



# Memoria Anual 2010

Carta del Presidente del Directorio	3
Carta del Vicepresidente Ejecutivo	5
La Empresa	7
Identificación de la Sociedad	7
Visión, Misión y Valores	8
Estrategia y Negocios	9
Estructura de Propiedad y Principales Accionistas	11
Gobierno Corporativo	16
Nuestra Historia	29
Nuestra Flota	31
Personas	36
Cultura de Servicio	36
Un Equipo Comprometido	38
Gestión 2010	39
Resultados Financieros	39
Premios y Reconocimientos	45
Evolución Bursátil	47
Información Adicional	51
Negocios de Pasajeros	71
LAN Negocio Internacional	71
LANPASS	75
LAN Airlines	77
LAN Perú	79
LAN Ecuador	81
LAN Argentina	83
LAN en Colombia	85
Negocio de Carga	87
LAN CARGO	87
Sostenibilidad	91
Mapa de Destino	94
Declaración Jurada	100
Glosario	101

# Carta del Presidente del Directorio

Jorge Awad



Con gran orgullo puedo decir que LAN pasó de ser un pequeño operador a convertirse en un jugador global, siendo una de las empresas chilenas con mayor visibilidad y reconocimiento a nivel mundial.

Estimados Accionistas,

La historia de LAN ha estado marcada por éxitos durante los últimos 16 años, desde que la empresa fue adquirida por los actuales accionistas mayoritarios. En efecto, a partir de 1994 la Compañía dio inicio a un sostenido proceso de expansión e internacionalización de sus operaciones, en el marco de su nueva orientación estratégica dirigida a convertirla en una de las aerolíneas líderes de América Latina en calidad y servicio. Y lo hemos conseguido. Con gran orgullo puedo decir que en este período LAN pasó de ser un pequeño operador en el contexto de la aviación comercial a convertirse en un jugador global, siendo actualmente una de las empresas chilenas con mayor visibilidad y reconocimiento a nivel mundial.

El primer paso en este proceso fue la adquisición de Fast Air, una pequeña línea aérea de carga basada en Miami. Más recientemente, nos hemos enfocado en construir una red de filiales dentro de la región, contexto en el cual se formó

LAN Perú en 1999, LAN Ecuador en 2003 y LAN Argentina en 2005. Próximamente esperamos constituir una filial en Colombia, tras la reciente compra de la aerolínea Aires -el segundo operador más relevante de ese país-, lo que nos permitirá participar activamente en el mercado de pasajeros colombiano, uno de los más grandes de Sudamérica.

Adicionalmente, una vez recibida la aprobación para nuestro proyecto de asociación con TAM, la empresa aérea más grande de Brasil, estaremos dando un nuevo y decisivo paso en nuestro proceso de internacionalización, en línea con nuestro proyecto de largo plazo que es ser la compañía aérea con la mejor cobertura en América Latina.

De ser una aerolínea con 15 aviones y sólo con operaciones en Chile, a lo largo de estos 16 años LAN se ha posicionado entre las empresas aéreas más importantes del continente tanto en el negocio de pasajeros como de carga, con una moderna flota de aeronaves que ya alcanza las 131 unidades y con

una diversificación geográfica que la han convertido en una aerolínea de carácter regional, altamente competitiva y eficiente, capaz de ofrecer la más completa conectividad dentro de la región y desde ésta hacia el resto del mundo.

A lo anterior se suma nuestro modelo de negocios único, basado en una exitosa integración de las operaciones de carga y pasajeros, y desde luego un enfoque de servicio centrado en el cliente. Nuestra propuesta de valor diferenciada nos ha valido ganarnos la preferencia de los clientes pasajeros y de carga en la mayoría de los mercados en que operamos, lo cual confirma la importancia de nuestras constantes inversiones en flota, servicio y capital humano. Es así como año tras año la Compañía ha generado utilidades, para cerrar el ejercicio 2010 con un resultado histórico de US\$420 millones y un sólido margen operacional que alcanzó un 14%. Estos resultados fueron premiados por los mercados bursátiles con un aumento del precio de la acción, elevando el valor de mercado de la Compañía a US\$ 10.400

millones a diciembre 2010, situándonos entre las cinco empresas aéreas del mundo en términos de capitalización bursátil.

Estamos ciertos de que no se pueden tener resultados sostenibles en el tiempo si no se cuenta con la participación y el compromiso de la gente. Es por ello que quiero agradecer especialmente a cada uno de nuestros colaboradores, cuyo profesionalismo y alta capacidad técnica han sido determinantes en estos logros. Asimismo, reconocer el apoyo de nuestros accionistas y la confianza depositada en esta administración, que nos ha permitido avanzar por la ruta del crecimiento sostenido para situarnos finalmente entre las diez mejores y más importantes aerolíneas del mundo.

Servicio, confiabilidad y eficiencia son las claves que estoy seguro siempre formarán parte del modelo de negocios que LAN Airlines seguirá construyendo en las próximas décadas.



**Jorge Awad M.**  
Presidente

## Carta del Vicepresidente Ejecutivo

Enrique Cueto



Estamos orgullosos por el gran trabajo realizado en 2010, pues nos permite seguir apostando al crecimiento de largo plazo de la Compañía. Estos avances nos pavimentan el camino para continuar con nuestro desarrollo y mejorar nuestra posición competitiva, en pos de posicionar a LAN entre las mejores aerolíneas del mundo.

Estimados Accionistas,

La consolidación de LAN como una de las empresas aéreas líderes de Latinoamérica en calidad y servicio ha sido nuestro foco prioritario en los últimos años y para ello hemos trabajado en forma consistente y disciplinada. Con satisfacción puedo afirmar que durante 2010 logramos significativos avances en esta dirección, a través de la concreción de dos anhelados proyectos que nos permiten mirar el futuro con renovado optimismo.

En el mes de agosto la Compañía firmó un acuerdo de asociación con TAM – la aerolínea más grande de Brasil–, el cual sienta las bases para una operación conjunta de enormes proyecciones en términos de nuevos destinos y conexiones para ofrecer, a los clientes de carga y pasajeros, el llegar a lugares que no seríamos capaces de servir de forma independiente. Una vez aprobada esta asociación, crearemos un nuevo

grupo latinoamericano de clase mundial, denominado Latam Airlines Group, el que incluirá a LAN y TAM. Si bien ambas empresas mantendrán su identidad corporativa y respectivas marcas, su operación conjunta dará lugar a la mayor línea aérea de Latinoamérica, sirviendo más de 115 destinos en 23 países, con una flota que superará los 280 aviones.

Por otra parte, en este período concretamos la compra de la aerolínea colombiana Aires, lo que nos abre la oportunidad de iniciar operaciones en el mercado de pasajeros de ese país, uno de los más grandes de Sudamérica, y seguir fortaleciendo así nuestra presencia en la región. La red de Aires es fundamental para asegurar una rápida expansión, toda vez que la empresa ofrece un servicio regular a 24 destinos dentro de Colombia, siendo el segundo mayor operador en el mercado interno con un 20% de participación. Con esta transacción, LAN sumará su quinto país de operaciones domésticas de pasajeros

en la región, además de Chile, Perú, Argentina y Ecuador.

Tanto el proyecto en Brasil como el ingreso a Colombia marcarán un hito en la historia de la Compañía, ya que tendremos una presencia relevante en todos los mercados de América Latina, con las múltiples ventajas en cobertura y conectividad que ello significa. En otras palabras, dimos un paso trascendental hacia la consolidación de LAN como aerolínea líder a nivel regional.

