, así como los análisis de sensibilidad correspondientes se presentan en Nota 16.

(b) Vida útil, valor residual y deterioro de propiedades, plantas y equipos

La depreciación de los activos es calculada con base al método lineal, excepto en el caso de ciertos componentes técnicos los cuales se deprecian sobre la base de ciclos y horas voladas. Estas vidas útiles se revisan anualmente de acuerdo con las proyecciones de la Compañía de aquellos beneficios económicos futuros que se deriven de los mismos.

39

Cambios en circunstancias tales como: avances tecnológicos, modelo comercial, uso planificado de los activos o estrategia de capital podrían hacer que la vida útil fuera diferente a la estimada. En aquellos casos en que se determine que la vida útil de las propiedades, plantas y equipos debería disminuirse, como puede ocurrir con cambios en el uso planificado de los activos, se deprecia el exceso entre el valor libro neto y el valor recuperable estimado, de acuerdo a la vida útil restante revisada.

Los valores residuales se estiman de acuerdo al valor de mercado que tendrán al final de su vida dichos activos. El valor residual y la vida útil de los activos se revisan, y ajustan si es necesario, una vez al año. Cuando el valor de un activo es superior a su importe recuperable estimado, su valor se reduce de forma inmediata hasta su importe recuperable (Nota 2.8).

(c) Recuperabilidad de los activos por impuestos diferidos

Los impuestos diferidos se calculan de acuerdo con el método del pasivo, sobre las diferencias temporarias que surgen entre las bases fiscales de los activos y pasivos y sus importes en libros. Los activos por impuestos diferidos sobre pérdidas fiscales se reconocen en la medida en que es probable que vaya a disponerse de beneficios fiscales futuros con los cuales compensar las diferencias temporarias. La Sociedad efectúa proyecciones financieras y fiscales para evaluar la realización en el tiempo de este activo por impuesto diferido. Adicionalmente, se asegura que estas proyecciones sean consistentes con las empleadas para medir otros activos de larga vida. Al 31 de diciembre de 2016 la Sociedad ha reconocido Activos por impuesto diferido por MUS\$ 384.580 (MUS\$ 376.595 al 31 de diciembre de 2015) y ha dejado de reconocer Activos por impuestos diferido sobre pérdidas fiscales por MUS\$ 115.801 (MUS\$ 15.513 al 31 de diciembre de 2015) (Nota 18).

(d) Tickets aéreos vendidos que no serán finalmente utilizados.

La Sociedad registra la venta anticipada de pasajes aéreos como ingresos diferidos. Los ingresos ordinarios por la venta de pasajes se reconocen en el estado de resultados cuando el servicio de transporte de pasajeros es prestado o cuando los pasajes aéreos no sean utilizados (caducidad por no uso), reduciendo el ingreso diferido correspondiente. La Sociedad evalúa mensualmente la probabilidad de caducidad en base al historial de uso de los pasajes aéreos. Un cambio en esta probabilidad podría generar un impacto en los ingresos ordinarios en el ejercicio en que se produce el cambio y en ejercicios futuros. Al 31 de diciembre de 2016 los ingresos diferidos asociados a los tickets aéreos vendidos ascienden a MUS\$ 1.535.229 (MUS\$ 1.223.886 al 31 de diciembre de 2015). Un hipotético cambio del 1% en el comportamiento del pasajero con respecto al uso, es decir si dentro de los 6 meses después de la emisión de la venta se tuviese el 89% usado y no un 90% como es actualmente, se generaría un cambio en el periodo de caducidad de 6 a 7 meses lo que se traduciría en un impacto al 31 de diciembre de 2016 de hasta MUS\$ 20.000.

(e) Valoración de los kilómetros y puntos otorgados a los titulares de los programas de fidelización, pendiente de utilizar.

Al 31 de diciembre de 2016 y 31 de diciembre de 2015 la Sociedad mantiene los siguientes programas de fidelización: LATAM Pass, LATAM Fidelidade y Multiplus, cuyo objetivo es la fidelización a través de la entrega de kilómetros o puntos (ver Nota 22).

40

Cuando los kilómetros y puntos son canjeados por productos y servicios distintos a los servicios prestados por la Sociedad el ingreso es reconocido inmediatamente, cuando el canje es efectuado por pasajes aéreos de alguna línea aérea de LATAM Airlines Group S.A. y filiales, el ingreso será diferido hasta la prestación del servicio de transporte o caducidad por no uso.

El cálculo del ingreso diferido por programas de fidelización al cierre del ejercicio, corresponde a la valorización de los kilómetros y puntos otorgados a los titulares de los programas de fidelización, pendientes de utilizar, y la probabilidad de canje de los mismos.

De acuerdo a lo indicado en la CINIF-13, para los kilómetros y puntos que la Sociedad estima no serán canjeados reconoce el valor asociado proporcionalmente durante el periodo en el que se espera que los kilómetros y puntos restantes serán canjeados. La Sociedad utiliza modelos estadísticos para estimar la probabilidad de canje la cual se basa en patrones históricos de canje proyectados. Un cambio en la probabilidad de canje podría generar un impacto material en los ingresos del año en el que se produce el cambio y en años futuros.

Al 31 de diciembre de 2016 los ingresos diferidos asociados al programa de fidelización LATAM Pass ascienden a MUS\$ 896.190 (MUS\$ 973.264 al 31 de diciembre de 2015). Un hipotético cambio de 1% en la probabilidad de canje se traduciría en un impacto al 31 de diciembre de 2016 y 2015 de unos MUS\$ 30.632 y MUS\$ 30.000 respectivamente. Mientras que los ingresos diferidos asociados a los programas de fidelización LATAM Fidelidade y Multiplus ascienden a MUS\$ 392.107 (MUS\$ 452.264 al 31 de diciembre de 2015). Un hipotético cambio de 2% en el número de puntos pendientes de canje se traduciría en un impacto al 31 de diciembre de 2016 y 2015 de unos MUS\$ 14.639 y MUS\$ 11.755, respectivamente.

El valor razonable de los kilómetros es determinado por la Sociedad con base en su mejor estimación del precio que se han vendido en el pasado. Un hipotético cambio de 1% en el valor razonable de los kilómetros pendientes de canje se traduciría en un impacto aproximado al 31 de diciembre de 2016 y 2015 de unos MUS\$ 8.400 y MUS\$ 8.800, respectivamente.

(f) La necesidad de constituir provisiones y, en el caso de ser requeridas, el valor de las mismas.

En el caso de las contingencias conocidas, la Sociedad registra una provisión cuando tiene una obligación presente, ya sea legal o implícita, como resultado de sucesos pasados, es probable que vaya a ser necesaria una salida de recursos para liquidar la obligación y el importe se ha estimado de forma fiable. Basados en información disponible, la Sociedad utiliza los conocimientos, experiencia y juicio profesional, a las características específicas de los riesgos conocidos. Este proceso facilita la evaluación temprana y la cuantificación de los riesgos potenciales en los casos individuales o en el desarrollo de asuntos contingentes.

(g) Inversión en filial (TAM)

La administración ha aplicado su juicio al determinar que LATAM Airlines Group S.A. controla TAM S.A. y Filiales, para efectos contables, y por lo tanto ha consolidado sus estados financieros.

Este juicio se hace sobre la base de que LATAM emitió sus acciones ordinarias a cambio de la mayoría de las acciones ordinarias y preferentes en circulación de TAM, a excepción de aquellos accionistas de TAM que no aceptaron el intercambio y los cuales fueron sujetos del squeeze out, dando derecho a LATAM a sustancialmente todos los beneficios económicos que se generan por el Grupo LATAM y también, en consecuencia, exponiéndolo a sustancialmente todos los riesgos que inciden en las operaciones de TAM. Este intercambio alinea los intereses económicos de LATAM y de todos sus accionistas, incluyendo a los accionistas controladores de TAM, garantizando que los accionistas y directores de TAM no tendrán ningún incentivo para ejercer sus derechos de una manera que sea beneficiosa para TAM, pero perjudicial para LATAM. Además, todas las acciones importantes necesarias para la operación de las aerolíneas requieren el voto favorable de los accionistas controladores de LATAM y TAM.

Desde la integración de las operaciones de LAN y TAM, las actividades aéreas más críticas en Brasil han sido gestionadas por el CEO de TAM y las actividades globales, por el CEO de LATAM, quien está a cargo de la operación total del Grupo LATAM y que informa al Directorio de LATAM.

Además, el CEO de LATAM evalúa el desempeño de los ejecutivos del Grupo LATAM y, en conjunto con el Directorio de LATAM, establece compensaciones. Aunque existen restricciones sobre los porcentajes de votación que actualmente pueden ser detentados por inversionistas extranjeros bajo la Ley Brasileña, LATAM considera que el fondo económico de estos acuerdos cumple los requisitos de las normas contables vigentes y que la consolidación de las operaciones de LATAM y TAM es apropiada.

Estas estimaciones se realizan en función de la mejor información disponible sobre los hechos analizados.

En cualquier caso, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas en los próximos periodos, lo que se realizaría de forma prospectiva.

NOTA 5 - INFORMACION POR SEGMENTOS

La Sociedad considera que tiene dos segmentos operativos: el de transporte aéreo y el programa de coalición y fidelización Multiplus.

El segmento de Transporte aéreo corresponde a la red de rutas para el transporte aéreo y se basa en la manera en que el negocio es administrado y gestionado, conforme la naturaleza centralizada de sus operaciones, la habilidad de abrir y cerrar rutas, así como reasignar recursos (aviones, tripulación, personal, etc.) dentro de la red, lo que supone una interrelación funcional entre todas ellas, haciéndolas inseparables. Esta definición de segmento es una de las más comunes a nivel de la industria aérea a nivel mundial.

El segmento Programa de coalición y fidelización Multiplus, a diferencia de los programas LATAM Pass y LATAM Fidelidade que son programas de viajero frecuente que operan como un sistema de fidelización unilateral, ofrece un sistema de coalición flexible, interrelacionado entre sus miembros, que cuenta con 16,5 millones de socios, junto con tratarse de una entidad con una administración separada y un negocio no directamente relacionado con el transporte aéreo.

Por los ejercicios terminados

	Transporte aéreo al 31 de diciembre de		Programa de coalición y fidelización Multipius al 31 de diciembre de		Eliminaciones al 31 de diciembre de		Consolidado al 31 de diciembre de	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Ingreso de las actividades ordinarias procedentes de clientes externos (*)	8.587.772	9.278.041	400.568	462.004	-	-	8.988.340	9.740.045
Pasajeros LAN	4.104.348	4.241.918	-	-	-	-	4.104.348	4.241.918
Pasajeros TAM	3.372.799	3.706.692	400.568	462.004	-	-	3.773.367	4.168.696
Carga	1.110.625	1.329.431	-	-	-	-	1.110.625	1.329.431
Ingresos de las actividades ordinarias procedentes de transacciones con otros segmentos de operación	400.568	462.004	65.969	67.826	(466.537)	(529.830)	-	-
Otros ingresos de operación	364.551	230.823	174.197	154.958	-	-	538.748	385.781
Ingresos por intereses	27.287	218.18	58.380	63.647	(10.718)	(10.385)	74.949	75.080
Gastos por intereses	(427.054)	(423.742)	-	-	10.718	10.385	(416.336)	(413.357)
Total gastos por intereses netos	(399.767)	(401.924)	58.380	63.647	-	-	(341.387)	(338.277)
Depreciación y amortización	(952.285)	(923.311)	(8.043)	(11.095)	-	-	(960.328)	(934.406)
Partidas significativas no monetarias distintas de la depreciación y amortización	10.069	(507.921)	(991)	1.893	-	-	9.078	(506.028)
Bajas de activo fijo y mermas de existencias	(82.734)	(20.932)	-	-	-	-	(82.734)	(20.932)
Incobrables	(29.674)	(18.292)	(476)	611	-	-	(30.150)	(17.681)
Diferencias de cambio	122.129	(469.178)	(478)	1.282	-	-	12.1651	(467.896)
Resultado por unidades de reajuste	348	481	(37)	-	-	-	311	481
Ganancia/(Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	(83.653)	(356.039)	152.873	136.765	-	-	69.220	(219.274)
Participación de la entidad en el resultado de las asociadas	-	37	-	-	-	-	-	37
Gasto por impuesto a las ganancias	(92.476)	249.090	(70.728)	(70.707)	-	-	(163.204)	178.383
Ganancia/(Pérdida) del segmento sobre el que se informa	(42.203)	(315.497)	152.873	136.765	-	-	110.670	(178.732)
Activos del segmento	17.805.749	16.924.200	1.400.432	1.182.111	(7.987)	(4.893)	19.198.194	18.101.418
Importe de las adiciones de activos no corrientes	1.481.090	1.492.281	-	-	-	-	1.481.090	1.492.281
Propiedades, plantas y equipos	1.390.730	1.439.057	-	-	-	-	1.390.730	1.439.057
Intangibles distintos a la plusvalía	90.360	53.224	-	-	-	-	90.360	53.224
Pasivos del segmento	14.469.505	14.700.072	572.065	490.076	(28.680)	(26.278)	15.012.890	15.163.870
Desembolsos de los activos no monetarios del segmento	782.957	1.622.198	-	-	-	-	782.957	1.622.198

(*) La Sociedad no tiene ingresos de actividades ordinarias por intereses.

43

Los ingresos de la Sociedad por área geográfica son los siguientes:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2016	2015
	MUS\$	MUS\$
Perú	627.215	681.340
Argentina	1.030.973	979.324
E.E.U.U.	933.130	1.025.475
Europa	714.436	723.062
Colombia	343.001	353.007
Brasil	2.974.234	3.464.297
Ecuador	198.171	238.500
Chile	1.512.570	1.575.519
Asia Pacífico y resto de Latinoamérica	654.610	699.521
Ingresos de las actividades ordinarias	8.988.340	9.740.045
Otros ingresos de operación	538.748	385.781

La Sociedad asigna los ingresos al área geográfica sobre la base del punto de venta del pasaje o la carga. Los activos están constituidos, principalmente, por aviones y equipos aeronáuticos, los cuales son utilizados a lo largo de diferentes países y, por lo tanto, no es posible asignar a un área geográfica.

La Sociedad no tiene clientes que en forma individual representen más del 10% de las ventas.

NOTA 6 - EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO

	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de
	2016	2015
	MUS\$	MUS\$
Efectivo en caja	8.630	10.656
Saldos en bancos	255.746	255.421
Overnight	295.060	267.764
Total efectivo	559.436	533.841
Equivalentes al efectivo		
Depósitos a plazo	374.369	193.056
Fondos mutuos	15.522	26.600
Total equivalentes al efectivo	389.891	219.656
Total efectivo y equivalentes al efectivo	949.327	753.497

44

Saldos por monedas que componen el Efectivo y equivalentes al efectivo:

Tipo de moneda	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de
	2016	2015
	MUS\$	MUS\$
Peso argentino	7.871	18.733
Real brasileño	97.401	106.219
Peso chileno	30.758	17.978
Peso colombiano	4.336	14.601
Euro	1.695	10.663
Dólar estadounidense	780.124	564.214
Bolívar fuerte (*)	61	2.986
Otras monedas	27.081	18.103
Total	949.327	753.497

(*) Al 31 de diciembre de 2015, la Sociedad reflejó una pérdida por tipo de cambio de MUS\$ 40.968 producida por la modificación de la tasa SICAD de Venezuela (13,5 VEF/US\$) a la tasa SIMADI equivalente a 198,70 VEF/US\$.

Al 31 de diciembre de 2016, la tasa DICOM, la cual reemplazó a la tasa SIMADI (febrero 2016), y que a esta fecha es de 673,76 VEF/US\$, aplicada al Efectivo y equivalente al efectivo en VEF, representa un saldo de MUS\$ 61 (MUS\$ 2.986 al 31 de diciembre de 2015).

NOTA 7 - INSTRUMENTOS FINANCIEROS

7.1. Instrumentos financieros por categorías

Al 31 de diciembre de 2016

Activos	Préstamos y cuentas por cobrar	Derivados de cobertura	Mantenidos para negociar	Designados al momento inicial	Total
				a valor justo con cambios en resultados	
				MUS\$	
Efectivo y equivalentes al efectivo	933.805	-	-	15.522	949.327
Otros activos financieros, corrientes (*)	164.426	11.411	-	536.991	712.828
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	1.107.889	-	-	-	1.107.889
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	554	-	-	-	554
Otros activos financieros, no corrientes (*)	101.603	-	522	-	102.125
Cuentas por cobrar, no corrientes	8.254	-	-	-	8.254
Total	2.316.531	11.411	522	552.513	2.880.977

45

Pasivos	Otros pasivos financieros	Derivados de cobertura	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
	Otros pasivos financieros, corrientes	1.814.647	24.881
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	1.593.068	-	1.593.068
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	269	-	269
Otros pasivos financieros, no corrientes	6.790.273	6.679	6.796.952
Cuentas por pagar, no corrientes	359.391	-	359.391
Total	10.557.648	31.560	10.589.208

(*) El valor presentado en designados al momento inicial a valor justo con cambios en resultados, corresponde principalmente a los fondos de inversión privados, y en préstamos y cuentas por cobrar, corresponde a garantías entregadas.

Al 31 de diciembre de 2015

Activos	Préstamos y cuentas por cobrar	Derivados de cobertura	Mantenidos para negociar	Designados al momento inicial a valor justo con cambios en resultados	
				Total	Total
				MUS\$	MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	726.897	-	-	26.600	753.497
Otros activos financieros, corrientes (*)	28.385	16.578	157.575	448.810	651.348
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	796.974	-	-	-	796.974
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	183	-	-	-	183
Otros activos financieros, no corrientes (*)	88.820	-	638	-	89.458
Cuentas por cobrar, no corrientes	10.715	-	-	-	10.715
Total	1.651.974	16.578	158.213	475.410	2.302.175

Pasivos	Otros pasivos financieros	Derivados de cobertura	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
	Otros pasivos financieros, corrientes	1.510.146	134.089
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	1.483.957	-	1.483.957
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	447	-	447
Otros pasivos financieros, no corrientes	7.516.257	16.128	7.532.385
Cuentas por pagar, no corrientes	417.050	-	417.050
Total	10.927.857	150.217	11.078.074

(*) El valor presentado en designados al momento inicial a valor justo con cambios en resultados, corresponde principalmente a fondos de inversión privados; y en préstamos y cuentas por cobrar, corresponde a garantías entregadas.

46

7.2. Instrumentos financieros por monedas

(a) Activos	Al 31 de diciembre de 2015	
	MUS\$	MUS\$
	Efectivo y equivalentes al efectivo	949.327
Peso argentino	7.871	8.733
Realbrasileño	97.401	106.219
Peso chileno	30.758	17.978
Peso colombiano	4.336	14.601
Euro	1.695	10.663
Dólar estadounidense	780.124	564.214
Bolívar fuerte	61	2.986
Otras monedas	27.081	8.303
Otros activos financieros (corriente y no corriente)	814.953	740.806
Peso argentino	337	157.281
Realbrasileño	686.501	449.934
Peso chileno	668	640
Peso colombiano	1023	1670
Euro	6.966	634
Dólar estadounidense	117.346	128.620
Bolívar fuerte	76	22
Otras monedas	2.036	2.025
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	1.107.889	796.974
Peso argentino	82.770	714.38
Realbrasileño	551.260	810.37
Peso chileno	92.791	57.755
Peso colombiano	16.454	13.208
Euro	21.923	30.006
Dólar estadounidense	312.394	344.153
Bolívar fuerte	43	7.225
Otras monedas (*)	30.254	82.152
Cuentas por cobrar, no corrientes	8.254	10.715
Realbrasileño	4	521
Peso chileno	8.250	5.041
Dólar estadounidense	-	5.000
Otras monedas (*)	-	153
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	554	183
Realbrasileño	-	2
Peso chileno	554	181
Total activos	2.880.977	2.302.175
Peso argentino	90.978	247.452
Realbrasileño	1.335.166	747.713
Peso chileno	133.021	81.595
Peso colombiano	21.813	29.479
Euro	30.584	41.283
Dólar estadounidense	1.209.864	1.041.987
Bolívar fuerte	180	10.233
Otras monedas	59.371	102.433

(*) Ver la composición del grupo otras monedas, en Nota 8 Deudores comerciales, otras cuentas por cobrar y cuentas por cobrar no corrientes.

(b) Pasivos

La información de pasivos se encuentra revelada en Nota 3 Gestión del riesgo financiero.

47

NOTA 8 - DEUDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR COBRAR CORRIENTES, Y CUENTAS POR COBRAR NO CORRIENTES

	Al 31 de diciembre de <u>2016</u>	Al 31 de diciembre de <u>2015</u>
	MUSS	MUSS
Deudores comerciales	1.022.933	685.733
Otras cuentas por cobrar	<u>170.264</u>	<u>182.028</u>
Total deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	1.193.197	867.761
Menos: Provisión por pérdidas por deterioro	<u>(77.054)</u>	<u>(60.072)</u>
Total deudores comerciales y otras cuentas por cobrar - neto	1.116.143	807.689
Menos: Parte no corriente – cuentas por cobrar	<u>(8.254)</u>	<u>(10.715)</u>
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	<u>1.107.889</u>	<u>796.974</u>

El valor justo de deudas comerciales y otras cuentas por cobrar no difiere significativamente de su valor en libros.

La madurez de la cartera al cierre de cada ejercicio es la siguiente:

	Al 31 de diciembre de <u>2016</u>	Al 31 de diciembre de <u>2015</u>
	MUSS	MUSS
Al día	896.040	577.902
Cuentas por cobrar vencidas pero no deterioradas		
Vencidas de 1 a 90 días	38.969	28.717
Vencidas de 91 a 180 días	9.303	10.995
Vencidas más de 180 días (*)	<u>1.567</u>	<u>8.047</u>
Total cuentas por cobrar vencidas pero no deterioradas	<u>49.839</u>	<u>47.759</u>
Cuentas por cobrar vencidas y deterioradas		
Cobranza judicial, prejudicial y documentos protestados	34.909	24.304
Deudores en proceso de gestión prejudicial y sensibilización de cartera vencida	<u>42.145</u>	<u>35.768</u>
Total cuentas por cobrar vencidas y deterioradas	<u>77.054</u>	<u>60.072</u>
Total	<u>1.022.933</u>	<u>685.733</u>

(*) Valor de este segmento corresponde principalmente a cuentas por cobrar vencidas que fueron sensibilizadas en su posibilidad de recuero, por lo cual no requieren de provisión.

48

Los saldos por monedas que componen los Deudores comerciales, otras cuentas por cobrar y cuentas por cobrar no corrientes, son los siguientes:

<u>Tipo de moneda</u>	Al 31 de diciembre de <u>2016</u>	Al 31 de diciembre de <u>2015</u>
	MUSS	MUSS
Peso argentino	82.770	71.438
Real brasileño	551.264	191.558
Peso chileno	101.041	62.796
Peso colombiano	16.454	13.208
Euro	21.923	30.006
Dólar estadounidense	312.394	349.153
Bolívar fuerte	43	7.225
Otras monedas (*)	<u>30.254</u>	<u>82.305</u>
Total	<u>1.116.143</u>	<u>807.689</u>
(*) Otras monedas		
Dólar australiano	5.487	26.185
Yuan de la R.P. China	271	4.282
Corona danesa	151	164
Libra esterlina	3.904	7.228
Rupia india	303	3.070
Yen japonés	2.601	4.343
Corona noruega	184	221
Franco Suizo	1.512	1.919
Won surcoreano	4.241	4.462
Dólar taiwanés nuevo	662	3.690
Otras monedas	<u>10.938</u>	<u>26.741</u>
Total	<u>30.254</u>	<u>82.305</u>

La Sociedad constituye provisiones ante la evidencia de deterioro de las deudas comerciales. Los criterios utilizados para determinar que existe evidencia objetiva de pérdidas por deterioro son la madurez de la cartera, hechos concretos de deterioro (default) y señales concretas del mercado.

<u>Madurez</u>	<u>Deterioro</u>
Activos en cobranza judicial y prejudicial	100%
Superior a 1 año	100%
Entre 6 y 12 meses	50%

Los movimientos de la provisión por pérdidas por deterioro de valor de los Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, son los siguientes:

<u>Periodos</u>	Saldo inicial MUSS	Castigos MUSS	(Aumento) Disminución MUSS	Saldo final MUSS
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2015	(71.042)	10.120	850	(60.072)
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2016	(60.072)	20.910	(37.892)	(77.054)

49

Una vez agotadas las gestiones de cobranza prejudicial y judicial se procede a dar de baja los activos contra la provisión constituida. La Sociedad sólo utiliza el método de provisión y no el de castigo directo para un mejor control.

Las renegociaciones históricas y actualmente vigentes son poco relevantes y la política es analizar caso a caso para clasificarlas según la existencia de riesgo, determinando si corresponde su reclasificación a cuentas de cobranza prejudicial. Si amerita la reclasificación, se constituye provisión de lo vencido y por vencer.

La exposición máxima al riesgo de crédito a la fecha de presentación de la información es el valor justo de cada una de las categorías de cuentas a cobrar indicadas anteriormente.

	Al 31 de diciembre de 2016			Al 31 de diciembre de 2015		
	Exposición bruta según balance	Exposición bruta deteriorada	Exposición neta concentraciones de riesgo	Exposición bruta según balance	Exposición bruta deteriorada	Exposición neta concentraciones de riesgo
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Deudores comerciales	1.022.933	(77.054)	945.879	685.733	(60.072)	625.661
Otras cuentas por cobrar	170.264	-	170.264	182.028	-	182.028

Para el riesgo de crédito existen garantías poco relevantes y éstas son valorizadas cuando se hacen efectivas, no existiendo garantías directas materialmente importantes. Las garantías existentes, si corresponde, están constituidas a través de IATA.

NOTA 9 - CUENTAS POR COBRAR Y POR PAGAR A ENTIDADES RELACIONADAS

(a) Cuentas por cobrar

RUT parte relacionada	Nombre parte relacionada	Naturaleza de la relación	Pais de origen	Moneda	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015
					MUS\$	MUS\$
78.591.370-1	Bethia S.A. y Filiales	Director Relacionado	Chile	CLP	538	167
87.752.000-5	Granja Marina Tornagaleones S.A.	Accionista Común	Chile	CLP	14	14
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA.	Controladora	Chile	CLP	2	-
Extranjera	TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.	Director Relacionado	Brasil	BRL	-	2
Total activos corrientes					<u>554</u>	<u>183</u>

50

(b) Cuentas por pagar

RUT parte relacionada	Nombre parte relacionada	Naturaleza de la relación	Pais de origen	Moneda	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015
					MUS\$	MUS\$
Extranjera	Consultoría Administrativa Profesional S.A. de C.V.	Coligada	México	MXN	170	342
78.997.060-2	Viajes Falabella Ltda.	Director Relacionado	Chile	CLP	46	68
Extranjera	TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.	Director Relacionado	Brasil	BRL	28	-
65.216.000-K	Comunidad Mujer	Director Relacionado	Chile	CLP	13	10
78.591.370-1	Bethia S.A. y Filiales	Coligada	Chile	CLP	6	5
79.773.440-3	Transportes San Felipe S.A.	Propiedad Común	Chile	CLP	4	-
Extranjera	Inversora Aeronáutica Argentina S.A.	Director Relacionado	Argentina	US\$	2	22
Total pasivos corrientes					<u>269</u>	<u>447</u>

Las transacciones entre partes relacionadas se han realizado en condiciones de una transacción libre entre partes interesadas y debidamente informadas. Los plazos de transacción corresponden entre 30 y 45 días, y la naturaleza de liquidación de las transacciones son monetarias.

NOTA 10 - INVENTARIOS

El detalle de los Inventarios es el siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015
	MUS\$	MUS\$
Existencias técnicas	191.864	192.930
Existencias no técnicas	49.499	31.978
Total	<u>241.363</u>	<u>224.908</u>

Las partidas incluidas en este rubro corresponden a repuestos y materiales los que serán utilizados, principalmente, en consumos de servicios a bordo y en servicios de mantenimiento propio como de terceros; éstos se encuentran valorizados a su costo de adquisición promedio netos de su provisión de obsolescencia de acuerdo al siguiente detalle:

	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015
	MUS\$	MUS\$
Provisión de obsolescencia existencias técnicas	31.647	13.303
Provisión de obsolescencia existencias no técnicas	3.429	2.589
Total	<u>35.076</u>	<u>15.892</u>

Los montos resultantes, no exceden a los respectivos valores de realización.

Al 31 de diciembre de 2016, la Sociedad registró MUS\$ 167.365 (MUS\$ 160.030 al 31 de diciembre de 2015) en resultados producto, principalmente, de consumos en servicio a bordo y mantenimiento, lo cual forma parte del Costo de ventas.

51

NOTA 11 - OTROS ACTIVOS FINANCIEROS

La composición de los Otros activos financieros es la siguiente:

	Activos corrientes		Activos no corrientes		Total Activos	
	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
(a) Otros activos financieros						
Fondos de inversión privados	536.991	448.800	-	-	536.991	448.800
Depósitos en garantía (aerona ves)	16.819	16.532	56.846	58.483	73.665	75.015
Garantías por márgenes de derivados	939	4.456	-	-	939	4.456
Otras inversiones	-	-	522	638	522	638
Bonos nacionales y extranjeros	-	157.575	-	-	-	157.575
Otras garantías otorgadas	140.733	6.360	44.757	30.337	185.490	36.497
Otros	5.935	1.237	-	-	5.935	1.237
Subtotal otros activos financieros	701.417	634.770	102.125	89.458	803.542	724.228
(b) Activos de cobertura						
Intereses devengados desde la última fecha de pago						
Cross currency swap de monedas	64	397	-	-	64	397
Valor justo de derivados de moneda extranjera (*)	1.259	9.888	-	-	1.259	9.888
Valor justo de derivados de precio de combustible	10.088	6.293	-	-	10.088	6.293
Subtotal activos de cobertura	11.411	16.578	-	-	11.411	16.578
Total Otros Activos financieros	712.828	651.348	102.125	89.458	814.953	740.806

(*) Los derivados de moneda extranjera corresponden a forward y combinación de opciones.

Los tipos de derivados de los contratos de cobertura que mantiene la Sociedad al cierre de cada ejercicio se describen en Nota 19.

52

NOTA 12 - OTROS ACTIVOS NO FINANCIEROS

La composición de los Otros activos no financieros es la siguiente:

	Activos corrientes		Activos no corrientes		Total Activos	
	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
(a) Pagos anticipados						
Arriendo de aeronaves	37.560	33.305	14.065	22.569	51.625	55.874
Seguros de aviación y otros	14.717	12.408	-	-	14.717	12.408
Otros	4.521	16.256	1.573	33.781	6.094	50.037
Subtotal pagos anticipados	56.798	61.969	15.638	56.350	72.436	118.319
(b) Otros activos						
Reserva de mantenimiento aeronaves (*)	51.576	99.112	90.175	64.366	141.751	163.478
Impuesto a las ventas	102.351	158.134	40.232	45.061	142.583	203.195
Otros impuestos	500	4.295	-	-	500	4.295
Aportes a Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas ("SITA")	406	505	591	547	997	1.052
Depósitos judiciales	-	-	90.604	67.980	90.604	67.980
Otros	611	6.001	104	1.159	715	7.160
Subtotal otros activos	155.444	268.047	221.706	179.113	377.150	447.160
Total Otros Activos no financieros	212.242	330.016	237.344	235.463	449.586	565.479

(*) Las reservas de mantenimiento corresponden a depósitos que la Sociedad le entrega al arrendador, a modo de garantía de cumplimiento del mantenimiento mayor de un grupo de aeronaves con arrendamiento operativo.

Estos depósitos son calculados en función de la operación, medida en ciclos u horas de vuelo, son pagados periódicamente, y está contractualmente estipulado que sean devueltos a la Sociedad cada vez que se efectúa un mantenimiento mayor. Al término del contrato de arrendamiento, las reservas de mantenimiento no utilizadas son devueltas a la Sociedad o utilizadas para compensar al arrendador por alguna deuda relacionada con las condiciones de mantenimiento de la aeronave.

En algunos casos (5 contratos de arrendamiento), si el costo de mantenimiento incurrido por la Sociedad es menor a las reservas de mantenimiento, el arrendador tiene el derecho de retener esos depósitos en exceso. La Sociedad periódicamente revisa sus reservas de mantenimiento para asegurar que serán recuperadas, y reconoce como gasto cualquier monto que sea menos que probable de ser recuperado. Desde la fusión con TAM S.A. y Filiales, en junio de 2012, el costo de mantenimiento ha sido superior a las reservas de mantenimiento respectivas de cada avión.

Al 31 de diciembre de 2016 las reservas de mantenimiento suman MUS\$ 141.751 (MUS\$ 163.478 al 31 de diciembre de 2015), correspondientes a 2 aeronaves con contratos que establecen pagos periódicos y cuya fecha de expiración es en el año 2017 y 21 aeronaves que mantienen saldos remanentes, los que serán liquidados en el próximo mantenimiento o devolución.

Las reservas de mantenimiento son clasificadas como corrientes o no corrientes dependiendo de las fechas en que se espera sea realizado el mantenimiento correspondiente. (Nota 2.23).

53

NOTA 13 - ACTIVOS NO CORRIENTES O GRUPOS DE ACTIVOS PARA SU DISPOSICION CLASIFICADOS COMO MANTENIDOS PARA LA VENTA

Los activos no corrientes y grupos en desappropriación mantenidos para la venta al 31 de diciembre de 2016 y 31 de diciembre de 2015, se detallan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015
Activos corrientes	MUS\$	MUS\$
Aeronaves	281.158	263
Motores y rotables	29.083	1.697
Otros activos	26.954	-
Total	337.195	1.960
Pasivos corrientes		
Otros pasivos	10.152	-
Total	10.152	-

Los saldos del rubro son presentados al menor valor entre su valor en libros y el valor razonable menos el costo de venta. El valor razonable de los activos fue determinado en base a las cotizaciones en mercados activos para una clase de activo o pasivo similar. Estos activos son medidos a nivel II de acuerdo a lo indicado en las jerarquías de valor razonable presentadas en la nota 3.3 (2). Durante el periodo no se efectuaron transferencias entre niveles, para mediciones recurrentes al valor razonable.

- (a) Activos reclasificados desde Propiedades, plantas y equipos hacia activos no corrientes y grupos en desappropriación mantenidos para la venta

Durante el ejercicio de 2016 se trasladaron desde el rubro Propiedades, plantas y equipos dos aeronaves Airbus A319, dos aeronaves Airbus A320, seis aeronaves Airbus A330, dos aeronaves Boeing 777, ocho motores spare A330, rotables A330 y dos edificios al rubro Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta.

Adicionalmente, durante el ejercicio de 2016, se produjo la venta de dos aeronaves Airbus A319, una aeronave Airbus A320, dos aeronaves Airbus A330, un motor spare A330 y rotables D200.

Producto de lo anterior se reconoció un ajuste de US\$ 55 millones para registrar estos activos a su valor neto realizable.

54

El detalle de la flota clasificada como activos no corrientes y grupos en desappropriación mantenidos para la venta es el siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015
Aeronaves		
Boeing 777 Freighter	2 (*)	-
Airbus A330-200	4	-
Airbus A320-200	1	-
ATR42-300	1	1
Total	8	1

(*) Una aeronave arrendada a DHL.

NOTA 14 - INVERSIONES EN SUBSIDIARIAS

- (a) Inversiones en subsidiarias

La Sociedad posee inversiones en sociedades que han sido reconocidas como inversión en subsidiarias. Todas las sociedades definidas como subsidiarias han sido consolidadas en los estados financieros de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales. También, se incluyen en la consolidación, sociedades de propósito específico.