Estamos orgullosos por el gran trabajo realizado en 2010, pues nos permite seguir apostando al crecimiento de largo

plazo de la Compañía. Estos avances nos pavimentan el camino para continuar con nuestro desarrollo y mejorar nuestra posición competitiva año tras año, en pos de posicionar a LAN entre las mejores aerolíneas del mundo en calidad y servicio. No hay duda que el compromiso de nuestros trabajadores, técnicos y profesionales en los diferentes países en que operamos ha sido determinante en estos logros, y es por ello que quiero agradecer especialmente a cada uno de nuestros colaboradores por el esfuerzo y dedicación desplegados en este período, así como también a nuestros accionistas por la confianza que durante todos estos años han depositado en nuestra gestión.



**Enrique Cueto P.**  
Vicepresidente Ejecutivo



**LAN AIRLINES S.A.**

RUT 89.862.200-2

**Oficinas Principales**

Avenida Presidente Riesco 5711 Piso 20

Las Condes, Santiago, Chile

Tel: (56) (2) 565 2525

Fax: (56) (2) 565 8764

**Base Mantenimiento**

Aeropuerto Arturo Merino Benítez

Santiago, Chile

Tel: (56) (2) 677 4500

Fax: (56) (2) 677 4505

**Código de Bolsa /**

LAN- Bolsa de Comercio de Santiago

LFL- Bolsa de Valores de Nueva York

**Antecedentes Financieros**

Investor Relations

LAN Airlines S.A.

Avenida Presidente Riesco 5711 Piso 20

Las Condes, Santiago, Chile

Tel: (56) (2) 565 8785

Email: [Investor.Relations@lan.com](mailto:Investor.Relations@lan.com)

**Consultas de Accionistas**

Depósito Central de Valores

Huérfanos 770, Piso 22

Santiago, Chile

Email: [atencionaccionistas@dvc.cl](mailto:atencionaccionistas@dvc.cl)

Tel: (56) (2) 393 9003

Fax: (56) (2) 393 9315

**Banco Depositario**

The Bank of New York Mellon

BNY Mellon Shareowner Services

PO Box 358516

Pittsburgh, PA 15252-8516

Tel: (Toll free) 1-888-269-2377

Tel: (International) 201-680-6825

Email: [shrrelations@bnymellon.com](mailto:shrrelations@bnymellon.com)

**Banco Custodio**

Banco Santander

Jefe Departamento de Custodia

Tel: (56) (2) 320 3320

Fax: (56) (2) 320 3560

**Audidores Independientes**

PricewaterhouseCoopers

Avenida Andrés Bello 2711, Piso 5

Santiago, Chile

Tel: (56) (2) 940 0000

**Sitio en Internet**

Información completa sobre

LAN Airlines: [www.lan.com](http://www.lan.com)



## Visión

Ser reconocida como una de las 10 mejores aerolíneas del mundo.

## Misión

Transportar sueños entregando lo mejor de nosotros para lograr la preferencia de clientes y comunidades, y así construimos una empresa sustentable donde nos encante trabajar.

## Valores

Seguridad, Superación, Eficiencia, Calidez.



Una aerolínea regional

La exitosa integración de los negocios de carga y pasajeros, sumada a la diversificación geográfica, le otorga a LAN una mayor estabilidad en sus flujos al consolidar distintos mercados y servicios.

La diversificación ha sido clave en la consolidación de LAN entre las empresas más eficientes, competitivas y rentables de la industria aérea mundial. Es así como la Compañía desarrolla sus operaciones sobre la base de un modelo que integra sus negocios de carga y de pasajeros, permitiéndole optimizar la utilización de sus aviones y adecuar rutas e itinerarios en función de la demanda, mejorando por esta vía su rentabilidad. En suma, este modelo dota a LAN de suficiente flexibilidad para adaptarse a las condiciones cambiantes del mercado, al aprovechar las sinergias existentes entre ambos negocios. Es así como en la actualidad un 28% de sus ingresos provienen del negocio de carga y un 69% del negocio de pasajeros

Otro pilar de la estrategia de LAN es la diversificación geográfica de sus operaciones dentro de Sudamérica, gracias a lo cual ha construido una red de filiales en Chile, Perú, Argentina y Ecuador, a la que se suma una nueva filial en Colombia. A partir de estos

puntos ha emprendido un sostenido desarrollo de la cobertura de destinos, en línea con su objetivo de brindar una completa conectividad a los clientes en los mercados domésticos de esos países, así como dentro de la región y desde ésta hacia el resto del mundo. Gracias a esta diversificación de origen, el 24% de los ingresos de la Compañía lo reportan hoy los mercados domésticos que opera, en tanto el 45% proviene de las operaciones internacionales.

Dentro del negocio de pasajeros, en 2007 LAN inició un revolucionario cambio en sus operaciones de corto alcance, mediante la implementación de un modelo low cost en los mercados domésticos de Chile, Perú, Argentina y Ecuador, con el objetivo de estimular la demanda. Este cambio comenzó con el reemplazo de la flota de corto alcance por modernos aviones Airbus de la familia A320, aeronaves más eficientes y que permiten una mayor utilización diaria, y otra serie de eficiencias que le permitieron disminuir sus costos y reducir las tarifas, logrando así que más de un millón de

nuevos pasajeros se hayan incorporado en cada uno de estos mercados en los últimos cuatro años.

el servicio de LAN es reconocido en la actualidad como el mejor de la región, destacando la alta frecuencia de vuelos y variedad de destinos ofrecidos, así como

Gracias a su propuesta de valor orientada a ofrecer calidad y seguridad,

por su moderna flota y los adelantos tecnológicos que esta posee.

### Mapa de Diversificación Geográfica y de Negocios

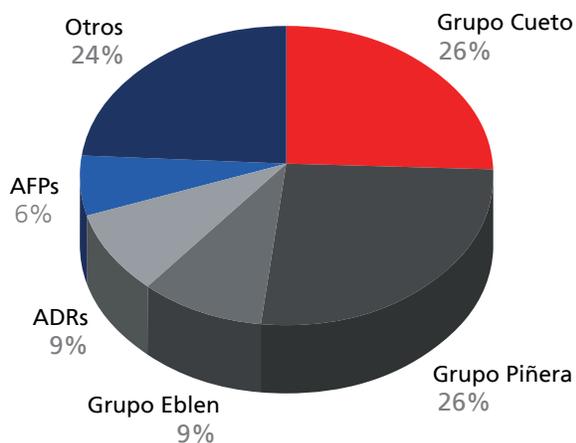




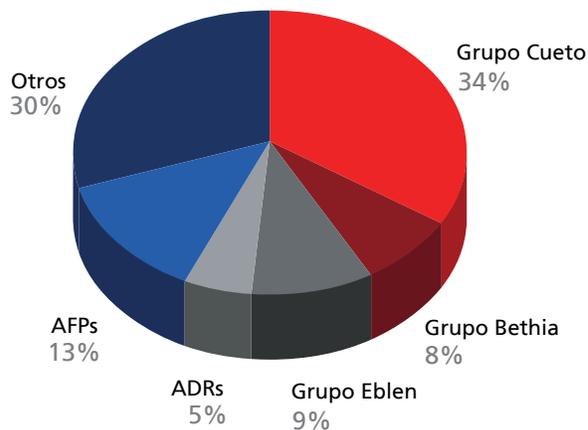
Durante el 2010, el actual Presidente de Chile, Sebastián Piñera Echeñique, vendió la totalidad de su participación en la propiedad de LAN. Ante tal evento, el Grupo Cueto aumentó en un 8,6% su participación de modo de llegar a un total de 34,1% de la propiedad de la Compañía, mientras que el Grupo Bethia entró a la propiedad mediante la adquisición de Axxion S.A., controladora de 8,0% de la propiedad de LAN.

Adicionalmente, el remanente de acciones del Grupo Piñera se vendió a través de dos remates en la Bolsa de Comercio de Santiago, en los cuales se destaca la activa participación de las AFPs, quienes han más que duplicado su participación en la Compañía durante el año. Como resultado de estas transacciones, el Pacto de Accionistas existente entre los Grupos Piñera y Cueto se dio por finalizado.