A continuación, se presenta detalle de subsidiarias significativas e información financiera resumida:

Nombre de subsidiaria significativa	País de incorporación	Moneda funcional	Participación	
			Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015
			%	%
Lan Perú S.A.	Perú	US\$	70,00000	70,00000
Lan Cargo S.A.	Chile	US\$	99,89803	99,89803
Lan Argentina S.A.	Argentina	ARS	95,85660	94,99055
Transporte Aéreo S.A.	Chile	US\$	99,89804	99,89804
Aerolineas Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.	Ecuador	US\$	100,00000	100,00000
Aerovías de Integración Regional, ARES S.A.	Colombia	COP	99,19056	99,01646
TAMS A.	Brasil	BRL	99,99938	99,99938

Las Sociedades subsidiarias consolidadas no tienen restricciones significativas para transferir fondos a la controladora.

Información financiera resumida de subsidiarias significativas

<u>Nombre de subsidiaria significativa</u>	Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2016						Resultado al 31 de diciembre de 2016	
	Activos	Activos	Activos	Pasivos	Pasivos	Pasivos	Ingresos	Ganancia
	totales	corrientes	no corrientes	totales	corrientes	no corrientes	Ordinarios	(pérdida) neta
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Lan Perú S.A.	306.111	283.691	22.420	294.912	293.602	1.310	967.787	(2.164)
Lan Cargo S.A.	480.908	144.309	336.599	239.728	211.395	28.333	266.296	(24.813)
Lan Argentina S.A.	216.331	194.306	22.025	200.172	197.330	2.842	371.896	(29.572)
Transporte Aéreo S.A.	340.940	36.986	303.954	124.805	59.668	65.137	297.247	8.206
Aerolane Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.	89.667	56.064	33.603	81.101	75.985	5.116	219.676	(1281)
Aerovías de Integración Regional, AIRE S.A.	129.734	55.132	74.602	85.288	74.160	11.128	277.503	(13.675)
TAM S.A. (*)	5.287.286	1.794.189	3.493.097	4.710.308	2.837.620	1.872.688	4.145.951	2.107

<u>Nombre de subsidiaria significativa</u>	Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2015						Resultado al 31 de diciembre de 2015	
	Activos	Activos	Activos	Pasivos	Pasivos	Pasivos	Ingresos	Ganancia
	totales	corrientes	no corrientes	totales	corrientes	no corrientes	Ordinarios	(pérdida) neta
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Lan Perú S.A.	255.691	232.547	23.144	240.938	239.521	1.417	1.078.992	5.068
Lan Cargo S.A.	483.033	159.294	323.739	217.037	147.423	69.614	278.117	(74.408)
Lan Argentina S.A.	195.756	180.558	15.198	170.384	168.126	2.258	443.317	9.432
Transporte Aéreo S.A.	331.117	41.756	289.361	122.666	44.495	78.171	324.464	5.878
Aerolane Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.	126.001	80.641	45.360	116.153	111.245	4.908	246.402	(1278)
Aerovías de Integración Regional, AIRE S.A.	110.039	62.937	67.102	75.003	64.829	10.174	291.354	(34.079)
TAM S.A. (*)	4.711.316	1.350.377	3.360.939	4.199.223	1.963.400	2.235.823	4.597.611	(183.812)

(*) Corresponde a información consolidada de TAM S.A. y Filiales

(b) Participaciones no controladora

Patrimonio	RUT	País	Al 31 de	Al 31 de	Al 31 de	Al 31 de
			diciembre de	diciembre de	diciembre de	diciembre de
			2016	2015	2016	2015
			%	%	MUS\$	MUS\$
Lan Perú S.A.	0-E	Perú	30,00000	30,00000	3.360	4.426
Lan Cargo S.A. y Filiales	93.383.000-4	Chile	0,10196	0,10605	957	974
Promotora Aérea Latinoamericana S.A. y Filiales	0-E	México	51,00000	51,00000	3.162	3.084
Inversora Cordillera S.A. y Filiales	0-E	Argentina	0,70422	0,70422	515	(1.386)
Lan Argentina S.A.	0-E	Argentina	0,13440	1,00000	(311)	29
Americonsult de Guatemala S.A.	0-E	Guatemala	1,00000	1,00000	1	5
Americonsult Costa Rica S.A.	0-E	Costa Rica	1,00000	1,00000	12	12
Línea Aérea Carguera de Colombia S.A.	0-E	Colombia	10,00000	10,00000	(905)	(811)
Aerolíneas Regionales de Integración Aires S.A.	0-E	Colombia	0,80944	0,98307	436	540
Transportes Aereos del Mercosur S.A.	0-E	Paraguay	5,02000	5,02000	1104	1.256
Multipius S.A.	0-E	Brasil	27,26000	27,26000	<u>80.313</u>	<u>72.884</u>
Total					<u>88.644</u>	<u>81.013</u>

Resultado	RUT	País	Por los ejercicios terminados		Por los ejercicios terminados	
			a 31 de diciembre de	a 31 de diciembre de	a 31 de diciembre de	a 31 de diciembre de
			2016	2015	2016	2015
			%	%	MUS\$	MUS\$
Lan Perú S.A.	0-E	Perú	30,00000	30,00000	(649)	1.521
Lan Cargo S.A. y Filiales	93.383.000-4	Chile	0,10196	0,10605	(7)	(69)
Promotora Aérea Latinoamericana S.A. y Filiales	0-E	México	51,00000	51,00000	96	1.349
Inversora Cordillera S.A. y Filiales	0-E	Argentina	0,70422	0,70422	364	281
Lan Argentina S.A.	0-E	Argentina	0,13440	1,00000	77	61
Americonsult de Guatemala S.A.	0-E	Guatemala	1,00000	1,00000	(4)	1
Americonsult Costa Rica S.A.	0-E	Costa Rica	1,00000	1,00000	-	5
Línea Aérea Carguera de Colombiana S.A.	0-E	Colombia	10,00000	10,00000	(106)	14
Aerolíneas Regionales de Integración Aires S.A.	0-E	Colombia	0,80944	0,98307	(140)	(335)
Transportes Aereos del Mercosur S.A.	0-E	Paraguay	5,02000	5,02000	146	431
Multipius S.A.	0-E	Brasil	27,26000	27,26000	<u>41.673</u>	<u>37.283</u>
Total					<u>41.450</u>	<u>40.542</u>

57

NOTA 15 - ACTIVOS INTANGIBLES DISTINTOS DE LA PLUSVALIA

El detalle de los activos intangibles es el siguiente:

	Clases de activos intangibles (neto)		Clases de activos intangibles (bruto)	
	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Slots aeroportuarios	978.849	816.987	978.849	816.987
Loyalty program	326.262	272.312	326.262	272.312
Programas informáticos	157.016	104.258	419.652	324.043
Programas informáticos en desarrollo	91.053	74.887	91.053	74.887
Marcas (1)	57.133	52.981	63.730	52.981
Otros activos	-	-	808	808
Total	1.610.313	1.321.425	1.880.354	1.542.018

Movimiento de Intangibles distintos de la plusvalia:

	Programas informáticos neto	Programas informáticos en desarrollo	Slots aeroportuarios (2)	Marcas y Loyalty Program (1)(2)	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2015	126.797	74.050	1.201.028	478.204	1.880.079
Adiciones	4.954	48.270	-	-	53.224
Retiros	(4.612)	(62)	-	(1)	(4.775)
Traspaso programas informáticos	28.726	(30.426)	-	-	(1.700)
Diferencia por conversión filiales	(4.871)	(6.845)	(384.041)	(152.910)	(568.667)
Amortización	(36.736)	-	-	-	(36.736)
Saldos al 31 de diciembre de 2015	104.258	74.887	816.987	325.293	1.321.425
Saldos iniciales al 1 de enero de 2016	104.258	74.887	816.987	325.293	1.321.425
Adiciones	6.688	83.672	-	-	90.360
Retiros	(736)	(191)	-	-	(927)
Traspaso programas informáticos	85.029	(74.376)	-	-	10.653
Diferencia por conversión filiales	5.689	7.061	161.862	64.447	239.059
Amortización	(43.912)	-	-	(6.345)	(50.257)
Saldos al 31 de diciembre de 2016	157.016	91.053	978.849	383.395	1.610.313

- (1) Luego del extenso trabajo de integración tras la asociación entre LAN y TAM, durante los cuales se ha avanzado firmemente en la homologación de los procesos de optimización de sus conexiones aéreas, además de la restructuración y modernización de la flota de aviones, la Sociedad ha resuelto adoptar un nombre e identidad única, y anuncio que la marca del grupo será LATAM, la cual uniría a todas las compañías bajo una sola imagen.

Dado lo anterior se procedió a revisar la vida útil de las marcas, concluyendo que estas deben pasar de una vida útil indefinida a definida. La estimación de la nueva vida útil es de 5 años, equivalente al periodo necesario para finalizar el cambio de imagen.

- (2) Ver Nota 2.5.

La amortización de cada ejercicio es reconocida en el estado de resultados consolidado en los gastos de administración. La amortización acumulada de los programas informáticos al 31 de diciembre de 2016, asciende a MUS\$ 270.041 (MUS\$ 220.593 al 31 de diciembre de 2015).

58

NOTA 16 - PLUSVALIA

La Plusvalía al 31 de diciembre de 2016, asciende a MUS\$ 2.710.382 (MUS\$ 2.280.575 al 31 de diciembre de 2015). El movimiento de la Plusvalía, separado por UGE, comprende lo siguiente:

Movimiento de la Plusvalía, separado por UGE:

	Transporte aéreo	Programa de coalición y fidelización Multiplus	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldo inicial al 1 de enero de 2015	2.658.503	654.898	3.313.401
Aumento (disminución) por ajuste de conversión	(823.415)	(209.411)	(1.032.826)
Saldo final al 31 de diciembre de 2015	1.835.088	445.487	2.280.575
Saldo inicial al 1 de enero de 2016	1.835.088	445.487	2.280.575
Aumento (disminución) por ajuste de conversión	341.813	88.261	430.074
Otros	(267)	-	(267)
Saldo final al 31 de diciembre de 2016	2.176.634	533.748	2.710.382

La Sociedad posee dos unidades generadoras de efectivo (UGE), "Transporte aéreo" y "Programa de coalición y fidelización Multiplus". La UGE "Transporte aéreo" considera el transporte de pasajeros y carga, tanto en los mercados domésticos de Chile, Perú, Argentina, Colombia, Ecuador y Brasil, como en una serie de rutas regionales e internacionales en América, Europa y Oceanía, mientras que la UGE "Programa de coalición y fidelización Multiplus" trabaja con una red integrada de empresas asociadas en Brasil.

El importe recuperable de todas las UGE y segmentos de explotación se ha determinado en base a cálculos del valor de uso. Estos cálculos utilizan proyecciones de flujos de efectivo a 5 años después de impuestos a partir de los presupuestos financieros aprobados por la Administración. Los flujos de efectivo más allá del periodo presupuestado se extrapolan usando las tasas de crecimiento y volúmenes promedios estimados, que no superen las tasas medias de crecimiento a largo plazo.

La Administración determina las tasas de volumen de crecimiento anual, descuento, inflación y el tipo de cambio para cada unidad generadora de efectivo, así como el precio del combustible basada en sus supuestos claves. La tasa de crecimiento anual se basa en el desempeño pasado y las expectativas de la administración del desarrollo del mercado en cada uno de los países en los cuales opera. Las tasas de descuento utilizadas son en dólares estadounidenses para la UGE "Transporte aéreo" y en Reales para la UGE "Programa de coalición y fidelización Multiplus", ambas antes de impuestos, y reflejan riesgos específicos relacionados con el país de cada una de las operaciones. Las tasas de inflación y tipos de cambio se basan en los datos disponibles de los países y la información proporcionada por el Banco Central de los diversos países donde opera, y el precio del combustible es determinado basado en niveles estimados de producción, el ambiente competitivo del mercado en el que operan y de su estrategia comercial.

59

Al 31 de diciembre de 2016, los valores recuperables fueron determinados utilizando los siguientes supuestos:

		UGE Transporte aéreo	UGE Programa de coalición y fidelización Multiplus (2)
Tasa de crecimiento anual (terminal)	%	1,0 - 2,0	4,0 - 5,0
Tipo de cambio (1)	RS/US\$	3,9 - 4,4	3,9 - 4,4
Tasa de descuento basada en el costo medio ponderado de capital (WACC - Weighted Average Cost of Capital)	%	8,27 - 9,27	-
Tasa de descuento basada en el costo de capital propio (Ke)	%	-	12,3 - 13,3
Precio de combustible a partir de curvas de precios futuros de los mercados de commodities.	US\$/barril	61-76	-

(1) En línea con las expectativas del Banco Central de Brasil.

(2) Los flujos, al igual que las tasas de crecimiento y descuento, están denominados en reales.

El resultado de la prueba de deterioro, que incluye un análisis de sensibilidad de sus variables principales, arrojó que los valores recuperables calculados exceden al valor libro de los activos netos de la unidad generadora de efectivo respectiva, y por lo tanto no se detectó deterioro.

Las UGE son sensibles a las tasas de crecimiento anual, descuento y tipo de cambio. El análisis de sensibilidad incluyó el impacto individual de las variaciones de las estimaciones críticas al determinar los importes recuperables, a saber:

	Aumento WACC máxima	Aumento Ke máxima	Disminución tasa de crecimiento terminal mínima
	%	%	%
UGE Transporte aéreo	9,27	-	1,0
UGE Programa de coalición y fidelización Multiplus	-	13,3	4,0

En ninguno de los casos anteriores se presentó un deterioro de las unidades generadoras de efectivo.

60

NOTA 17 - PROPIEDADES, PLANTAS Y EQUIPOS

La composición por categorías de Propiedades, plantas y equipos, es la siguiente:

	Valor bruto		Depreciación acumulada		Valor neto	
	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de
	2016	2015	2016	2015	2016	2015
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Construcciones en curso (*)	470.065	1.142.812	-	-	470.065	1.142.812
Terrenos	50.148	45.313	-	-	50.148	45.313
Edificios	190.771	131.816	(60.552)	(40.325)	130.219	91.491
Plantas y equipos	10.099.587	9.683.764	(2.350.045)	(2.392.463)	7.749.542	7.291.301
Aeronaves propias	9.436.684	9.118.396	(2.123.025)	(2.198.682)	7.313.659	6.919.714
Otros (**)	662.903	565.368	(227.020)	(193.781)	435.883	371.587
Maquinarias	39.246	36.569	(26.821)	(21.220)	12.425	15.349
Equipamientos de tecnologías de la información	163.695	154.093	(123.981)	(110.204)	39.714	43.889
Instalaciones fijas y accesorios	178.363	179.026	(94.451)	(90.068)	83.912	88.958
Equipos de transporte	96.808	99.997	(67.855)	(64.047)	28.953	35.950
Mejoras de bienes arrendados	192.100	124.307	(87.559)	(70.219)	104.541	54.088
Otras propiedades, plantas y equipos	3.005.981	3.279.902	(1.177.351)	(1.150.396)	1.828.630	2.129.506
Aeronaves en leasing financiero	2.905.556	3.151.405	(1.152.190)	(1.120.682)	1.753.366	2.030.723
Otros	100.425	128.497	(25.161)	(29.714)	75.264	98.783
Total	<u>14.486.764</u>	<u>14.877.599</u>	<u>(3.988.615)</u>	<u>(3.938.942)</u>	<u>10.498.149</u>	<u>10.938.657</u>

(*) Incluye anticipos pagados a los fabricantes de aeronaves por MUS\$ 434.250 (MUS\$ 1.016.007 al 31 de diciembre de 2015)

(**) Considera principalmente rotables y herramientas.

(a) Movimientos de las distintas categorías de Propiedades, plantas y equipos:

	Construcciones en curso	Terrenos	Edificios neto	Plantas y equipos neto	Equipamientos de tecnologías de la información neto	Instalaciones fijas y accesorios neto	Vehículos de motor neto	Mejoras de bienes arrendados neto	Otras propiedades, plantas y equipos neto	Propiedades, plantas y equipos neto
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2015	937.279	57.988	167.006	6.954.089	51.009	43.783	1.965	56.523	2.503.434	10.773.076
Adiciones	39.711	-	439	1304.199	15.322	1.692	280	13.188	64.226	1.439.057
Desapropiaciones	-	-	(500)	(76.675) (1)	(27)	-	(8)	-	(11)	(77.221)
Retiros	(1.262)	-	(956)	(38.240)	(104)	(476)	(4)	-	(8.902)	(49.944)
Gastos por depreciación	-	-	(7.161)	(52.1688)	(16.196)	(11.649)	(378)	(13.973)	(174.474)	(745.519)
Diferencia por conversión filiales	(932)	(11.786)	(18.248)	(129.933)	(6.126)	(13.269)	(638)	(1.659)	(252.709)	(435.300)
Otros incrementos (disminuciones)	168.016	(889)	(49.089)	(150.677)	11	68.877	308	9	(2.058)	34.508
Total cambios	205.533	(12.675)	(75.515)	386.986	(7.120)	45.175	(440)	(2.435)	(373.928)	165.581
Saldos finales al 31 de diciembre de 2015	1.142.812	45.313	91.491	7.341.075	43.889	88.958	1.525	54.088	2.129.506	10.938.657
Saldos iniciales al 1 de enero de 2016	1.142.812	45.313	91.491	7.341.075	43.889	88.958	1.525	54.088	2.129.506	10.938.657
Adiciones	14.481	-	272	1301.093	7.392	292	6	54.181	13.013	1.390.730
Desapropiaciones	-	-	-	(16.918) (2)	(59)	-	(32)	-	(2.972)	(19.981)
Retiros	(284)	-	(68)	(39.816)	(55)	(1.258)	-	-	(2.604)	(44.085)
Gastos por depreciación	-	-	(6.234)	(562.131)	(14.909)	(13.664)	(293)	(23.283)	(124.038)	(744.552)
Diferencia por conversión filiales	5.081	4.835	2.538	51.770	2.924	9.384	223	2.849	93.383	172.987
Otros incrementos (disminuciones)	(692.025)	-	42.220	(285.198) (3)	532	200	(384)	16.706	(277.658)	(1195.607)
Total cambios	(672.747)	4.835	38.728	448.800	(4.175)	(5.046)	(480)	50.453	(300.876)	(440.508)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2016	470.065	50.148	130.219	7.789.875	39.714	83.912	1.045	104.541	1.828.630	10.498.149

- (1) Durante el primer semestre del 2015 se realizó la venta de tres aeronaves Airbus A340.
 Durante el segundo semestre del 2015 se realizó la venta de siete aeronaves Dash 200.
 Durante el segundo semestre del 2015 se realizó la venta de dos aeronaves Airbus A319.
- (2) Durante el primer semestre del 2016 se realizó la venta de dos aeronaves Airbus A330.
- (3) Durante el 2016 se realizó la reclasificación a activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta (ver Nota 13) de dos aeronaves Airbus A319, dos aeronaves Airbus A320, seis aeronaves Airbus A330 y dos aeronaves Boeing 777.

62

(b) Composición de la flota

Aeronave	Modelo	Aeronaves incluidas en propiedades, plantas y equipos		Arrendamientos operativos		Total flota	
		Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015
Boeing 767	300ER	34	34	3	4	37	38
Boeing 767	300F	8 (1)	8 (1)	3	3	11 (1)	11 (1)
Boeing 777	300ER	4	4	6	6	10	10
Boeing 777	Freighter	-	2 (2)	2	2	2	4 (2)
Boeing 787	800	6	6	4	4	10	10
Boeing 787	900	4	3	8	4	12	7
Airbus A319	100	36	38	12	12	48	50
Airbus A320	200	93	95	53	59	146	154
Airbus A320	NEO	1	-	1	-	2	-
Airbus A321	200	30	26	17	10	47	36
Airbus A330	200	-	8	-	2	-	10
Airbus A350	900	5	1	2	-	7	1
Total		221	225	111	106	332	331

(1) Tres aeronaves arrendadas a FEDEX

(2) Una aeronave arrendada a DHL

(c) Método utilizado para la depreciación de Propiedades, plantas y equipos:

	Método de depreciación	Vida útil (años)	
		mínima	máxima
Edificios	Lineal sin valor residual	20	50
Plantas y equipos	Lineal, con valor residual de 20% en la flota corto alcance y 36% en la flota largo alcance (*)	5	23
Equipamientos de tecnologías de la información	Lineal sin valor residual	5	10
Instalaciones fijas y accesorios	Lineal sin valor residual	10	10
Vehículos de motor	Lineal sin valor residual	10	10
Mejoras de bienes arrendados	Lineal sin valor residual	5	5
Otras propiedades, plantas y equipos	Lineal, con valor residual de 20% en la flota corto alcance y 36% en la flota largo alcance (*)	10	23

(*) Excepto en el caso de las flotas Boeing 767 300ER y Boeing 767 300F que consideran un valor residual menor debido a la extensión de su vida útil a 22 y 23 años respectivamente. Adicionalmente, ciertos componentes técnicos se deprecian sobre la base de ciclos y horas voladas.

Las aeronaves con cláusula de remarketing (**) bajo la modalidad de arrendamiento financiero, se deprecian de acuerdo a la duración de sus contratos, entre 12 y 18 años. Sus valores residuales se estiman de acuerdo al valor de mercado que tendrán al final de dichos contratos.

(**) Aeronaves con cláusula de remarketing son aquellas que tienen obligación de venta al final del contrato.

El cargo a resultados por concepto de depreciación del ejercicio, que se incluye en el estado de resultados consolidado, asciende a MUS\$744.552 (MUS\$ 745.519 al 31 de diciembre de 2015). Este cargo se reconoce en los rubros de costo de venta y gastos de administración del estado de resultados consolidado.

63

(d) Información adicional Propiedades, plantas y equipos:

(i) Propiedades, plantas y equipos entregados en garantía:

En el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2016, se agregaron las garantías directas de cinco aeronaves Airbus A319-100, dos aeronaves Airbus A320-200, una aeronave Airbus 320 NEO, cuatro aeronaves Airbus A321-200, cuatro aeronaves Airbus A350-900 y una aeronave Boeing 787-9.

Descripción de Propiedades, plantas y equipos entregados en garantía:

Acreedor de la garantía	Activos comprometidos	Flota	Al 31 de diciembre de 2016		Al 31 de diciembre de 2015	
			Deuda vigente MUS\$	Valor libro MUS\$	Deuda vigente MUS\$	Valor libro MUS\$
Wilmington Trust Company	Aviones y motores	Airbus A321/ A350	596.224	722.979	374.609	478.667
		Boeing 767	811.723	1.164.364	907.356	1.220.541
		Boeing 787	739.031	899.445	712.059	834.567
Banco Santander S.A.	Aviones y motores	Airbus A309	50.671	91.889	58.527	95.387
		Airbus A320	462.950	709.788	524.682	749.092
		Airbus A321	32.853	44.227	36.334	45.380
BNP Paribas	Aviones y motores	Airbus A309	134.346	228.384	154.828	229.798
		Airbus A320	128.173	181.838	145.506	192.957
Credit Agricole	Aviones y motores	Airbus A309	26.014	37.389	37.755	84.129
		Airbus A320	71.794	144.157	115.339	214.726
		Airbus A321	40.609	93.110	50.591	97.257
JP Morgan	Aviones y motores	Boeing 777	-	-	215.265	263.366
Wells Fargo	Aviones y motores	Airbus A320	252.428	333.419	279.478	348.271
Bank Of Utah	Aviones y motores	Airbus A320 / A350	670.826	709.280	240.094	312.573
Natixis	Aviones y motores	Airbus A320	45.748	66.738	56.223	81.355
		Airbus A321	377.804	514.625	413.201	542.594
Citibank N.A.	Aviones y motores	Airbus A320	111.243	166.370	127.135	172.918
		Airbus A321	42.867	70.166	49.464	73.122
HSBC	Aviones y motores	Airbus A320	-	-	53.583	64.241
KWIP EX-Bank	Aviones y motores	Airbus A309	7.494	6.360	-	-
		Airbus A320	28.696	36.066	13.593	16.838
Airbus Financial Services	Aviones y motores	Airbus A309	30.099	33.823	-	-
P K AirFinance US, Inc.	Aviones y motores	Airbus A320	54.786	46.341	62.514	48.691
Banco BBVA	Terrenos y Edificios		50.381	69.498	-	-
Total garantías directas			4.766.160	6.370.256	4.628.146	6.166.570

Los montos de la deuda vigente son presentados a su valor nominal. El valor libro corresponde a los bienes otorgados como garantía.

Adicionalmente, existen garantías indirectas asociadas a activos registrados en Propiedades, plantas y equipos cuya deuda total al 31 de diciembre de 2016, asciende a MUS\$ 913.494 (MUS\$ 1.311.088 al 31 de diciembre de 2015). El valor libro de los activos con garantías indirectas al 31 de diciembre de 2016, asciende a un monto de MUS\$ 1.740.815 (MUS\$ 2.001.605 al 31 de diciembre de 2015).

64

(ii) Compromisos y otros

Los bienes totalmente depreciados y compromisos de compras futuras son los siguientes:

	Al 31 de diciembre de 2016 MUSS	Al 31 de diciembre de 2015 MUSS
Valor bruto de propiedades, plantas y equipos completamente depreciados todavía en uso	116.386	129.766
Compromisos por la adquisición de aeronaves (*)	15.100.000	19.800.000

(*) De acuerdo a precios de lista del fabricante.

Compromisos vigentes de compra de aeronaves:

Fabricante	Año de entrega					Total	
	2017	2018	2019	2020	2021		2022
Airbus S.A.S.	5	16	14	16	21	2	74
A320-NEO	5	5	8	8	8	-	34
A321	-	1	-	-	-	-	1
A321-NEO	-	6	2	6	5	-	19
A350-1000	-	-	2	2	8	2	14
A350-900	-	4	2	-	-	-	6
The Boeing Company	1	-	6	2	2	-	11
B777	-	-	2	-	-	-	2
B787-9	1	-	4	2	2	-	9
Total	6	16	20	18	23	2	85

En abril de 2015 se firmó la conversión de 8 aeronaves Boeing 787-8 a 8 aeronaves Boeing 787-9.

En septiembre de 2015 se firmó la conversión de 6 aeronaves Airbus A350-900 a 6 aeronaves Airbus A350-1000. Adicionalmente, en noviembre de 2015 se firmó la conversión de 6 aeronaves Airbus A350-900 a 6 aeronaves Airbus A350-1000. En abril de 2016 se firmó la conversión de 4 aeronaves Airbus A320 NEO a 4 aeronaves Airbus A321 NEO. En agosto de 2016 se firmó la cancelación de 12 aeronaves Airbus A320 NEO y la conversión de 2 aeronaves Airbus A350-900 a 2 aeronaves Airbus A350-1000.

Al 31 de diciembre de 2016, producto de los distintos contratos de compra de aeronaves suscritos con Airbus S.A.S., restan por recibir 54 aeronaves Airbus de la familia A320, con entregas entre el 2017 y 2021, y 20 aeronaves Airbus de la familia A350 con fechas de entrega entre el 2017 y 2022.

El monto aproximado, de acuerdo a precios lista del fabricante, es de MUSS \$ 12.400.000. Adicionalmente, la Sociedad mantiene opciones de compra vigentes por 4 aeronaves Airbus A350.

En mayo de 2016 se firmó la conversión de 4 aeronaves Boeing 787-8 a 4 aeronaves Boeing 787-9.

Al 31 de diciembre de 2016, producto de los distintos contratos de compra de aeronaves suscritos con The Boeing Company, restan por recibir 9 aeronaves Boeing 787 Dreamliner, con fechas de entrega entre los años 2017 y 2021, y 2 aeronaves Boeing 777, con entrega prevista para el año 2019.

65

El monto aproximado, de acuerdo a precios lista del fabricante, es de MUSS \$ 2.700.000.

(iii) Costos por intereses capitalizados en Propiedades, plantas y equipos

		Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
		2016	2015
Tasa promedio de capitalización de costos por intereses capitalizados	%	3,54	2,79
Costos por intereses capitalizados	MUSS	(696)	22.551

(iv) Arrendamiento financiero

El detalle de los principales arrendamientos financieros es el siguiente:

Arrendador	Aeronave	Modelo	Al 31 de	Al 31 de
			diciembre de 2016	diciembre de 2015
Agonandra Statutory Trust	Airbus A320	200	-	2
Becacina Leasing LLC	Boeing 767	300ER	1	1
Caiquen Leasing LLC	Boeing 767	300F	1	1
Cernicalo Leasing LLC	Boeing 767	300F	2	2
Chirihue Leasing Trust	Boeing 767	300F	-	2
Cisne Leasing LLC	Boeing 767	300ER	2	2
Codorniz Leasing Limited	Airbus A319	100	2	2
Conure Leasing Limited	Airbus A320	200	2	2
Flamenco Leasing LLC	Boeing 767	300ER	1	1
FLYAFI 1 S.R.L.	Boeing 777	300ER	1	1
FLYAFI 2 S.R.L.	Boeing 777	300ER	1	1
FLYAFI 3 S.R.L.	Boeing 777	300ER	1	1
Forderum Holding B.V. (GECAS)	Airbus A320	200	-	2
Garza Leasing LLC	Boeing 767	300ER	1	1
General Electric Capital Corporation	Airbus A330	200	3	3
Intraelo BETA Corporation (KFW)	Airbus A320	200	1	1
Juliana Leasing Limited	Airbus A320	200	-	2
Loica Leasing Limited	Airbus A319	100	2	2
Loica Leasing Limited	Airbus A320	200	2	2
Mirlo Leasing LLC	Boeing 767	300ER	1	1
NBB Rio de Janeiro Lease CO and Brasilia Lease LLC (BBAM)	Airbus A320	200	1	1
NBB Sio Paulo Lease CO. Limited (BBAM)	Airbus A321	200	1	1
Osprey Leasing Limited	Airbus A319	100	8	8
Petrel Leasing LLC	Boeing 767	300ER	1	1
Pilpilen Leasing Limited	Airbus A320	200	4	4
Pochard Leasing LLC	Boeing 767	300ER	2	2
Quetro Leasing LLC	Boeing 767	300ER	3	3
SG Infraestructure Italia S.R.L.	Boeing 777	300ER	1	1
SL Alcyone LTD (Showa)	Airbus A320	200	1	1
TMF Interlease Aviation B.V.	Airbus A330	200	-	1
TMF Interlease Aviation II B.V.	Airbus A319	100	-	5
TMF Interlease Aviation II B.V.	Airbus A320	200	-	2
Tricahue Leasing LLC	Boeing 767	300ER	3	3
Wacapou Leasing SA	Airbus A320	200	1	1
Total			50	66

66

Los contratos de arrendamiento financiero en que la sociedad matriz actúa como arrendatario de aeronaves establecen una duración entre 12 y 18 años y pagos de las obligaciones semestral, trimestral y mensualmente.

Adicionalmente, el arrendatario tendrá como obligaciones contratar y mantener vigentes la cobertura de seguros de las aeronaves, realizar el mantenimiento de éstas a su propio costo y actualizar los certificados de aeronavegabilidad.

Los bienes adquiridos bajo la modalidad de leasing financiero se encuentran clasificados en el rubro Otras propiedades, plantas y equipos. Al 31 de diciembre de 2016, la Sociedad registra bajo esta modalidad cincuenta aeronaves (sesenta y seis aeronaves al 31 de diciembre de 2015).

Al 31 de diciembre de 2016, producto del plan de transferencia de flota desde TAM Linhas Aéreas S.A. a LATAM Airlines Group S.A., la Sociedad disminuyó su número de aviones en leasing en cinco aeronaves Airbus A319-100, ocho aeronaves Airbus A320-200 y una aeronave Airbus A330-200.

El valor libro de los activos por arrendamiento financiero al 31 de diciembre de 2016, asciende a un monto de MUS\$ 1.753.366 (MUS\$ 2.030.723 al 31 de diciembre de 2015).

Los pagos mínimos de arrendamientos financieros son los siguientes:

	Al 31 de diciembre de 2016			Al 31 de diciembre de 2015		
	Valor bruto	Interés	Valor presente	Valor bruto	Interés	Valor presente
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Hasta un año	285.168	(32.365)	252.803	360.862	(47.492)	313.370
Más de un año y hasta cinco años	704.822	(43.146)	661.676	1.003.237	(75.363)	927.874
Más de cinco años	43.713	(120)	43.593	95.050	(1.406)	93.644
Total	1.033.703	(75.631)	958.072	1.459.149	(124.261)	1.334.888

NOTA 18 - IMPUESTOS CORRIENTES Y DIFERIDOS

En el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2016, se procedió a calcular y contabilizar la provisión de impuesto a la renta de dicho ejercicio, aplicando una tasa del 24% para el ejercicio comercial 2016, en base a lo dispuesto por la Ley N° 20.780, Reforma Tributaria, publicada en el Diario Oficial de la República de Chile con fecha 29 de septiembre de 2014.

Entre las principales modificaciones, se encuentra el aumento progresivo del Impuesto de Primera Categoría, alcanzando el 27%, a partir del año 2018, en el evento que se aplique el “Sistema de Tributación Parcialmente Integrado”. En caso de que se opte por el “Sistema de Tributación de Renta Atribuida”, la tasa máxima llegaría al 25% desde el año 2017.

La Ley previamente referida establece que siendo LATAM Airlines Group S.A. una sociedad anónima abierta, se le aplica como regla general el “Sistema de Tributación Parcialmente Integrado” (*), a menos que una futura Junta Extraordinaria de Accionistas de la Compañía acordase, por un mínimo de 2/3 de esta, optar por el “Sistema de Tributación de Renta Atribuida” (*) cuyo plazo máximo fue el último trimestre del año 2016.

67

Con fecha 08 de febrero de 2016, se publicó la Ley N° 20.899 que simplifica el sistema de tributación a la renta, la cual, entre sus principales modificaciones, impone como obligatorio para la Sociedad el “Sistema de Tributación Parcialmente Integrado” (*) dejando sin efecto la opción de acogerse al “Sistema de Tributación de Renta Atribuida” (*), según lo descrito en el párrafo anterior.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se compensan si se tiene legalmente reconocido el derecho a compensar los activos y pasivos, siempre que correspondan a la misma entidad y autoridad fiscal.

(*) El Sistema de Tributación Parcialmente Integrado se basa en la tributación por la percepción de las utilidades y el Sistema de Tributación de Renta atribuida, que se basa en la tributación por el devengo de las utilidades.

(a) Impuestos corrientes

(a.1) La composición de los activos por impuestos corrientes es la siguiente:

	Activos corrientes		Activos no corrientes		Total activos	
	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Pagos provisionales mensuales (anticipos)	43.821	43.935	-	-	43.821	43.935
Otros créditos por recuperar	21.556	20.080	20.272	25.629	41.828	45.709
Total activos por impuestos corrientes	65.377	64.015	20.272	25.629	85.649	89.644

(a.2) La composición de los pasivos por impuestos corrientes es la siguiente:

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Provisión de impuesto a la renta	9.632	19.001	-	-	9.632	19.001
Provisión de impuesto adicional	4.654	377	-	-	4.654	377
Total pasivos por impuestos corrientes	14.286	19.378	-	-	14.286	19.378

68

(b) Impuestos diferidos

Los saldos de impuestos diferidos son los siguientes:

Conceptos	Activos		Pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Depreciaciones	11.735	(14.243)	1.387.760	1.116.748
Activos en leasing	(35.922)	(25.299)	203.836	226.003
Amortizaciones	(15.820)	(5.748)	61.660	65.416
Provisiones	222.253	210.992	(59.096)	(167.545)
Revaluaciones de instrumentos financieros	-	709	(3.223)	(7.575)
Pérdidas fiscales	202.536	212.067	(1.126.200)	(797.715)
Intangibles	-	-	430.705	364.314
Otros	(202)	(1.883)	20.317	11.919
Total	384.580	376.595	915.759	811.565

El saldo de activos y pasivos por impuestos diferidos se compone principalmente por diferencias temporarias a reversar en el largo plazo.