Propiedad LAN 2009



Propiedad LAN 2010



## Principales Accionistas

Principales Accionistas 2009	Acciones	% de Total
Costa Verde Aeronáutica SA	78.575.407	23,2%
Axxion S A	64.477.874	19,0%
The Bank of New York	29.312.325	8,7%
Inversiones Santa Cecilia S A	24.726.530	7,3%
Inversiones Andes S A	22.288.695	6,6%
Inversiones Mineras del Cantabrico S A	7.824.095	2,3%
Larraín Vial S A Corredora de Bolsa	7.693.785	2,3%
Banchile Corredores de Bolsa S A	5.145.766	1,5%
Inversiones Alcala S A	4.744.677	1,4%
Inversiones Los Guindos S A	4.744.677	1,4%
Banco de Chile por cuenta de Terceros	4.681.056	1,4%
Kastel S A	4.483.407	1,3%

Principales Accionistas 2010	Acciones	% de Total
Costa Verde Aeronáutica S,A,	108.320.407	32,0%
Axxion S.A.	27.103.273	8,0%
Inversiones Andes S.A.	22.288.695	6,6%
The Bank of New York Mellon	18.402.419	5,4%
Banco de Chile por Cuenta de Terceros	9.474.049	2,8%
Larraín Vial S.A. Corredores de Bolsa	9.018.191	2,7%
Banchile Corredores de Bolsa S.A.	8.071.841	2,4%
Inversiones Mineras del Cantábrico S.A.	7.079.095	2,1%
Banco Itaú por Cuenta de Inversionistas	6.346.218	1,9%
AFP Provida S.A. Fondo Tipo A	5.149.384	1,5%
AFP Provida S.A. Fondo Tipo C	4.818.389	1,4%
Celfin Capital S.A. Corredores de Bolsa	4.777.492	1,4%

## 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.

El siguiente cuadro muestra los dividendos por acción pagados durante los últimos tres años. Los dividendos con cargo a los años 2008 y 2009 corresponden al 60% y 50% de la utilidad distributable de sus respectivos años. Los dividendos provisorios con cargo a las utilidades del año 2010 equivalen al 47,5% de la utilidad distributable del ejercicio 2010.

Dividendo con cargo a las Utilidades del Año	Fecha de Pago	Tipo	Total Pago de Dividendo (US\$)	Número de acciones	Dividendo por acción (US\$)	Dividendo por ADR (US\$)
2008	21 de agosto de 2008	Provisorio	96.785.787	338.790.909	0,28568	0,28568
	15 de enero de 2009	Provisorio	105.001.466	338.790.909	0,30993	0,30993
2009	20 de agosto de 2009	Provisorio	34.621.043	338.790.909	0,10219	0,10219
	21 de enero de 2010	Provisorio	70.000.978	338.790.909	0,20662	0,20662
	14 de mayo de 2010	Definitivo	10.939.558	338.790.909	0,03229	0,03229
2010	13 de agosto de 2010	Provisorio	74.466.242	338.790.909	0,21980	0,21980
	13 de enero de 2011	Provisorio	125.000.294	338.790.909	0,36896	0,36896

La utilidad distributable de los ejercicios 2009 y 2010 para el pago de dividendos correspondió al monto de la ganancia del ejercicio atribuible a tenedores de instrumentos de participación en el patrimonio neto de la controladora de acuerdo a Normas Internacionales de Información Financiera. La utilidad distributable de años anteriores correspondió al monto de la utilidad neta

reportada de acuerdo con los principios contables generalmente aceptados en Chile.

El dividendo total repartido con cargo a las utilidades del ejercicio 2008 es aquel ya repartido en virtud de los dos dividendos provisorios de fechas 21 de agosto de 2008 y 15 de enero de 2009, acordados por el Directorio.

### Transacciones Personas Relacionadas

Durante los ejercicios 2009 y 2010, se realizaron las siguientes transacciones por personas relacionadas:

### Transacciones Personas Relacionadas 2009

Persona Relacionada	Compra o Venta	Cantidad	Precio (CH\$)	Obtención Control
Inversiones y Asesorías Iculpe S.A.	Venta	18.000	6.566	No
Inversiones y Asesorías Iculpe S.A.	Compra	50.000	8.461	No
Iván Zurita Marcus	Venta	210	6.805	No
Inversiones Michael Wagner EIRL	Venta	868	6.550	No
Inversiones Michael Wagner EIRL	Venta	44	6.643	No
Cristián León Délano	Venta	10.000	6.625	No
Luis Eduardo Riquelme Giagnoni	Venta	750	5.792	No
Luis Eduardo Riquelme Giagnoni	Venta	752	5.910	No
Inversiones Michael Wagner EIRL	Compra	912	4.880	No
Iván Zurita Marcus	Compra	210	4.760	No
Hernán Soler Arevalo	Compra	1.040	4.730	No
Nazmy Yunes Zambrano	Compra	1.000	4.450	No
Luis Eugenio Moreno Assadi	Compra	1.000	4.450	No
Nazmy Yunes Zambrano	Compra	1.000	4.680	No
Luis Eduardo Riquelme Giagnoni	Compra	620	4.799	No
Eduardo Soler Délano	Compra	491	5.029	No
Sergio Mendoza Corominas	Venta	425	5.500	No
Luis Eugenio Moreno Assadi	Compra	1.000	5.350	No
Juan Pablo Muñoz Días	Venta	1.500	5.080	No

## Transacciones Personas Relacionadas 2010

Persona Relacionada	Compra o Venta	Cantidad	Precio (CH\$)	Obtención Control
Cristián León Délano	Venta	1.770	14.100	No
Jorge Grainger Pancera	Venta	3.000	12.750	No
José Miguel Hernández Calderón	Compra	762	12.520	No
Álvaro Emilio Carril Muñoz	Venta	2.588	10.440	No
Emilce Beatriz Traschel Verna	Compra	1.020	9.680	No
Axxion S.A.	Venta	11.315.509	1	No
José Miguel Hernández Calderón	Compra	222	9.140	No
Axxion S.A.	Venta	26.056.092	9.100	No
Inversiones Santa Cecilia S.A.	Venta	2.940.908	9.100	No
Costa Verda Aeronáutica S.A.	Compra	29.000.000	9.100	No



LAN tiene un compromiso con la transparencia y el cumplimiento de los estándares éticos y regulatorios fijados por el Directorio.

## Principios y Pilares

Lan Airlines S.A. ("LAN") es una sociedad anónima abierta inscrita ante la Superintendencia de Valores y Seguros bajo el No. 306, cuyas acciones se cotizan en las bolsas chilenas y en la Bolsa de Valores de Nueva York ("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, Ecuador y Colombia, 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, tales como LAN Airlines, LAN Perú, LAN Ecuador, LAN Argentina y LAN CARGO.

Las prácticas de Gobierno Corporativo de LAN se rigen por lo dispuesto en la Ley No. 18.045 sobre Mercado de Valores, Ley No. 18.046 sobre Sociedades Anónimas y su Reglamento y por la normativa de la Superintendencia de Valores y 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.

El Directorio de LAN está integrado por nueve miembros titulares que se eligen cada dos años por la Junta ordinaria de Accionistas. El Directorio actual fue elegido en la junta ordinaria de accionistas celebrada el día 29 de Abril de 2010 por un período de dos años. Este 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 de Sociedades Anónimas, 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.

LAN es controlada por el grupo Cueto, representado por Costa Verde Aeronáutica S.A. e Inversiones Mineras del Cantábrico S.A.

Al 31 de Diciembre del 2010, LAN contaba con un total de 1.412 accionistas en su registro. A esa fecha, un 5,4% de la propiedad de la compañía se encontraba en la forma de ADRs.

### Principios de un Buen Gobierno Corporativo

El Buen Gobierno Corporativo de LAN 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 LAN son de responsabilidad de todos nuestros 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 LAN.

Conforme lo anterior, LAN tiene un compromiso con la transparencia y el cumplimiento de los estándares éticos y regulatorios fijados por el Directorio al efecto.