Movimientos de los activos y pasivos por impuestos diferidos:

(a) Desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2015

	Saldo inicial	Reconocimiento	Reconocimiento	Variación	Otros	Saldo final
	Activo (pasivo)	en resultado consolidado	en resultado integral	cambiaría		Activo (pasivo)
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Depreciaciones	(871.640)	(267.891)	-	8.540	-	(1.130.991)
Activos en leasing	(885.775)	(73.330)	-	7.803	-	(251.302)
Amortizaciones	(860.400)	84.330	-	4.606	-	(71.864)
Provisiones	351.077	150.362	3.911	(126.813)	-	378.537
Revaluaciones de instrumentos financieros	12.806	19.760	(21.803)	(3.179)	-	8.284
Pérdidas fiscales (*)	722.749	320.397	-	(33.364)	-	1.009.782
Intangibles	(523.275)	(8.362)	-	167.323	-	(364.314)
Otros	9.587	45.638	-	(62.882)	(6.845)	(18.802)
Total	(644.571)	270.904	(17.192)	(37.266)	(6.845)	(434.970)

69

(b) Desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2016

	Saldo inicial	Reconocimiento	Reconocimiento	Variación	Otros	Saldo final
	Activo (pasivo)	en resultado consolidado	en resultado integral	cambiaría		Activo (pasivo)
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Depreciaciones	(1.130.991)	(241.435)	-	(3.599)	-	(1.376.025)
Activos en leasing	(251.302)	14.833	-	(3.289)	-	(239.758)
Amortizaciones	(71.864)	(4.375)	-	(1.941)	-	(77.480)
Provisiones	378.537	(149.969)	921	53.448	(1.568)	281.369
Revaluaciones de instrumentos financieros	8.284	28.294	(34.695)	1.340	-	3.223
Pérdidas fiscales	1.009.782	304.892	-	14.062	-	1.328.736
Intangibles	(364.314)	4.181	-	(70.522)	-	(430.705)
Otros	(18.802)	(30.885)	-	22.234	1214	(20.539)
Total	(434.970)	(73.814)	(33.774)	11.733	(354)	(531.179)

Activos por impuestos diferidos no reconocidos:

	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015
	MUS\$	MUS\$
Pérdidas fiscales	115.801	15.513
Total activos por impuestos diferidos no reconocidos	115.801	15.513

Los activos por impuestos diferidos por resultados tributarios negativos, se reconocen en la medida en que es probable la realización del correspondiente beneficio fiscal en el futuro. Por lo anterior, al 31 de diciembre de 2016, la Sociedad ha dejado de reconocer activos por impuestos diferidos por MUS\$ 115.801 (MUS\$ 15.513 al 31 de diciembre de 2015) con respecto a unas pérdidas de MUS\$ 340.591 (MUS\$ 45.628 al 31 de diciembre de 2015).

Gastos (ingresos) por impuestos diferidos e impuesto a la renta:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2016	2015
	MUS\$	MUS\$
Gasto por impuestos corrientes a las ganancias		
Gasto por impuestos corrientes	87.307	92.916
Ajustes al impuesto corriente del ejercicio anterior	2.083	(395)
Gasto por impuestos corrientes, neto, total	89.390	92.521
Gasto por impuestos diferidos a las ganancias		
Gasto diferido por impuestos relativos a la creación y reversión de diferencias temporarias	73.814	(270.904)
Gasto por impuestos diferidos, neto, total	73.814	(270.904)
Gasto por impuesto a las ganancias	163.204	(178.383)

70

Composición del gasto (ingreso) por impuesto a las ganancias:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2016	2015
	MU\$S	MU\$S
Gasto por impuestos corrientes, neto, extranjero	80.600	89.460
Gasto por impuestos corrientes, neto, nacional	8.790	3.061
Gasto por impuestos corrientes, neto, total	89.390	92.521
Gasto por impuestos diferidos, neto, extranjero	119.175	(280.445)
Gasto por impuestos diferidos, neto, nacional	(45.361)	9.541
Gasto por impuestos diferidos, neto, total	73.814	(270.904)
Gasto por impuesto a las ganancias	163.204	(178.383)

Resultado antes de impuesto por la tasa impositiva legal de Chile (24% y 22,5% al 31 de diciembre de 2016 y 2015, respectivamente)

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de		Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2016	2015	2016	2015
	MU\$S	MU\$S	%	%
Gasto por impuestos utilizando la tasa legal(*)	65.449	(89.472)	24,00	22,50
Efecto impositivo de tasas en otras jurisdicciones	16.333	(21.803)	5,99	5,48
Efecto impositivo de ingresos ordinarios no imponibles	(62.489)	(106.381)	(22,89)	26,75
Efecto impositivo de gastos no deducibles impositivamente	132.469	38.677	48,58	(9,73)
Otros incrementos (disminuciones) en cargo por impuestos legales	11.372	596	4,17	(0,15)
Total ajustes al gasto por impuestos utilizando la tasa legal	97.755	(88.911)	35,85	22,35
Gasto por impuestos utilizando la tasa efectiva	163.204	(178.383)	59,85	44,85

(*) Con fecha 29 de septiembre de 2014 fue publicada en el Diario Oficial de la República de Chile, la Ley N° 20.780 que "Modifica el sistema de tributación de la renta e introduce diversos ajustes en el sistema tributario". Dentro de las importantes reformas tributarias que dicha Ley contiene, se modifica en forma gradual desde el año 2014 al año 2018 la Tasa de Impuesto de Primera Categoría que deba declararse y pagarse a contar del año tributario 2015.

De esta forma, al 31 de diciembre de 2016 la Sociedad presenta la conciliación del gasto por impuesto y tasa impositiva legal considerando el incremento de tasa.

Impuestos diferidos relativos a partidas cargadas al patrimonio neto:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2016	2015
	MU\$S	MU\$S
Efecto por impuesto diferido de los componentes de otros resultados integrales	(33.774)	(17.192)
Efecto por impuesto diferido relativo a partidas cargadas a patrimonio neto	(807)	(992)

71

NOTA 19 - OTROS PASIVOS FINANCIEROS

La composición de Otros pasivos financieros es la siguiente:

	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de
	2016	2015
	MU\$S	MU\$S
Corriente		
(a) Préstamos que devengan intereses	1.814.647	1.510.146
(b) Derivados de cobertura	24.881	134.089
Total corriente	1.839.528	1.644.235
No corriente		
(a) Préstamos que devengan intereses	6.790.273	7.516.257
(b) Derivados de cobertura	6.679	16.128
Total no corriente	6.796.952	7.532.385
(a) Préstamos que devengan intereses		
Obligaciones con instituciones financieras y títulos de deuda:		
	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de
	2016	2015
	MU\$S	MU\$S
Corriente		
Préstamos a exportadores	278.164	387.409
Préstamos bancarios (1)	290.810	80.188
Obligaciones garantizadas	578.014	591.148
Otras obligaciones garantizadas	1.908	32.513
Subtotal préstamos bancarios	1.148.896	1.091.258
Obligaciones con el público	312.043	10.999
Arrendamientos financieros	268.040	324.859
Otros préstamos	85.668	83.030
Total corriente	1.814.647	1.510.146
No corriente		
Préstamos bancarios	294.477	564.128
Obligaciones garantizadas	4.180.538	4.122.995
Otras obligaciones garantizadas	254.512	-
Subtotal préstamos bancarios	4.729.527	4.687.123
Obligaciones con el público (2)	997.302	1.294.882
Arrendamientos financieros	754.321	1.015.779
Otros préstamos	309.123	518.473
Total no corriente	6.790.273	7.516.257
Total obligaciones con instituciones financieras	8.604.920	9.026.403

(1) Con fecha 29 de septiembre de 2016, TAM Linhas Aéreas S.A. obtuvo un financiamiento por un monto de US\$ 200 millones, con la garantía de aproximadamente 18% de las acciones de Multiplus S.A., porcentaje sujeto a ajuste dependiendo del valor de las acciones como garantía. En conjunto con la estructuración del crédito en US\$, la compañía ejecutó un instrumento derivado de cobertura (Cross Currency Swap) por el mismo monto y plazo que el financiamiento antes mencionado, para cambiar la moneda de compromiso desde US\$ a BRL.

(2) Con fecha 9 de junio de 2015, LATAM Airlines Group S.A., ha emitido y colocado en el mercado internacional, al amparo de la Norma 144-A y la Regulación S de las leyes de valores de los Estados Unidos de América, bonos no garantizados de largo plazo por un monto de US\$ 500.000.000, con vencimiento el año 2020, a una tasa de interés de 7,25% anual.

Tal como se informó en los hechos esenciales del 20 de mayo y 5 de junio de 2015, la Emisión y colocación de los Bonos 144-A tendrá por objeto: (i) financiar la recompra, canje y rescate de los bonos garantizados de largo plazo emitidos por la sociedad TAM Capital 2 Inc., al amparo de la Norma 144-A y la Regulación S de las leyes de valores de los Estados Unidos de América, con vencimiento el año 2020; y (ii) en el evento de existir cualquier remanente, financiar otros fines corporativos generales. Los bonos antes mencionados de TAM Capital 2 Inc. fueron rescatados en su totalidad (US\$ 300.000.000) mediante un proceso de intercambio por los nuevo bonos con fecha 9 de Junio de 2015 y posteriormente los bonos restantes fueron rescatados mediante la ejecución de la opción de prepago con fecha 18 de junio de 2015.

Todos los pasivos que devengan intereses son registrados de acuerdo al método de la tasa efectiva. Bajo la normativa NIIF, para el caso de los préstamos con tasa de interés fija, la tasa efectiva determinada no varía a lo largo del préstamo, mientras que en los préstamos con tasa de interés variable, la tasa efectiva cambia a la fecha de cada pago de intereses.

Saldos por monedas que componen los préstamos que devengan intereses:

	Al 31 de diciembre de <u>2016</u>	Al 31 de diciembre de <u>2015</u>
	MUS\$	MUS\$
<u>Tipo de moneda</u>		
Real brasileño	1.253	3.387
Peso chileno (U.F.)	203.194	210.423
Dólar estadounidense	<u>8.400.473</u>	<u>8.812.593</u>
Total	<u>8.604.920</u>	<u>9.026.403</u>

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento a 31 de diciembre de 2016
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2, Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales						Valores contables						Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %
				Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor contable			
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$			
Préstamos a exportadores																		
97.032.000-8	BBVA	Chile	US\$	75.000	-	-	-	-	75.000	75.234	-	-	-	-	75.234	Alvencimiento	1,85	1,85
97.032.000-8	BBVA	Chile	UF	-	50.381	-	-	-	50.381	-	50.324	-	-	-	50.324	Alvencimiento	5,23	4,43
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	30.000	-	-	-	-	30.000	30.183	-	-	-	-	30.183	Alvencimiento	2,39	2,39
97.030.000-7	ESTADO	Chile	US\$	40.000	-	-	-	-	40.000	40.098	-	-	-	-	40.098	Alvencimiento	1,91	1,91
97.003.000-K	BANCO DO BRASIL	Chile	US\$	70.000	-	-	-	-	70.000	70.323	-	-	-	-	70.323	Alvencimiento	3,08	3,08
97.951.000-4	HSBC	Chile	US\$	12.000	-	-	-	-	12.000	12.002	-	-	-	-	12.002	Alvencimiento	1,79	1,79
Préstamos bancarios																		
97.023.000-9	CORP BANCA	Chile	UF	19.229	57.686	60.186	16.254	-	153.355	19.819	57.686	59.176	16.189	-	152.870	Trimestral	4,06	4,06
0-E	BLADEX	E.E.U.U.	US\$	-	12.500	30.000	-	-	42.500	-	12.667	29.625	-	-	42.292	Semestral	5,14	5,14
0-E	DVB BANK SE	E.E.U.U.	US\$	-	-	28.911	-	-	28.911	3	-	28.911	-	-	28.914	Trimestral	1,86	1,86
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	-	-	158.194	-	-	158.194	542	-	158.194	-	-	158.736	Trimestral	3,55	3,55
Obligaciones con el público																		
0-E	BANK OF NEW YORK	E.E.U.U.	US\$	-	-	-	500.000	-	500.000	2.291	-	-	489.885	-	492.176	Alvencimiento	7,77	7,25
Obligaciones garantizadas																		
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	11.073	29.252	62.209	32.172	3.711	138.417	11.454	29.252	60.781	31.221	3.631	136.339	Trimestral	2,21	1,81
0-E	BNP PARIBAS	E.E.U.U.	US\$	10.496	42.401	111.962	118.181	345.078	628.118	12.792	43.023	108.271	116.067	341.481	621.634	Trimestral	2,97	2,96
0-E	WELLS FARGO	E.E.U.U.	US\$	31.448	95.186	260.112	269.512	400.087	1.056.345	35.211	95.186	233.012	257.387	391.253	1.012.049	Trimestral	2,37	1,68
0-E	WILMINGTON TRUST	E.E.U.U.	US\$	15.554	49.236	135.254	140.848	626.444	967.336	20.997	49.236	130.792	138.455	622.153	961.633	Trimestral	4,25	4,25
0-E	CITIBANK	E.E.U.U.	US\$	17.495	53.162	146.932	154.774	175.805	548.168	19.059	53.162	138.257	150.891	172.087	533.456	Trimestral	2,72	1,96
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	5.347	16.204	44.472	46.386	26.165	138.574	5.680	16.204	42.707	45.815	26.063	136.469	Trimestral	1,98	1,44
0-E	BTMU	E.E.U.U.	US\$	2.787	8.470	23.393	24.635	26.705	85.990	3.001	8.470	22.132	24.149	26.519	84.271	Trimestral	2,31	1,72
0-E	AP PLEBANK	E.E.U.U.	US\$	1.364	4.167	11.516	12.146	13.561	42.754	1.538	4.166	10.889	11.902	13.464	41.959	Trimestral	2,29	1,69
0-E	US BANK	E.E.U.U.	US\$	14.817	44.958	123.705	129.462	219.666	532.608	17.298	44.958	104.709	120.509	211.895	499.369	Trimestral	3,99	2,81
0-E	DEUTSCHE BANK	E.E.U.U.	US\$	4.992	15.365	24.725	26.984	45.197	117.263	5.570	15.365	24.023	26.515	44.522	115.995	Trimestral	3,86	3,86
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	12.289	37.388	98.873	82.066	192.235	422.851	13.038	37.388	97.469	81.130	190.048	419.073	Trimestral	2,60	2,57
0-E	PK AIRFINANCE	E.E.U.U.	US\$	2.018	6.268	18.413	24.944	3.144	54.787	2.071	6.269	18.412	24.944	3.144	54.840	Mensual	2,40	2,40
0-E	KFW IPEX-BANK	Alemania	US\$	2.288	7.015	17.869	9.019	-	36.191	2.319	7.015	17.869	9.019	-	36.222	Trimestral	2,55	2,55
0-E	AIRBUS FINANCIAL	E.E.U.U.	US\$	1.797	5.476	15.262	7.664	-	30.199	1.841	5.477	15.261	7.664	-	30.243	Mensual	2,49	2,49
0-E	INVES TEC	Inglaterra	US\$	1.298	7.526	19.290	21.667	22.421	72.202	1.771	7.733	18.533	21.368	22.309	71.714	Semestral	5,67	5,67
-	SWAP Aviones llegados	-	US\$	403	1.067	1.658	158	-	3.286	403	1.067	1.658	158	-	3.286	Trimestral	-	-
Otras obligaciones garantizadas																		
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	-	-	256.860	-	-	256.860	1.908	-	254.512	-	-	256.420	Trimestral	2,85	2,85
Arrendamientos financieros																		
0-E	ING	E.E.U.U.	US\$	5.089	15.653	31.151	11.805	-	63.698	5.641	15.652	30.577	11.771	-	63.641	Trimestral	5,62	4,96
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	1.754	5.403	-	-	-	7.157	1.780	5.403	-	-	-	7.183	Trimestral	1,85	1,85
0-E	CITIBANK	E.E.U.U.	US\$	4.956	15.312	44.177	13.804	-	78.249	5.622	15.312	43.413	13.762	-	78.109	Trimestral	6,40	5,67
0-E	PEFCO	E.E.U.U.	US\$	15.979	47.048	63.957	3.827	-	130.811	16.852	47.048	63.072	3.819	-	130.791	Trimestral	5,39	4,79
0-E	BNP PARIBAS	E.E.U.U.	US\$	12.520	38.494	75.958	22.147	-	149.119	13.122	38.494	74.776	22.079	-	148.471	Trimestral	3,69	3,26
0-E	WELLS FARGO	E.E.U.U.	US\$	4.678	14.261	39.862	42.663	1.862	103.326	5.018	14.260	38.834	42.430	1.861	102.403	Trimestral	3,98	3,54
0-E	DVB BANK SE	E.E.U.U.	US\$	4.680	9.447	-	-	-	14.127	4.713	9.448	-	-	-	14.161	Trimestral	2,57	2,57
0-E	RRP FENGINE	Inglaterra	US\$	-	-	6.402	6.955	11.917	25.274	-	-	6.402	6.955	11.917	25.274	Mensual	2,35	2,35
Otros préstamos																		
0-E	BOEING	E.E.U.U.	US\$	-	-	26.214	-	-	26.214	185	-	26.214	-	-	26.399	Alvencimiento	2,35	2,35
0-E	CITIBANK (*)	E.E.U.U.	US\$	20.555	63.942	184.866	101.026	-	370.389	21.541	63.942	182.043	100.866	-	368.392	Trimestral	6,00	6,00
Total				451.906	753.268	2.122.383	1.819.099	2.113.998	7.260.654	480.920	754.207	2.040.524	1.774.950	2.082.347	7.132.948			

(*) Bono securitizado con los flujos futuros de las ventas con tarjeta de crédito en Estados Unidos y Canadá.

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2016
 Nombre empresa deudora: TAMS.A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales					Valores contables					Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %		
				Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años				Más de cinco años	Total Valor contable
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$				MUS\$	MUS\$
Préstamos bancarios																		
0-E	NEDERLANDS CHE																	
0-E	CREDEITVERZEKERING MAATS CHAPPIJ	Holanda	US\$	122	378	1.094	1.234	54	2.882	137	378	1.094	1.233	55	2.897	Mensual	6,01	6,01
	CITIBANK	E.E.U.U.	US\$	-	200.000	-	-	-	200.000	(151)	199.729	-	-	-	199.578	Al Vencimiento	3,39	3,14
Obligaciones con el público																		
0-E	THEBANK OF NEWYORK	E.E.U.U.	US\$	-	300.000	-	500.000	-	800.000	8.173	301.579	4.119	503.298	-	817.169	Al Vencimiento	8,17	8,00
Arrendamientos financieros																		
0-E	AFS INVESTMENT EXLLC	E.E.U.U.	US\$	2.086	6.437	18.556	8.369	-	35.448	2.253	6.437	18.556	8.369	-	35.615	Mensual	1,25	1,25
0-E	DVB BANK SE	E.E.U.U.	US\$	118	164	-	-	-	282	119	164	-	-	-	283	Mensual	2,50	2,50
0-E	GENERAL ELECTRIC CAPITAL CORPORATION	E.E.U.U.	US\$	3.771	5.075	-	-	-	8.846	3.794	5.075	-	-	-	8.869	Mensual	2,30	2,30
0-E	KFW IPEX-BANK	Alemania	US\$	579	1.544	-	-	-	2.123	583	1.544	-	-	-	2.127	Mensual/Trimestral	2,80	2,80
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	2.675	5.732	18.485	38.820	41.731	107.443	3.533	5.732	18.485	38.820	41.731	108.301	Trimestral/Semestral	4,90	4,90
0-E	WACAPOLÉASINGS A.	Luxemburgo	US\$	668	2.038	5.768	6.280	-	14.754	709	2.038	5.768	6.280	-	14.795	Trimestral	3,00	3,00
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE MILAN BRANCH	Italia	US\$	8.547	26.275	74.783	169.730	-	279.335	9.779	26.275	74.783	169.730	-	280.567	Trimestral	4,18	4,11
0-E	BANCOIBMS.A	Brasil	BRL	260	749	22	-	-	1.031	260	749	21	-	-	1.030	Mensual	13,63	13,63
0-E	HP FINANCIAL SERVICE	Brasil	BRL	222	-	-	-	-	222	222	-	-	-	-	222	Mensual	10,02	10,02
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE	Francia	BRL	102	307	110	-	-	519	102	307	110	-	-	519	Mensual	13,63	13,63
Total				<u>19.150</u>	<u>548.699</u>	<u>118.818</u>	<u>724.433</u>	<u>41.785</u>	<u>1.452.885</u>	<u>29.513</u>	<u>550.007</u>	<u>122.936</u>	<u>727.730</u>	<u>41.786</u>	<u>1.471.972</u>			
Total consolidado				<u>471.056</u>	<u>1.301.967</u>	<u>2.241.201</u>	<u>2.543.532</u>	<u>2.155.783</u>	<u>8.713.539</u>	<u>510.433</u>	<u>1.304.214</u>	<u>2.163.460</u>	<u>2.502.680</u>	<u>2.124.133</u>	<u>8.604.920</u>			

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento a l 31 de diciembre de 2015
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2, Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales						Valores contables						Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %
				Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de un año a tres años	Más de tres años a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de un año a tres años	Más de tres años a cinco años	Más de cinco años	Total Valor contable			
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$			
Préstamos a exportadores																		
97.032.000-8	BBVA	Chile	US\$	100.000	-	-	-	-	100.000	100.183	-	-	-	-	100.183	Alvencimiento	1,00	1,00
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	100.000	-	-	-	-	100.000	100.067	-	-	-	-	100.067	Alvencimiento	1,44	1,44
97.030.000-7	ESTADO	Chile	US\$	55.000	-	-	-	-	55.000	55.088	-	-	-	-	55.088	Alvencimiento	1,05	1,05
97.004.000-5	CHILE	Chile	US\$	50.000	-	-	-	-	50.000	50.006	-	-	-	-	50.006	Alvencimiento	1,42	1,42
97.003.000-K	BANCODEBRASIL	Chile	US\$	70.000	-	-	-	-	70.000	70.051	-	-	-	-	70.051	Alvencimiento	1,18	1,18
97.951.000-4	HSBC	Chile	US\$	12.000	-	-	-	-	12.000	12.014	-	-	-	-	12.014	Alvencimiento	0,66	0,66
Préstamos bancarios																		
97.023.000-9	CORP BANCA	Chile	UF	17.631	52.893	105.837	34.774	-	211.135	18.510	52.892	104.385	34.635	-	210.422	Trimestral	4,18	4,18
0-E	BLADEX	E.E.U.U.	US\$	-	7.500	27.500	15.000	-	50.000	134	7.500	27.125	14.875	-	49.634	Semestral	4,58	4,58
0-E	DVB BANK SE	E.E.U.U.	US\$	-	-	153.514	-	-	153.514	14	-	153.514	-	-	153.528	Trimestral	1,67	1,67
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	-	-	226.712	-	-	226.712	650	-	226.712	-	-	227.362	Trimestral	2,24	2,24
Obligaciones con el público																		
0-E	BANK OF YORK	E.E.U.U.	US\$	-	-	-	500.000	-	500.000	2.383	-	-	486.962	-	489.345	Alvencimiento	7,77	7,25
Obligaciones garantizadas																		
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	29.633	88.188	204.722	54.074	12.410	389.027	30.447	88.189	203.286	54.074	12.410	388.406	Trimestral	1,83	1,66
0-E	BNP PARIBAS	E.E.U.U.	US\$	8.162	25.012	70.785	75.028	140.410	319.397	9.243	25.012	70.335	74.917	140.407	319.914	Trimestral	2,29	2,22
0-E	WELLS FARGO	E.E.U.U.	US\$	30.895	93.511	255.536	264.770	536.039	1.180.751	34.933	93.511	227.704	252.054	525.257	1.133.459	Trimestral	2,27	1,57
0-E	WILMINGTON TRUST	E.E.U.U.	US\$	-	48.264	85.183	90.694	451.555	675.696	5.691	48.263	81.867	88.977	448.016	672.814	Trimestral	4,25	4,25
0-E	CITIBANK	E.E.U.U.	US\$	17.042	51.792	143.168	150.792	254.208	617.002	18.545	51.792	133.740	146.362	249.406	599.845	Trimestral	2,40	1,64
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	5.233	15.862	43.552	45.416	49.606	159.669	5.514	15.862	41.434	44.599	49.281	156.690	Trimestral	1,47	0,93
0-E	BTMU	E.E.U.U.	US\$	2.714	8.250	22.801	24.007	39.182	96.954	2.897	8.250	21.336	23.376	38.789	94.648	Trimestral	1,82	1,22
0-E	APPLE BANK	E.E.U.U.	US\$	1.333	4.055	11.211	11.828	19.715	48.142	1.478	4.056	10.483	11.513	19.515	47.045	Trimestral	1,72	1,12
0-E	US BANK	E.E.U.U.	US\$	14.483	43.948	120.924	126.550	285.134	591.039	17.232	43.948	102.607	117.968	277.195	558.950	Trimestral	3,99	2,81
0-E	DEUTSCHE BANK	E.E.U.U.	US\$	4.767	14.667	32.449	25.826	58.989	136.698	5.342	14.666	32.448	25.826	58.989	137.271	Trimestral	3,40	3,40
0-E	NATIS	Francia	US\$	11.698	35.914	97.434	83.289	241.088	469.423	12.351	35.914	97.434	83.289	241.088	470.076	Trimestral	2,08	2,05
0-E	HSBC	E.E.U.U.	US\$	1.374	4.180	11.533	12.112	24.384	53.583	1.504	4.180	11.533	12.112	24.384	53.713	Trimestral	2,40	1,59
0-E	PK AIRFINANCE	E.E.U.U.	US\$	1.882	5.846	17.171	19.744	17.871	62.514	1.937	5.846	17.171	19.744	17.871	62.569	Mensual	2,04	2,04
0-E	KFW IPEX-BANK	Alemania	US\$	653	2.028	5.314	3.958	1.640	13.593	655	2.028	5.314	3.958	1.640	13.595	Trimestral	2,45	2,45
-	SWAP Aviones llegados	-	US\$	502	1.360	2.521	765	-	5.148	502	1.360	2.521	765	-	5.148	Trimestral	-	-
Otras obligaciones garantizadas																		
0-E	DVB BANK SE	E.E.U.U.	US\$	8.054	24.438	-	-	-	32.492	8.075	24.438	-	-	-	32.513	Trimestral	2,32	2,32
Arrendamientos financieros																		
0-E	ING	E.E.U.U.	US\$	8.108	23.191	36.868	26.831	-	94.998	8.894	23.191	36.066	26.682	-	94.833	Trimestral	5,13	4,57
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	1.666	5.131	7.158	-	-	13.955	1.700	5.131	7.158	-	-	13.989	Trimestral	1,28	1,28
0-E	CITIBANK	E.E.U.U.	US\$	4.687	14.447	41.726	36.523	-	97.383	5.509	14.447	40.684	36.330	-	96.970	Trimestral	6,40	5,67
0-E	PEFCO	E.E.U.U.	US\$	15.246	46.858	108.403	22.407	-	192.914	16.536	46.858	106.757	22.324	-	192.475	Trimestral	5,37	4,77
0-E	BNP PARIBAS	E.E.U.U.	US\$	9.956	30.678	81.373	31.100	-	153.107	10.494	30.678	79.983	30.958	-	152.113	Trimestral	4,08	3,64
0-E	WELLS FARGO	E.E.U.U.	US\$	4.519	13.784	38.531	41.238	23.556	121.628	4.919	13.784	37.247	40.819	23.486	120.255	Trimestral	3,98	3,54
0-E	DVB BANK SE	E.E.U.U.	US\$	4.567	13.873	14.127	-	-	32.567	4.625	13.873	14.127	-	-	32.625	Trimestral	2,06	2,06
0-E	BANC OF AMERICA	E.E.U.U.	US\$	674	2.096	-	-	-	2.770	676	2.096	-	-	-	2.772	Mensual	1,41	1,41
Otros préstamos																		
0-E	BOEING	E.E.U.U.	US\$	-	-	151.362	-	-	151.362	2.294	-	151.363	-	-	153.657	Alvencimiento	1,80	1,80
0-E	CITIBANK (*)	E.E.U.U.	US\$	19.361	60.251	174.178	196.210	-	450.000	20.485	60.251	174.178	192.932	-	447.846	Trimestral	6,00	6,00
Total				611.840	738.017	2.291.593	1.892.936	2.155.787	7.690.173	641.578	738.016	2.218.512	1.846.051	2.127.734	7.571.891			

(*) Bono securitizado con los flujos futuros de las ventas con tarjeta de crédito en Estados Unidos y Canadá.

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2015
 Nombre empresa deudora: TAMS. A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales						Valores contables						Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %
				Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor contable			
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$			
Préstamos bancarios																		
0-E	NEDERLANDSCHE CREDITVERZEKERING MAATSCHAPPIJ	Holanda	US\$	115	356	1.031	1.162	689	3.353	132	356	1.031	1.162	689	3.370	Mensual	6,01	6,01
Obligaciones con el público																		
0-E	THE BANK OF NEW YORK	E.E.U.U.	US\$	-	-	300.000	-	500.000	800.000	7.506	1.110	301.722	5.171	501.027	816.536	Al Vencimiento	8,17	8,00
Arrendamientos financieros																		
0-E	AFS INVESTMENT EXLLC	E.E.U.U.	US\$	1.972	6.085	17.540	17.908	-	43.505	2.176	6.085	17.540	17.908	-	43.709	Mensual	1,25	1,25
0-E	AIRBUS FINANCIAL	E.E.U.U.	US\$	3.370	10.397	20.812	15.416	-	49.995	3.461	10.396	20.813	15.416	-	50.086	Mensual	1,43	1,43
0-E	CREDIT AGRICOLE-CIB	E.E.U.U.	US\$	4.500	-	-	-	-	4.500	4.528	-	-	-	-	4.528	Trimestral	3,25	3,25
0-E	DVB BANK SE	E.E.U.U.	US\$	118	355	282	-	-	755	120	355	282	-	-	757	Mensual	1,64	1,64
0-E	GENERAL ELECTRIC CAPITAL CORPORATION	E.E.U.U.	US\$	3.654	11.137	8.970	-	-	23.761	3.697	11.137	8.970	-	-	23.804	Mensual	1,25	1,25
0-E	KFW IP EX-BANK	Alemania	US\$	3.097	6.401	15.186	12.215	-	36.899	3.163	6.401	15.186	12.215	-	36.965	Mensual/Trimestral	1,72	1,72
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	2.505	5.387	17.359	19.682	70.087	115.020	3.476	5.387	17.360	19.682	70.088	115.993	Trimestral/Semestral	3,85	3,85
0-E	PK AIR FINANCEUS, INC.	E.E.U.U.	US\$	1.276	21.769	-	-	-	23.045	1.316	21.769	-	-	-	23.085	Mensual	1,75	1,75
0-E	WACAPOULEASING S.A.	Luxemburgo	US\$	383	1.101	2.617	14.267	-	18.368	418	1.101	2.617	14.267	-	18.403	Trimestral	2,00	2,00
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE MILAN BRANCH	Italia	US\$	8.148	25.003	71.311	208.024	-	312.486	9.552	25.003	71.311	208.024	-	313.890	Trimestral	3,63	3,55
0-E	BANCO IBMS A	Brasil	BRL	217	651	860	-	-	1.728	217	651	860	-	-	1.728	Mensual	14,14	14,14
0-E	HP FINANCIAL SERVICE	Brasil	BRL	168	529	185	-	-	882	169	529	185	-	-	883	Mensual	10,02	10,02
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE	Francia	BRL	85	256	434	-	-	775	85	256	434	-	-	775	Mensual	14,14	14,14
Total				29.608	89.427	456.587	288.674	570.776	1.435.072	40.016	90.536	458.311	293.845	571.804	1.454.512			
Total consolidado				641.448	827.444	2.748.180	2.181.610	2.726.563	9.125.245	681.594	828.552	2.676.823	2.139.896	2.699.538	9.026.403			

77

(b) Derivados de cobertura

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total derivados de cobertura	
	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Intereses devengados desde la última fecha de pago de Swap tasas de interés	2.148	4.329	-	-	2.148	4.329
Valor justo de derivados de tasa de interés	9.578	33.518	6.679	16.128	16.257	49.646
Valor justo de derivados de combustible	-	56.424	-	-	-	56.424
Valor justo de derivados de moneda extranjera	13.155	39.818	-	-	13.155	39.818
Total derivados de cobertura	24.881	134.089	6.679	16.128	31.560	150.217

Los derivados de moneda extranjera corresponden a FX forwards y cross currency swap.

Operaciones de cobertura

Los valores justos de activos/(pasivos) netos, por tipo de derivado, de los contratos registrados bajo la metodología de cobertura, se presentan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015
	MUS\$	MUS\$
Cross currency swap (CCS) (1)	(12.286)	(49.311)
Swaps de tasas de interés (2)	(16.926)	(44.085)
Opciones de combustible (3)	10.088	(50.131)
Opciones-forward de moneda US\$/GBP (4)	618	7.432
Opciones-forward de moneda US\$/EUR (4)	109	1.438
Opciones de moneda R\$/US\$ (4)	(1.752)	933
Opciones de moneda CLP/US\$ (4)	-	85

- (1) Cubren las variaciones significativas en los flujos de caja asociadas al riesgo de mercado implícito en los cambios en la tasa de interés LIBOR de 3 meses y el tipo de cambio US\$/UF y US\$/BRL, de créditos bancarios. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja y de valor razonable.
- (2) Cubren las variaciones significativas en los flujos de caja asociadas al riesgo de mercado implícito en los aumentos en la tasa de interés LIBOR de 3 meses para créditos de largo plazo originados por la adquisición de aeronaves y créditos bancarios. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja.
- (3) Cubren las variaciones significativas en los flujos de caja asociados al riesgo de mercado implícito en los cambios en el precio del combustible de compras futuras. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja.

78

- (4) Cubren la exposición al riesgo cambiario de los flujos de caja operacionales, provocada principalmente, por la fluctuación del tipo de cambio R\$/US\$ y US\$/GBP. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja.

Durante los ejercicios presentados, la Sociedad sólo mantiene coberturas de flujo de caja y de valor razonable (en el caso de los CCS). En el caso de las coberturas de combustible, los flujos de caja sujetos de dichas coberturas ocurrirán e impactarán resultados en los próximos 6 meses desde la fecha de estado de situación financiera consolidado, mientras que en el caso de las coberturas de tasas de interés, éstas ocurrirán e impactarán resultados a lo largo de la vida de los préstamos asociados, los cuales tienen una vigencia inicial de 12 años. Las coberturas de inversiones impactarán resultados continuamente durante la vigencia de la inversión, mientras que el flujo ocurrirá al vencimiento de la inversión. En el caso de las coberturas de moneda a través de un CCS, se generan dos tipos de coberturas contables, una de flujo de caja por el componente US\$/UF y US\$/BRL; y otra de valor razonable, por el componente de tasa flotante US\$.

Durante los ejercicios presentados no han ocurrido operaciones de cobertura de transacciones futuras altamente probables que no se hayan realizado.

Dado que ninguna de las coberturas resultó en el reconocimiento de un activo no financiero, ninguna porción del resultado de los derivados reconocido en el patrimonio neto fue transferido al valor inicial de ese tipo de activos.

Los montos reconocidos en resultados integrales y transferidos desde patrimonio neto a resultados durante el ejercicio, son los siguientes:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2016	2015
	MUS\$	MUS\$
Abono (cargo) reconocido en resultados integrales durante el ejercicio	127.390	80.387
Abono (cargo) transferido desde patrimonio neto a resultados durante el ejercicio	(113.403)	(151.244)

NOTA 20 - CUENTAS POR PAGAR COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR PAGAR

La composición de las Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar es la siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015
	MUS\$	MUS\$
Corriente		
(a) Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	1.117.926	1.025.574
(b) Pasivos devengados a la fecha del reporte	475.142	458.383
Total cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	1.593.068	1.483.957

79

(a) Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar:

	Al 31 de diciembre de 2016 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2015 MUS\$
Acreedores comerciales	868.833	758.783
Pasivos de arrendamiento	10.446	18.784
Otras cuentas por pagar	238.647	248.007
Total	1.117.926	1.025.574

A continuación se presenta apertura por concepto de los Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar:

	Al 31 de diciembre de 2016 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2015 MUS\$
Combustible	188.276	148.612
Tasas de embarque	149.880	175.900
Tasas aeroportuarias y de sobrevuelo	90.327	94.139
Handling y ground handling	87.406	88.629
Otros gastos del personal	81.632	72.591
Asesorías y servicios profesionales	79.270	63.302
Servicios terrestres	74.260	80.387
Publicidad	61.053	45.997
Servicios a bordo	44.589	32.993
Arriendos, mantenencias y servicios IT	44.287	25.558
Proveedores compras técnicas	40.305	52.160
Tripulación	29.074	23.834
Mantenimiento	25.962	18.573
Cumplimiento de metas	17.801	15.386
Sistemas de distribución	15.710	17.531
Compañías Aéreas	13.264	3.890
Arriendo aviones y motores	10.446	19.146
Seguros de aviación	7.694	7.655
Comunicaciones	7.500	6.731
Departamento de Justicia E.E.U.U. y SEC (*)	4.719	-
Otros	44.471	32.560
Total acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	1.117.926	1.025.574

(*) Provisión constituida en el marco de los acuerdos de fecha 25 de julio de 2016 firmados por LATAM con el U.S. Department of Justice ("DOJ") y con el U.S. Securities and Exchange Commission ("SEC"), ambas autoridades de los Estados Unidos de América, en relación a la investigación relativa a pagos efectuados en los años 2006-2007 por Lan Airlines S.A. a un consultor que le asesoró en la resolución de asuntos laborales en Argentina. El monto del acuerdo con la SEC es de MUS\$ 6.744 más intereses de MUS\$ 2.694.

Al 31 de diciembre de 2016, el saldo por pagar a la SEC es de MUS\$ 4.719.

80

(b) Pasivos devengados:

	Al 31 de diciembre de 2016 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2015 MUS\$
Mantenimiento aeronaves y motores	244.949	246.454
Gastos de personal devengados	113.785	108.058
Cuentas por pagar al personal (*)	89.523	81.368
Otros pasivos devengados	26.885	22.503
Total pasivos devengados	475.142	458.383

(*) Participación en utilidades y bonos (Nota 23 letra b)

NOTA 21 - OTRAS PROVISIONES

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total Pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2016 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2015 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2016 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2015 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2016 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2015 MUS\$
	Provisiones por contingencias (1)					
Contingencias tributarias	1.425	1.297	313.064	350.418	314.489	351.715
Contingencias civiles	993	1.476	56.413	37.555	57.406	39.031
Contingencias laborales	225	149	29.307	15.648	29.532	15.797
Otros	-	-	15.046	11.910	15.046	11.910
Provisiones Investigación						
Comisión Europea (2)	-	-	8.664	8.966	8.664	8.966
Total otras provisiones (3)	2.643	2.922	422.494	424.497	425.137	427.419

(1) Provisiones por contingencias:

Las contingencias tributarias, corresponden a litigios y criterios tributarios relacionados con el tratamiento tributario aplicable a impuestos directos e indirectos, los cuales se encuentran tanto en etapa administrativa como judicial.

Las contingencias civiles, corresponden a diferentes demandas de orden civil interpuestas en contra de la sociedad.

Las contingencias laborales corresponden a diferentes demandas de orden laboral interpuestas en contra de la sociedad.

La dotación de provisiones se reconoce en el estado de resultados consolidado dentro de gastos de administración o gastos tributarios, según corresponda.

(2) Provisión constituida por los procesos que son llevados a cabo por la Comisión Europea, por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea.

81

- (3) El total de Otras provisiones al 31 de diciembre de 2016 y 31 de diciembre de 2015, incluye el valor justo correspondiente a aquellas contingencias provenientes de la combinación de negocios con TAM S.A. y Filiales, con probabilidad de pérdida inferior al 50%, que no se contabilizan en el curso normal de la aplicación de la normativa IFRS y que sólo, en el contexto de una combinación de negocios, deben ser contabilizadas de acuerdo a IFRS 3.

Movimiento de provisiones:

	Investigación		
	Contingencias (1)	Comisión Europea (2)	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2015	705.552	9.999	715.551
Incremento en provisiones	54.675	-	54.675
Provisión utilizada	(19.522)	-	(19.522)
Diferencia por conversión filiales	(220.266)	-	(220.266)
Reverso de provisiones	(100.740)	-	(100.740)
Diferencia de cambio	(1.246)	(1.033)	(2.279)
Saldos al 31 de diciembre de 2015	418.453	8.966	427.419
Saldos iniciales al 1 de enero de 2016	418.453	8.966	427.419
Incremento en provisiones	141.797	-	141.797
Provisión utilizada	(21.997)	-	(21.997)
Diferencia por conversión filiales	79.396	-	79.396
Reverso de provisiones	(201.425)	-	(201.425)
Diferencia de cambio	249	(302)	(53)
Saldos al 31 de diciembre de 2016	416.473	8.664	425.137

- (1) Saldos acumulados incluyen depósito judicial entregado en garantía, con respecto al "Fundo Aeroviario" (FA), por MMUS\$ 115, realizado con el fin de suspender la aplicación del crédito fiscal. La Compañía está discutiendo en el Tribunal la constitucionalidad del requerimiento realizado por FA en una demanda legal. Inicialmente fue cubierto por los efectos de una medida cautelar, esto significa que la Compañía no estaría obligada a cobrar el impuesto, mientras no exista una decisión judicial al respecto. Sin embargo, la decisión tomada por el juez en primera instancia fue publicada de manera desfavorable, revocando la medida cautelar. Como la demanda legal aún está en marcha (TAM apeló de esta primera decisión), la Compañía necesitaba hacer el depósito judicial, para la suspensión de la exigibilidad del crédito fiscal; depósito que se clasificó en este rubro descontando de la provisión existente para tal efecto. Por último, si la decisión final es favorable a la Compañía, el depósito realizado volverá a TAM. Por otro lado, si el tribunal confirma la primera decisión, dicho depósito se convertirá en un pago definitivo a favor del Gobierno de Brasil. La etapa procesal al 31 de diciembre de 2016 se encuentra descrita en la Nota 31 en el N° Rol de la causa 2001.51.01.012530-0.

- (2) Provisión por Investigación Comisión Europea

Provisión constituida con ocasión del proceso iniciado en diciembre de 2007 por la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea en contra de más de 25 líneas aéreas cargueras, entre las cuales se encuentra Lan Cargo S.A., y que forma parte de la investigación global iniciada en el año 2006 por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea, la que fuera llevada a cabo en forma conjunta por las autoridades Europeas y de los Estados Unidos de Norteamérica.

82

La investigación global efectuada en Estados Unidos de Norteamérica, concluyó respecto a Lan Cargo S.A. y de su filial Aerolinhas Brasileiras S.A. ("ABSA") en la firma de un acuerdo, denominado "Plea Agreement" con el Departamento de Justicia de los Estados Unidos de Norteamérica. Respecto a Europa, la Dirección General de Competencia impuso multas por un total de € 799.445.000 (setecientos noventa y nueve millones cuatrocientos cuarenta y cinco mil Euros) por infracciones a la normativa de la Unión Europea sobre libre competencia en contra de once (11) aerolíneas, entre las cuales se encuentran LATAM Airlines Group S.A. y su filial Lan Cargo S.A.. Por su parte, LATAM Airlines Group S.A. y Lan Cargo S.A., en forma solidaria, han sido multadas por la cantidad de € 8.220.000 (ocho millones doscientos veinte mil Euros), por dichas infracciones, cantidad que se encontraba provisionada en los estados financieros de LATAM. Con fecha 24 de enero de 2011, LATAM Airlines Group S.A. y Lan Cargo S.A. apelaron de la decisión ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea. El 16 de diciembre 2015, el Tribunal Europeo resolvió la apelación y anuló la Decisión de la Comisión. La Comisión Europea no recurrió la sentencia, pero puede emitir una nueva decisión subsanando los fallos especificados en la Sentencia y para ello dispone de un plazo de 5 años, que se cumple el año 2021. La etapa procesal al 31 de diciembre de 2016 se encuentra descrita en la Nota 31 en el punto (ii) juicios recibidos por LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

NOTA 22 - OTROS PASIVOS NO FINANCIEROS

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total Pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Ingresos diferidos (*)	2.655.086	2.423.703	213.781	272.130	2.868.867	2.695.833
Impuesto a las ventas	19.402	10.379	-	-	19.402	10.379
Retenciones	45.542	33.125	-	-	45.542	33.125
Otros impuestos	7.465	11.211	-	-	7.465	11.211
Dividendos por pagar	25.518	3.980	-	-	25.518	3.980
Otros pasivos varios	9.232	7.635	-	-	9.232	7.635
T total otros pasivos no financieros	2.762.245	2.490.033	213.781	272.130	2.976.026	2.762.163

(*) Nota 2.20.

El saldo comprende, principalmente, ingresos diferidos por servicios no prestados y programas como: LATAM Pass, LATAM Fidelidade y Multiplus:

LATAM Pass es el programa de pasajero frecuente creado por LAN para premiar la preferencia y lealtad de sus clientes con múltiples beneficios y privilegios, a través de la acumulación de kilómetros que pueden ser canjeados por pasajes para volar gratis o por una variada gama de productos y servicios. Los clientes acumulan kilómetros LATAM Pass cada vez que vuelan en LAN, TAM, en las compañías miembros de oneworld® y en otras aerolíneas asociadas al programa, como también al comprar en los comercios o utilizar los servicios de una vasta red de empresas que tienen convenio con el programa alrededor del mundo.

83

Por su parte, TAM, pensando en las personas que viajan constantemente, creó el programa LATAM Fidelidade, de manera de mejorar la atención y entregar reconocimiento a quienes eligen la compañía. A través del programa, los clientes acumulan puntos en una amplia variedad de programas de fidelidad en una cuenta única y pueden canjearlos en todos los destinos de TAM y de las compañías aéreas asociadas, y más aún, participar de la Red Multiplus Fidelidade.

Multiplus es una coalición de programas de fidelización, con el objetivo de operar actividades de acumulación y canje de puntos. Este programa tiene una red integrada por empresas asociadas, incluyendo hoteles, instituciones financieras, empresas de retail, supermercados, arriendos de vehículos y revistas, entre muchos otros partners de distintos segmentos.

NOTA 23 - PROVISIONES POR BENEFICIOS A LOS EMPLEADOS

	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015
	MUSS	MUSS
Prestaciones por jubilación	49.680	42.117
Prestaciones por renunciaciones	10.097	8.858
Otras prestaciones	22.545	14.296
Total provisiones por beneficios a los empleados	82.322	65.271

(a) Movimiento de las prestaciones por jubilación, renunciaciones y otras prestaciones:

	Aumento (disminución) provisión servicios		Beneficios pagados	(Ganancia)/ Pérdida Actuarial	Ajuste por conversión	Saldo final
	Saldo inicial	corrientes				
	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2015	74.102	(13.609)	(3.824)	14.631	(6.029)	65.271
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2016	65.271	19.900	(4.536)	1.687	-	82.322

Los principales supuestos empleados en el cálculo, para la provisión en Chile se presentan a continuación:

Supuestos	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2016	2015
Tasa de descuento	4,54%	4,84%
Tasa esperada de incremento salarial	4,50%	4,50%
Tasa de rotación	6,16%	6,16%
Tasa de mortalidad	RV-2009	RV-2009
Tasa de inflación	2,86%	2,92%
Edad de jubilación mujeres	60	60
Edad de jubilación hombres	65	65

84

La tasa de descuento corresponde a la tasa de los Bonos del Banco Central de Chile BCP a 20 años plazo. Las tablas de mortalidad RV-2009, corresponden a las establecidas por la Superintendencia de Valores y Seguros de Chile y para la determinación de las tasas de inflación se ha usado las curvas de rendimiento de mercado de papeles del Banco Central de Chile de los BCU y BCP de largo plazo a la fecha de alcance.

El cálculo del valor presente de la obligación por beneficios definidos es sensible a la variación de algunos supuestos actuariales como tasa de descuento, incremento salarial, rotación e inflación. A continuación se presenta el análisis de sensibilidad para dichas variables:

	Efecto en el pasivo	
	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015
	MUSS	MUSS
Tasa de descuento		
Cambio Obl. Dev. a cierre por incremento en 100 p.b.	(5.665)	(4.669)
Cambio Obl. Dev. a cierre por disminución de 100 p.b.	5.952	5.345
Tasa de Crecimiento Salarial		
Cambio Obl. Dev. a cierre por incremento en 100 p.b.	6.334	5.309
Cambio Obl. Dev. a cierre por disminución de 100 p.b.	(5.644)	(4.725)

(b) Provisión por beneficio, corto plazo:

	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015
	MUSS	MUSS
Participación en utilidades y bonos (*)	<u>89.523</u>	<u>81.368</u>

(*) Cuentas por pagar al personal (Nota 20 letra b)

La participación en utilidades y bonos corresponde a un plan de incentivos anuales por cumplimiento de objetivos.

(c) Los gastos de personal se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2016	2015
	MUSS	MUSS
Sueldos y salarios	1.549.402	1.631.320
Beneficios a corto plazo a los empleados	132.436	171.366
Beneficios por terminación	79.062	51.684
Otros gastos de personal	190.233	218.435
Total	1.951.133	2.072.805

85

NOTA 24 - CUENTAS POR PAGAR, NO CORRIENTES

	Al 31 de diciembre de 2016 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2015 MUS\$
Mantenimiento aeronaves y motores	347.085	371.419
Financiamiento flota (JOL)	-	35.042
Provisión vacaciones y gratificaciones	12.080	10.365
Otros pasivos varios	226	224
Total cuentas por pagar, no corrientes	<u>359.391</u>	<u>417.050</u>

NOTA 25 - PATRIMONIO
(a) Capital

El objetivo de la Sociedad es mantener un nivel adecuado de capitalización, que le permita asegurar el acceso a los mercados financieros para el desarrollo de sus objetivos de mediano y largo plazo, optimizando el retorno a sus accionistas y manteniendo una sólida posición financiera.

El capital pagado de la Sociedad, al 31 de diciembre de 2016, es la cantidad de MUS\$ 3.149.564 (*) dividido en 606.407.693 acciones (MUS\$ 2.545.705 dividido en 545.547.819 acciones al 31 de diciembre de 2015), de una misma y única serie, nominativas, de carácter ordinario, sin valor nominal. No hay series especiales de acciones, ni privilegios. La forma de los títulos de las acciones, su emisión, canje, inutilización, extravío, reemplazo y demás circunstancias de los mismos, así como la transferencia de las acciones, se regirán por lo dispuesto en la Ley de Sociedades Anónimas y su Reglamento.

(*) Incluye deducción de costos de emisión por MUS\$ 4.793 y ajuste por colocación de 10.282 acciones por MUS\$ 156.

(b) Acciones autorizadas y pagadas

Al 31 de diciembre de 2015, el capital suscrito y pagado de la Sociedad estaba representado por 545.558.101 acciones, todas ordinarias, sin valor nominal.

Con fecha 18 de agosto de 2016 la Sociedad celebró una junta extraordinaria de accionistas en la que se aprobó aumentar el capital mediante la emisión de 61.316.424 acciones de pago, todas ordinarias, sin valor nominal. Al 31 de diciembre de 2016 se habían colocado 60.849.592 acciones con cargo a dicho aumento, de acuerdo al siguiente desglose: (a) 30.499.685 acciones suscritas y pagadas al término del período de opción de suscripción preferente, que venció el 23 de diciembre de 2016, recaudándose el equivalente a US\$ 304.996.850; y (b) 30.349.907 acciones adicionales suscritas el 28 de diciembre de 2016, recaudándose el equivalente a US\$303.499.070.

En razón de la última colocación, al 31 de diciembre de 2016 el número de acciones suscritas y pagadas de la Sociedad asciende a 606.407.693.

86

Al 31 de diciembre de 2016 el capital estatutario de la Sociedad está representado por 608.374.525 acciones, todas ordinarias, sin valor nominal, el que se divide en: (a) las 606.407.693 acciones suscritas y pagadas antes mencionadas; y (b) 1.966.832 acciones pendientes de suscripción y pago, de las que: (i) 1.500.000 acciones se encuentran destinadas a planes de compensación para los trabajadores; y (ii) 466.832 corresponden al saldo de acciones pendientes de colocación del último aumento de capital.

Se hace presente que durante el ejercicio el capital estatutario de la Sociedad estuvo expresado en 613.164.243 acciones, todas ordinarias, sin valor nominal, esto es, 551.847.819 acciones ya autorizadas al comienzo del ejercicio más 61.316.424 acciones autorizadas en el último aumento de capital de fecha 18 de agosto de 2016. Sin embargo, con fecha 21 de diciembre de 2016 expiró el plazo para que se suscribieran y pagaran 4.789.718 acciones que estaban destinadas a planes de compensación para los trabajadores, por lo que el capital estatutario de la Sociedad se redujo de pleno derecho a 608.374.525 acciones.

La siguiente tabla muestra el movimiento de las acciones autorizadas y totalmente pagadas descritas anteriormente:

Movimiento acciones autorizadas:	Nro. de acciones
Acciones autorizadas al 1 de enero de 2015	551.847.819
No existen movimientos de acciones autorizadas durante el ejercicio 2015	-
Acciones autorizadas al 31 de diciembre de 2015	<u>551.847.819</u>
Acciones autorizadas al 1 de enero de 2016	551.847.819
Aumento de capital aprobado en Junta Extraordinaria de accionistas 18 de agosto de 2016	61.316.424
Disminución de capital de pleno derecho por vencimiento del plazo de suscripción y pago del plan de compensación 2011, el 21 de diciembre de 2016 (*)	<u>(4.789.718)</u>
Acciones autorizadas al 31 de diciembre de 2016	<u>608.374.525</u>

(*) Ver Nota 34 (a.1)

Movimiento acciones totalmente pagadas:	Nro. de acciones	Valor movimiento de acciones (1) MUS\$	Costo emisión y colocación de acciones (2) MUS\$	Capital Pagado MUS\$
Acciones pagadas al 1 de enero de 2015	545.547.819	2.552.066	(6.361)	2.545.705
No existen movimientos de acciones pagadas durante el ejercicio 2015	-	-	-	-
Acciones pagadas al 31 de diciembre de 2015	<u>545.547.819</u>	<u>2.552.066</u>	<u>(6.361)</u>	<u>2.545.705</u>
Acciones pagadas al 1 de enero de 2016	545.547.819	2.552.066	(6.361)	2.545.705
Colocación aumento de capital aprobado en Junta Extraordinaria de accionistas el 18 de agosto de 2016	60.849.592	608.496	-	608.496
Capitalización de reservas	-	-	(4.793)	(4.793)
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios (4)	10.282	156	-	156
Acciones pagadas al 31 de diciembre de 2016	<u>606.407.693 (3)</u>	<u>3.160.718</u>	<u>(11.154)</u>	<u>3.149.564</u>

87

(1) Los montos informados corresponden sólo a los originados por el pago de las acciones suscritas.

(2) Disminución del capital por la capitalización de las reservas por Costos emisión y colocación de acciones de acuerdo a lo establecido en las correspondientes Juntas Extraordinarias de Accionistas, en las que dichas disminuciones fueron autorizadas.

(3) Al 31 de diciembre de 2016 la diferencia entre las acciones autorizadas y las acciones totalmente pagadas corresponden a 1.966.832 acciones de las cuales 1.500.000 corresponden a planes de compensación para ejecutivos de LATAM Airlines Group S.A. y sus filiales (ver Nota 34(a.1)) y 466.832 corresponden a las acciones emitidas y pendientes de suscripción y pago del aumento de capital aprobado en Junta Extraordinaria de accionistas de fecha 18 de agosto de 2016.

(4) Estas 10.282 acciones fueron colocadas en enero de 2014 e imputadas al Plan de compensación 2011. (Ver Nota 34 (a.1))

(c) Acciones propias en cartera

Al 31 de diciembre de 2016, la Sociedad no mantiene acciones propias en cartera, el remanente de MUSS (178) corresponde a la diferencia entre el valor pagado por las acciones y el valor libro de éstas, considerado al momento de la disminución de pleno derecho de las acciones que mantenía en cartera.

(d) Reserva de pagos basados en acciones

Movimiento de Reserva de pagos basados en acciones:

Periodos	Saldo inicial	Plan de opciones sobre acciones	Impuesto diferido	Movimiento neto del ejercicio	Saldo final
	MU\$	MU\$	MU\$	MU\$	MU\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2015	29.642	8.924	(2.919)	6.005	35.647
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2016	35.647	3.698	(807)	2.891	38.538

Estas reservas dicen relación con los "Pagos basados en acciones", explicados en Nota 34.

(e) Otras reservas varias

Movimiento de Otras reservas varias:

Periodos	Saldo inicial	Reservas legales	Saldo final
	MU\$	MU\$	MU\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2015	2.635.748	(1.069)	2.634.679
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2016	2.634.679	5.602	2.640.281

88

El saldo de las Otras reservas varias, se compone como sigue:

	A1 31 de diciembre de 2016	A1 31 de diciembre de 2015
	MU\$	MU\$
Mayor valor intercambio acciones TAM S.A. (1)	2.665.692	2.665.692
Reserva por el ajuste al valor del activo fijo (2)	2.620	2.620
Transacciones con minoritarios (3)	(25.911)	(25.891)
Costo por emisión y colocación de acciones	9	(4.793)
Otras	(2.129)	(2.949)
Total	2.640.281	2.634.679

(1) Corresponde a la diferencia entre el valor de las acciones de TAM S.A., adquiridas por Sister Holdco S.A. (en virtud de las Suscripciones) y por Holdco II S.A. (en virtud de la Oferta de Canje), que consta en el acta de declaración de materialización de la fusión por absorción, y el valor justo de las acciones intercambiadas de LATAM Airlines Group S.A. al 22 de junio de 2012.

(2) Corresponde a la revalorización técnica del activo fijo autorizada por la Superintendencia de Valores y Seguros en el año 1979, en la Circular N° 1529. La revalorización fue optativa y podía ser realizada una única vez; la reserva originada no es distribuible y sólo puede ser capitalizada.

(3) El saldo al 31 de diciembre de 2016, corresponde a la pérdida generada por: Lan Pax Group S.A. e Inversiones Lan S.A. en la adquisición de acciones de Aerovías de Integración Regional Aires S.A. por MU\$ (3.480) y MU\$ (20), respectivamente; la adquisición de TAM S.A. de la participación minoritaria en Aerolinhas Brasileiras S.A. por MU\$ (885) y la adquisición de participación minoritaria de Aerolane S.A. por Lan Pax Group S.A. por un monto de MU\$ (21.526) a través de Holdco Ecuador S.A.

89

(f) Reservas con efecto en otros resultados integrales

Movimiento de las Reservas con efecto en otros resultados integrales:

	Reservas por	Reservas de	Reservas	Total
	diferencias de	cobertura	de ganancias	
	cambio por	de flujo	o pérdidas	
	conversión	de caja	actuariales en	
	MU\$	MU\$	planes de	MU\$
			beneficios	
			definidos	
Saldos iniciales al 1 de enero de 2015	(1.193.871)	(151.340)	-	(1.345.211)
Ganancia/(Pérdida) valoración derivados	-	82.730	-	82.730
Impuesto diferido	-	(21.900)	-	(21.900)
Reservas actuariales por planes de beneficios a los empleados	-	-	(14.627)	(14.627)
Impuesto Diferido IAS Actuariales por Beneficios a los empleados	-	-	3.910	3.910
Diferencia por conversión filiales	(1.382.170)	-	-	(1.382.170)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2015	(2.576.041)	(90.510)	(10.717)	(2.677.268)
Saldos iniciales al 1 de enero de 2016	(2.576.041)	(90.510)	(10.717)	(2.677.268)
Ganancia/(Pérdida) valoración derivados	-	126.360	-	126.360
Impuesto diferido	-	(34.344)	-	(34.344)
Reservas actuariales por planes de beneficios a los empleados	-	-	(3.104)	(3.104)
Impuesto Diferido IAS Actuariales por Beneficios a los empleados	-	-	921	921
Diferencia por conversión filiales	489.486	-	-	489.486
Saldos finales al 31 de diciembre de 2016	(2.086.555)	1.506	(12.900)	(2.097.949)

(f.1) Reservas por diferencias de cambio por conversión

Se originan por las diferencias de cambio que surgen de la conversión de una inversión neta en entidades extranjeras (o nacionales con moneda funcional diferente de la matriz), y de préstamos y otros instrumentos en moneda extranjera designados como coberturas de esas inversiones, se llevan al patrimonio neto. Cuando se vende o dispone la inversión (todo o parte), y se produce pérdida de control, estas reservas se reconocen en el estado de resultados consolidado como parte de la pérdida o ganancia en la venta o disposición. Si la venta no conlleva pérdida de control, estas reservas son transferidas a los intereses minoritarios.

(f.2) Reservas de coberturas de flujo de caja

Se originan por la valorización a valor justo al cierre de cada periodo, de los contratos de derivados vigentes que se han definido como de cobertura. En la medida que los mencionados contratos van venciendo, estas reservas deben ajustarse reconociendo los resultados correspondientes.

90

(g) Ganancias acumuladas

Movimiento de las Ganancias acumuladas:

Periodos	Saldo	Resultado	Dividendos	Otros	Saldo
	inicial	del		aumentos	final
	MU\$	MU\$	MU\$	(disminuciones)	MU\$
Del 1 de enero a 31 de diciembre de 2015	536.190	(219.274)	-	1.034	317.950
Del 1 de enero a 31 de diciembre de 2016	317.950	69.220	(20.766)	-	366.404

(h) Dividendos por acción

Descripción de dividendo	Dividendo mínimo	Dividendo mínimo
	obligatorio	obligatorio
	año 2016	año 2015
Fecha del dividendo	31-12-2016	31-12-2015
Importe de dividendo (MU\$)	20.766	-
Número de acciones sobre las que se determina el dividendo	606.407.693	545.547.819
Dividendo por acción (US\$)	0,0342	-

Al 31 de diciembre de 2016 y 2015, la Sociedad no ha pagado dividendos.

NOTA 26 - INGRESOS DE ACTIVIDADES ORDINARIAS

Los ingresos de actividades ordinarias se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados	
	2016	2015
	MU\$	MU\$
Pasajeros LAN	4.104.348	4.241.918
Pasajeros TAM	3.773.367	4.168.696
Carga	1.110.625	1.329.431
Total	8.988.340	9.740.045

91

NOTA 27 - COSTOS Y GASTOS POR NATURALEZA

(a) Costos y gastos de operación

Los principales costos y gastos de operación y administración se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2016	2015
	MUS\$	MUS\$
Combustible	2.056.643	2.651.067
Otros arriendos y tasas aeronáuticas	1.077.407	1.109.826
Arriendo de aviones	568.979	525.134
Mantenimiento	366.153	437.235
Comisiones	269.296	302.774
Servicios a pasajeros	286.621	295.439
Otros costos de operaciones	1.424.595	1.293.320
Total	6.049.694	6.614.795

(b) Depreciación y amortización

La depreciación y amortización se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2016	2015
	MUS\$	MUS\$
Depreciación (*)	910.071	897.670
Amortización	50.257	36.736
Total	960.328	934.406

(*) Se incluye dentro de este monto, la depreciación de las Propiedades, plantas y equipos y del mantenimiento de los aviones arrendados bajo la modalidad de leasing operativo. El monto por costo de mantenimiento incluido en la línea de depreciación al 31 de diciembre de 2016 es MUS\$ 345.651 y de MUS\$ 345.192 para mismo ejercicio 2015.

(c) Gastos de personal

Los gastos por este concepto se encuentran revelados en la Nota 23 provisiones por beneficios a los empleados.

92

(d) Costos financieros

Los costos financieros se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2016	2015
	MUS\$	MUS\$
Intereses préstamos bancarios	352.405	331.511
Arrendamientos financieros	32.573	42.855
Otros instrumentos financieros	31.358	38.991
Total	416.336	413.357

La suma de los Costos y gastos por naturaleza presentados en esta nota más los gastos de personal revelados en la Nota 23, son equivalentes a la suma del costo de ventas, costos de distribución, gastos de administración, otros gastos por función y costos financieros, presentados en el estado de resultados consolidado por función.

(e) Costos de Reestructuración

Como parte del proceso continuo de revisión de su plan de flota, en diciembre 2015, la compañía reconoció un impacto negativo en resultado por US\$ 80 millones antes de impuestos asociado a la salida del resto de la flota A330, incluyendo motores y materiales técnicos. El registro de estos costos clasifica en la línea "Otras ganancias (pérdidas)" del Estado de Resultados Consolidado por Función.

NOTA 28 - OTROS INGRESOS, POR FUNCION

Los Otros ingresos, por función se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2016	2015
	MUS\$	MUS\$
Programa de coalición y fidelización Multiplus	174.197	154.958
Tours	133.575	113.225
Arriendo de aviones	65.011	46.547
Aduanas y almacenaje	24.548	25.457
Mantenimiento	17.090	11.669
Duty free	11.141	16.408
Otros ingresos varios	113.186	17.517
Total	538.748	385.781

93

NOTA 29 - MONEDA EXTRANJERA Y DIFERENCIAS DE CAMBIO

La moneda funcional de LATAM Airlines Group S.A. es el dólar estadounidense, además tiene filiales cuya moneda funcional es diferente al dólar estadounidense, como son el peso chileno, peso argentino, peso colombiano y real brasileño.

La moneda funcional se define como la moneda del entorno económico principal en el que opera una entidad y en cada entidad todas las otras monedas se definen como moneda extranjera.

Considerando lo anterior, los saldos por moneda señalados en la presente nota, corresponden a la sumatoria del concepto moneda extranjera de cada una de las entidades que componen LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

(a) Moneda extranjera

El detalle de saldos por moneda extranjera de las partidas monetarias en los activos corrientes y no corrientes, es el siguiente:

	A131 de diciembre de 2016 MUS\$	A131 de diciembre de 2015 MUS\$
<u>Activos corrientes</u>		
Efectivo y equivalentes al efectivo	201.416	182.089
Peso argentino	4.438	11.611
Real brasileño	9.705	8.810
Peso chileno	30.221	17.739
Peso colombiano	1.137	1.829
Euro	1.695	10.663
Dólar estadounidense	128.694	112.422
Bolivar fuerte	61	2.986
Otras monedas	25.465	16.029
Otros activos financieros, corriente	14.573	124.042
Peso argentino	12	108.592
Real brasileño	734	1.263
Peso chileno	585	563
Peso colombiano	-	1.167
Dólar estadounidense	12.879	12.128
Bolivar fuerte	76	22
Otras monedas	287	307
Otros activos no financieros, corrientes	107.789	126.130
Peso argentino	16.086	14.719
Real brasileño	20.158	15.387
Peso chileno	1.619	10.265
Peso colombiano	713	486
Euro	1.563	1.983
Dólar estadounidense	50.157	61.577
Bolivar fuerte	3	-
Otras monedas	17.490	21.713

94

	A131 de diciembre de 2016 MUS\$	A131 de diciembre de 2015 MUS\$
<u>Activos corrientes</u>		
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	251.204	247.229
Peso argentino	54.356	30.563
Real brasileño	30.675	11.136
Peso chileno	90.482	55.169
Peso colombiano	9.720	1.195
Euro	21.923	30.006
Dólar estadounidense	14.086	29.937
Bolivar fuerte	43	7.225
Otras monedas	29.919	81.998
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	554	181
Peso chileno	554	181
Activos por impuestos corrientes	28.198	22.717
Peso argentino	1.798	2.371
Real brasileño	2.462	5
Peso chileno	6.333	3.615
Peso colombiano	1.418	1.275
Euro	273	14
Dólar estadounidense	177	1.394
Sol peruano	14.387	12.572
Otras monedas	1.350	1.471
Total activos corrientes	603.734	702.388
Peso argentino	76.690	167.856
Real brasileño	63.734	36.601
Peso chileno	129.794	87.532
Peso colombiano	12.988	5.952
Euro	25.454	42.666
Dólar estadounidense	205.993	217.458
Bolivar fuerte	183	10.233
Otras monedas	88.898	134.090
<u>Activos no corrientes</u>		
Otros activos financieros, no corrientes	26.772	20.767
Peso argentino	-	22
Real brasileño	2.769	1.478
Peso chileno	83	77
Peso colombiano	285	162
Euro	6.966	614
Dólar estadounidense	14.920	16.696
Otras monedas	1.749	1.718
Otros activos no financieros, no corriente	19.069	60.215
Peso argentino	142	169
Real brasileño	6.029	4.454
Dólar estadounidense	8.309	50.108
Otras monedas	4.589	5.484

95

Activos no corrientes	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015
	MUS\$	MUS\$
Cuentas por cobrar, no corrientes	7.356	9.404
Peso chileno	7.356	4.251
Dólar estadounidense	-	5.000
Otras monedas	-	153
Activos por impuestos diferidos	2.110	2.632
Peso colombiano	117	336
Otras monedas	1.993	2.296
Total activos no corrientes	55.307	93.018
Peso argentino	142	191
Real brasileño	8.798	5.932
Peso chileno	7.439	4.328
Peso colombiano	402	498
Euro	6.966	614
Dólar estadounidense	23.229	71.804
Otras monedas	8.331	9.651

El detalle de saldos por moneda extranjera de las partidas monetarias en los pasivos corrientes y no corrientes, es el siguiente:

Pasivos corrientes	Hasta 90 días		91 días a 1 año	
	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Otros pasivos financieros, corrientes	287.175	94.199	455.086	141.992
Peso chileno	55.962	54.655	108.010	52.892
Dólar estadounidense	231.213	39.544	347.076 (*)	89.100
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	585.149	482.402	16.097	14.981
Peso argentino	20.838	20.772	907	2.072
Real brasileño	40.740	37.572	27	16
Peso chileno	60.701	40.219	12.255	10.951
Peso colombiano	9.049	5.271	578	155
Euro	23.445	5.275	5	618
Dólar estadounidense	374.431	310.565	962	839
Bolivar fuerte	761	2.627	-	-
Sol peruano	33.701	28.293	1.093	87
Peso mexicano	1.535	15.248	-	225
Libra esterlina	1.769	7.819	246	-
Peso uruguayo	6.899	6.005	-	-
Otras monedas	11.280	2.736	24	18
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	220	447	-	-
Peso chileno	23	83	-	-
Dólar estadounidense	8	22	-	-
Otras monedas	189	342	-	-
Otras provisiones, corrientes	-	-	511	457
Peso chileno	-	-	28	21
Otras monedas	-	-	483	436

96

Pasivos corrientes	Hasta 90 días		91 días a 1 año	
	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Pasivos por impuestos, corrientes	(145)	36	2.442	9.037
Peso argentino	-	-	2.501	9.036
Real brasileño	(3)	-	-	-
Peso chileno	-	-	(25)	-
Dólar estadounidense	-	27	-	-
Otras monedas	(142)	9	(34)	1
Otros pasivos no financieros, corrientes	33.439	40.432	-	-
Peso argentino	13.463	(2.387)	-	-
Real brasileño	430	4.297	-	-
Peso chileno	14.999	32.228	-	-
Peso colombiano	578	145	-	-
Euro	168	2.706	-	-
Dólar estadounidense	684	(3.238)	-	-
Bolivar fuerte	2	2.490	-	-
Otras monedas	3.115	4.191	-	-
Total pasivos corrientes	905.838	617.516	474.136	166.467
Peso argentino	34.301	18.385	3.408	11.108
Real brasileño	41.167	41.869	27	16
Peso chileno	131.685	127.185	120.268	63.864
Peso colombiano	9.627	5.416	578	155
Euro	23.613	7.981	5	618
Dólar estadounidense	606.336	346.920	348.038	89.939
Bolivar fuerte	763	5.117	-	-
Otras monedas	58.346	64.643	1.812	767

(*) Ver Nota 19.a (2)

97

Pasivos no corrientes	Más de 1 a 3 años		Más de 3 años a 5 años		Más de 5 años	
	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Otros pasivos financieros, no corrientes	178.793	561.217	747.218	328.480	41.785	571.804
Peso chileno	59.177	104.385	16.189	34.635	-	-
Dólar estadounidense	119.616	456.832	731.029	293.845	41.785	571.804
Cuentas por pagar, no corrientes	195.333	239.029	268	168	28	8
Peso chileno	10.178	8.058	268	168	28	8
Dólar estadounidense	183.904	229.005	-	-	-	-
Otras monedas	1.251	1.966	-	-	-	-
Otras provisiones, no corrientes	39.513	27.780	-	-	-	-
Peso argentino	635	797	-	-	-	-
Real brasileño	23.541	11.009	-	-	-	-
Peso chileno	38	-	-	-	-	-
Peso colombiano	569	198	-	-	-	-
Euro	8.664	8.966	-	-	-	-
Dólar estadounidense	6.066	6.810	-	-	-	-
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	68.774	56.306	-	-	-	-
Real brasileño	28	-	-	-	-	-
Peso chileno	68.380	56.306	-	-	-	-
Dólar estadounidense	366	-	-	-	-	-
Otros pasivos no financieros, no corrientes	3	-	-	-	-	-
Peso colombiano	3	-	-	-	-	-
Total pasivos no corrientes	482.416	884.332	747.486	328.648	41.813	571.812
Peso argentino	635	797	-	-	-	-
Real brasileño	23.569	11.009	-	-	-	-
Peso chileno	137.773	168.749	16.457	34.803	28	8
Peso colombiano	572	198	-	-	-	-
Euro	8.664	8.966	-	-	-	-
Dólar estadounidense	309.952	692.647	731.029	293.845	41.785	571.804
Otras monedas	1.251	1.966	-	-	-	-

98

	Al 31 de	Al 31 de
	diciembre de	diciembre de
<u>Resumen general de moneda extranjera:</u>	2016	2015
	MUS\$	MUS\$
Total activos	659.041	795.406
Peso argentino	76.832	168.047
Real brasileño	72.532	42.533
Peso chileno	137.233	91.860
Peso colombiano	13.390	6.450
Euro	32.420	43.280
Dólar estadounidense	229.222	289.262
Bolivar fuerte	183	10.233
Otras monedas	97.229	143.741
Total pasivos	2.651.689	2.568.775
Peso argentino	38.344	30.290
Real brasileño	64.763	52.894
Peso chileno	406.211	394.609
Peso colombiano	10.777	5.769
Euro	32.282	17.565
Dólar estadounidense	2.037.140	1.995.155
Bolivar fuerte	763	5.117
Otras monedas	61.409	67.376
Posición Neta		
Peso argentino	38.488	137.757
Real brasileño	7.769	(10.361)
Peso chileno	(268.978)	(302.749)
Peso colombiano	2.613	681
Euro	138	25.715
Dólar estadounidense	(1.807.918)	(1.705.893)
Bolivar fuerte	(580)	5.116
Otras monedas	35.820	76.365

99

Diferencias de cambio

Las diferencias de cambio reconocidas en resultado, excepto para instrumentos financieros medidos a valor razonable a través de resultados, para el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2016 y 2015, significaron un abono de MUS\$ 121.651 y un cargo MUS\$ 467.896, respectivamente.