### Pilares del Gobierno Corporativo de LAN

A fin de asegurar un adecuado Gobierno Corporativo en LAN y sin perjuicio de las responsabilidades del Directorio y del Comité de Directores de la compañía, su administración ha tomado una serie de medidas, entre las cuales se destacan las siguientes:

**1 Código de Conducta de LAN,** 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 LAN en línea con los principales valores de su cultura: seguridad, superación, eficiencia y calidez. Al respecto podemos destacar los siguientes aspectos del Código de Conducta de LAN:

- **Comité de Administración del Código de Conducta de LAN,**

compuesto por el Vicepresidente de Personas, el Vicepresidente Legal y el Gerente de Relaciones Laborales.

- **Canal de denuncias éticas,** por medio del cual los trabajadores pueden plantear sus inquietudes directamente por medio electrónico, en forma reservada y con la seguridad que tales inquietudes serán debidamente tratadas o investigadas, garantizándose que no se adoptará represalias algunas en contra del denunciante.

- **Regulación de Conflictos de Interés,** estableciéndose normas precisas sobre relaciones con proveedores.

- **Criterios de Probidad y Confidencialidad,** especialmente en lo relativo a uso de bienes y beneficios de LAN, exactitud en los registros contables y financieros de la compañía y resguardo

de la información confidencial a la que acceden los trabajadores en el desempeño de sus funciones.

- **Cumplimiento de normativa relativa a información privilegiada,** libre competencia y propiedad intelectual.
- **No discriminación en el Trabajo.**
- **Relación respetuosa y cordial a nuestros clientes y pasajeros.**

**2 Código de Ética para altos ejecutivos financieros,** 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 Superintendencia de Valores y Seguros,

y a partir de la dictación de la Ley No. 20.382 sobre Gobiernos Corporativos, una exigencia de nuestra legislación sobre Mercado de Valores. LAN yendo 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 la compañía, 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 LAN.

**4 Programa de Cumplimiento Regulatorio,** conforme al cual el Vicepresidente Legal, 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 LAN en los distintos países en que opera.



## Directores

### Jorge Awad Mehech

El Sr. Jorge Awad Mehech, Rut: 4.756.185-K, ingeniero comercial, ha ejercido como presidente y/o miembro del directorio de LAN Airlines desde marzo de 1994. Desempeñó el cargo de 1er Vicepresidente de Fast Air desde 1979 hasta 1993. Además, es miembro del

directorio de Banco de Chile, Presidente de ICARE y Profesor de Gestión y Empresa de la Escuela de Economía de la Universidad de Chile.

El Sr. Awad es miembro del Comité de Directores.



### Darío Calderón González

El Sr. Darío Calderón González, Rut: 5.078.327-8, abogado, es miembro del directorio de LAN Airlines desde 1994 y es socio fundador de Calderón y Cía., firma de abogados en Chile, desde 1970.

Actualmente es miembro del directorio de otras empresas chilenas, incluyendo Integramédica S.A., Imprenta A Molina Flores S.A., Enjoy S.A. y Nutrechile A.G.



### José Cox Donoso

El Sr. José Cox Donoso, Rut: 6.065.868-4, ingeniero comercial, integró el directorio de LAN Airlines desde abril de 1994 hasta junio de 1995, y desde septiembre de 1995 hasta la fecha. Adicionalmente

se ha desempeñado como presidente del directorio de LAN CARGO desde septiembre de 1995. Además es miembro del directorio de CMB-Prime AFI S.A. y Socovesa S.A.



**Juan José Cueto Plaza**

El Sr. Juan José Cueto Plaza, Rut: 6.694.240-6, ingeniero comercial, es miembro del directorio de LAN Airlines desde 1994. Actualmente se desempeña como Vicepresidente Ejecutivo de Inversiones Costa Verde S.A., posición que ha ejercido desde 1990, y es miembro del directorio de Consorcio Maderero S.A. y de Minera Michilla S.A.



**Juan Cueto Sierra**

El Sr. Juan Cueto Sierra, Rut: 3.246.727-K, empresario, fue uno de los fundadores de Fast Air en 1978 y forma parte del directorio de LAN Airlines desde 1998. Tiene vasta experiencia en diversas actividades comerciales. Es padre de los Sres. Juan José, Enrique e Ignacio Cueto Plaza, Director, Vicepresidente Ejecutivo y Gerente General de LAN Airlines, respectivamente.



**Ramón Eblen Kadis**

El Sr. Ramón Eblen Kadis, Rut: 4.346.062-5, ingeniero comercial, es miembro del directorio de LAN Airlines desde junio de 1994. Ha ejercido como Presidente de Comercial Los Lagos Ltda., Inversiones Santa Blanca S.A., y TJC Chile S.A. y es miembro del Grupo Eblen (accionista de LAN Airlines).

El Sr. Eblen es miembro del Comité de Directores.



### **Bernardo Fontaine Talavera**

El Sr. Bernardo Fontaine Talavera, Rut: 6.371.763-0, economista, es miembro del directorio de LAN Airlines desde abril, 2005. Fue cabeza del área de retail financiero de Falabella, una de los principales comercios minoristas de Chile, y ejerció como Vicepresidente del directorio de CMR Falabella y del Banco

Falabella. También encabezó la división de M&A Corporate Finance de Citicorp-Citibank Chile. Actualmente es miembro de los directorios de Deutsche Bank Chile, Metro S.A., Aquamont S.A., South-Am S.A. y Loginsa S.A. También es el Gerente General de Tres Mares S.A., Indigo S.A. y Sarlat S.A.



### **Carlos Heller Solari**

Sr. Carlos Heller Solari, Rut: 8.717.000-4, ingeniero agrónomo, se incorporó al directorio de LAN Airlines en Mayo de 2010. El Sr. Heller tiene una gran experiencia en los sectores del retail, transporte y agricultura. Es Vicepresidente de Bethia (sociedad de cartera y propietaria de Axxion), Presidente de Axxion S.A., Club Hípico de Santiago,

Sotraser S.A. y Agrícola Ancali. También participa en el directorio de SACI Falabella S.A., Falabella Retail S.A., Sodimac S.A. y Titanium S.A. Adicionalmente, él es el principal accionista y Vicepresidente de "Azul Azul" (Administrador del equipo de fútbol de primera división de la Universidad de Chile).



### **Gerardo Jofré Miranda**

El Sr. Gerardo Jofré Miranda, rut: 5.672.444-3, ingeniero comercial. Entró en el directorio de LAN Airlines en mayo del 2010. Es Presidente del directorio de Codelco y miembro del directorio de Air Life Chile S.A. Además es Presidente de la Fundación Saber Más y miembro del consejo de inversiones de los fondos inmobiliarios de Santander. De 2005 a 2009, integró el directorio de Endesa Chile S.A., Viña San Pedro Tarapacá S.A.,

D&S S.A., Construmart S.A., Inmobiliaria Titanium S.A. e Inmobiliaria Parque del Sendero S.A. Fue Gerente de Seguros para América del Grupo Santander de España entre los años 2004 y 2005. Desde 1989 al 2004, participó en el Grupo Santander en Chile como Vicepresidente del Grupo y como Gerente General, miembro de los directorios y presidente de muchas de las compañías del Grupo.

El Sr. Jofré es miembro del Comité de Directores.



### Comité de Directores

El Comité de Directores está compuesto por tres miembros que el Directorio elige por periodos de dos años con derecho a ser reelegido. Las funciones del Comité incluyen, entre otras, examinar los informes de los auditores externos y los estados financieros, examinar los sistemas de remuneraciones y planes de compensación a los ejecutivos principales y examinar los antecedentes relativos a operaciones con entidades relacionadas, analizar los informes relacionados con debilidades de control interno y verificar la implementación de los procedimientos asociados a recepción, radicación y

trámite de quejas relacionadas con la contabilidad o con los controles contables internos.

El Comité de Directores está integrado por los señores Jorge Awad Mehech, Gerardo Jofré Miranda y Ramón Eblen Kadis, quien preside el Comité. Durante el año 2010 el Comité de Directores se reunió en 11 ocasiones.

Para efecto de su funcionamiento, la Junta Ordinaria de Accionista estableció un presupuesto anual para este Comité, para el ejercicio 2010 de UF 1.200.

### Informe Anual de la Gestión del Comité de Directores

Según lo establecido por el artículo 50 bis de la ley 18.046, a continuación se detallan los temas tratados en gestión realizada por el Comité de Directores durante el año 2010.

- 1 Sesión Ordinaria N°99 26/1/10:
  - Revisión de los Estados Financieros al 31 de diciembre de 2009
  - Renuncia y Designación del Presidente
  - Avance Plan de Auditoría Interna 2009
- 2 Sesión Extraordinaria N°8 17/2/10:
  - Revisión de Estados Financieros

al 31 de diciembre de 2009 en conjunto con los auditores externos de PricewaterhouseCoopers

- 3 Sesión Ordinaria N°100 30/3/10:
  - Cierre de la Auditoría SOX año 2009
  - Circular SVS 1945 punto II
  - Servicios distintos de Auditoría Externa a prestar por PricewaterhouseCoopers
  - Informe anual de la Gestión del Comité de Directores
  - Proposición de Auditores Externos y Clasificadores Privados de Riesgo para el ejercicio 2010

- Cierre del Plan de Auditoría Interna año 2009 y Plan 2010
- 4** Sesión Ordinaria N°101 27/4/10:
- Revisión de los Estados Financieros al 31 de marzo de 2010
  - Análisis de los efectos de la Reforma Impositiva
  - Cierre Plan de Auditoría Interna año 2009 y Plan 2010
- 5** Sesión Ordinaria N°102 29/6/10:
- Instalación y Elección del Presidente del Comité
  - Metodología de Auditoría Corporativa-Plan 2010
  - Agenda de actividades del Comité
- 6** Sesión Ordinaria N°103 27/7/10:
- Revisión de los Estados Financieros al 30 de junio de 2010.
- 7** Sesión Ordinaria N°104 31/8/10:
- Situación del Tema Fraudes con Medios de Pago
  - Avance del Plan de Auditoría 2010
- 8** Sesión Ordinaria N°105 28/9/10:
- Due Diligence TAM
  - Servicios distintos de Auditoría Externa prestados por PricewaterhouseCoopers
- 9** Sesión Ordinaria N°106 26/10/10:
- Revisión de los Estados Financieros al 30 de septiembre de 2010
  - Aprobación de Honorarios PricewaterhouseCoopers
  - Avance Plan de Auditoría 2010
- 10** Sesión Ordinaria N°107 30/11/10:
- Due Diligence AIREs
  - Carta recibida de los Auditores Externos PricewaterhouseCoopers
  - Avance Plan de Auditoría 2010
- 11** Sesión Ordinaria N°108 23/12/10:
- Sistema de Remuneración y Plan de Compensación de Ejecutivos Lan
  - Código de Conducta
  - Aprobación de Honorarios de PricewaterhouseCoopers
  - Avance del Plan de Auditoría 2010

## Remuneración del Directorio

Remuneraciones Directorio	Dieta Directorio (US\$)	Dieta Comité Directorio (US\$)
Jorge Awad Mehech	27.263,81	12.243,12
Darío Calderón González	10.841,34	
José Cox Donoso *1	11.684,49	2.772,28
Juan José Cueto Plaza	11.684,49	
Juan Cueto Sierra	8.950,81	
Ramón Eblen Kadis	11.684,49	12.243,00
Bernardo Fontaine Talavera	11.684,49	
Ignacio Guerrero Gutiérrez *2	2.778,21	
Carlos Heller Solari	7.963,98	
Juan Gerardo Jofré Miranda	7.963,98	9.470,84
Andrés Navarro *3	872,49	
Total	113.372,58	36.729,24
Total Dietas	150.101,82	

### Notas:

La suma de las cantidades individuales puede diferir del total producto de aproximaciones.

La remuneración corresponde al pago de la dieta por cada sesión de Directorio Asistida.

Los Directorios de Filiales no son remunerados.

\*1 José Cox fue parte del Comité de Directores hasta mayo del 2010

\*2 Ignacio Guerrero Gutiérrez dejó el Directorio de LAN en abril del 2010

\*3 Andrés Navarro dejó el Directorio de LAN en abril del 2010

## Principales Ejecutivos

### Enrique Cueto Plaza



El Sr. Enrique Cueto Plaza es el Vicepresidente Ejecutivo de LAN Airlines y ha ejercido esta posición desde 1994. Desde 1983 hasta 1993 fue Gerente General de Fast Air, una aerolínea Chilena de carga. El Sr. Cueto tiene profundos conocimientos en el manejo de aerolíneas de pasajeros y de carga, tanto en los aspectos comerciales como operativos, adquiridos durante sus 22

años en la industria de aerolíneas. Es miembro activo de la junta directiva de la alianza oneworld®, de la Junta Directiva de IATA (Asociación Internacional de Transporte Aéreo). También es miembro del directorio de la Federación de la Industria Chilena (SOFOFA) y del directorio de la fundación Endeavor, una organización dedicada a la promoción del empresariado en Chile.

---

### Ignacio Cueto Plaza



El Sr. Ignacio Cueto Plaza es el Gerente General de LAN Airlines, cargo que ejerce desde 2005. El Sr. Cueto comenzó su carrera en la industria aeronáutica en 1985 en Fast Air. Entre ese año y hasta 1993 sus responsabilidades incluyeron Gerente de Servicios, Director de Ventas y Vicepresidente de Ventas y Marketing. Entre 1993 y 1995, se desempeñó como Gerente General de Fast Air, y

posteriormente, entre 1995 y 1998 como Presidente del Grupo LAN Cargo. Además, el Sr. Cueto fue miembro del Directorio de Ladeco entre 1994 y 1997, y del Directorio de LAN Airlines entre 1995 y 1997. En 1999, Ignacio Cueto asumió la Gerencia General del Negocio de Pasajeros de LAN Airlines, posición que mantuvo hasta ser nombrado en su cargo actual.



### **Armando Valdivieso Montes**

El Sr. Armando Valdivieso Montes es el Gerente General de Pasajeros de LAN Airlines, cargo que asumió en 2006. Entre 1997 y el 2005 se desempeñó como Gerente General de Carga de LAN Airlines. Desde 1994 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 y obtuvo un Executive MBA de la Universidad de Harvard.



### **Cristian Ureta Larraín**

El Sr. Cristian Ureta es el Gerente General de Carga de LAN Airlines, cargo que asumió en 2005. El Sr. Ureta es Ingeniero graduado de la Pontificia Universidad Católica y del Programa de Especialización Ejecutiva de la Universidad de Stanford. Entre el 2002 y 2005 se

desempeñó como Vicepresidente de Producción de LAN Cargo. Entre 1998 y 2002 se desempeñó como Vicepresidente de Planificación y Desarrollo de LAN Cargo. Previamente fue Director General y Director Comercial de MAS Air, y Gerente de Servicios de Fast Air.



### **Alejandro de la Fuente Goic**

El Sr. Alejandro de la Fuente Goic es el Vicepresidente de Finanzas Corporativas de LAN Airlines, y ha ocupado ese cargo desde julio, 1995. El Sr. de la Fuente se unió a LAN Airlines en abril de 1995. Antes de trabajar en LAN Airlines, se desempeñó como Gerente de Administración y

Finanzas de Chiquita Frupac Ltda., una filial de Chiquita Brands Inc. El Sr. De la Fuente es ingeniero agrónomo, magister en economía y economía agraria de la Universidad Católica y MBA de la Universidad Adolfo Ibáñez.