Las diferencias de cambio reconocidas en patrimonio como reservas por diferencias de cambio por conversión, para el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2016 y 2015, significaron un abono de MUS\$ 494.362 y un cargo de MUS\$ 1.409.439, respectivamente.

A continuación, se presentan las tasas de cambio vigentes para el dólar estadounidense, en las fechas indicadas:

	Al 31 de diciembre de		
	2016	2015	2014
Peso argentino	15,84	12,97	8,55
Real brasileño	3,25	3,98	2,66
Peso chileno	669,47	710,16	606,75
Peso colombiano	3.000,25	3.183,00	2.389,50
Euro	0,95	0,92	0,82
Bolivar fuerte	673,76	198,70	12,00
Dólar australiano	1,38	1,37	1,22
Boliviano	6,86	6,85	6,86
Peso mexicano	20,63	17,34	14,74
Dólar neozelandés	1,44	1,46	1,28
Nuevo sol peruano	3,35	3,41	2,99
Peso uruguayo	29,28	29,88	24,25

100

NOTA 30 - GANANCIA POR ACCION

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2016	2015
Ganancias básicas		
Ganancia/(Pérdida) atribuible a los tenedores de instrumentos de participación en el patrimonio neto de la controladora (MUS\$)	69.220	(219.274)
Promedio ponderado de número de acciones, básico	546.559.599	545.547.819
Ganancias/(Pérdidas) básicas por acción (US\$)	0,12665	(0,40193)
Ganancias diluidas		
Ganancia/(Pérdida) atribuible a los tenedores de instrumentos de participación en el patrimonio neto de la controladora (MUS\$)	69.220	(219.274)
Promedio ponderado de número de acciones, básico	546.559.599	545.547.819
Promedio ponderado de número de acciones, diluido	546.559.599	545.547.819
Ganancias/(Pérdidas) diluidas por acción (US\$)	0,12665	(0,40193)

En el cálculo de las ganancias por acción diluidas no han sido consideradas las acciones correspondientes al plan de compensación reveladas en Nota 34 (a.1), debido a que el precio promedio de mercado es menor al precio de las opciones.

101

NOTA 31 – CONTINGENCIAS

I. Juicios.

1) Juicios presentados por LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u> MUS\$
Atlantic Aviation Investments LLC (AAI).	Supreme Court of the State of New York County of New York.	07-6022920	Atlantic Aviation Investments LLC. (AAI), sociedad filial indirecta de LATAM Airlines Group S.A., constituida bajo las leyes del Estado de Delaware, demandó con fecha 29 de agosto de 2007 a Varig Logística S.A. (Variglog) por el no pago de cuatro préstamos documentados en contratos de crédito regidos por ley de Nueva York. Dichos contratos establecen la aceleración de los créditos en caso de venta del original deudor, VRG Linhas Aéreas S.A.	En etapa de ejecución en Suiza del fallo condenatorio a Variglog para el pago de capital, intereses y costas a favor de AAI. Se mantiene el embargo de fondos de Variglog en Suiza por parte de AAI. En Brasil se firmó un avenimiento, el cual se encuentra sujeto a aprobación por parte de la Superintendencia de Quiebras de ese país y Variglog se encuentra en proceso de liquidación en Brasil y ha pedido en Suiza el reconocimiento de la sentencia que declaró su estado de recuperación judicial y posteriormente el de quiebra.	17.100 más intereses y costas.
Lan Argentina S.A.	Cámara Nacional en lo Contencioso Administrativo.	36337/13	Resolución ORSNA N° 123 que ordena a Lan Argentina a desalojar el hangar ubicado en el Aeropuerto Aeroparque Metropolitano Jorge Newbery, Argentina.	El 25/02/2016, Lan Argentina S.A. y ORSNA, han manifestado frente al tribunal su decisión de terminar el pleito y asegurar el uso del hangar para Lan. Las partes acordaron mantener la medida cautelar que le permite a Lan usar el hangar sin plazo de vencimiento mientras las partes lleguen a un acuerdo definitivo. El juzgado aceptó, por lo que la medida cautelar se extendió indefinidamente. El 30/12/2016 se publicó la Resolución 112/2016 del ORSNA, lo que da por concluido definitivamente el conflicto por el hangar. La nueva resolución deroga la anterior 123/12 y por ende también la resolución 123/13 que ordenaba el desalojo del hangar de LAN en AEP. De esta forma, toda la estructura legal creada por el ORSNA por medio de las Resoluciones dictadas en 2012, quedó sin efecto en 2016. Más allá que el tema se había ordenado desde el punto de vista material y judicial, esto cierra formal y definitivamente el conflicto por el hangar.	-0-

102

2) Juicios recibidos por LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u> MUS\$
LATAM Airlines Group S.A. y Lan Cargo S.A.	Comisión Europea.	-	Investigación por eventuales infracciones a la libre competencia de aerolíneas cargueras, especialmente sobrecargo de combustible (Fuel Surcharge). Con fecha 26 de diciembre de 2007, la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea notificó a Lan Cargo S.A. y a LATAM Airlines Group S.A. de la instrucción de un proceso en contra de veinticinco de estas aerolíneas de carga, entre ellas Lan Cargo S.A., por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea europeo, especialmente la pretendida fijación de un sobrecargo por combustible y fletes.	El 14/04/2008 se contestó la notificación de la Comisión Europea. La apelación fue presentada el 24/01/2011. El 11/05/2015 solicitamos la anulación de la decisión, basándonos en la existencia de discrepancias en la parte operativa de la misma que menciona la existencia de 4 infracciones (dependiendo de las rutas afectadas), con referencia a LATAM en sólo una de esas cuatro rutas, y en la parte decisoria (que menciona la existencia de una sola y única infracción conjunta) Con fecha 9/11/2010, la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea notificó a Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A. la imposición de multa por el importe de MUS\$ 8.664 (8.220.000 Euros) Esta multa fue apelada por Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A. El 16 de diciembre de 2015 el Tribunal Europeo de Justicia anuló la Decisión de la Comisión basándose en la existencia de discrepancias. La Comisión Europea no recurrió la resolución, pero el 20 de mayo de 2016 confirmó que emitirá una nueva decisión subsanando los fallos especificados en la Sentencia y para ello dispone de un plazo de 5 años, es decir hasta el año 2021.	8.664
Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A.	In the High Court of Justice Chancery Division (Inglaterra) Ovre Romerike Distrtic Court (Noruega) y Directie Juridische Zaken Afdeling Ceveil Recht (Países Bajos), Cologne Regional Court (Landgericht Köln, Alemania).	-	Demandas radicadas en contra de líneas aéreas europeas por usuarios de servicios de transporte de carga en acciones judiciales privadas, como consecuencia de la investigación por eventuales infracciones a la libre competencia de aerolíneas cargueras, especialmente sobrecargo de combustible (Fuel Surcharge). Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A., han sido demandadas directamente y/o en tercería. Dichos procesos judiciales, se encuentran radicados en Inglaterra, Noruega, Países Bajos y Alemania.	Casos se encuentran en proceso de presentación de pruebas.	-0-

103

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapas procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u>
					MUS\$
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Justicia Federal.	0008285-53.2015.403.6105	Acción anulatoria con pedido de tutela anticipada con vistas a extinguir la penalidad impuesta por el CADE en la investigación por eventuales violaciones a la competencia de las aerolíneas de carga, especialmente sobretasa de combustible (<i>Fuel Surcharge</i>).	Acción entablada con presentación de garantía -póliza- para suspender los efectos de la decisión emitida por el CADE, tanto en lo que se refiere al pago de las siguientes multas: (i) ABSA: MUS\$ 10.438; (ii) Norberto Jochmann: MUS\$ 201; (iii) Hernan Merino: MUS\$ 102; (iv) Felipe Meyer: MUS\$ 102. La acción versa, también, sobre la obligación de hacer impuesta por el CADE que consiste en el deber de publicar la condena en un periódico de gran circulación, obligación que había sido igualmente suspendida por el juzgado de la justicia federal en el presente proceso. Pendiente manifestación del CADE.	10.438
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Justicia Federal.	0001872-58.2014.4.03.6105	Recurso de nulidad con solicitud de medida cautelar, presentado el 28 de Febrero 2014, con el objetivo de extinguir las deudas fiscales de PIS, COFINS, IPI y II, vinculadas al procedimiento administrativo 10831,005704 / 2006.43.	Esperando manifestación de Serasa sobre la carta garantía de TAM y manifestación de la Unión desde el 21/08/2015. Se legalizó la manifestación el 29/01/2016. El 20/06/2016 se presentó una petición de pruebas y réplicas.	11.140
Tam Linhas Aéreas S.A	Receita Federal Do Brasil.	19515.722556/2012-21	Supuestas irregularidades en el pago de SAT para los periodos de 01/2009 a 13/2009.	Proceso en espera de juicio en CARF desde el 27/02/2015.	2.151
Tam Linhas Aéreas S.A	Receita Federal Do Brasil.	19515.721155/2014-15	Supuestas irregularidades en el pago de SAT para los periodos 01/2010 a 13/2010	Proceso terminó el 22 de agosto de 2016, con resolución favorable a Tam Linhas Aéreas S.A., infomando el Fiscal que no recurrirá en nuestra contra.	25.515
Tam Linhas Aéreas S.A	Receita Federal Do Brasil.	19515.720476/2015-83	Supuestas irregularidades en el pago de SAT para los periodos de 01/2011 a 12/2012.	Proceso en espera de juicio en CARF desde el 12/04/2016.	52.414

104

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u> MUSS
Tam Linhas Aéreas S.A.	Tribunal Regional Federal da 2a Região.	2001.51.01.012530-0	Demanda ordinaria con el fin de declarar la inexistencia de relación jurídica que obligue a la compañía a cobrar el Fondo Aeronáutico.	Sentencia judicial desfavorable en primera instancia. En la actualidad, se espera fallo respecto de la apelación presentada por la empresa. Con el fin de suspender la exigencia del crédito tributario se hizo un depósito en garantía a la Corte por MMU\$ 115. El 29/03/2016 se publicó la decisión judicial intimando el Perito para ofrecer todas las aclaraciones solicitadas por las partes en un plazo de 30 días. El 21/06/2016 se presentó la petición de las actoras que solicitan la recepción del dictamen de su asistente y el juicio urgente de la controversia. En caso de perder la causa, no existe monto comprometido adicional al depósito en garantía ya realizado.	115.265
Tam Linhas Aéreas S.A.	Conselho Administrativo de Recursos Fiscais	19515.002963/2009-12, 19515.722555/2012-86, 19515.721154/2014-71, 19515.720475/2015-39	Recaudación de las contribuciones al Fondo Aeronáutico relacionadas a los periodos de 01/2004 a 12/2004, 12/2006 a 12/2008, 01/2009 a 12/2010, 01/2011 a 10/2012	Procesos en espera de juicio en el Conselho Administrativo de Recursos Fiscais desde el 05/02/2016	65.788
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Receita Federal do Brasil.	16643.000087/2009-36	Es un procedimiento administrativo derivado del acta de infracción emitida el 15 de diciembre de 2009, por la cual la autoridad pretende exigir la contribución social sobre el beneficio neto (CSL) en periodos base 2004 a 2007, debido a la deducción de los gastos correspondientes a los impuestos suspendidos.	En 2010 fue rechazado el recurso presentado por la empresa. En 2012 también se desestimó el recurso voluntario. En vista de esto, desde 2012 el recurso especial interpuesto por la empresa espera decisión sobre su admisibilidad.	22.225

105

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u> MUS\$
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Receita Federal do Brasil.	10880.725950/2011-05	Compensación de créditos del Programa de Integración Social (PIS) y Contribución para el Financiamiento de la Seguridad Social (COFINS) declaradas en DCOMPs.	La objeción (manifestações de inconformidade) presentada por la empresa fue rechazada, razón por la cual se presentó un recurso voluntario. El 08/06/2015, fue distribuido/sorteadado al Primer Grupo Ordinario de CARF, esperando resolución. El Recurso de TAM fue incluido en la sesión de juicio de Conselho Administrativo de Recursos Fiscais el 25/08/2016.	43.341
Aerovías de Integración Regional, AIRE S.A.	United States Court of Appeals for the Eleventh Circuit, Florida. United State of America.	2013-20319 CA 01	<p>El 30 de julio de 2012 Aerovías de Integración Regional, Aires S.A. (LAN COLOMBIA AIRLINES) inició un proceso legal en Colombia contra de Regional One INC y Volvo Aero Services LLC, con el fin de que se declare que estas compañías son responsables civilmente por los perjuicios morales y materiales causados a LAN COLOMBIA AIRLINES, derivados del incumplimiento de obligaciones contractuales del avión HK-4107.</p> <p>El 20 de junio de 2013 LAN COLOMBIA AIRLINES fue notificada de la demanda radicada en los Estados Unidos de Norteamérica por Regional One INC y Dash 224 LLC por daños y perjuicios ocasionados por el avión HK-4107 argumentando incumplimiento por parte de LAN COLOMBIA AIRLINES de la obligación aduanera de obtener declaración de importación cuando el avión en abril de 2010 ingresó a Colombia para un mantenimiento solicitado por Regional One.</p>	<p>Proceso que se encuentra a cargo del Juzgado 45 Civil del Circuito Bogotá - Colombia. Mediante Auto de fecha 16/08/2016, se fijó fecha para audiencia del artículo 101 para el 02/02/2017. Esta audiencia fue aplazada por solicitud de las partes, razón por la cual se está a la espera de que el Juez resuelva una nueva fecha. En la audiencia pendiente se intentará una conciliación, se fijaran hechos del litigio, se practicarán interrogatorios de parte y se decretarán pruebas.</p> <p>La Corte Federal en el Estado de Florida, EE.UU., se pronunció el 26/03/2014 y aprobó la solicitud de Lan Colombia Airlines de suspender el proceso en EE.UU., mientras se resuelve la demanda que cursa en Colombia. Adicionalmente, el Juez de EE.UU. cerró el caso administrativamente. El Tribunal Federal de Apelaciones ratificó el cierre del caso en EE.UU. el 1/04/2015. El 13/10/ 2015 Regional One pidió al Tribunal de EE.UU. que reabriera el proceso. Lan Colombia Airlines presentó sus argumentos y el 23/08/2016 el Tribunal adoptó los argumentos de LAN COLOMBIA AIRLINES en ratificar el cierre del caso en Estados Unidos. El caso en los Estados Unidos se mantiene cerrado.</p>	12.443

106

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u> MUS\$
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Receita Federal do Brasil.	10880.722.355/2014-52	El 19 de agosto 2014 el Servicio Federal de Impuestos emitió un aviso de Infracción al postular que los créditos de compensación de programa (PIS) y la Contribución para el Financiamiento de la Seguridad Social (COFINS) por parte de TAM no se encuentran directamente relacionados con la actividad de transporte aéreo.	Fue presentada una impugnación en el ámbito administrativo el 17/09/2014. El 01/06/2016 fueron juzgados los autos en Primera Instancia, de manera parcialmente favorable, retirando la multa aislada anteriormente aplicada. Se presentó un recurso voluntario el 30/06/2016, el cual espera juicio de Conselho Administrativo de Recursos Fiscais.	53.967
Tam Viagens S.A.	Secretaria de finanças do município de São Paulo.	67.168.795 / 67.168.833 / 67.168.884 / 67.168.906 / 67.168.914 / 67.168.965	Auto de infracción e imposición de multa que alega insuficiencia en la base de cálculo de ISS, debido a que la empresa realizó supuestas deducciones indebidas.	El 22/12/2015 recibimos el auto de infracción. El 19/01/2016 se presentó la impugnación. El 23/11/2016 la empresa fue notificada de la decisión que mantuvo parcialmente el auto de infracción. El 19/12/2016 se presentó un Recurso Ordinario ante el Conselho Municipal de Tributos de Sao Paulo, el cual espera juicio.	89.624
Tam Linhas Aéreas S.A.	Tribunal do Trabalho de São Paulo.	0001734-78.2014.5.02.0045	Acción interpuesta por el Ministerio de Trabajo, que exige el cumplimiento de la legislación sobre descansos, horas extras y otros.	Etapa Inicial. Podría eventualmente afectar las operaciones y control de jornada de los empleados. El proceso ha sido ganado en primera instancia y actualmente se encuentra vigente el plazo para que el Ministerio Público del Trabajo apele de esta resolución..	16.211
TAM S.A.	Conselho Administrativo de Recursos Fiscais.	13855.720077/2014-02	Notificación de infracción presentado por la Secretaria da Receita Federal do Brasil solicitando el pago de Impuesto de Renta de Persona Jurídica (IRPJ) y Contribución Social Sobre Lucro Líquido (CSLL) sobre la supuesta ganancia de TAM en marzo de 2011, en relación a reducción del capital social de Multiplus S.A.	El 12 de enero de 2014 se presentó recurso administrativo contra los argumentos contenidos en la notificación de infracción. Actualmente se está a la espera de la resolución del recurso de apelación presentado por la Compañía ante el Consejo Administrativo de Recursos Fiscales (CARF) Debido a la salida del Consejero de CARF; Eduardo de Andrade, el proceso pasará por un nuevo sorteo y distribución para juicio y relatoria.	104.423

107

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u> MUS\$
Tam Linhas Aereas S.A.	1° Vara Cível de Comarca de Bauru/SP.	0049304-37.2009.8.26.0071/1	La demanda es presentada por los demandantes contra TAM Linhas Aéreas S.A., para recibir una indemnización por los daños materiales y morales sufridos como resultado de un accidente con uno de sus aviones, el cual al aterrizar en terrenos adyacentes al aeropuerto de Bauru alcanzó el vehículo de doña Savi Gisele Marie de Seixas Pinto y don William Savi de Seixas Pinto, causándoles la muerte. La primera fue esposa y madre de los demandantes y el segundo, hijo y hermano, respectivamente.	Actualmente en fase de ejecución de la sentencia. Depósito como garantía realizado en dinero, con un valor de MUS\$ 4.770. El 23/09/2016, se realizó un acuerdo procesal por la suma de MMR\$23 (MUS\$7.057)	7.057
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Tribunal do Trabalho de Campinas.	0010498-37.2014.5.15.0095	Demanda interpuesta por el Sindicato Nacional de aeronautas, que requiere el pago de descanso semanal pagado (DSR) escalas previstas, desplazamiento y daño moral.	El 02/08/2016 se llegó a un acuerdo con el Sindicato por la suma de MUS\$ 2.732. Actualmente se encuentra en proceso de pago.	16.365
TAM Linhas Aéreas S.A.	Tribunal del Trabajo de Sao Paulo/SP.	0000009-45.2016.5.02.090	Acción presentada por el Ministerio Público del Trabajo para que la empresa adecúe las condiciones ergonómicas y de comodidad de los asientos.	La acción será cerrada el próximo mes ya que el Ministerio Público del Trabajo se desistió de la misma.	15.917

- Con el propósito de hacer frente a las eventuales obligaciones económicas que se deriven de los procesos judiciales vigentes al 31 de diciembre de 2016, ya sean de carácter civil, laboral o tributario, LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, ha constituido provisiones, las cuales se incluyen en rubro Otras provisiones no corrientes que se revelan en Nota 21.

- La Sociedad no ha revelado la probabilidad de éxito para cada contingencia individual para así no afectar negativamente la resolución de estas.

(*) La Sociedad ha informado montos comprometidos sólo en aquellos juicios en los cuales ha sido posible efectuar una estimación fiable de sus efectos financieros y la posibilidad de cualquier reembolso, de acuerdo a lo establecido en el párrafo 86 de la NIC 37 Provisiones, Pasivos contingentes y Activos contingentes.

108

II. Investigaciones gubernamentales.

- (1) Con fecha 25 de Julio de 2016, LATAM llegó a acuerdos con el *U.S. Department of Justice* (“DOJ”) y con la *U.S. Securities and Exchange Commission* (“SEC”) ambas autoridades de los Estados Unidos de América, vigentes a contar de esa fecha, en relación a la investigación relativa a pagos por un total de US\$1.150.000 efectuados en los años 2006-2007 por LAN Airlines S.A. a un consultor que le asesoró en la resolución de asuntos laborales en Argentina.

La investigación tuvo por objeto indagar si dichos pagos infringían la normativa de anticorrupción de los Estados Unidos de América (“FCPA”), la cual: (i) prohíbe pagos por cohecho a autoridades de gobierno extranjeras con el objeto de obtener una ventaja comercial; y (ii) exige a aquellas empresas obligadas por dicha normativa a realizar y mantener registros contables adecuados, así como a mantener un sistema adecuado de controles internos. La FCPA aplica a LATAM por su programa de ADRs que tiene vigente en el mercado de valores norteamericano.

Luego de una exhaustiva investigación, el DOJ y la SEC concluyeron que no hubo infracción a las normas de la FCPA que prohíben el pago de cohecho, lo cual es consistente con los resultados de la investigación interna de LATAM. Sin embargo, el DOJ y la SEC estiman que LAN habría registrado incorrectamente los pagos mencionados en su contabilidad y, en consecuencia, que habría infringido aquella parte de la FCPA que exige a las empresas realizar y mantener registros contables exactos. También las citadas autoridades estiman que los controles internos de LAN existentes en los años 2006-2007 eran deficientes, por lo que LAN habría infringido adicionalmente las normas de la FCPA que exigen mantener un sistema adecuado de controles internos.

Los acuerdos suscritos, en lo medular, contemplaron lo siguiente:

(a) En relación con el DOJ, el acuerdo contempló: (i) la celebración de un contrato denominado *Deferred Prosecution Agreement* (“DPA”), que es un contrato público por el cual el DOJ presentó públicamente cargos alegando infracción a las normas relativas a registros contables de la FCPA; LATAM no tiene obligación de responder esos cargos, el DOJ no persigue esos cargos por un período de tres años y el DOJ desestimaría los cargos una vez transcurrido dicho plazo, asumiendo que LATAM cumplió con todos los términos del DPA; ello a cambio de que LATAM admitió hechos contenidos en los cargos del DOJ por infracción a las normas de la FCPA sobre registros contables y acordó pagar la multa negociada mencionada más abajo y otras condiciones que se mencionan en dicho acuerdo; (ii) cláusulas por las cuales LATAM admitió que la contabilidad de los pagos efectuados al consultor en Argentina fue incorrecta y que, al tiempo en que dichos pagos se efectuaron (años 2006-2007), carecía de controles internos adecuados; (iii) la aceptación por LATAM de un consultor externo, por 27 meses, que tendrá por función monitorear, evaluar e informar al DOJ sobre la eficacia del programa de cumplimiento de LATAM, y también la aceptación por parte de LATAM de continuar, por 9 meses luego de finalizada la labor del consultor externo, evaluando e informando directamente al DOJ sobre la eficacia de su programa de cumplimiento señalado; y (iv) el pago una multa estimada de MUS\$ 12.750;

109

(b) En relación a la SEC, el acuerdo contempló principalmente: (i) la celebración de un acuerdo que contiene lo que se denomina una *Cease and Desist Order*, que es una resolución administrativa de la SEC de cierre de la investigación, por la cual LATAM acepta ciertas obligaciones y declaraciones de hechos que se describen en el documento; (ii) una reproducción de las obligaciones relativas al consultor mencionadas precedentemente; y (iii) el pagar una cantidad de MUS\$ 6.744, más intereses de MUS\$ 2.694.

Al 31 de diciembre de 2016, el saldo por pagar a la SEC es de MUS\$ 4.719, según se informa en la Nota 20 – Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar.

- (2) La línea aérea filial ecuatoriana, LATAM Airlines Ecuador, fue notificada con fecha 26 de agosto de 2016, por una de las Intendencias de Investigación de la Superintendencia de Control de Poder de Mercado de Ecuador sobre una investigación que ha iniciado dicha autoridad por su propio oficio, a LATAM Airlines Ecuador y otros dos operadores económicos, limitada a supuestos indicios de prácticas de paralelismo conscientes relacionadas a tarifas puntuales en una sola ruta doméstica en Ecuador durante el periodo de agosto 2012 a febrero 2013. La Intendencia de Investigación tenía el plazo de hasta 180 días (que vencía el 21 de febrero de 2017), prorrogables por otro plazo igual, para emitir un informe en el que podía resolver si archiva la investigación o formula cargos en contra de dos o más de los investigados, en cuyo caso, a continuación, se abriría recién un proceso. El 21 de febrero de 2017 este plazo se prorrogó por 180 días más solicitando información adicional. LATAM Airlines Ecuador está cooperando con dicha autoridad, y ha contratado un estudio de abogados y un economista especializados en la materia para asesorar a la empresa en este proceso.
- (3) Con fecha 25 de Octubre de 2016 y 11 de Noviembre de 2016, LATAM recibió dos Requerimientos de Información por parte de la Fiscalía Regional Metropolitana Centro Norte solicitando antecedentes en relación a la investigación relativa a pagos efectuados en los años 2006-2007 por Lan Airlines S.A. a un consultor que le asesoró en la resolución de asuntos laborales en Argentina. A esta fecha se ha dado respuesta a ambos requerimientos, entregando la información solicitada.

110

NOTA 32 - COMPROMISOS
(a) Compromisos por préstamos obtenidos

En relación con los diversos contratos celebrados por la Sociedad para el financiamiento de aeronaves Boeing 767, 767F, 777F y 787 que cuentan con la garantía del Export – Import Bank de los Estados Unidos de Norteamérica, se han establecido límites a algunos indicadores financieros de la Sociedad matriz en base consolidada. Por otra parte y relacionado con estos mismos contratos, se establecen restricciones a la gestión de la Sociedad en términos de composición accionaria y disposición de los activos.

La Sociedad y sus filiales no mantienen contratos de crédito financiero con bancos de la plaza que señalen límites a algunos indicadores financieros de la Sociedad o las filiales.

La línea de crédito comprometida renovable (“Revolving Credit Facility”) con garantía de aviones, motores, repuestos y suministros por un monto total disponible de US\$ 325 millones contempla restricciones de liquidez mínima medida a nivel de la Sociedad Consolidada y medida a nivel individual para las sociedades LATAM Airlines Group S.A. y TAM Linhas Aéreas S.A.

Al 31 de diciembre de 2016, la Sociedad está en cumplimiento de todos los indicadores detallados anteriormente.

(b) Compromisos por arrendamientos operativos como arrendatario

El detalle de los principales arrendamientos operativos es el siguiente:

Arrendador	Aeronave	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015
Aircraft 76B-26329 Inc.	Boeing 767	1	1
Aircraft 76B-27615 Inc.	Boeing 767	1	1
Aircraft 76B-28206 Inc.	Boeing 767	1	1
Aviación Centaurus, A.I.E.	Airbus A319	3	3
Aviación Centaurus, A.I.E.	Airbus A321	1	1
Aviación Real A.I.E.	Airbus A319	1	1
Aviación Real A.I.E.	Airbus A320	1	1
Aviación Tritón A.I.E.	Airbus A319	3	3
Avolon Aerospace AOE 19 Limited	Airbus A320	1	1
Avolon Aerospace AOE 20 Limited	Airbus A320	1	1
Avolon Aerospace AOE 6 Limited	Airbus A320	1	1
Avolon Aerospace AOE 62 Limited	Boeing 777	1	1
AWAS 5125 Trust	Airbus A320	-	1
AWAS 5178 Limited	Airbus A320	-	1
AWAS 5234 Trust	Airbus A320	1	1
Baker & Spice Aviation Limited	Airbus A320	1	1
Bank of America	Airbus A321	2	3
CIT Aerospace International	Airbus A320	2	2
ECAF 1 1215 DAC	Airbus A320	1	1
ECAF 1 2838 DAC	Airbus A320	1	1
ECAF 1 40589 DAC	Boeing 777	1	1
Eden Irish Aircr Leasing MSN 1459	Airbus A320	1	1

111

Arrendador	Aeronave	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015
GECAS Sverige Aircraft Leasing Worldwide AB	Airbus A320	1	3
GFL Aircraft Leasing Netherlands B.V.	Airbus A320	1	1
IC Airlease One Limited	Airbus A321	1	-
International Lease Finance Corporation	Boeing 767	-	1
JSA Aircraft 38484, LLC	Boeing 787	1	1
JSA Aircraft 7126, LLC	Airbus A320	1	-
JSA Aircraft 7128, LLC	Airbus A321	1	-
JSA Aircraft 7239, LLC	Airbus A321	1	-
JSA Aircraft 7298, LLC	Airbus A321	1	-
Macquarie Aerospace Finance 5125-2 Trust	Airbus A320	1	-
Macquarie Aerospace Finance 5178 Limited	Airbus A320	1	-
Magix Airlease Limited	Airbus A320	1	2
MASL Sweden (1) AB	Airbus A320	-	1
MASL Sweden (2) AB	Airbus A320	-	1
MASL Sweden (7) AB	Airbus A320	-	1
MASL Sweden (8) AB	Airbus A320	1	1
Merlin Aviation Leasing (Ireland) 18 Limited	Airbus A320	1	-
NBB Cuckoo Co., Ltd	Airbus A321	1	1
NBB Grosbeak Co., Ltd	Airbus A321	1	1
NBB Redstart Co. Ltd	Airbus A321	1	-
NBB-6658 Lease Partnership	Airbus A321	1	1
NBB-6670 Lease Partnership	Airbus A321	1	1
Orix Aviation Systems Limited	Airbus A320	5	2
PAAL Aquila Company Limited	Airbus A321	2	-
PAAL Gemini Company Limited	Airbus A321	1	-
SASOF II (J) Aviation Ireland Limited	Airbus A319	1	1
Shenton Aircraft Leasing Limited	Airbus A320	1	1
SKY HIGH V LEASING COMPANY LIMITED	Airbus A320	-	1
Sky High XXIV Leasing Company Limited	Airbus A320	5	5
Sky High XXV Leasing Company Limited	Airbus A320	2	2
SMBC Aviation Capital Limited	Airbus A320	6	7
SMBC Aviation Capital Limited	Airbus A321	2	2
Sunflower Aircraft Leasing Limited	Airbus A320	-	2
TC-CIT Aviation Ireland Limited	Airbus A320	1	1
Volito Aviation August 2007 AB	Airbus A320	2	2
Volito Aviation November 2006 AB	Airbus A320	2	2
Volito November 2006 AB	Airbus A320	2	2
Wells Fargo Bank North National Association	Airbus A319	3	3
Wells Fargo Bank North National Association	Airbus A320	2	2
Wells Fargo Bank Northwest National Association	Airbus A320	7	7
Wells Fargo Bank Northwest National Association	Airbus A330	-	2
Wells Fargo Bank Northwest National Association	Boeing 767	3	3
Wells Fargo Bank Northwest National Association	Boeing 777	6	6
Wells Fargo Bank Northwest National Association	Boeing 787	11	7
Wells Fargo Bank Northwest National Association	Airbus A350	2	-
Wilmington Trust Company	Airbus A319	1	1
T total		<u>111</u>	<u>106</u>

Las rentas son reflejadas en resultado en la medida en que éstas se devengan.

112

Los pagos mínimos de los arrendamientos no cancelables son los siguientes:

	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015
	MUS\$	MUS\$
Hasta un año	533.319	513.748
Más de un año y hasta cinco años	1.459.362	1.281.454
Más de cinco años	1.262.509	858.095
Total	3.255.190	2.653.297

Los pagos mínimos por arrendamientos reconocidos en resultado son los siguientes:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2016	2015
	MUS\$	MUS\$
Pagos mínimos por arrendamientos operativos	568.979	525.134
Total	568.979	525.134

En el primer trimestre de 2015, se adicionan dos aeronaves Boeing 787-9 arrendadas por un período de doce años cada una. Por otro lado, se devolvieron dos aeronaves Airbus A320-200. En el segundo trimestre de 2015 se adicionan dos aeronaves Airbus A321-200 y una aeronave Boeing 787-9, cada una arrendada por un período de doce años. Por otro lado, se devolvió una aeronave Airbus A320-200 y dos aeronaves Airbus A330-200. En el tercer trimestre de 2015 se adicionan cinco aeronaves Airbus A321-200 y una aeronave Boeing 787-9, cada una arrendada por un período de doce años. Por otro lado, se devolvió una aeronave Airbus A330-200. En el cuarto trimestre de 2015, se devolvió una aeronave Airbus A320-200.

En el primer trimestre de 2016, se adicionan dos aeronaves Boeing 787-9 por un período de doce años cada una. Por otro lado, se devolvió una aeronave Airbus A320-200. En el segundo trimestre de 2016, se adicionan tres aeronaves Airbus A321-200 por un período de 10 años cada una y dos aeronaves Boeing 787-9 por un período de 12 años cada una. Por otro lado, se devolvió una aeronave Airbus A320-200 y una aeronave Boeing 767-300ER. En el tercer trimestre de 2016, se adicionan tres aeronaves Airbus A321-200 y una aeronave Airbus A320 NEO arrendadas por un período de 10 años cada una, y una aeronave Airbus A350-900 arrendada por un período de 12 años. Por otro lado, se devolvió una aeronave Airbus A320-200. En el cuarto trimestre de 2016, se adiciona una aeronave Airbus A350-900 arrendada por un período de 12 años y una aeronave Airbus A321-200 arrendada por un período de 10 años. Por otro lado, se devolvieron tres aeronaves Airbus A320-200 y dos aeronaves Airbus A330-200.