### **Roberto Alvo Milosawlewitsch**

El Sr. Roberto Alvo Milosawlewitsch es el Vicepresidente de Planificación Gestión y Estudios de LAN Airlines, cargo que asumió en agosto del 2008. El Sr. Alvo ingresó a LAN Airlines en noviembre del 2001. Antes de ocupar su cargo actual, se desempeñó como Director de Administración y Finanzas en Lan Argentina, Gerente de Desarrollo y

Planificación Financiera de LAN Airlines y como Sub-gerente de Finanzas de LAN Airlines. Previo a su ingreso a la compañía, el Sr. Alvo ocupó distintas posiciones en Sociedad Química y Minera de Chile S.A., una importante sociedad minera no metálica chilena. El Sr. Alvo es ingeniero civil y obtuvo un MBA de IMD en Lausanne, Suiza.



### **Cristián Toro Cañas**

El Sr. Cristián Toro Cañas es el Vicepresidente Legal de LAN Airlines, cargo que asumió en enero de 2008. El señor Toro es graduado en leyes de la Pontificia Universidad Católica de Chile (1993), y tiene una maestría en derecho (MCJ 97') de la Escuela de Derecho de la Universidad de Nueva York. Antes de

llegar a LAN Airlines, fue Fiscal/Director Jurídico de Citibank Chile, donde trabajó ocupando distintos cargos desde 1997 hasta el 2007. También trabajó como international trainee en Shearman & Sterling en Nueva York (1999). El señor Toro es profesor del Máster de Derecho de la Empresa de la Universidad de Los Andes.

### **Enrique Elsaca Hirmas**



El Sr. Enrique Elsaca Hirmas es el Vicepresidente de Operaciones y Servicio de LAN Airlines, cargo que asumió en el 2008. Entre 2004 y 2008, fue Vicepresidente de Planificación Estratégica. El Sr. Elsaca es ingeniero industrial de la Pontificia Universidad Católica de Chile y tiene además un Magister en Administración de Empresas del

Massachusetts Institute of Technology. Antes de entrar a LAN Airlines, se desempeñó como Gerente Inmobiliario y Desarrollo de Cencosud, el segundo grupo más grande de venta minorista de Chile. Desde 1997 hasta 1999, trabajó en Booz Allen & Hamilton en América Latina, y desde 1991 hasta 1995, ocupó varios cargos en Esso Chile, una filial de Exxon.

### **Emilio del Real Sota**



El Sr. Emilio del Real Sota es el Vicepresidente de Personas de LAN Airlines, cargo que asumió en agosto de 2005. El Sr. del Real es Psicólogo de la Universidad Gabriela Mistral. Entre 2003 y 2005, fue Gerente de Recursos Humanos de DYS, 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.

### René Muga Escobar



El Sr. René Muga Escobar es el Vicepresidente de Asuntos Corporativos de LAN Airlines. El Sr. Muga es Licenciado en Economía e Ingeniero Comercial de la Pontificia Universidad Católica de Chile y cursó una Maestría en Relaciones Económicas Internacionales de la misma Universidad. Antes de trabajar en LAN Airlines, fue Gerente General de la Confederación de la Producción y el

Comercio, institución que agrupa a las principales asociaciones empresariales del país. Durante su carrera, fue también Director de Desarrollo de negocios de CODELCO, la principal empresa minera en Chile y el productor de cobre más grande del mundo, y estuvo a cargo de las negociaciones comerciales de Chile con la Unión Europea.

El año 2010, la Compañía pagó al conjunto de sus ejecutivos un total de US\$ 77,3 millones y la Compañía pagó además US\$ 14,7 millones en incentivos. Por otro lado, en el mismo año, la Compañía pagó a sus ejecutivos un total de US\$ 1,5 millones por concepto de indemnizaciones.

#### Plan de Compensaciones

Las características generales del Plan de Compensación de acciones son las siguientes:

El número total de acciones destinadas al Plan de Compensación asciende a 2.209.091 conforme a lo acordado en la junta extraordinaria de accionistas de fecha 5 de Abril de 2007.

Conforme a las modificaciones introducidas al Plan de Compensación en junta extraordinaria de accionistas celebrada con fecha 29 de Octubre de 2009 y en la sesión extraordinaria de directorio No. 85 de fecha 5 de Noviembre de 2009, el plan tiene las siguientes características: Las opciones asignadas a cada trabajador se devengan por parcialidades, en las siguientes dos oportunidades: (1) el 30 % de ellas

desde el 29 de Octubre de 2010; y (2) el 70% de ellas el 30 de Octubre de 2011, sujeto a su permanencia en la Sociedad. El trabajador puede ejercer las opciones totalmente o por parcialidades. El plazo para ejercer las opciones expira el día 31 de Diciembre de 2011. Las opciones no pueden cederse, gravarse ni transferirse a ningún título por el trabajador sino sólo renunciarse. El precio a pagar por las acciones, al momento de ejercer la opción, es de US\$14,50 reajustables según la variación que experimente el índice CPI, pagaderos en pesos chilenos de acuerdo con el tipo de cambio dólar observado en la misma fecha de suscripción y pago de las acciones.

Al 31 de Diciembre de 2010 no se han ejercido opciones de suscripción de acciones correspondientes al presente Plan de Compensaciones.



1929

Creación de LAN "Línea Aérea Nacional de Chile" por parte del Comandante Arturo Merino Benítez.

1946

Primer vuelo internacional: Santiago - Buenos Aires.



1956

Inauguración de operaciones a Lima.

1946

Inicio de operaciones a Miami, Estados Unidos.

1970

LAN comienza a ofrecer vuelos a Europa.

1985

LAN se transforma en una sociedad anónima.



1989

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

1994

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

1997

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

1999

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



2000

LAN se incorpora a ONEWORLD.

2001

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



**2002**  
Alianza con Qantas y con Lufthansa Cargo.

**2003**  
Continúa el plan de expansión de la empresa: Inicio de operaciones de LAN Ecuador.

**2004**  
Cambio de imagen corporativa: LAN Airlines S.A.

**2005**  
Otro paso en el plan de expansión regional de LAN: Inicio de operaciones de LAN Argentina.

**2006**  
Lanzamiento de la nueva clase Premium Business.

**2007**  
Implementación del modelo Low Cost en los mercados domésticos. Aumento de capital por US\$320 millones. Órdenes de Compra por 32 aviones Boeing 787 Dreamliners.

**2008**  
Termina el proceso de renovación de la flota de corto alcance, formada ahora por aeronaves de la familia A320.

**2009**  
Inicio de operaciones de carga en Colombia y de pasajeros en el mercado doméstico de Ecuador. Orden de compra por 30 Airbus familia A320.

**2010**  
Orden de Compra por 50 Airbus familia A320. Firma de acuerdo de asociación con TAM. Compra de la aerolínea colombiana Aires.



En 2010 la Compañía celebró la incorporación de su avión número 100, un Airbus A320-200, el cual forma parte de un pedido de 90 aeronaves Airbus que se irán integrando a la flota de manera paulatina hasta 2016.

#### Operamos una flota de vanguardia

El año 2000 LAN emprendió un ambicioso programa de renovación y crecimiento de la flota, con el objetivo de operar los aviones más modernos y seguros del mundo, y generar ahorros en el consumo de combustible y mantenimiento. En virtud de este plan, la Compañía renovó completamente su flota de corto alcance, la que desde 2008 está integrada sólo por aeronaves de la familia A320, reconocida como una de las más modernas y ecoeficiente entre los aviones de pasillo único.