Los contratos de arrendamiento operativo celebrados por la Sociedad matriz y sus filiales, establecen que el mantenimiento de las aeronaves debe ser realizado de acuerdo a las disposiciones técnicas del fabricante y en los márgenes acordados en los contratos con el arrendador, siendo un costo que asume el arrendatario. Adicionalmente, para cada aeronave el arrendatario debe contratar pólizas que cubran el riesgo asociado y el monto de los bienes involucrados. En cuanto a los pagos de renta, estos son irrestrictos no pudiendo ser neteados de otras cuentas por cobrar o pagar que mantengan arrendador y arrendatario.

113

Al 31 de diciembre de 2016, la Sociedad mantiene vigentes cartas de crédito relacionadas con leasing operativo, según el siguiente detalle:

Acreeedor Garantía	Nombre deudor	Tipo	Valor MUS\$	Fecha de liberación
GE Capital Aviation Services Limited	Lan Cargo S.A.	Dos cartas de crédito	7.530	17-sep-17
Wells Fargo Bank North N.A.	Lan Cargo S.A.	Una carta de crédito	5.000	25-may-17
Bank Of America	LATAM Airlines Group S.A.	Tres cartas de crédito	1.044	02-jul-17
Engine Lease Finance Corporation	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	4.750	08-oct-17
GE Capital Aviation Services Ltd.	LATAM Airlines Group S.A.	Ocho cartas de crédito	34.665	07-feb-17
International Lease Finance Corp	LATAM Airlines Group S.A.	Tres cartas de crédito	1.450	04-feb-17
ORIX Aviation Systems Limited	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	3.255	31-ago-17
SMBC Aviation Capital Ltd.	LATAM Airlines Group S.A.	Dos cartas de crédito	13.569	14-ago-17
Wells Fargo Bank	LATAM Airlines Group S.A.	Nueve cartas de crédito	15.160	08-feb-17
CIT Aerospace International	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una carta de crédito	6.000	25-oct-17
RBS Aerospace Limited	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una carta de crédito	13.096	29-ene-17
Wells Fargo Bank North N.A.	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una carta de crédito	5.500	14-jul-17
			111.019	

(c) Otros compromisos

Al 31 de diciembre de 2016, la Sociedad mantiene vigentes cartas de crédito, boletas de garantía y pólizas de seguro de garantía, según el siguiente detalle:

Acreeedor Garantía	Nombre deudor	Tipo	Valor MUS\$	Fecha de liberación
Servicio Nacional de Aduana del Ecuador	Lineas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.	Cuatro cartas de crédito	1.705	05-ago-17
Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial	Lan Perú S.A.	Seis cartas de crédito	3.813	31-ene-17
Lima Airport Partners S.R.L.	Lan Perú S.A.	Veintidos cartas de crédito	3.805	03-mar-17
Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria	Lan Perú S.A.	Cuatro cartas de crédito	33.500	20-mar-17
Aena Aeropuertos S.A.	LATAM Airlines Group S.A.	Cuatro cartas de crédito	2.014	15-nov-17
American Alternative Insurance Corporation	LATAM Airlines Group S.A.	Seis cartas de crédito	3.490	05-abr-17
Deutsche Bank A.G.	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	30.000	31-mar-17
Dirección General de Aeronáutica Civil	LATAM Airlines Group S.A.	Cincuenta y dos cartas de crédito	18.477	31-ene-17
Empresa Pública de Hidrocarburos del Ecuador EP Petroecuador	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	5.500	17-jun-17
JP Morgan Chase	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	10.000	17-jun-17
Metropolitan Dade County	LATAM Airlines Group S.A.	Diez cartas de crédito	2.553	13-mar-17
The Royal Bank of Scotland plc	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	5.000	20-mar-17
4ª Vara Mista de Bayeux	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	1.060	25-mar-21
6ª Vara de Campo Grande - MS	Tam Linhas Aéreas S.A.	Dos pólizas de seguro de garantía	24.969	04-ene-18
8ª Vara Federal da Subseção de Campinas SP	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	12.894	19-may-20
Conselho Administrativo de Conselhos Federais	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	6.704	20-oct-21
Fundação de Proteção e Defesa do Consumidor Procon	Tam Linhas Aéreas S.A.	Dos pólizas de seguro de garantía	3.276	21-ene-21
União Federal IVª Vara Comarca de DF	Tam Linhas Aéreas S.A.	Dos pólizas de seguro de garantía	2.696	09-nov-20
União Federal IVª Vara Comarca de SP	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	19.557	22-feb-21
			191.013	

NOTA 33 - TRANSACCIONES CON PARTES RELACIONADAS

(a) A continuación se detallan las Transacciones con partes relacionadas:

RUT	Nombre	Naturaleza de relación	País de origen	Naturaleza de transacciones	Tipo de moneda o unidad de ajuste	Importe de transacción con partes relacionadas por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
						2016 MUS\$	2015 MUS\$
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA.	Director Relacionado	Chile	Venta de Pasajes	CLP	6	15
65.216.000-K	Comunidad Mujer	Director Relacionado	Chile	Servicios recibidos de publicidad	CLP	(12)	(10)
				Venta de Pasajes	CLP	9	2
78.591370-1	Bethia S.A. y Filiales	Director Relacionado	Chile	Servicios recibidos de transporte de Carga	CLP	(394)	(259)
				Servicios Recibidos de Courier Nacional e Internacional	CLP	(285)	(227)
				Servicios prestados de transporte de carga	CLP	192	30
78.997.060-2	Viajes Falabella Ltda.	Director Relacionado	Chile	Comisiones por venta incurridas	CLP	(727)	(50)
79.773.440-3	Transportes San Felipe S.A.	Propiedad Común	Chile	Servicios recibidos de traslados de pasajeros	CLP	(84)	(127)
				Venta de Pasajes	CLP	3	7
87.752.000-5	Granja Marina Tomagaleones S.A.	Accionista Común	Chile	Venta de Pasajes	CLP	76	117
Extranjera	Consultoría Administrativa Profesional S.A. de C.V.	Coligada	México	Servicios recibidos de consultoría administrativa profesional	MXN	(2.563)	(1.191)
Extranjera	Inversora Aero náutica Argentina	Director Relacionado	Argentina	Servicios recibidos de arriendo de inmueble	ARS	(264)	(269)
				Ingresos por mantención de cartel de publicidad	US\$	-	1
Extranjera	TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.	Director Relacionado	Brasil	Servicios prestados venta de pasajes	BRL	2	2
				Servicios prestados de transporte de carga	BRL	(122)	(63)
				Servicios recibidos aeroportuarios	BRL	7	5

Los saldos correspondientes a Cuentas por cobrar y cuentas por pagar a entidades relacionadas están revelados en Nota 9.

Las transacciones entre partes relacionadas se han realizado en condiciones de una transacción libre entre partes interesadas y debidamente informadas.

115

(b) Compensaciones al personal directivo clave y administradores

La Sociedad ha definido para estos efectos considerar personal clave, a los ejecutivos que definen políticas y lineamientos macro para la Sociedad y que afectan directamente los resultados del negocio, considerando los niveles de Vicepresidentes, Gerentes Generales y Directores (Senior).

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2016	2015
	MUS\$	MUS\$
Remuneraciones	16.514	17.185
Honorarios de administradores	556	547
Beneficios no monetarios	778	864
Beneficios a corto plazo	23.459	19.814
Pagos basados en acciones	8.085	10.811
Total	49.392	49.221

NOTA 34 - PAGOS BASADOS EN ACCIONES
(a) Planes de compensación por aumentos de capital

Los planes de compensación implementados mediante el otorgamiento de opciones para la suscripción y pago de acciones, que se han sido otorgados por LATAM Airlines Group S.A. a los trabajadores de la Sociedad y sus filiales, se reconocen en los estados financieros de acuerdo a lo establecido en la NIIF 2 "Pagos basados en acciones", registrando el efecto del valor justo de las opciones otorgadas con cargo a remuneraciones en forma lineal entre la fecha de otorgamiento de dichas opciones y la fecha en que éstas alcancen el carácter de irrevocable.

(a.1) Plan de compensación 2011

Con fecha 21 de diciembre de 2016 expiró el plazo de suscripción y pago de las 4.800.000 acciones correspondientes al plan de compensación aprobado en la Junta Extraordinaria de Accionistas celebrada con fecha 21 de diciembre de 2011.

Del total de acciones destinadas al Plan de Compensación 2011, sólo 10.282 acciones fueron suscritas y pagadas, habiendo sido colocadas en el mercado en enero de 2014. Atendido lo anterior, a la fecha de expiración, el Plan de Compensación 2011 contaba con un saldo de 4.789.718 acciones pendientes de suscripción y pago, el cual fue rebajado del capital autorizado de la Sociedad.

116

	Número de las opciones sobre acciones
Opciones sobre acciones en acuerdos de pagos basados en acciones, saldo al 1 de enero de 2015	4.202.000
Opciones sobre acciones concedidas	406.000
Opciones sobre acciones anuladas	(90.000)
Opciones sobre acciones en acuerdos de pagos basados en acciones, saldo al 31 de diciembre de 2015	<u>4.518.000</u>
Opciones sobre acciones en acuerdos de pagos basados en acciones, saldo al 1 de enero de 2016	4.518.000
Opciones renunciadas por ejecutivos	(4.172.000)
Opciones sobre acciones expiradas	(346.000)
Opciones sobre acciones en acuerdos de pagos basados en acciones, saldo al 31 de diciembre de 2016	<u>-</u>

Estas opciones fueron valorizadas y registradas de acuerdo al valor justo a la fecha de otorgamiento, determinado a través del método "Black-Scholes-Merton". El efecto en resultado a diciembre de 2016 corresponde a MUS\$ 2.989 (MUS\$ 10.811 al 31 de diciembre de 2015).

(a.2) Plan de compensación 2013

En la Junta Extraordinaria de Accionistas celebrada con fecha 11 de junio de 2013, los accionistas de la Sociedad aprobaron, entre otras materias, el aumento del capital social, del cual 1.500.000 acciones, fueron destinadas a planes de compensación para los trabajadores de la Sociedad y de sus filiales, conforme a lo dispuesto en el Artículo 24 de la Ley sobre Sociedades Anónimas. Respecto del plan de compensación 2013, no existe todavía una fecha definida para su implementación.

(b) Plan de Compensación 2016-2018

La Sociedad implementó un plan de retención de largo plazo para ejecutivos, que dura hasta diciembre de 2018, con un periodo de exigibilidad entre octubre de 2018 y marzo de 2019, el cual consiste en un bono extraordinario cuya fórmula de cálculo se basa en la variación del valor que experimente la acción de LATAM Airlines Group S.A. durante cierto periodo de tiempo.

Este beneficio se registra de acuerdo a lo establecido en la NIIF 2 "Pagos basados en acciones" y ha sido considerado como un cash settled award y, por tanto, registrado al valor justo como un pasivo, el cual es actualizado a la fecha de cierre de cada estado financiero con efecto en resultado del ejercicio.

	Unidades bases otorgadas
Unidades bases, saldo al 31 de diciembre de 2016	<u>4.719.720</u>

El valor justo ha sido determinado sobre la base de la mejor estimación del valor futuro de la acción de la Sociedad, multiplicado por el número de unidades bases otorgadas.

Al 31 de diciembre de 2016, el monto registrado es de MUS\$ 4.442, clasificado en la línea "Gastos de administración" del Estado de Resultados Consolidado por función.

117

(c) Planes de compensación filiales

(c.1) Pagos basados en acciones

TAM Linhas Aéreas S.A. y Multiplus S.A., ambas filiales de TAM S.A., tienen opciones por acciones vigentes al 31 de diciembre de 2016, las cuales ascienden a 96.675 acciones y 394.698 acciones respectivamente. (Al 31 de diciembre de 2015, la distribución de opciones por acciones vigentes ascendía a 394.698 acciones para Multiplus S.A y 96.675 acciones para TAM Linhas Aéreas S.A.)

TAM Linhas Aéreas S.A.

Descripción	4°		Total
	Otorgamiento		
	28-05-2010		
Cantidad de opciones en circulación al 31 de diciembre de 2015	96.675		96.675
Cantidad de opciones en circulación al 31 de diciembre de 2016	96.675		96.675

Multiplus S.A.

Descripción	3°			4°	Total
	Otorgamiento	Otorgamiento	Otorgamiento	extraordinario	
	21-03-2012	03-04-2013	20-11-2013		
Cantidad de opciones en circulación al 31 de diciembre de 2015	102.621	255.995	159.891		518.507
Cantidad de opciones en circulación al 31 de diciembre de 2016	84.249	173.399	137.050		394.698

Las opciones de TAM Linhas Aéreas S.A., bajo los términos del plan, se dividen en tres partes iguales y los empleados podrán ejecutar un tercio de sus opciones después de tres, cuatro y cinco años respectivamente, siempre que sigan siendo empleados de la compañía. La duración pactada de las opciones es de siete años.

En el caso de Multiplus S.A., los términos del plan contemplan que las opciones asignadas a los otorgamientos regulares se dividen en tres partes iguales y los empleados podrán ejercer una tercera parte de sus opciones en dos, tres y cuatro años, respectivamente, mientras sigan siendo empleados de la Compañía. La duración pactada de las opciones es de siete años después de la concesión de la opción. El primer otorgamiento extraordinario se dividió en dos partes iguales, y sólo la mitad de sus opciones podrán ser ejercidas después de tres años y la otra mitad después de cuatro años. El segundo otorgamiento extraordinario también se dividió en dos partes iguales, las que podrán ejercerse después de uno y dos años respectivamente.

Ambas sociedades tienen una opción que contiene una "condición de servicio" en la que el ejercicio de las opciones depende exclusivamente de la prestación de servicios por parte de los empleados durante un periodo predeterminado. Los empleados despedidos estarán obligados a cumplir con ciertas condiciones preliminares para poder mantener su derecho a las opciones.

118

El estado, en lo referente a la adquisición de derechos de las opciones por acción, de ambas compañías es el siguiente:

Sociedad	Cantidad de acciones Opciones devengadas		Cantidad de acciones Opciones no devengadas	
	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de
	2016	2015	2016	2015
TAM Linhas Aéreas S.A.	-	-	96.675	96.675
Multiplus S.A.	-	-	394.698	518.507

De acuerdo con la NIIF 2 – Pagos basados en acciones, el valor justo de la opción debe ser recalculado y registrado en el pasivo de la Sociedad, una vez que se realice el pago en efectivo (cash-settled). El valor justo de estas opciones fue calculado utilizando el método "Black-Scholes-Merton", donde los supuestos fueron actualizados con información de LATAM Airlines Group S.A. En el pasivo no existe valor registrado al 31 de diciembre de 2016 (Al 31 de diciembre de 2015, no existe valor registrado en el pasivo y resultados).

(c.2) Pagos basados en acciones restringidas

En mayo de 2014 el Consejo de Administración de Multiplus S.A. aprobó un plan de otorgamiento de acciones restringidas, un total de 91.103 acciones ordinarias, nominativas, escriturales y sin valor nominal de emisión de la Compañía otorgadas a los beneficiarios.

La cantidad de acciones restringidas fue calculada con base en la expectativa de la remuneración de los empleados dividido por el promedio del precio de la acción de Multiplus S.A. transada en la BM&F Bovespa en el mes anterior al otorgamiento, abril de 2014. En este plan los beneficiarios solamente poseerán los derechos sobre las acciones restringidas cuando se cumplan las siguientes condiciones:

- Cumplimiento de la meta de desempeño definidas por el Consejo de Administración como retorno sobre el Capital Invertido.
- El Beneficiario deberá permanecer como administrador o empleado de la Compañía, por el periodo comprendido entre la fecha de otorgamiento y las siguientes fechas descritas, para obtener los derechos relativos a la siguientes fracciones: (i) 1/3 (un tercio) después del 2° año de la fecha de otorgamiento; (ii) 1/3 (un tercio) después del 3° año de la fecha de otorgamiento; (iii) 1/3 (un tercio) después del 4° año de la fecha de otorgamiento.

Número de acciones en circulación

	Saldo inicial	Otorgadas	Ejercidas	No adquiridas por no cumplimiento de condiciones	
				de permanencia	Saldo final
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2015	91.103	119.731	-	(34.924)	175.910
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2016	175.910	138.282	(15.811)	(60.525)	237.856

119

NOTA 35 - ESTADO DE FLUJO DE EFECTIVO

(a) La Sociedad ha realizado transacciones no monetarias relacionadas principalmente con arrendamientos financieros, los cuales se encuentran descritos en la Nota 17 letra (d), información adicional en numeral (iv) Arrendamientos financieros.

(b) Otras entradas (salidas) de efectivo:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2016	2015
	MUS\$	MUS\$
Garantías	(51.559)	(2.125)
Derivados de combustible	(50.029)	(243.587)
Derivados de moneda	(39.534)	1.802
Depósitos judiciales	(33.635)	(6.314)
Multa DOJ	(12.750)	-
Impuestos sobre transacciones financieras	(10.668)	(7.176)
Primas derivados de combustible	(6.840)	(20.932)
Acuerdo SEC	(4.719)	-
Comisiones bancarias, impuestos pagados y otros	(769)	(5.137)
Cambio en sistema de reservas	-	11.000
Garantías márgenes de derivados	1.184	87.842
Otros	50	-
Total Otras entradas (salidas) Flujo de operación	(209.269)	(184.627)
Recuperación préstamo convertible en acciones	8.896	20.000
Certificado de depósitos bancarios	-	3.497
Impuesto sobre transacciones financieras	(3.716)	(12.921)
Otros	(4.337)	-
Total Otras entradas (salidas) Flujo de inversión	843	10.576
Financiamiento anticipos de aeronaves	(125.149)	(28.144)
Garantía préstamo	(74.186)	-
Liquidación contratos de derivados	(29.828)	(35.891)
Préstamo administradora tarjeta de crédito	-	3.227
Premio rescate anticipado bonos TAM 2020	-	(15.328)
Garantía por emisión de bonos	-	(26.111)
Otros	-	2.490
Total Otras entradas (salidas) Flujo de financiación	(229.163)	(99.757)

(c) Dividendos:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2016	2015
	MUS\$	MUS\$
Multipius S.A	(40.823)	(34.632)
Lan Perú S.A.	(400)	(400)
Total Dividendos Pagados (*)	(41.223)	(35.032)

(*) Dividendos pagados a accionistas minoritarios.

120

NOTA 36 - MEDIO AMBIENTE

LATAM Airlines Group S.A. gestiona los temas ambientales a nivel corporativo, centralizado en la Gerencia de Medio Ambiente. Para la compañía el monitorear y minimizar su impacto al medio ambiente es un compromiso del más alto nivel; donde el mejoramiento continuo y aportar a la solución del problema del cambio climático a nivel mundial, generando valor agregado a la compañía y la región, son los pilares de su gestión.

Una de las funciones de la Gerencia de Medio Ambiente, en conjunto con las diversas áreas de la Compañía, es velar por el cumplimiento legal ambiental, implementar un sistema de gestión y programas ambientales que cumplan con los requerimientos cada día más exigentes a nivel mundial; además de programas de mejoramiento continuo en sus procesos internos, que generen beneficios ambientales y económicos y que se sumen a los que actualmente se realizan.

La estrategia de Medio Ambiente de LATAM Airlines Group S.A., se llama Estrategia de Cambio Climático y se basa en el objetivo de ser líder mundial en Cambio Climático y Eco eficiencia, la cual se implementa bajo los siguientes pilares:

- i. Huella de Carbono
- ii. Eco Eficiencia
- iii. Energía Alternativa Sostenible
- iv. Estándares y Certificaciones

Para el año 2016, se establecieron los siguientes temas:

1. Avanzar en la implementación de un Sistema de Gestión Ambiental;
2. Gestionar la Huella de Carbono de nuestras operaciones en tierra;
3. Gestión de Riesgos Corporativos;
4. Estrategia corporativa para cumplir con la meta mundial de la aviación de tener un crecimiento carbono neutro en el año 2020.

Es así como, durante el 2016 se ha trabajado en las siguientes iniciativas:

- Implementación y Certificación de un Sistema de Gestión Ambiental para las operaciones principales de la compañía, con especial énfasis en Santiago. Se destaca que la compañía durante 2016 ha recertificado un sistema de gestión ambiental certificado, bajo la norma ISO 14.001 en sus instalaciones de Miami.
- Mantenimiento de la Certificación Stage 2 de IATA Environmental Assessment (IEnvA), el más avanzado de esta certificación; siendo la tercera línea aérea en el mundo en lograr esta certificación.
- Elaboración del capítulo ambiental para el reporte de sostenibilidad de la empresa, que permite medir los avances en temáticas ambientales.
- Respuesta al cuestionario del Dow Jones Sustainability Index que responde la empresa anualmente.
- Medición y verificación externa de la Huella de Carbono Corporativa.

Se destaca que el año 2016, LATAM Airlines Group mantuvo su selección en el Índice de Sostenibilidad del Dow Jones, en la categoría mundial, siendo solo 2 líneas aéreas las que pertenecen a este selecto grupo.

NOTA 37 - HECHOS POSTERIORES A LA FECHA DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

Con fecha 18 de enero de 2017, la Sociedad fue notificada de una demanda civil por la sociedad Inversiones Rancho Tres S.A., representada por el señor Jorge Enrique Said Yarur en contra de LATAM Airlines Group S.A., por supuesto incumplimiento obligaciones contractuales derivadas del contrato de la sociedad, así como también a los directores Ramón Eblen Kadiz, Jorge Awad Mehech, Juan José Cueto Plaza y a los ejecutivos principales Enrique e Ignacio Cueto Plaza, por el supuesto incumplimiento de sus funciones como directores y ejecutivos principales de la Compañía. LATAM ha contratado abogados especialistas para contestar la demanda. Con fecha 10 de marzo de 2017 se rechazaron por el Tribunal las excepciones dilatorias presentadas por LATAM.

Con fecha 8 de marzo de 2017, LATAM recibió un tercer Requerimiento de Información por parte de la Fiscalía Regional Metropolitana Centro Norte solicitando antecedentes en relación a la investigación relativa a pagos efectuados en los años 2006-2007 por Lan Airlines S.A. a un consultor que le asesoró en la resolución de asuntos laborales en Argentina.

Con posterioridad al 31 de diciembre de 2016 y hasta la fecha de emisión de estos estados financieros, no se tiene conocimiento de otros hechos de carácter financiero o de otra índole, que afecten en forma significativa los saldos o interpretación de los mismos.

Los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales al 31 de diciembre de 2016, han sido aprobados en Sesión Extraordinaria de Directorio del 15 de marzo de 2017.

Filiales y Coligadas

LATAM AIRLINES GROUP S.A

Nombre: LATAM Airlines Group S.A., R.U.T. 89.862.200-2

Constitución: Se constituye como sociedad de responsabilidad limitada, por escritura pública de fecha 30 de diciembre de 1983, otorgada en la Notaría de Eduardo Avello Arellano, habiéndose inscrito un extracto de ella en el Registro de Comercio de Santiago a fojas 20.341 número 11.248 del año 1983 y publicado en el Diario Oficial del día 31 de diciembre de 1983.

Por escritura pública de fecha 20 de agosto de 1985, otorgada en la Notaría de Miguel Garay Figueroa, la sociedad se transforma en una sociedad anónima, bajo el nombre de Línea Aérea Nacional Chile S.A. (hoy LATAM Airlines Group S.A.), la que por expresa disposición de la Ley N°18.400, tiene la calidad de continuadora legal de la empresa pública del Estado creada en el año 1929 bajo el nombre de Línea Aérea Nacional de Chile, en lo relativo a las concesiones aeronáuticas y de radio comunicaciones, derechos de tráfico y otras concesiones administrativas.

La Junta Extraordinaria de Lan Chile S.A. de 23 de julio de 2004 acordó cambiar el nombre de la compañía a "Lan Airlines S.A." Un extracto de la escritura a la que se redujo el Acta de dicha Junta fue inscrito en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces a fojas 25.128 número 18.764 correspondiente al año 2004 y se publicó en el Diario Oficial de 21 de agosto de 2004. La fecha efectiva del cambio de nombre fue el 8 de septiembre de 2004.

La Junta Extraordinaria de Lan Airlines S.A. de 21 de diciembre de 2011 acordó cambiar el nombre de la compañía a "LATAM Airlines Group S.A." Un extracto de la escritura a la que se redujo el Acta de dicha Junta fue inscrito en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces a fojas 4.238 número 2.921 correspondiente al año 2012 y se publicó en el Diario Oficial de 14 de enero de 2012. La fecha efectiva del cambio de nombre fue el 22 de junio de 2012.

LATAM Airlines Group S.A. se rige por las normas aplicables a las sociedades anónimas abiertas, encontrándose inscrita para estos efectos bajo el N° 0306, de 22 de enero de 1987, en el Registro de Valores de la Superintendencia de Valores y Seguros.

Nota: Los Estados Financieros de las filiales se presentan en este informe en forma resumida. Los antecedentes completos se encuentran a disposición del público en nuestras oficinas y en la Superintendencia de Valores y Seguros.

TAM S.A. Y FILIALES

Constitución: Sociedad Anónima constituida en Brasil en Mayo de 1997

Objeto: Participar en calidad de accionista en otras sociedades, especialmente en empresas que exploten servicios de transporte aéreo regular de ámbito nacional e internacional y otras actividades conexas, relacionadas o complementarias al transporte aéreo regular

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$ 2.304.021

Resultado del Ejercicio: MUS\$ 43.925

Participación 2016: 100,00%

Variación a/a: 0,00%

% Sobre activos Matriz: 3,01%

Presidente Directorio:

Claudia Sender Ramirez

Directores:

Ruy Antonio Mendes Amparo

Federico Herman Germani

Sociedades filiales de TAM S.A.
► TAM Linhas Aereas S.A. y filiales

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Brasil.

Objeto: (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 pátio 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.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$ 1.839.233

Participación 2016: 100,00%

Variación a/a: 0,00%

% Sobre activos Matriz: 0,49377%

Presidente Directorio:

Cláudia Sender Ramirez

Directores:

Ruy Antonio Mendes Amparo

Daniel Levy

► ABSA: Aerolinhas Brasileiras S.A. y filial

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Brasil

Objeto: (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.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$ 62.752

Participación 2016: 100,00%

Variación a/a: 0,00%

% Sobre activos Matriz: 0,15770%

Presidente Directorio:

Luis Quintiliano

Directores:

Dario Matsuguma

Daniel Levy

► Multiplus S.A.

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Brasil.

Objeto: 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.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$ 32.923

Participación 2016: 72,40%

Variación a/a: 0,00%

% Sobre activos Matriz: 1,11628%

Presidente Directorio:

Roberto José Maris DE Medeiros

Directores:

Ronald Domingues

Ricardo Gazetta

Ricardo Birtel Mendes de Freitas

► **Transportes Aereos del Mercosur S.A.**

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Paraguay

Objeto: 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.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$ 17.251

Participación 2016: 94,98%

Variación a/a: 0,00%

% Sobre activos Matriz: 0,12835%

Presidente Directorio

Gustavo Lopegui

Directores

Enrique Alcaide Hidalgo

Darío Maciel Martínez

Hernán Pablo Morosuk (Suplente)

Administradores:

Enrique Alcaide Hidalgo

Esteban Burt Artaza

Hernan Pablo Morosuk

Gabriela Terrazas Domaniczky

Maria Emiliana Duarte León

Gerente General

Rosario Altgelt

► **Corsair Participações Ltda**

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Brasil.

Objeto: (i) a participação em outras sociedades civis ou comerciais, na condição de acionista ou quotista; e (ii) a administração de bens próprios.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$ 59

Participación 2016: 100,00%

Variación a/a: 0,00%

% Sobre activos Matriz: 0,00135%

Presidente Directorio:

Ruy Antonio Mendes Amparo

Directores:

Euzébio Angelotti Neto

► **TP Franchising Limited**

Individualización: Sociedad de Responsabilidad Limita constituida en Brasil.

Objeto: (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 aé-

reas 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.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$ 9

Participación 2016: 100,00%

Variación a/a: 0,00%

% Sobre activos Matriz: 0,00478%

Administradores:

Cláudia Sender Ramirez

Marcelo Eduardo Guzzi Dezem

Daniel Levy

► **TAM Capital Inc**

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Brasil.

Objeto: La sociedad puede ejercer cualquier actividad que no sea contraria a ley.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$ 133.139

Participación 2016: 100,00%

Variación a/a: 0,00%

% Sobre activos Matriz: 0,0%

Directores:

José Zaidan Maluf,

Bruno Macarenco Aléssio

Euzébio Angelotti Neto

► **TAM Capital 2 Inc.**

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Brasil.

Objeto: La sociedad puede ejercer cualquier actividad que no sea contraria a ley.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$ 94.614

Participación 2016 100,00%

Variación a/a: 0,00%

% Sobre activos Matriz: 0,0%

Directores:

José Zaidan Maluf,
Bruno Macarenco Aléssio
Euzébio Angelotti Neto

► **TAM Capital 3 Inc.**

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Brasil.

Objeto: La sociedad puede ejercer cualquier actividad que no sea contraria a ley.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$ 213.734

Participación 2016: 100,00%

Variación a/a: 0,00%

% Sobre activos Matriz: 0,96502%

Directores:

José Zaidan Maluf,
Bruno Macarenco Aléssio
Euzébio Angelotti Neto

LAN CARGO S.A Y FILIALES

Constitución: Constituida como sociedad anónima cerrada por escritura pública de fecha 22 de mayo de 1970, otorgada en la Notaría de Sergio Rodríguez Garcés, constitución que se materializó con el aporte de los activos y pasivos de la sociedad Línea Aérea del Cobre Limitada (Ladeco Limitada), constituida con fecha 3 de Septiembre de 1958 en la Notaría de Jaime García Palazuelos. La Sociedad ha experimentado diversas reformas, siendo la última aquella que consta en la escritura pública de fecha 20 de Noviembre de 1998, y cuyo extracto fue inscrito a fojas 30.091 número 24.117 del Registro de Comercio de Santiago y publicado en Diario Oficial de fecha 3 de Diciembre de 1998, en virtud de la cual Ladeco S.A. fusionó por incorporación a la filial de Lan Chile S.A. denominada Fast Air Carrier S.A.

Por escritura pública de 22 de octubre de 2001 a la que se redujo el acta de la Junta Extraordinaria de Accionistas de Ladeco S.A. de misma fecha, se modificó la razón social a "Lan Chile Cargo S.A." Un extracto de dicha escritura se inscribió en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago a fojas 27.746 número 22.624 correspondiente al año 2001 y se publicó en el Diario Oficial de 5 de Noviembre de 2001. El cambio de nombre tuvo vigencia a contar del 10 de diciembre de 2001.

Por escritura pública de 23 agosto de 2004 a la que se redujo el acta de la Junta Extraordinaria de Accionistas de Lan Chile Cargo S.A. de 17 de agosto de 2004, se modificó la razón social a "Lan Cargo S.A." Un extracto de dicha escritura se inscribió en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago a fojas 26.994 número 20.082 correspondiente al año 2004 y se publicó en el Diario Oficial de 30 de agosto de 2004.

Objeto: Realizar y desarrollar, sea por cuenta propia o ajena, lo siguiente: 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; las actividades turísticas, de hotelería y demás complementarias a ellas, en cual-

quiera de sus formas, dentro y fuera del país; 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; 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 terrestre, 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. En el cumplimiento de los objetivos anteriores, la Compañía podrá realizar inversiones o participar como socia en otras sociedades, sea adquiriendo acciones o derechos o intereses en cualquier otro tipo de asociación, así fuere en las ya existentes o que se formen en el futuro y, en general, ejecutar todos los actos y celebrar todos los contratos necesarios y pertinentes a los fines indicados.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$ 83.226

Resultado del Ejercicio: MUS\$ (7.705)

Participación 2016: 99,898%

Variación a/a: 0,00%

% Sobre activos Matriz: 1,90%

Directores:

Juan José Cueto Plaza (Director LATAM)
Cristián Ureta Larrain (Ejecutivos LATAM)
Ignacio Cueto Plaza (Ejecutivos LATAM)
Enrique Cueto Plaza (Ejecutivos LATAM)
Ramiro Alfonsín Balza (Ejecutivos LATAM)

Gerente General:

Alvaro Carril Muñoz

Sociedades filiales de Lan Cargo S.A

► **Laser Cargo S.R.L.**

Individualización: Sociedad de Responsabilidad Limita constituida en Argentina.

Objeto: 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 convencionales y 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 logística 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.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$ 68

Participación 2016: 99,99%

Variación a/a: 0,00%

% Sobre activos Matriz: 0,0000%

Directores:

Esteban Bojanich

Administración:

Esteban Bojanich,
Rosario Altgelt
María Marta Forcada,
Facundo Rocha
Gonzalo Perez Corral
Nicolás Obejero
Norberto Díaz

► **Fast Air Almacenes de Carga S.A.**

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Chile.

Objeto: : 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.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$ 6.741

Participación 2016: 99,89%

Variación a/a: 0,00%

% Sobre activos Matriz: 0,03322%

Directores:

Juan José Cueto Plaza (Director de LATAM)
Ramiro Alfonsín Balza (Ejecutivos LATAM)
Andrés del Valle Eitel (Ejecutivos LATAM)
Enrique Elsaca Hirmas (Ejecutivos de LATAM)

Gerente General:

Javier Cáceres Celia

► **Prime Airport Services Inc. y filial**

Individualización: Corporation constituida en Estados Unidos

Objeto: 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.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$ 2

Participación 2016: 100,00%

Variación a/a: 0,00%

% Sobre activos Matriz: 0,00000%

Directores:

Carlos Larraín

Gerente General:

Rene Pascua

► **Lan Cargo Overseas Limited y filiales**

Individualización: Sociedad de Responsabilidad Limitada constituida en Bahamas.

Objeto: Participar en cualquier acto o actividad que no esté prohibida por cualquier ley que se encuentre en vigor en las Bahamas.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$ 1.183

Participación 2016: 100,00%

Variación a/a: 0,00%

% Sobre activos Matriz: 0,08198%

Directores:

Andres del Valle Eitel (Ejecutivos LATAM)

Cristian Toro (Ejecutivos LATAM)

Administración:

Andres del Valle Eitel (Ejecutivos LATAM)

Cristian Toro (Ejecutivos LATAM)

► **Transporte Aéreo S.A.**

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Chile.

Objeto: Participar en cualquier acto o actividad que no esté prohibida por cualquier ley que se encuentre en vigor en las Bahamas.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$ 11.800

Participación 2016: 99,99%

Variación a/a: 0,00%

% Sobre activos Matriz: 1,12581%

Directores:

Ramiro Alfonsín Balza

Roberto Alvo Milosawlewitsch

Enrique Elsaca Hirmas

Gerente General:

Enrique Elsaca Hirmas

Administración:

Ramiro Alfonsín Balza

Roberto Alvo Milosawlewitsch

Enrique Elsaca Hirmas

► **Consortio Fast Air Almacenes de Carga S.A. - Laser Cargo S.R.L.**

Individualización: Unión transitoria de Empresas constituida en Argentina.

Objeto: 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.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$ 132

Participación 2016: 100,00%

Variación a/a: 0,00%

% Sobre activos Matriz: 0,00021%

Directores:

Esteban Bojanich

Administración:

Esteban Bojanich

► **Lan Cargo Inversiones S.A. y filial**

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Chile

Objeto: 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.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$ 125

Participación 2016: 100,00%

Variación a/a: 0,00%

% Sobre activos Matriz: 0,00000%

Directores:

Ignacio Cueto Plaza (Ejecutivos LATAM)

Ramiro Alfonsín Balza (Ejecutivos LATAM)

Roberto Alvo Milosawlewitsch (Ejecutivos LATAM)

► **Connecta Corporation**

Individualización: Corporation constituida en Estados Unidos.