En el curso de 2010, la Compañía incorporó 11 aviones a su flota, 8 de ellos de la familia Airbus A320 y 3 Boeing 767 (dos cargueros y uno de pasajeros), involucrando una inversión de US\$434 millones. De esta manera a diciembre de 2010 la compañía contaba con 61 aviones de la familia A320 para sus rutas de corto alcance, mientras que para las rutas de largo alcance terminó el año con 28 aeronaves Boeing 767-300 y 5 Airbus A340. Adicionalmente se incorporó a la flota de LAN las aeronaves de su nueva filial colombiana Aires, formada

por 11 aeronaves Dash 8-Q200, 4 Dash 8-Q400 y 9 Boeing 737-700. En cuanto a la flota carguera a diciembre de 2010 LAN contaba con 13 aeronaves cargueras dedicadas, 11 Boeing 767-300 y 2 Boeing 777-200. La edad promedio de los equipos alcanza a los 6,9 años, siendo una de las flotas más modernas y con una de las menores tasas de emisión de CO2 por kilómetro-pasajero de la industria aérea mundial.

En octubre de 2010 la Compañía celebró la incorporación de su avión número 100, un Airbus A320-200, el cual forma parte de un pedido de 90 aeronaves Airbus que se irán integrando a la flota de manera paulatina hasta 2016. Estos aviones cuentan con los más elevados estándares de innovación y tecnología, y serán destinados para incrementar las operaciones tanto en los mercados domésticos como en rutas regionales.

Para el año 2011, el plan de flota de LAN considera la llegada de 18 aviones de la familia A320, que permitirán servir

de manera eficiente las rutas domésticas y regionales dentro de América Latina gracias a su mayor alcance y potencia. Los primeros A319 estarán destinados al reemplazo de cinco A318 que saldrán de circulación durante el primer semestre del año. En largo alcance, en tanto, la Compañía recibirá tres Boeing 767-300, a los que se sumará un Boeing 767-300F para las operaciones de carga.

En cuanto al negocio de Carga cabe señalar que en el segundo semestre de 2012 se integrarán a la flota carguera de LAN dos aviones Boeing 777-200F, con lo que la Compañía contará con cuatro aeronaves de este tipo, posicionándose como la primera aerolínea de la región –y la segunda a nivel mundial– que opera con estos cargueros de avanzada tecnología, considerados los más modernos y eficientes de la industria. Estos equipos le permitirán ampliar su cobertura de destinos más allá de la región y particularmente continuar fortaleciendo su operación carguera a Europa.

Adicionalmente la Compañía está trabajando para la puesta en operación de 32 Boeing 787 Dreamliner de última generación, los que se incorporarán a la flota dentro de los próximos años y para lo cual ha comprometido una inversión de US\$ 3.500 millones. Se trata de los aviones más eficientes del mundo en consumo de combustible y reducción

de contaminantes, lo que reafirma el compromiso de LAN con el desarrollo de la aviación en Latinoamérica.

Además, en el marco de su permanente preocupación por desarrollar una operación comprometida con el medio ambiente, LAN está embarcada en un programa de eficiencia operacional denominado “LEAN en Combustible”, el que permitirá reducir anualmente el uso de combustible en sus vuelos en 2%, equivalente a las emisiones generadas por 17.500 automóviles en un año.

Paralelo al proyecto “Lean en Combustible”, se profundizó esta filosofía en las áreas de Mantenimiento, con el programa de confiabilidad técnica. Para el 2011, se espera abarcar el resto de las áreas de esta Dirección, iniciadas el 2008 con el proyecto “Clever” en Mantenimiento Mayor.

Finalmente, durante el 2010 se continuó la instalación de Winglets en la flota B767 (pasajeros y carga), dispositivos de avanzada tecnología que reducen la resistencia aerodinámica del ala, lo que se traduce en un consumo de combustible entre un 4% y 5% más eficiente y, por ende, en una importante reducción de las emisiones de CO2 de cada aeronave. Este programa continuará durante el 2011, en la medida en que nuevos B767 se incorporen a la flota.

## LAN Airlines S.A. Flota Consolidada

Al 31 de diciembre del 2010		Arrendados	Propios	Total
Flota de Pasajeros	Dash 8-Q200	11	0	11
	Dash 8-Q400	4	0	4
	Boeing 737-700	9	0	9
	Airbus A318-100	0	15	15
	Airbus A319-100	0	20	20
	Airbus A320-200	2	24	26
	Boeing 767-300	10	18	28
	Airbus A340-300	1	4	5
	TOTAL	37	81	118
Flota de Carga	Boeing 777-200F	2	0	2
	Boeing 767-300F	3	8	11
	TOTAL	5	8	13
TOTAL		42	89	131



**15 Aviones**  
**Airbus A318-100**

Longitud: 31,8 mts. (104 pies 3 pulgadas).  
Envergadura: 34,1 mts. (111 pies 10 pulgadas).  
Asientos: 126.  
Velocidad crucero: 850 km/h.  
Peso máximo de despegue: 63.000 kg.



**20 Aviones**  
**Airbus A319-100**

Longitud: 33,8 mts. (110 pies 11 pulgadas).  
Envergadura: 34,1 mts. (111 pies 10 pulgadas).  
Asientos: 144.  
Velocidad crucero: 850 km/h.  
Peso máximo de despegue: 70.000 kg.



**26 Aviones**  
**Airbus A320-200**

Longitud: 37,6 mts (123 pies 3 pulgadas).  
Envergadura: 34,1 mts (111 pies 10 pulgadas).  
Asientos: 168.  
Velocidad crucero: 928 km/h.  
Peso máximo de despegue: 77.000 kg.



**28 Aviones**  
**Boeing 767-300**

Longitud: 54,2 mts. (178 pies).  
Envergadura: 47,6 mts. (156 pies 2 pulgadas).  
Asientos: 221-238.  
Velocidad crucero: 869 km/h.  
Peso máximo de despegue: 184.611 kg.



**5 Aviones**  
**Airbus A340-300**

Longitud: 63,7 mts. (208 pies 11 pulgadas).  
Envergadura: 60,3 mts. (197 pies 10 pulgadas).  
Asientos: 260.  
Velocidad crucero: 976 km/h.  
Peso máximo de despegue: 275.000 kg



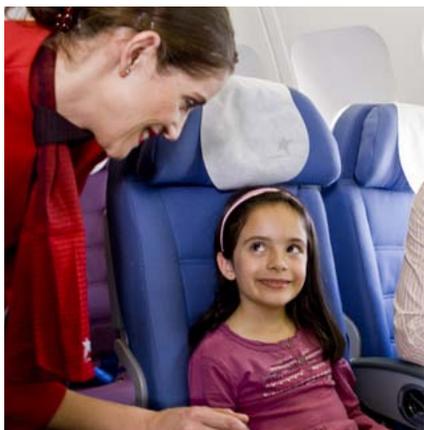
**11 Aviones**  
**Boeing 767-300 F**

Longitud: 54,2 mts. (178 pies).  
Envergadura: 47,6 mts. (156 pies 1 pulgadas).  
Volumen de Carga: 438,1 m3  
Velocidad crucero: 869 km/h  
Peso máximo de despegue: 186.880 kg



**2 Aviones**  
**Boeing 777-200 F**

Longitud: 63,7 mts. (209 pies 1 pulgadas).  
Envergadura: 64,8 mts. (212 pies 7 pulgadas).  
Volumen de Carga: 652,7 m3.  
Velocidad crucero: 896 km/h.  
Peso máximo de despegue: 347.450 kg.



Junto con mantener y mejorar la excelencia operacional, LAN busca instalar al cliente en el corazón de la Compañía y de sus equipos humanos.

Las personas son para LAN lo más importante, ya que cumplen un rol esencial en el éxito y logros de la Compañía. Así lo confirman los excelentes resultados que año tras año presenta la empresa y que la han llevado a ser una aerolínea respetada y admirada en el mundo entero por su servicio de excelencia. Calidez, eficiencia, superación y seguridad son los valores que distinguen al equipo humano que trabaja en LAN, en línea con su objetivo de brindarle al pasajero la mejor experiencia de viaje.