Objeto: Propiedad, arrendamiento operativo y sub-arrendamiento de aeronaves

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$ 1

Participación 2016: 100,00%

Variación a/a: 0,00%

% Sobre activos Matriz: 0,00000%

Gerente General:

Ernesto Ramirez

► **Línea Aérea Carguera de Colombia (Subsidiaria de LAN Cargo Inversiones)**

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Colombia

Objeto: 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.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$ 774

Participación 2016: 90,00%

Variación a/a: 0,00%

% Sobre activos Matriz: 0,03758%

Directores:

Alberto Davila Suarez
Pablo Canales
Jaime Antonio Gongora Esguerra
Fernando García Poitevin (Suplente)
Jorge Nicolas Cortazar Cardoso (Suplente)

Administración:

Jaime Antonio Gongora Esguerra
Erika Zarante Bahamon (Suplemente)

► **Mas Investment Limited (Subsidiaria de LAN Overseas Limited)**

Individualización: Sociedad de Responsabilidad Limitada constituida en Bahamas.

Objeto: Realizar toda actividad no esté prohibida bajo la ley de Bahamas y específicamente tener propiedad en otras filiales de LAN.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$1.446

Participación 2016: 100,000

Variación a/a: 0,00%

% Sobre activos Matriz: 0,03482%

Directores:

J. Richard Evans
Carlton Mortimer
Charlene Y. Wels
Geoffrey D. Andrews.

► **Promotora Aérea Latinoamérica S.A y filiales (Subsidiaria de Mas Investmet Limited)**

Individualización: Sociedad Anónima de Capital Variable constituida en México.

Objeto: 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 decualquier 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.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$ 2.216

Participación 2016: 49,00%

Variación a/a: 0,00%

% Sobre activos Matriz: 0,02456%

Administración:

Luis Ignacio Sierra Arriola

► **Inversiones Áreas S.A (Subsidiaria de Mas Investmet Limited)**

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Perú.

Objeto: 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 decualquier 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.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$ 428

Participación 2016: 100,00%

Variación a/a: 0,00%

% Sobre activos Matriz: 0,02922%

Directores:

Andrés Enrique del Valle Eitel
Cristian Eduardo Toro Cañas

Gerente General:

Carlos Schacht Rotter

► **Americonsul S.A de C.V. (Subsidiaria de Promotora Aérea Latinoamérica S.A y filiales)**

Individualización: Sociedad Anónima de Capital Variable constituida en México.

Objeto: 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.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$ 5

Participación 2016: 49,00%

Variación a/a: 0,00%

% Sobre activos Matriz: 0,00000%

Administración:

Luis Ignacio Sierra Arriola

► **Americonsul de Guatemala S.A. (Subsidiaria de Americonsul S.A de C.V)**

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Guatemala.

Objeto: Facultades para representar, intermediar, negociar y comercializar; Desarrollar todo tipo de actividades comerciales e industriales; Todo tipo de comercio en General. Objeto amplio que permite toda clase de operaciones en el país.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$ 76

Participación 2016: 99,00%

Var a/a: 0,00%

% sobre Activos de la Matriz: 0,00068%

Presidente Directorio:

Luis Ignacio Sierra Arriola

Directores:

Carlos Fernando Pellecer Valenzuela

Administración:

Carlos Fernando Pellecer Valenzuela

► **Americonsul de Costa Rica S.A. (Subsidiaria de Americonsul S.A de C.V)**

Constitución: Sociedad Anónima constituida en Costa Rica.

Objeto: Comercio en general industria, agricultura y ganadería.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$ 20

Participación 2016: 99,00%

Var a/a: 0,00%

% sobre Activos de la Matriz: 0,00615%

Administración:

Luis Ignacio Sierra Arriola

Tesorero: Alejandro Fernández Espinoza

Luis Miguel Renguel López

Tomás Nassar Pérez

Marjorie Hernández Valverde.

LAN PERÚ S.A

Constitución: Sociedad anónima constituida en el Perú el 14 de Febrero de 1997.

Objeto: Prestación de servicios de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo, a nivel nacional e internacional, de conformidad con la legislación de aeronáutica civil.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$ 4.341

Resultado del Ejercicio: MUS\$ (2.164)

Participación 2016: 70,00%

Variación a/a: 0,00%

% sobre Activos de la Matriz: 0,06%

Presidente Directorio:

Emilio Rodríguez Larraín Salinas

Directores:

César Emilio Rodríguez Larraín Salinas

Ignacio Cueto Plaza (Ejecutivo LATAM)

Enrique Cueto Plaza (Ejecutivo LATAM)

Jorge Harten Costa

Alejandro García Vargas

Emilio Rodríguez Larraín Miró Quesada

Armando Valdivieso Montes (Ejecutivo LATAM)

Gerente General:

Félix Antelo

INVERSIONES LAN S.A Y FILIALES

Constitución: Constituida como sociedad anónima cerrada por escritura pública de fecha 23 de enero de 1990, otorgada en la Notaría de Humberto Quezada M., inscrita en el Registro de Comercio de Santiago a fs. 3.462 N°1.833 del año 1990, y publicada en el Diario Oficial del día 2 de febrero de 1990.

Objeto: Realizar inversiones en toda clase de bienes, sean éstos muebles o inmuebles, corporales o incorpóreas. Además,

la Sociedad podrá formar otros tipos de sociedades, de cualquier especie; adquirir derechos en sociedades ya formadas, administrarlas, modificarlas y liquidarlas.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$ 458

Resultado del Ejercicio: MUS\$ 2.607

Participación 2016: 100,00%

Variación a/a: 0,0%

% sobre Activos de la Matriz: 0,02%

Presidente Directorio:

Enrique Cueto Plaza (Ejecutivo LATAM)

Ignacio Cueto Plaza (Ejecutivo LATAM)

Ramiro Alfonsín Balza (Ejecutivo LATAM)

Roberto Alvo Milosawlewsch (Ejecutivo LATAM)

Enrique Elsaca Hirmas (Ejecutivo LATAM)

Gerente General:

Juan Pablo Arias (Ejecutivo LATAM)

Sociedades filiales de Inversiones Lan S.A. y participaciones

► **Andes Airport Services S.A.**

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Chile.

Objeto: 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.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$ 2

Participación 2016: 98,00%

Variación a/a: 0,00%

% Sobre activos Matriz: 0,01747%

Directores:

Enrique Cueto Plaza (Ejecutivo LATAM)

Ignacio Cueto Plaza (Ejecutivo LATAM)

Ramiro Alfonsín Balza (Ejecutivo LATAM)

Roberto Alvo Milosawlewsch (Ejecutivo LATAM)

Enrique Elsaca Hirmas (Ejecutivo LATAM)

INMOBILIARIA AERONAUTICA S.A

Constitución: Constituida como sociedad anónima cerrada por escritura pública de fecha 01 de agosto de 1995 otorgada en la Notaría de Gonzalo de la Cuadra Fabres e inscrita en el Registro de Comercio de Santiago a fs. 21.690 bajo el N° 17.549 del año 1995 y publicado en el Diario Oficial el día 14 de septiembre de 1995.

Objeto: Realizar adquisiciones y enajenaciones de bienes raíces y de derechos sobre ellos; el desarrollo, planificación, enajenación y construcción de inmuebles y proyectos inmobiliarios; el arrendamiento, administración y cualquier otra forma de explotación de bienes raíces, ya sea por cuenta propia o de terceros.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$ 1.147

Resultado del Ejercicio: MUS\$ 3.443

Participación 2016: 100,00%

Variación a/a: 0,0%

% sobre Activos de la Matriz: 0,15%

Presidente Directorio:

Presidente: Enrique Cueto Plaza (Ejecutivo LATAM)

Directores:

Enrique Cueto Plaza (Ejecutivo LATAM)

Ramiro Alfonsín Balza (Ejecutivo LATAM)

Armando Valdivieso Montes (Ejecutivo LATAM)

LATAM TRAVEL CHILE S.A Y FILIAL

Constitución: Constituida como sociedad anónima cerrada por escritura pública de fecha 22 de Junio de 1987, otorgada en la Notaría de Santiago de don Raúl Undurraga Laso, inscrita en el Registro de Comercio de Santiago a fs. 13.139 N°8495 del año 1987 y publicada en el Diario Oficial del día 2 de Julio de 1987. La sociedad ha experimentado diversas reformas, siendo la última aquella que consta en la escritura pública de fecha 24 de Agosto de 1999 otorgada en la Notaría de Santiago de don Eduardo Pinto Peralta inscrita en el Registro de Comercio de Santiago a fs. 21.042 N°16.759 del año 1999 y publicada en el Diario Oficial del día 8 de Septiembre de 1999.

Objeto: Explotación, administración y representación de empresas o negocios nacionales o extranjeros dedicados a actividades hoteleras, navieras, aéreas y turismo; explotación por cuenta propia o de terceros, arrendamiento automóviles; importación, exportación, producción, comercialización y distribución por cuenta propia o ajena, en mercados nacionales e internacionales cualquiera clase mercaderías, sean materias primas, insumos o productos terminados.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$ 235

Resultado del Ejercicio: MUS\$ 2.650

Participación 2016: 100,00%

Variación a/a: 0,0%

% sobre Activos de la Matriz: 0,01%

Directores:

Andrés del Valle Eitel (Ejecutivo LATAM)

Armando Valdivieso Montes (Ejecutivo LATAM)

Gerente General:

Sandra Espinoza Gerard

Sociedad filial de Latam Travel Chile S.A. y participación
► Latam Travel Chile II S.A.

Individualización: Sociedad Anónima constituido en Chile.

Objeto: 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 (manutención, 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.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$ 235

Participación 2016: 99,99%

Var a/a: 0,00%

% sobre Activos de la Matriz: 0,01428%

Directores:

Armando Valdivieso Montes (Ejecutivos LATAM)

Andrés del Valle Eitel (Ejecutivos LATAM)

Gerente General:

Sandra Espinoza Gerard

LAN PAX GROUP S.A.

Constitución: Constituida como sociedad anónima cerrada por escritura pública de fecha 27 de Septiembre de 2001, otorgada en la Notaría de Santiago de don Patricio Zaldivar Mackenna, inscrita en el Registro de Comercio de Santiago a fs. 25.636 N° 20.794 de 04 de octubre del año 2001 y publicada en el Diario Oficial del día 6 de Octubre de 2001.

Objeto: Realizar inversiones en toda clase de bienes, sean estos muebles o inmuebles, corporales o incorporales. 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. Ejercer el desarrollo y explotación de toda otra actividad derivada del objeto social y/o vinculadas, conexas, coadyuvantes o complementarias del mismo.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$ 424

Resultado del Ejercicio: MUS\$ (35.917)

Participación 2016: 100,00%

Var a/a: 0,00%

% sobre Activos de la Matriz: 0,00%

Directores:

Ignacio Cueto Plaza (Ejecutivo LATAM)

Andrés del Valle (Ejecutivo LATAM)

Enrique Elsaca Hirmas (Ejecutivo LATAM)

Gerente General:

Andrés del Valle Eitel (Ejecutivo LATAM)

Sociedades filiales de Lan Pax Group S.A. y participaciones
► Inversora Cordillera S.A. y filiales

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Argentina

Objeto: 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.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$ 136.703

Participación 2016: 95,78%

Var a/a: 0,00%

% sobre Activos de la Matriz: 0,07281%

Directores:

Manuel María Benites

Jorge Luis Perez Alati

Ignacio Cueto Plaza

Administración:

Manuel María Benites

Jorge Luis Perez Alati

Rosario Altgelt

María Marta Forcada

Facundo Rocha Gonzalo Perez Corral

Nicolás Obejero

Norberto Díaz

► **Lantours S.A.**

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Argentina

Objeto: 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 descrito, 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 descrito; comercializar por cualquier vía o título la tecnología que cree o cuya licencia o patente adquiera 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.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$ 891
Participación 2016: 100,00%
Var a/a: 0,00%
% sobre Activos de la Matriz: 0,00000%

Directores:

Nicolas Obejero
 Diego Alejandro Martínez

Administración:

Rosario Altgelt
 María Marta Forcada
 Facundo Rocha
 Gonzalo Perez Corral
 Nicolás Obejero
 Norberto Díaz

► **Atlantic Aviation Investments LLC**

Individualización: Sociedad de Responsabilidad Limitada constituida en Estados Unidos.

Objeto: Todo negocio lícito que la empresa puede emprender

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$ 1
Participación 2016: 99,00%
Var a/a: 0,00%
% sobre Activos de la Matriz: 0,05965%

Directores:

Andrés del Valle Eitel

Administración:

Andrés del Valle (Ejecutivos LATAM)

► **Akemi Holdings S.A.**

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Panamá.

Objeto: 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 inmueble, 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 fiador 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.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$0

Participación 2016: 100,00%

Var a/a: 0,00%

% sobre Activos de la Matriz: 0,00000%

Directores:

Edith O. de Bocanegra
Barbara de Rodriguez
Luis Alberto Rodriguez

Administración:

Luis Alberto Rodriguez
Barbara de Rodriguez

► **Saipan Holdings S.A.**

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Panamá.

Objeto: 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 inmueble, 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 fiador 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.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$0

Participación 2016: 100,00%

Var a/a: 0,00%

% sobre Activos de la Matriz: 0,00000%

Directores:

Edith O. de Bocanegra
Barbara de Rodriguez
Luis Alberto Rodriguez

Administración:

Luis Alberto Rodriguez
Barbara de Rodriguez

► **Aerolane, Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.**

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Ecuador.

Objeto: Transporte aéreo de pasajeros, carga y correo en forma combinada.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$ 1.000

Participación 2016: 55,00%

Var a/a: 0,00%

% sobre Activos de la Matriz: 0,04462%

Directores:

Antonio Stagg
Manuel Van Oordt
Mariana Villagómez

Gerente General:

Maximiliano Naranjo

Administración:

Maximiliano Naranjo
Javier Macías

► **Rampas Andes Airport Services S.A. y filiales**

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Ecuador.

Objeto: Transporte aéreo de pasajeros, carga y correo en forma combinada.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$ 6.001

Participación 2016: 99,875%

Var a/a: 0,00%

% sobre Activos de la Matriz: 0,04168%

Administración:

Ricardo Cadena

► **Hodco Ecuador S.A**

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Chile.

Objeto: Efectuar toda clase de inversiones con fines rentísticos en bienes corporales o incorporales, muebles o inmuebles, sea en Chile o en el extranjero.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$ 450

Participación 2016: 99,999%

Var a/a: 0,0%

% sobre Activos de la Matriz: 0,00000%

Directores:

Antonio Stagg

Manuel Van Oordt

Mariana Villagómez

Gerente General:

Cristián Toro Cañas (Ejecutivo LATAM)

► **Aerovías de Integración Regional, Aires SA.**

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Colombia.

Objeto: 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 compa-

ñías, nacionales o extranjeras, con un objeto igual, similar o complementario al de la sociedad. Para el cumplimiento del objeto social, la compañía podrá, entre otros: (a) hacer la revisión, inspección, mantenimiento y/o reparación de aeronaves propias y de terceros, así como de sus repuestos y accesorios, a través de los Talleres de Reparaciones Aeronáuticas de la Compañía, realizando para ello las capacitaciones que sean necesarias para este fin; (b) organizar, constituir e invertir en empresas de transporte comercial en Colombia o en el exterior, para explotar industrial o comercialmente la actividad económica que constituye su objeto, en consecuencia la empresa podrá adquirir a cualquier título las aeronaves, repuestos, partes y accesorios de todo genero, necesarios para el transporte público y aéreo y enajenarlos, y montar y explotar talleres para la reparación y mantenimiento de las aeronaves; (c) celebrar contratos de arrendamiento, fletamento, códigos compartidos, locación o cualquier otro sobre aeronaves para ejercer su objeto; (d) explotar líneas regulares de transporte aéreo de pasajeros, carga y correos y valores, así como el vehículo que permita coordinar el desarrollo de la gestión social; (e) integrarse con empresas iguales, similares o complementarias para explotar su actividad; (f) aceptar representaciones nacionales o extranjeras de servicios del mismo ramo o de ramos complementarios; (g) adquirir bienes muebles e inmuebles para el desarrollo de sus fines sociales, erigir estas instalaciones o construcciones, como bodegas depósitos, oficinas etc., enajenarlos o gravarlos; (h) hacer las importaciones y exportaciones, así como todas las operaciones de comercio exterior que se requieran; (i) tomar dinero a interés y dar en garantías personales reales y bancarias, ya sea para sí o para terceros; (j) celebrar toda clase de operaciones con títulos valores, así como compraventa de obligaciones adquiridas por terceros cuando tengan como efecto el beneficio económico o patrimonial de la compañía, y obtener empréstitos por medio de bonos o títulos representativos de obligaciones; (k) contratar con terceros la administración y explotación de los negocios que organice para el logro de sus fines sociales, (l) celebrar contratos de sociedades y adquirir acciones o participaciones en las ya constituidas, sean nacionales o del exterior; hacer aportes a unas y otras, (m) fusionarse con otras sociedades y asociarse con entidades iguales para procurar el desarrollo

del transporte aéreo o con otros fines gremiales; (n) promover, asistir técnicamente, financiar o administrar empresas o sociedades relacionadas con el objeto social; (ñ) celebrar o ejecutar todo género de contratos civiles o comerciales, industriales o financieros que sean necesarios o convenientes al logro de sus fines propios; (o) celebrar negocios y cumplir actividades que procuren clientela, y obtener de las autoridades competentes las autorizaciones y licencias necesarias para la prestación de sus servicios; (p) el desarrollo y la explotación de otra actividades derivadas del objeto social y/o vinculados, conexas, coadyuvantes o complementarias del mismo, incluyendo la prestación de servicios turísticos bajo cualquier modalidad permitida por la ley tales como las agencias de viajes; (q) ocuparse de todo negocio o actividad lícita, sea o no de comercio, siempre y cuando esté relacionada con su objeto social o que permita la explotación más racional del servicio público que va a prestar; y (r) efectuar inversiones de cualquier clase para emplear los fondos y reservas que se constituyan de acuerdo con la ley o los presentes estatutos.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$ 3.388

Participación 2016: 99,017%

Var a/a: 0,00%

% sobre Activos de la Matriz: 0,22924%

Directores:

Jorge Nicolas Cortazar Cardoso

Jaime Antonio Gongora Esguerra

Fernando García Poitevin. Suplente

Jorgue Enrique Cortazar Garcia

Alberto Davila Suarez

Pablo Canales

Administración:

Jorge Nicolas Cortazar

Erika Zaranate Bahamon

Jaime Antonio Gongora Esguer

► **Lan Argentina S.A (Subsidiaria de Inversora Cordillera S.A)**

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Argentina.

Objeto: Efectuar toda clase de inversiones con fines rentísticos en bienes corporales o incorporeales, muebles o inmuebles, sea en Chile o en el extranjero.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$ 129.589

Participación 2016: 99,00%

Var a/a: 0,00%

% sobre Activos de la Matriz: 0,08579%

Directores:

Manuel Maria Benites
Jorge Luis Perez Alati
Ignacio Cueto Plaza (Ejecutivo LATAM)

Administración:

Manuel María Benites
Jorge Luis Perez Alati
Rosario Altgelt
María Marta Forcada
Facundo Rocha
Gonzalo Perez Corral
Nicolás Obejero
Norberto Díaz

TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.

Constitución: Constituida como Sociedad Anónima por escritura pública de fecha 23 de diciembre de 1997 en Santiago de Chile, procediendo a su inscripción en el Registro de Comercio de Santiago en la foja 878 número 675 del año 1998.

Objeto: Su objeto social es proveer servicios de entrenamiento técnico y otro tipo de servicios relacionados con el anterior.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$ 753

Resultado del Ejercicio: MUS\$ 73

Participación: 100,00%

Var a/a: 0,00%

% sobre Activos de la Matriz: 0,01%

Directores:

Enrique Elsaca (Ejecutivo LATAM)
Sebastián Acuto (Ejecutivo LATAM)
Ramiro Alfonsín Balza (Ejecutivo LATAM)

Gerente General:

Alejandra Jara Hernández

Estados Financieros Sociedades Matriz
TAM S.A.

	Al 31 de diciembre de 2016 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2015 MUS\$
Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado		
ACTIVOS		
Total de activos corrientes distintos de los activos o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios	1.761.049	1.335.337
Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios	<u>33.140</u>	<u>277</u>
Total activos corrientes	1.794.189	1.335.614
Total activos no corrientes	<u>3.493.097</u>	<u>3.360.939</u>
TOTAL ACTIVOS	<u>5.287.286</u>	<u>4.696.553</u>
PATRIMONIO Y PASIVOS		
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	2.837.619	1.963.400
Total pasivos no corrientes	<u>1.872.688</u>	<u>2.235.823</u>
Total pasivos	<u>4.710.307</u>	<u>4.199.223</u>
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	495.563	423.190
Participaciones no controladoras	<u>81.416</u>	<u>74.140</u>
Total patrimonio	<u>576.979</u>	<u>497.330</u>
TOTAL PATRIMONIO Y PASIVOS	<u>5.287.286</u>	<u>4.696.553</u>

Estado de Resultados Consolidado por Función	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2016 MUS\$	2015 MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	4.145.951	4.597.612
Ganancia bruta	519.223	599.784
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	220.677	(272.206)
Gasto por impuesto a las ganancias	(176.752)	126.008
GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO	<u>43.925</u>	<u>(146.198)</u>
Ganancia (pérdida) del ejercicio atribuible a:		
Los propietarios de la controladora	2.107	(183.912)
Participaciones no controladoras	41.818	37.714
Ganancia (pérdida) del ejercicio	<u>43.925</u>	<u>(146.198)</u>

Estado de Resultados Integrales Consolidado	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2016 MUS\$	2015 MUS\$
GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO	43.925	(146.198)
Otro resultado integral	69.724	(347.490)
Total resultado integral	<u>113.649</u>	<u>(493.688)</u>
Resultado integral atribuible a:		
Los propietarios de la controladora	88.049	(528.218)
Participaciones no controladoras	25.600	34.530
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	<u>113.649</u>	<u>(493.688)</u>

Estado de Cambios en el Patrimonio	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUS\$	Participaciones no controladoras MUS\$	Patrimonio total MUS\$
Patrimonio 1 de enero de 2015	912.639	95.530	1.008.169
Total resultado integral	(528.218)	34.530	(493.688)
Dividendos	-	(34.623)	(34.623)
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	<u>38.769</u>	<u>(21.297)</u>	<u>17.472</u>
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2015	<u>423.190</u>	<u>74.140</u>	<u>497.330</u>
Patrimonio 1 de enero de 2016	423.290	74.140	497.330
Total resultado integral	88.049	25.600	113.649
Dividendos	-	(40.823)	(40.823)
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	<u>(15.676)</u>	<u>22.499</u>	<u>6.823</u>
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2016	<u>495.563</u>	<u>81.416</u>	<u>576.979</u>

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2016 MUS\$	2015 MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	(35.085)	713.435
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	78.425	(244.750)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	<u>(109.240)</u>	<u>(335.088)</u>
Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	(65.900)	133.597
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	43.097	(49.381)
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	197.218	220.021

LAN CARGO S.A.

(Sociedad anónima cerrada)

Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado	Al 31 de diciembre de 2016 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2015 MUS\$
ACTIVOS		
Total de activos corrientes distintos de los activos o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios	106.963	164.412
Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios	<u>22.686</u>	<u>85</u>
Total activos corrientes	129.649	164.497
Total activos no corrientes	<u>563.577</u>	<u>546.687</u>
TOTAL ACTIVOS	<u>693.226</u>	<u>711.184</u>
PATRIMONIO Y PASIVOS		
PASIVOS		
Total de pasivos corrientes distintos de los activos o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios	204.519	185.162
Pasivos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios	<u>22.236</u>	<u>-</u>
Total pasivos corrientes	226.755	185.162
Total pasivos no corrientes	<u>101.734</u>	<u>152.958</u>
Total pasivos	<u>328.489</u>	<u>338.120</u>
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	362.478	370.791
Participaciones no controladoras	<u>2.259</u>	<u>2.273</u>
Total patrimonio	<u>364.737</u>	<u>373.064</u>
TOTAL PATRIMONIO Y PASIVOS	<u>693.226</u>	<u>711.184</u>

Estado de Resultados Consolidado por Función	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2016 MUS\$	2015 MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	689.153	788.019
Ganancia bruta	(31.274)	(90.201)
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	(6.696)	(88.244)
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>1.463</u>	<u>26.912</u>
GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO	<u>8.159</u>	<u>(61.332)</u>
Ganancia (pérdida) del ejercicio atribuible a:		
Los propietarios de la controladora	(8.145)	(62.701)
Participaciones no controladoras	<u>(14)</u>	<u>1.369</u>
Ganancia (pérdida) del ejercicio	<u>(8.159)</u>	<u>(61.332)</u>

Estado de Resultados Integrales Consolidado	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2016 MUS\$	2016 MUS\$
GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO	(8.159)	(61.332)
Otro resultado integral	<u>(459)</u>	<u>(2.935)</u>
Total resultado integral	<u>(8.618)</u>	<u>(64.267)</u>
Resultado integral atribuible a:		
Los propietarios de la controladora	(8.604)	(65.636)
Participaciones no controladoras	<u>14</u>	<u>1.369</u>
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	<u>(8.618)</u>	<u>(64.267)</u>

Estado de Cambios en el Patrimonio	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUS\$	Participaciones no controladoras MUS\$	Patrimonio total MUS\$
Patrimonio 1 de enero de 2015	455.240	903	456.143
Total resultado integral	(65.636)	1.369	(64.267)
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	<u>(18.813)</u>	<u>1</u>	<u>(18.812)</u>
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2015	<u>370.791</u>	<u>2.273</u>	<u>373.064</u>
Patrimonio 1 de enero de 2016	370.791	2.273	373.064
Total resultado integral	(8.604)	(14)	(8.618)
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	<u>291</u>	<u>-</u>	<u>291</u>
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2016	<u>362.478</u>	<u>2.259</u>	<u>364.737</u>

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2016 MUS\$	2015 MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	92.772	99.073
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	(34.003)	(50.264)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	<u>(51.813)</u>	<u>(51.021)</u>
Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	6.956	(2.212)
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	76	(4)
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	24.678	17.646

LAN PERU S.A.

(Sociedad anónima cerrada)

	Al 31 de diciembre de 2016 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2015 MUS\$
Balance General		
ACTIVOS		
Total activos corrientes	283.691	232.547
Total activos no corrientes	<u>22.420</u>	<u>23.144</u>
TOTAL ACTIVOS	<u>306.111</u>	<u>255.691</u>
PATRIMONIO Y PASIVOS		
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	293.602	239.521
Total pasivos no corrientes	<u>1.310</u>	<u>1.417</u>
Total pasivos	<u>294.912</u>	<u>240.938</u>
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	11.199	14.753
Participaciones no controladoras	=	=
Total patrimonio	<u>11.199</u>	<u>14.753</u>
TOTAL PATRIMONIO Y PASIVOS	<u>306.111</u>	<u>255.691</u>
	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2016 MUS\$	2015 MUS\$
Estado de Resultados Consolidado por Función		
Ingresos de actividades ordinarias	967.787	1.078.992
Ganancia bruta	148.635	180.829
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	1.289	7.237
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>(3.453)</u>	<u>(2.169)</u>
GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO	<u>(2.164)</u>	<u>5.068</u>

Estado de Cambios en el Patrimonio	Capital emitido MUS\$	Reserva legal MUS\$	Ganancias acumuladas MUS\$	Patrimonio total MUS\$
Patrimonio 1 de enero de 2015	4.341	868	5.866	11.075
Total Resultado integral	-	-	5.068	5.068
Dividendos	-	-	(1.390)	(1.390)
Saldos finales ejercicio anterior 31 de diciembre de 2015	<u>4.341</u>	<u>868</u>	<u>9.544</u>	<u>14.753</u>
Patrimonio 1 de enero de 2016	4.341	868	9.544	14.753
Total Resultado integral	-	-	(2.164)	(2.164)
Dividendos	-	-	(1.390)	(1.390)
Saldos finales ejercicio anterior 31 de diciembre de 2016	<u>4.341</u>	<u>868</u>	<u>5.990</u>	<u>11.199</u>

Estado de Flujos de Efectivo – Método Directo	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2016 MUS\$	2015 MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	(57.429)	(7.044)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	(943)	(1.164)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	<u>5.887</u>	<u>9.099</u>
Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalente al efectivo	(52.485)	891
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	65.892	118.377

INVERSIONES LAN S.A.
 (Sociedad anónima cerrada)

Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado	Al 31 de diciembre de 2016 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2015 MUS\$
ACTIVOS		
Total de activos corrientes distintos de los activos o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios	7.616	6.292
Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios	-	<u>572</u>
Total activos corrientes	7.616	6.864
Total activos no corrientes	<u>3.355</u>	<u>9.648</u>
TOTAL ACTIVOS	<u>10.971</u>	<u>16.512</u>
PATRIMONIO Y PASIVOS		
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	5.278	13.380
Total pasivos no corrientes	<u>1.174</u>	<u>1.296</u>
Total pasivos	<u>6.452</u>	<u>14.676</u>
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	<u>4.519</u>	<u>1.836</u>
Total patrimonio	<u>4.519</u>	<u>1.836</u>
TOTAL PATRIMONIO Y PASIVOS	<u>10.971</u>	<u>16.512</u>

Estado de Resultados Consolidado por Función	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2016 MUS\$	2015 MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	34.059	32.366
Ganancia bruta	7.406	5.371
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	3.526	3.200
Gasto por impuesto a las ganancias	(925)	(402)
GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO	<u>2.601</u>	<u>2.798</u>
Ganancia (pérdida) del ejercicio atribuible a:		
Los propietarios de la controladora	<u>2.601</u>	<u>2.798</u>
Ganancia (pérdida) del ejercicio	<u>2.601</u>	<u>2.798</u>

Estado de Resultados Integrales Consolidado	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2016 MUS\$	2015 MUS\$
GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO	2.601	2.798
Otro resultado integral	218	(177)
Total resultados integral	<u>2.819</u>	<u>2.621</u>
Resultado integral atribuible a:		
Los propietarios de la controladora	<u>2.819</u>	<u>2.621</u>
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	<u>2.819</u>	<u>2.621</u>

Estado de Cambios en el Patrimonio	Capital Emitido MUS\$	Total otras reservas MUS\$	Ganancias acumuladas MUS\$	Patrimonio total MUS\$
Patrimonio 1 de enero de 2015	458	594	237	1.289
Total resultado integral	-	(177)	2.798	2.621
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	-	-	(2.074)	(2.074)
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2015	<u>458</u>	<u>417</u>	<u>961</u>	<u>1.836</u>
Patrimonio 1 de enero de 2016	458	417	961	1.836
Total resultado integral	-	218	2.601	2.819
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	(18)	-	(1.188)	(136)
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2016	<u>440</u>	<u>635</u>	<u>3.444</u>	<u>4.519</u>

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2016 MUS\$	2015 MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	(21)	608
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	1.469	(41)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	(1.663)	444
Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalente al efectivo	(215)	1.011
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	24	64
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	1.410	1.601

INMOBILIARIA AERONAUTICA S.A.
 (Sociedad anónima cerrada)

Estado de Situación Financiera Clasificado	Al 31 de diciembre de 2016 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2015 MUS\$
ACTIVOS		
Total activos corrientes	835	1.978
Total activos no corrientes	<u>35.921</u>	<u>37.324</u>
TOTAL ACTIVOS	<u>36.756</u>	<u>39.302</u>
PATRIMONIO Y PASIVOS		
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	1.119	5.003
Total pasivos no corrientes	<u>7.724</u>	<u>9.829</u>
Total pasivos	<u>8.843</u>	<u>14.832</u>
PATRIMONIO		
Total patrimonio	<u>27.913</u>	<u>24.470</u>
TOTAL PATRIMONIO Y PASIVOS	<u>36.756</u>	<u>39.302</u>

Estado de Resultados por Función	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2016 MUS\$	2015 MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	4.007	3.961
Ganancia bruta	1.877	2.071
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	1.453	1.146
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>1.990</u>	<u>258</u>
GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO	<u>3.443</u>	<u>1.404</u>

Estado de Resultados Integrales	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2016 MUS\$	2015 MUS\$
GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO	<u>3.443</u>	<u>1.404</u>
Total resultado integral	<u>3.443</u>	<u>1.404</u>

Estado de Cambios en el Patrimonio	Capital emitido MUS\$	Ganancias acumuladas MUS\$	Patrimonio total MUS\$
Patrimonio 1 de enero de 2015	1.147	21.919	23.066
Total resultado integral	=	1.404	1.404
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2015	<u>1.147</u>	<u>23.323</u>	<u>24.470</u>
Patrimonio 1 de enero de 2016	1.147	23.323	24.470
Total resultado integral	=	3.443	3.443
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2016	<u>1.147</u>	<u>26.766</u>	<u>27.913</u>

Estado de Flujos de Efectivo – Método Directo	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2016 MUS\$	2016 MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	(201)	3.596
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	-	(41)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	=	(2.586)
Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	(201)	969
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y Equivalentes al efectivo	-	(20)
Efectivo y equivalente al efectivo al final del ejercicio	748	949

LATAM TRAVEL CHILE S.A. Y FILIAL

(Sociedad anónima cerrada)

Estado de Situación Financiera Clasificado	Al 31 de diciembre de 2016 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2015 MUS\$
ACTIVOS		
Total activos corrientes	5.347	5.655
Total activos no corrientes	<u>111</u>	<u>114</u>
TOTAL ACTIVOS	<u>5.458</u>	<u>5.769</u>
PATRIMONIO Y PASIVOS		
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	2.724	5.538
Total pasivos no corrientes	<u>3</u>	<u>6</u>
Total pasivos	<u>2.727</u>	<u>5.544</u>
PATRIMONIO		
Total patrimonio	<u>2.731</u>	<u>225</u>
TOTAL PATRIMONIO Y PASIVOS	<u>5.458</u>	<u>5.769</u>

Estado de Resultados por Función	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2016 MUS\$	2016 MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	11.675	12.399
Ganancia bruta	7.294	7.714
Ganancia (pérdida), antes de impuesto	3.500	3.323
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>(850)</u>	<u>(1.004)</u>
GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO	<u>2.650</u>	<u>2.319</u>

Estado de Cambios en el Patrimonio	Capital emitido MUS\$	Ganancias acumuladas MUS\$	Patrimonio total MUS\$
Patrimonio 1 de enero de 2015	225	715	940
Total resultado integral	-	2.319	2.319
Dividendos	=	(3.034)	(3.034)
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2015	<u>225</u>	<u>=</u>	<u>225</u>
Patrimonio 1 de enero de 2016	225	-	225
Total resultado integral	10	2.650	2.650
Dividendos	=	(144)	(144)
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2016	<u>225</u>	<u>2.506</u>	<u>2.731</u>

Estado de Flujos de Efectivo – Método Directo	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2016 MUS\$	2015 MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	(2.483)	3.207
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	(30)	3.200
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	=	(3.200)
Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalente al efectivo	(2.513)	3.207
Efectivo y equivalente al efectivo al final del ejercicio	1.066	3.579

LAN PAX GROUP S.A.

(Sociedad anónima cerrada)

	Al 31 de diciembre de 2016 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2015 MUS\$
Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado		
ACTIVOS		
Total de activos corrientes distintos de los activos o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios	252.060	301.887
Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios	<u>8.988</u>	<u>417</u>
Total activos corrientes	261.048	302.304
Total activos no corrientes	<u>214.715</u>	<u>217.359</u>
TOTAL ACTIVOS	<u>475.763</u>	<u>519.663</u>
PATRIMONIO Y PASIVOS		
PASIVOS		
Total de pasivos corrientes distintos de los pasivos incluidos en grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	344.970	352.056
Pasivos incluidos en grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	<u>2.556</u>	=
Total pasivos corrientes	347.526	352.056
Total pasivos no corrientes	<u>698.235</u>	<u>697.176</u>
Total pasivos	<u>1.045.761</u>	<u>1.049.232</u>
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	(570.638)	(528.769)
Participaciones no controladoras	<u>640</u>	<u>(800)</u>
Total patrimonio	<u>(569.998)</u>	<u>(529.569)</u>
TOTAL PATRIMONIO Y PASIVOS	<u>475.763</u>	<u>519.663</u>

Estado de Resultados Consolidado por Función	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2016	2015
	MUS\$	MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	877.106	988.081
Ganancia bruta	132.300	168.193
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	(41.945)	(45.960)
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>6.028</u>	<u>10.779</u>
GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO	<u>(35.917)</u>	<u>(35.181)</u>
Ganancia (pérdida) del ejercicio atribuible a:		
Los propietarios de la controladora	(36.223)	(35.187)
Participaciones no controladoras	<u>306</u>	<u>6</u>
Ganancia (pérdida) del ejercicio	<u>(35.917)</u>	<u>(35.181)</u>

Estado de Resultados Integrales Consolidado	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2016	2015
	MUS\$	MUS\$
GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO	(35.917)	(35.181)
Otro resultado integral	<u>(7.118)</u>	<u>(71.840)</u>
Total resultado integral	<u>(43.035)</u>	<u>(107.021)</u>
Resultados integrales atribuibles a:		
Los propietarios de la controladora	(41.575)	(104.941)
Participaciones no controladoras	<u>(1.460)</u>	<u>(2.080)</u>
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	<u>(43.035)</u>	<u>(107.021)</u>

Estado de Cambios en el Patrimonio	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUS\$	Participaciones no controladoras MUS\$	Patrimonio total MUS\$
Patrimonio 1 de enero de 2015	(426.016)	879	(425.137)
Total resultado integral	(104.941)	(2.080)	(107.021)
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	<u>2.188</u>	<u>401</u>	<u>2.589</u>
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2015	<u>(528.769)</u>	<u>(800)</u>	<u>(529.569)</u>
Patrimonio 1 de enero de 2016	(528.769)	(800)	(529.569)
Total resultado integral	(41.575)	(1.460)	(43.035)
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	<u>(294)</u>	<u>2.900</u>	<u>2.606</u>
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2016	<u>(570.638)</u>	<u>640</u>	<u>(569.998)</u>

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2016 MUS\$	2015 MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	(60.254)	26.664
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	52.991	(108.757)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	<u>(10.978)</u>	<u>81.527</u>
Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	(18.241)	(566)
Efecto de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(181)	3.774
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	71.314	89.736

TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.
 (Sociedad Limitada)

	Al 31 de diciembre de 2016 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2015 MUS\$
Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado		
ACTIVOS		
Total activos corrientes	1.597	1.347
Total activos no corrientes	148	180
TOTAL ACTIVOS	<u>1.745</u>	<u>1.527</u>
PATRIMONIO Y PASIVOS		
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	284	266
Total pasivos no corrientes	-	-
Total pasivos	<u>284</u>	<u>266</u>
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	1.461	1.261
Total patrimonio	<u>1.461</u>	<u>1.261</u>
TOTAL PATRIMONIO Y PASIVOS	<u>1.745</u>	<u>1.527</u>

Estado de Resultados Consolidado por Función	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2016 MUS\$	2015 MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	1.784	1.626
Ganancia bruta	100	1.866
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	103	(22)
Gasto por impuesto a las ganancias	(30)	50
GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO	<u>73</u>	<u>(72)</u>
Ganancia (pérdida) del ejercicio atribuible a:		
Los propietarios de la controladora	73	(72)
Participaciones no controladoras	=	=
Ganancia (pérdida) del ejercicio	<u>73</u>	<u>(72)</u>

Estado de Cambios en el Patrimonio	Patrimonio total MUS\$
Patrimonio Patrimonio 1 de enero de 2015	1.397
Total resultado integral	(72)
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	(64)
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2015	<u>1.261</u>
Patrimonio 1 de enero de 2016	1.261
Total resultado integral	73
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	127
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2016	<u>1.461</u>

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2016 MUS\$	2015 MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	778	89
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	(14)	-
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	=	=
Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalente al efectivo	764	89
Efecto de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(2)	6
Efectivo y equivalentes al efectivo al principio del ejercicio	479	384
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	1.241	479

Análisis Razonado

Análisis comparativo y explicación de las principales tendencias:

1. Estado de Situación Financiera Consolidado

Al 31 de diciembre de 2016, los activos totales de la Sociedad ascienden a MUS\$ 19.198.194, lo que comparado con valor al 31 de diciembre del 2015, presenta un aumento de MUS\$ 1.096.776, equivalente a (6,1%).

El Activo corriente de la Sociedad aumentó en MUS\$ 803.874 (28,5%), comparado con el cierre de ejercicio 2015. Los principales aumentos se presentan en los siguientes rubros: Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar por MUS\$ 310.915 (39,0%); Efectivo y equivalentes al efectivo por MUS\$ 195.830 (26,0%); Otros activos financieros, corrientes por MUS\$ 61.480 (9,4%); Inventarios corrientes por MUS\$ 16.455 (7,3%); y Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios por MUS\$ 335.235. Los rubros detallados anteriormente se vieron compensados por la disminución en Otros activos no financieros, corrientes por MUS\$ 117.774 (35,7%).

El índice de liquidez de la Sociedad muestra un aumento, pasando de 0,50 veces al cierre del ejercicio 2015, a 0,58 veces a diciembre 2016. El Activo y Pasivo corriente aumentaron en (28,5%) y (10,3%), respectivamente. Se observa además, un aumento en el índice que muestra la razón ácida, pasando de 0,13 veces al cierre del ejercicio 2015 a 0,15 veces al cierre del presente ejercicio.

El Activo no corriente de la Sociedad aumentó en MUS\$ 292.902 (1,9%) respecto de cierre del ejercicio 2015. Los principales aumentos se presentan en los rubros: Plusvalía por MUS\$ 429.807 (18,8%), Activos intangibles distintos de la plusvalía por MUS\$ 288.888 (21,9%) cuyos aumentos fueron provocados, principalmente, por la conversión mo-

netaria del real brasileño al dólar norteamericano, Otros activos financieros por MUS\$ 12.667 (14,2%); Activos por impuestos diferidos por MUS\$ 7.985 (2,1%). Todo lo anterior se compensa con la disminución de los siguientes rubros: Propiedades, plantas y equipos por MUS\$ 440.508 (4,0%) originada por la venta de dos aeronaves Airbus A330 y la reclasificación de dos aeronaves Airbus A319, dos aeronaves Airbus A320, seis aeronaves Airbus A330 y dos Boeing F-777 al rubro Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta, gasto de depreciación correspondiente al 31 de diciembre de 2016 de MUS\$ 744.552, entre otros movimientos del periodo, el efecto negativo es compensado con la adquisición de una aeronave Boeing 787, una aeronave Airbus A320, cuatro aeronaves Airbus A321, y cuatro aeronaves Airbus A350, el ajuste de conversión de las sociedades cuya moneda funcional es distinta al dólar norteamericano por MUS\$ 172.987 que en su mayor parte corresponde a TAM S.A. y Filiales, y el pago de anticipos para la adquisición de aeronaves; y finalmente la disminución del rubro Cuentas por cobrar por MUS\$ 2.461 (23,0%).

Al 31 de diciembre de 2016, los pasivos totales de la Sociedad asciende a MUS\$ 15.012.890, lo que comparado con valor al 31 de diciembre de 2015, presenta una disminución de MUS\$ 150.980 equivalente a (1,0%).

El Pasivo corriente de la Sociedad, aumentó en MUS\$ 581.219 (10,3%), respecto al cierre de ejercicio 2015. Los principales aumentos se presentan en los siguientes rubros: Otros pasivos no financieros por MUS\$ 272.212 (10,9%); Otros pasivos financieros por MUS\$ 195.293 (11,9%) que se compone principalmente por la obtención financiamiento en TAM Linhas Aéreas por US\$ 200 millones y reclasificación de MUS\$ 300.000 en obligaciones con el público de TAM Capital Inc. al corto plazo ya que su vencimiento es el 25 de Abril de 2017. Todo lo anterior se ve afectado por la variación neta entre la disminución de la posiciones pasivas de los derivados de cobertura, la disminución de otras obli-

gaciones garantizadas y leasing financiero; y Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar por MUS\$ 109.111 (7,4%); lo que se ve levemente afectado por la disminución en Pasivos por impuestos corrientes por MUS\$ 5.092.

El indicador de endeudamiento del Pasivo corriente de la Sociedad, muestra una disminución de un 23,1%, pasando de 1,97 veces al cierre del 2015, a 1,52 veces al 31 de diciembre de 2016. La incidencia del Pasivo corriente sobre la deuda total aumentó en 4,18 puntos porcentuales, pasando de 37,20% al cierre del 2015 a un 41,38% al cierre del presente ejercicio.

El Pasivo no corriente de la Sociedad, disminuyó en MUS\$ 732.199 (7,7%), comparado con el saldo al 31 de diciembre de 2015. Las principales disminuciones se presentan en los rubros: Otros pasivos financieros por MUS\$ 735.433 (9,8%), el cual se encuentra explicado por el efecto neto de; reclasificación de MUS\$ 300.000 en obligaciones con el público de TAM Capital Inc. al corto plazo, obtención de financiamiento para anticipo de adquisición de aeronaves Airbus y Boeing; Otros pasivos no financieros por MUS\$ 58.349 (21,4%); y Cuentas por pagar por MUS\$ 57.659 (13,8%); los ítems anteriores se ven compensados con los aumentos de: Impuestos diferidos por MUS\$ 104.194 (12,8%), y Provisiones por beneficios a los empleados por MUS\$ 17.051 (26,1%).

El indicador de endeudamiento del Pasivo no corriente de la Sociedad muestra una disminución en un 35,6%, pasando de 3,33 veces al 31 de diciembre de 2015 a 2,15 veces al 31 de diciembre de 2016. La incidencia del Pasivo no corriente sobre la deuda total disminuyó en 4,2 puntos porcentuales, pasando de 62,80% al cierre de 2015 a un 58,55% a diciembre de 2016.

El indicador de endeudamiento total sobre el Patrimonio de la Sociedad disminuyó en 31,0%, pasando de 5,31 veces al cierre de 2015 a 3,66 veces al cierre del presente ejercicio.

Al 31 de diciembre de 2016, aproximadamente un 63% 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 3,7%.

El Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora aumentó en MUS\$ 1.240.125 pasando de MUS\$ 2.856.535 al 31 de diciembre de 2015 a MUS\$ 4.096.660 al 31 de diciembre de 2016. Los principales aumentos se presentan en: Capital emitido por MUS\$ 603.859 (23,7%) correspondientes al aumento capital aprobado en Junta Extraordinaria de accionistas, el 18 de agosto de 2016, habiéndose suscrito y pagado al 31 de diciembre de 2016 un total de 60.849.592 acciones, recaudando MUS\$ 608.496; adicionalmente se realizó capitalización de costos de emisión de acciones por MUS\$ 4.793; Otras reservas por MUS\$ 580.870 originada, principalmente, por el efecto positivo de la variación de las Reservas de diferencia de cambio en conversión por MUS\$ 489.486 explicada en su mayor parte por el ajuste de conversión originado por la Plusvalía reconocida en la combinación de negocios con TAM y Filiales, las reservas correspondientes a coberturas de flujo de efectivo por MUS\$ 92.016. La variación del resultado acumulado fue positiva, por la utilidad generada al 31 de diciembre de 2016 atribuible a los propietarios de la controladora por MUS\$ 69.220, en consecuencia, los dividendos provisorios ascienden a MUS\$ 20.766.

2. Estado de Resultados Consolidado

La controladora al 31 de diciembre de 2016 registró una ganancia de MUS\$ 69.220, lo que representa un aumento del resultado de MUS\$ 288.494 comparado con la pérdida de MUS\$ 219.274 del ejercicio del año anterior. El margen neto aumentó desde -2,2% a 0,7% durante 2016.

El Resultado operacional al 31 de diciembre de 2016 asciende a MUS\$ 567.903, que comparado con el ejercicio de 2015 registra un aumento de MUS\$ 53.984, equivalente a un 10,5%, mientras que el margen operacional alcanza 6,0%, registrando un aumento de 0,9 puntos porcentuales.

Los Ingresos operacionales al 31 de diciembre de 2016 disminuyeron un 5,9% con respecto al ejercicio de 2015, alcanzando MUS\$ 9.527.088. Lo anterior debido a una baja de 6,3% en los Ingresos pasajeros y de 16,5% en los Ingresos de carga, parcialmente compensado por un aumento de 39,7% en el ítem Otros ingresos. El impacto de la depreciación del real brasileño

representa menores ingresos ordinarios por aproximadamente US\$ 121 millones.

Los Ingresos de pasajeros alcanzaron MUS\$ 7.877.715, que comparado con MUS\$ 8.410.614 del ejercicio de 2015, representa una disminución de 6,3%. Esta variación se debe, principalmente, a una baja de 6,9% en el RASK producto de una disminución de 8,1% en los yields, los cuales fueron impactados por un entorno cada vez más competitivo en los mercados domésticos combinado con el aún desacelerado escenario macroeconómico en Sudamérica, y por la depreciación de las monedas locales (especialmente el real brasileño, el peso chileno y el peso argentino). Lo anterior compensado parcialmente por el aumento de 0,6% en la capacidad medida en ASK. Adicionalmente, el factor de ocupación alcanzó 84,2%, lo que representa un aumento de 1,1 puntos porcentuales con respecto al ejercicio del año anterior.

Al 31 de diciembre de 2016, los Ingresos de carga alcanzaron MUS\$ 1.110.625, lo que representa una disminución de 16,5% respecto al ejercicio de 2015. Esta baja responde a una caída de 8,5% en los yields y de 8,7% en el tráfico medido en RTK. La caída en los yields refleja el aún deprimido entorno de carga mundial, el debilitamiento del mercado doméstico e internacional en Brasil, la desaceleración de las importaciones desde Norteamérica y Europa, y el impacto negativo de la depreciación del real brasileño en los ingresos en el mercado doméstico de Brasil. Adicionalmente, la capacidad medida en ATK disminuyó un 5,3%.

Por otro lado, el ítem Otros ingresos presenta un aumento de MUS\$ 152.967 debido, principalmente, a los ingresos por servicios terrestres asociados a los Juegos Olímpicos de Rio 2016, la utilidad producto de la venta de aeronaves y mayores ingresos percibidos por arriendo de aeronaves y servicios terrestres.

Al 31 de diciembre de 2016, los Costos operacionales ascienden a MUS\$ 8.959.185, que comparados con el ejercicio del año anterior, representan menores costos por MUS\$ 652.722, equivalentes a un 6,8% de disminución, mientras que el costo unitario por ASK-equivalente disminuyó en 7,0%. Adicional-

mente, el impacto de la depreciación del real brasileño en este rubro representa menores costos por aproximadamente US\$ 101 millones. Las variaciones por ítem se explican de la siguiente manera:

- a) Las Remuneraciones y beneficios disminuyeron MUS\$ 121.672 debido, principalmente, a la depreciación del real brasileño, del peso argentino y del peso chileno de 4,8%, 60,7% y 4,2% respectivamente. Adicionalmente, la plantilla media para el período disminuyó en 9,3%, en línea con la reducción de la oferta en Brasil y las iniciativas de control de costos impulsadas por la Compañía.
- b) El Combustible disminuyó 22,4% equivalente a MUS\$ 594.424 de menor costo. La baja responde principalmente a una caída de 16,6% en los precios sin cobertura y de 2,9% en el consumo medido en galones. La Sociedad reconoció durante el ejercicio de 2016 una pérdida de MUS\$ 48.094 por cobertura de combustible, comparada con una pérdida de MUS\$ 239.430 durante el ejercicio del año anterior; y una pérdida de MUS\$ 40.772 por cobertura de moneda.
- c) Las Comisiones muestran una disminución de MUS\$ 33.478, la que se debe, principalmente, a la disminución de los ingresos por venta de pasajes aéreos y menor operación de carga.
- d) La Depreciación y amortización aumentó en MUS\$ 25.922. Esta variación se explica, principalmente, por la incorporación a la flota de 13 aeronaves Airbus familia A320, 6 Airbus A350 y, 5 Boeing 787. Lo anterior fue parcialmente compensado por la depreciación del real brasileño, junto con la salida de 9 Airbus familia A320, 10 Airbus A330 y 1 Boeing 767.
- e) Los Otros arriendos y tasas de aterrizaje disminuyeron MUS\$ 32.419, debido, en gran medida, a menores costos de arriendo de aviones, como resultado de la menor operación, y a la depreciación de las monedas locales.
- f) El Servicio a pasajeros disminuyó en MUS\$ 8.818, lo que representa una variación de 3,0%, explicado, principalmente, por un menor costo promedio de los servicios a bordo,

parcialmente compensado con un aumento en las compensaciones a pasajeros.

- g) El Arriendo de aviones aumentó en MUS\$ 43.845, debido, principalmente, a la incorporación de 8 Airbus familia A320, 4 Boeing 787 y 2 Airbus A350. Esto se encuentra parcialmente compensado por la devolución de 7 Airbus familia A320, 2 Airbus A330 y 1 Boeing 767.
- h) El Mantenimiento presenta menores costos por MUS\$ 71.082, equivalentes a una variación de 16,3% debido, principalmente, a la depreciación del real brasileño, menores costos asociados a la devolución de aeronaves y a eficiencias producto de la renovación de flota.
- i) Los Otros costos operacionales presentan un aumento de MUS\$ 139.404 debido, principalmente, a los costos por servicios terrestres asociados a los Juegos Olímpicos de Rio 2016, mayores costos asociados a la valoración a valor justo del inventario, como parte de un plan de ventas impulsado por iniciativas de reducción de inventarios. Lo anterior parcialmente compensado por la depreciación del real brasileño, y a la disminución de costos asociados a marketing y publicidad.

Los Ingresos financieros totalizaron MUS\$ 74.949, que comparados a los MUS\$ 75.080 del mismo período de 2015, representan menores ingresos por MUS\$ 131.

Los Costos financieros aumentaron 0,7%, totalizando MUS\$ 416.336 al 31 de diciembre de 2016 debido, principalmente, a mayores costos por financiamiento de flota y a otros cobros asociados a las ventas con tarjetas de crédito.

Los Otros ingresos / costos registraron un resultado positivo de MUS\$ 47.358, explicado principalmente, por ingresos mayormente reconocidos por TAM como resultado de la apreciación del real brasileño durante el ejercicio de 2016.

Los principales rubros del Estado de Situación financiera consolidado de TAM S.A. y Filiales, que produjeron la ganancia por MUS\$ 199.589 por diferencia de cambio al cuarto trimestre

de 2016, son los siguientes: Otros pasivos financieros, utilidad por MUS\$ 175.614 originada por préstamos y leasing financieros por adquisición de flota denominados en dólares y otros rubro de activos y pasivos netos, utilidad por MUS\$ 103.960, disminuida por la diferencia de cambio de cuentas por cobrar a empresas relacionadas, perdida por MUS\$ 79.985.

Resultados Multiplus S.A.

El Resultado neto de Multiplus al 31 de diciembre de 2016 asciende a una utilidad de MUS\$ 152.873, lo que comparado con MUS\$ 138.591 del ejercicio de 2015, representa un aumento de 10,3%.

Los Ingresos disminuyeron un 6,4%, explicado, principalmente, por el efecto de la depreciación del real brasileño de 4,8% y por una disminución de 9,1% en el rescate de puntos con respecto al ejercicio del año anterior. Adicionalmente, se registró una disminución de 10,2% en los ingresos por puntos caducados respecto del ejercicio del año anterior.

Los costos operacionales disminuyeron un 11,7%, debido, principalmente, a la depreciación del real brasileño sumado a una disminución de 10,0% en el rescate de puntos en tickets aéreos.

Los Ingresos/costos financieros ascienden a una utilidad de MUS\$ 58.379, lo que corresponde a una variación positiva de 275,3%, debido, principalmente, a la depreciación del real brasileño, compensado, parcialmente, por la colocación de parte de la caja de la compañía en coberturas de moneda ligadas al dólar.

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\$ 723.349, respecto al mismo período del año anterior, debido, principalmente a la disminución de los siguientes ítems: Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios por MUS\$ 1.453.808; Impuestos a las ganancias reembolsados por MUS\$ 1.593 ; intereses recibidos por MUS\$ 32.132 y Otras entradas (salidas) de efectivo por MUS\$

24.642 debido al aumento en las entradas de efectivo producto de los movimientos de derivados de combustibles contratados por la Sociedad, constitución de garantías por márgenes de derivados y pagos al compensar las posiciones activas y pasivas en las fechas de vencimiento de estos contratos, neto de los desembolsos realizados por la constitución de garantías por depósitos judiciales y procesos administrativos realizados principalmente en TAM S.A. y Filiales; lo anterior se ve compensado con las variaciones positivas de los siguientes ítems: Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios por MUS\$ 273.461; efecto neto en Otros cobros y pagos por actividades de operación por MUS\$ 170.460, Pagos a y por cuenta de los empleados por MUS\$ 344.905.

El Flujo de inversión presenta una variación positiva de MUS\$ 1.296.038 respecto al mismo periodo del año anterior, esta variación se explica por los aumentos en los siguientes ítems: efecto neto en Otros cobros y pagos por la venta de patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades MUS\$ 447.653, en los que se reconocen el movimiento de las inversiones realizadas por TAM S.A. y Filiales en Fondos de inversión privados, Compras de propiedades, planta y equipo por MUS\$ 875.379, principalmente por menor movimiento de anticipos para adquisición de aeronaves y otras incorporaciones de activo fijo. Durante el período 2016, se han adquirido una aeronave Boeing 787, una aeronave Airbus A320, cuatro aeronaves Airbus A321 y cuatro aeronaves Airbus A350, comparado con mismo periodo 2015, se habían adquirido ocho aeronaves Airbus A321, tres aeronaves Boeing 787 y un aeronave Airbus A350; e Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo por MUS\$ 18.967. La variación positiva, anteriormente descrita, fue compensada por la disminución de los siguientes ítems: Otras entradas (salidas) de efectivo por MUS\$ 9.733 y compras de activos intangibles por MUS\$ 36.138.

El Flujo de financiación presenta una variación negativa de MUS\$ 267.919, respecto al mismo período del año anterior que se explica, principalmente por un aumento en los siguientes ítems: Pago de préstamos por MUS\$ 857.337, relacionado a los pagos de financiamiento de 10 aeronaves Airbus A321, 5 aeronaves Airbus A350, 2 aeronaves Boeing

787, 1 aeronave Airbus A320 entre otros pagos de préstamos comerciales; Intereses pagados por MUS\$ 14.640; Dividendos pagados por MUS\$ 6.191 y Otras entradas (salidas) de efectivo por MUS\$ 129.406 debido a menor obtención de financiamiento PDP principalmente en la Sociedad Matriz y desembolsos realizados por TAM S.A por constitución de garantías por préstamos por MUS\$ 74.186. Lo anterior es compensado con el aumento de Importes procedentes de la emisión de acciones por MUS\$ 608.496 por aumento de capital aprobado en Junta Extraordinaria de accionistas el 18 de agosto de 2016; Importes procedentes de préstamos de corto y largo plazo por MUS\$ 103.125 y menores pagos de pasivos por arrendamientos financieros por MUS\$ 28.034.

Los flujos de préstamos expuestos anteriormente se vieron afectados por los siguientes puntos:

a. Durante el mes de marzo 2016 se realizó la estructuración de una línea de crédito comprometida renovable (“Revolving Credit Facility”) con garantía de aviones, motores, repuestos y suministros por un monto total disponible de US\$ 275 millones. En mayo de 2016 la línea fue ampliada en US\$ 50 millones.

Esta línea contempla restricciones de liquidez mínima medida a nivel de la Sociedad Consolidada y medida a nivel individual para las sociedades LATAM Airlines Group S.A. y TAM Linhas Aéreas S.A.

Durante el mes de diciembre de 2016, se hizo un prepagado de la totalidad del monto girado por un total de 315 millones, manteniendo un monto total comprometido de la línea RCF de US\$ 325 millones. La línea quedará disponible para realizar giros futuros hasta su fecha de vencimiento en marzo de 2019. Los activos (aviones, motores y repuestos) utilizados como colateral se mantendrán bajo prenda.

Comparado con el mismo periodo 2015, la Sociedad Matriz emitió y colocó un bono no garantizado de largo plazo por un monto de MUS\$ 500.0000, con fecha de vencimiento año 2020, cuyos flujos de entrada fueron utiliza-

dos para cancelar la deuda intercompañía que se mantenía con Tam Capital 2 Inc por un monto de MUS\$ 300.000.

b. En septiembre de 2016, TAM Linhas Aéreas S.A. obtuvo un financiamiento por un monto de US\$ 200 millones, con la garantía de aproximadamente 18% de las acciones de Multiplus S.A., porcentaje sujeto a ajuste dependiendo del valor de las acciones como garantía.

c. Por último, adicionalmente en septiembre de 2016 se obtuvo un financiamiento de anticipos para adquisición de aeronaves por un giro inicial de US\$ 225 millones (US\$ 260 millones monto máximo de la línea) y un plazo de 2 años y 3 meses. Este incluye un total de 23 aviones Airbus contemplados a entregarse hasta finales del 2018.

Finalmente, el flujo neto de la Sociedad al 31 de diciembre de 2016, presenta una variación positiva de MUS\$ 195.829, respecto al año anterior.

4. Análisis de riesgo de financiero

El programa de gestión del riesgo global de la Sociedad tiene como objetivo minimizar los efectos adversos de los riesgos financieros que afectan a la compañía.

(a) Riesgo de mercado

Debido a la naturaleza de sus operaciones, la Sociedad está expuesta a factores de mercado, tales como: (i) riesgo de precio del combustible, (ii) riesgo de tasa de interés y (iii) riesgo de tipos de cambio locales.

(i) Riesgo de precio del combustible
Para la ejecución de sus operaciones la Sociedad compra combustible denominado Jet Fuel grado 54 USGC, que está afecto a las fluctuaciones de los precios internacionales de los combustibles.

Para cubrir la exposición al riesgo de combustible, la Sociedad opera con instrumentos derivados (Swaps y Opciones) cuyos activos subyacentes pueden ser distintos al Jet Fuel,

siendo posible realizar coberturas en crudo West Texas Intermediate (“WTI”), crudo Brent (“BRENT”) y en destilado Heating Oil (“HO”), los cuales tienen una alta correlación con Jet Fuel y son más líquidos.

Al 31 de diciembre de 2016, la Sociedad reconoció pérdidas por MUS\$ 48.034 por concepto de cobertura de combustible neto de primas. 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 de 2016, el valor de mercado de los contratos vigentes es de MUS\$ 8.085 (positivo).

(ii) Riesgo de tipo de cambio

La moneda funcional y de presentación de los Estados Financieros de la Sociedad Matriz es el dólar estadounidense, por lo que el riesgo de tipo de cambio Transaccional y de Conversión surge principalmente de las actividades operativas propias del negocio, estratégicas y contables de la Sociedad que están expresadas en una unidad monetaria distinta a la moneda funcional.

Asimismo, TAM S.A. y las Filiales de LATAM también están expuestas al riesgo cambiario cuyo impacto afecta el Resultado Consolidado de la Sociedad.

La mayor exposición al riesgo cambiario de LATAM proviene de la concentración de los negocios en Brasil, los que se encuentran mayormente denominados en Real Brasileño (BRL), siendo gestionada activamente por la compañía.

Adicionalmente, la compañía gestiona la exposición a los ingresos operacionales en Libra Esterlina (GBP).

La Sociedad mitiga las exposiciones al riesgo cambiario mediante la contratación de instrumentos derivados o a través de coberturas naturales o ejecución de operaciones internas.

Al 31 de diciembre de 2016, el valor de mercado de las posiciones de FX ascendía a MUS\$ 1.645 (negativo).

La Sociedad ha suscrito contratos de cross currency swaps (CCS) 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 este instrumento financiero se logra pagar una tasa de interés variable, que devenga un interés sobre la LIBOR más un spread fijo. Así mismo, la Sociedad, a través de TAM S.A., ha suscrito contratos de cobertura para su deuda en dólares a tasa variable, con el objetivo de transformarla en reales brasileños a tasa fija.

Al 31 de diciembre de 2016, el valor de mercado de las posiciones de CCS ascendía a MUS\$ 12.338 (negativo).

(iii) Riesgo de tasa de interés

La Sociedad está expuesta a las fluctuaciones de las tasas de interés de los mercados afectando los flujos de efectivo futuros de los activos y pasivos financieros vigentes y futuros.

La Sociedad está expuesta principalmente a la tasa London Inter Bank Offer Rate (“LIBOR”) y a otros tipos de interés de menor relevancia como Certificados de Depósito Interbancarios brasileños (“CDI”) y la Tasa de Interés de Largo Plazo de Brasil (“TJLP”).

Con el fin de disminuir el riesgo de una eventual alza en los tipos de interés, la Sociedad suscribió contratos swaps de tasas de interés. Con relación a dichos contratos, la Sociedad paga, recibe, o 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\$ 22.533. Las pérdidas y ganancias por swap de tasa de interés se reconocen como un componente del gasto financiero sobre la base de la amortización del préstamo cubierto. Al 31 de diciembre de 2016, el valor de mercado de los contratos swap de tasas de interés vigentes es de MUS\$ 17.183 (negativo).

Al 31 de diciembre de 2016, aproximadamente un 63% de la deuda está a tasa fija o fijada con alguno de los instru-

mentos anteriormente nombrados. La tasa promedio de la deuda es de 3,7%.

(b) 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.

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.

El año 2016 mostró resultados débiles de crecimiento económico a nivel mundial a pesar del repunte que comenzó a partir del segundo semestre del año. Las economías que más mejoraron sus resultados durante el segundo semestre fueron las economías avanzadas, mientras que se observó una desaceleración en algunas de las economías de mercados emergentes. Se estima que el año 2016 tuvo un crecimiento global cercano a 3,1%, levemente inferior al 3,2% registrado en el año 2015.

El crecimiento de la economía europea estuvo por sobre lo que se esperaba en algunos países como Reino Unido y España, con una demanda que se comportó de mejor forma a la esperada tras la votación que decidió la salida de Reino Unido de la Unión Europea. Para el año 2016 se estima que las economías de la eurozona tuvieron un crecimiento cercano a 1,7% (2,0% en el año 2015).

En Estados Unidos las perspectivas de crecimiento económico se revisaron a la baja luego de un débil desempeño del primer semestre. Sin embargo, a partir del segundo semestre, el crecimiento del PIB superó las expectativas del mercado, dejando en evidencia que la economía continúa avanzando pero a un

ritmo más lento, pero ya para el 2017 en adelante se espera que las políticas de estímulo fiscal anunciadas por el nuevo gobierno, aumenten el crecimiento económico del país. Para el año 2016 se proyecta un crecimiento cercano a 1,6% (2,6% en el año 2015).

En Latinoamérica las perspectivas de crecimiento continúan deprimidas y la recuperación del segundo semestre de 2016 fue más débil a la esperada en las grandes economías de la región como Brasil y Argentina, existe una mayor incertidumbre en torno a México y continuamos viendo un continuo debilitamiento de la economía en Venezuela. Para el año 2016 se proyecta una contracción de 0,7% (crecimiento de 0,1% en el año 2015).

Específicamente en Brasil, algunos indicadores como la confianza de los consumidores y de las empresas sugieren que la recesión podría estar llegando a su fin. Sin embargo, la recuperación del segundo semestre fue más baja a la esperada por lo que las perspectivas para el próximo año continúan inciertas, destacando como los principales desafíos la implementación de reformas que mejoren los problemas estructurales del país así como también la recuperación de la credibilidad política. Para el año 2016 se proyecta una contracción cercana al 3,5% (-3,8% en el año 2015).

En Chile, el crecimiento económico se ha mantenido estable aunque en niveles más bajos al de los últimos años, debido principalmente del menor dinamismo de sus pares de la región y un precio más bajo del cobre entre otros factores. Para los próximos años, se espera una recuperación al crecimiento económico producto de una demanda externa más fuerte y precios del cobre más estable, contrarrestado por la baja recuperación que se ha visto de la demanda doméstica y la confianza del consumidor. Para el año 2016 se proyecta un crecimiento de 1,7% (2,3% en el año 2015).

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.

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

	31-12-2016	31-12-2015
INDICES DE LIQUIDEZ		
Liquidez corriente (veces) (Activo corriente en operación/ Pasivo corriente)	0,58	0,50
Razón ácida (veces) (Fondos disponibles/ pasivo corriente)	0,15	0,13
INDICES DE ENDEUDAMIENTO		
Razón de endeudamiento (veces) (Pasivo corriente + pasivo no corriente/Patrimonio neto)	3,66	5,31
Deuda corriente / Deuda total (%)	41,38	37,20
Deuda no corriente / Deuda total (%)	58,55	62,80
Cobertura gastos financieros (R.A.I.I. / gastos financieros)	1,80	-0,06
INDICES DE ACTIVIDAD		
Total de Activos	19.198.194	18.101.418
Inversiones	3.401.103	1.533.637
Enajenaciones	3.046.658	587.153

Indices de rentabilidad

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

	31-12-2016	31-12-2015
Rentabilidad del patrimonio (Resultado neto / patrimonio neto promedio)	0,02	-0,08
Rentabilidad del activo (Resultado neto / activos promedios)	0,00	-0,01
Rendimiento de activos operacionales (Resultado neto / activos operacionales (**)) Promedio	0,00	-0,01
<i>(**) Total de activos menos impuestos diferidos, cuentas corrientes del personal, inversiones permanentes y temporales, y plusvalía.</i>		
Resultado por acción (Resultado neto / n° acciones suscritas y pagadas)	0,11	-0,40
Retorno de dividendos (Dividendos pagados / precio de mercado)	0,00	0,00

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

	Para los doce meses terminados el 31 de diciembre	
	2016	2015
INGRESOS		
Pasajeros	7.877.715	8.410.614
Carga	1.110.625	1.329.431
Otros	538.748	385.781
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	9.527.088	10.125.826
COSTOS		
Remuneraciones	-1.951.133	-2.072.805
Combustible	-2.056.643	-2.651.067
Comisiones	-269.296	-302.774
Depreciación y Amortización	-960.328	-934.406
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	-1.077.407	-1.109.826
Servicio a Pasajeros	-286.621	-295.439
Arriendo de Aviones	-568.979	-525.134
Mantenimiento	-366.153	-437.235
Otros Costos Operacionales	-1.422.625	-1.283.221
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	-8.959.185	-9.611.907
RESULTADO OPERACIONAL	567.903	513.919
<i>Margen Operacional</i>	6,0%	5,1%
Ingresos Financieros	74.949	75.080
Gastos Financieros	-416.336	-413.357
Otros Ingresos / Costos	47.358	-532.757
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS E INTERES MINORITARIO	273.874	-357.115
Impuestos	-163.204	178.383
UTILIDAD ANTES DE INTERES MINORITARIO	110.670	-178.732
Atribuible a:		
Inversionistas de la Matriz	69.220	-219.274
Interes Minoritario	41.450	40.542
UTILIDAD NETA	69.220	-219.274
<i>Margen Neto</i>	0,7%	-2,2%
Tasa Efectiva de Impuestos	-59,6%	-50,0%
Total acciones	606.497.693	545.547.819
Utilidad neta por acción (US\$)	0,11415	-0,40193

Declaración Jurada

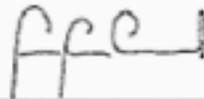
En nuestra calidad de Directores y Vicepresidente de Finanzas de LATAM Airlines Group, declaramos bajo juramento nuestra responsabilidad respecto de la veracidad de toda la información contenida en la Memoria Anual 2016.



Mauricio Rolim Amaro
Presidente



Ramón Eblen Kadis
Vicepresidente



Juan José Cueto Plaza
Director



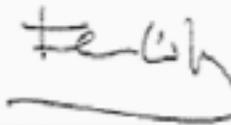
Carlos Heller Solari
Director



Georges de Bourguignon Arndt
Director



Juan Gerardo Jofré Miranda
Director



Francisco Luzón López
Director



Henri Phillippe Reichstul
Director



Giles Edward Agutter
Director



Ramiro Alfonso Balza
Vicepresidente Senior Finanzas

Memoria Anual 2016