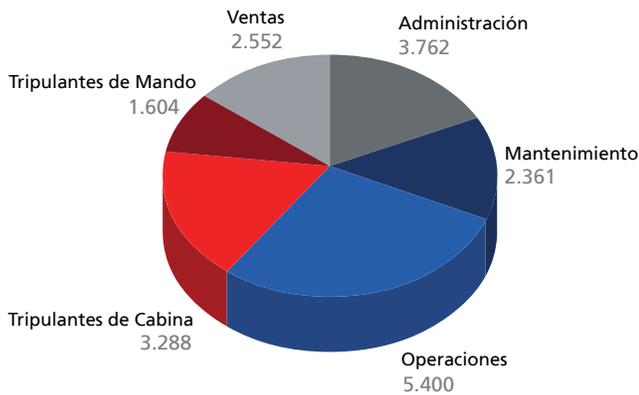
Nuestras personas son claves para otorgar un servicio superior a nuestros clientes. Con el fin de consolidar aún más la actitud de servicio en el 2010 LAN comenzó a trabajar en un nuevo proyecto destinado a profundizar la Cultura de Servicio en la organización. Bajo el propósito de servicio "Somos personas cuidando personas", la Compañía busca dar un paso adelante en su conexión

afectiva con el cliente, de tal forma de construir un vínculo emocional siendo una aerolínea admirada y querida por sus pasajeros. En este primer año el proyecto se focalizó en las personas que se desempeñan en las áreas de cara al cliente, como son Tripulantes de Mando, Tripulantes de Cabina, Aeropuerto, Contact Center y Oficinas de Venta, para comprometerlos en este nuevo espíritu de trabajo y cercanía emocional con los pasajeros.

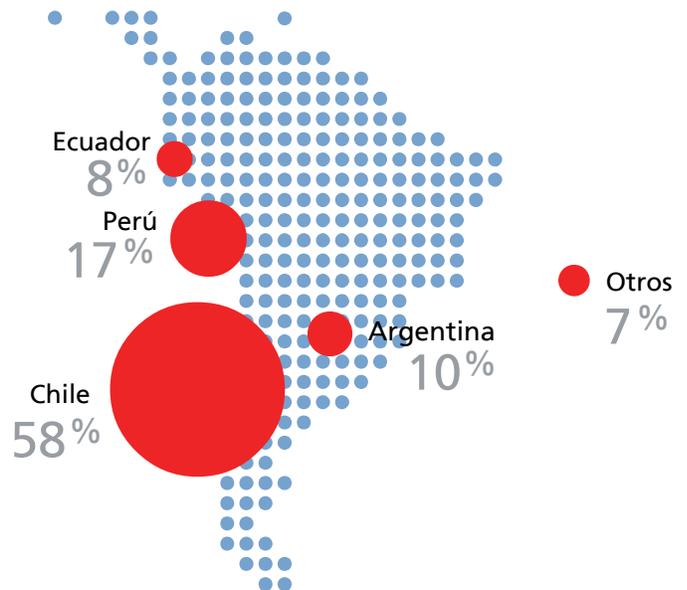
Es por esto que durante 2010 la Compañía trabajó para mejorar el proceso de selección de personas en contacto con clientes, buscando hacerlo más eficiente y riguroso. Adicionalmente, durante este año 5.700 personas en Chile y el mundo que trabajan en contacto con el cliente, fueron capacitadas en relación a la cultura de Servicio y su importancia recibiendo herramientas que le permitan aplicarla en sus labores diarias.

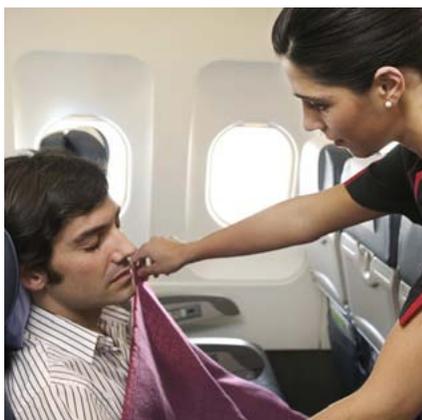
Es así como, junto con mantener y mejorar la excelencia operacional y cumplimiento de estándares, a través de iniciativas como esta, LAN busca instalar al cliente en el corazón de la Compañía y de sus equipos humanos. Con esto se pretende crear un sello distintivo en el personal de LAN y mantenerse como la aerolínea preferida en el contexto de una industria altamente competitiva y clientes cada vez más exigentes.

### Dotación por Función



### Empleados por Nacionalidad





A diciembre de 2010 LAN cuenta con un equipo compuesto por casi 19 mil personas de 61 nacionalidades diferentes, 3.521 de las cuales se integraron en este ejercicio. La calidez humana y solidaridad de los empleados de LAN se vio reflejada una vez más en este período con motivo del terremoto que azotó a Chile en el mes de febrero, donde independiente del país, idioma o lugar geográfico, se unieron todos bajo el objetivo de ayudar a los trabajadores y a los miles de chilenos que se vieron afectados.

El fomento del desarrollo y crecimiento profesional de las personas que trabajan en LAN continuó siendo una prioridad en 2010. Es así como se capacitó al 82% de la dotación y se realizaron 3.956 movilidades internas. Cabe destacar que LAN invierte anualmente en aproximadamente 500 mil horas de capacitación, siendo una de las aerolíneas de la región que más invierte en este ámbito.

LAN es una Compañía de servicio que no transa con el valor de la seguridad y

como tal sabemos que una industria como la nuestra esta afecta a riesgos ajenos a nuestro control y nuestras personas están consientes de esto. En tal sentido durante el año 2010 se siguió incentivando la participación de los empleados en el programa de Asistencia a Pasajeros y Familiares (APF) en caso de emergencia aérea. En este contexto se capacitaron 728 personas en Santiago de Chile y 444 en filiales, quienes se entregaron con gran compromiso, seriedad y entusiasmo a la preparación de su voluntariado. Actualmente la Compañía cuenta con más de mil voluntarios inscritos en este grupo.

Respecto a las relaciones laborales, en este período LAN finalizó con éxito dos importantes negociaciones colectivas, lo que refleja las buenas relaciones laborales que priman al interior de la organización. En efecto, se renovó por 4 años el convenio colectivo LAN Express-I Sindicato de Tripulantes, y se firmó el convenio con el sindicato de pilotos de LAN Perú.



El 2010 fue para LAN un año de recuperación y crecimiento tanto en los negocios de carga como de pasajeros. Es así como la Compañía registró resultados históricos, con una utilidad que alcanzó los US\$419,7 millones, un aumento de 81,6% comparado con 2009.

El 2010 fue para LAN un año de recuperación y crecimiento tanto en los negocios de carga como de pasajeros. Es así como la Compañía registró resultados históricos, con una utilidad que alcanzó los US\$419,7 millones, un aumento de 81,6% comparado con el ejercicio previo. Este exitoso desempeño confirma la capacidad que tiene LAN para aprovechar las oportunidades que presentan los mercados globales, tras enfrentar el complejo escenario económico mundial en 2009 y a pesar del impacto del terremoto que afectó a Chile en febrero de 2010.

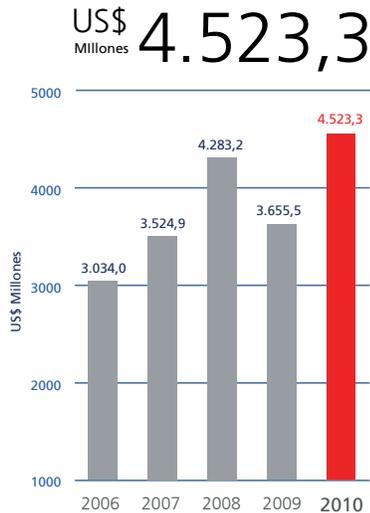
Durante este período la Compañía obtuvo importantes aumentos en sus ingresos, especialmente en el negocio de carga, el cual creció 43,0% con respecto a 2009, totalizando US\$1.280,7 millones. Asimismo, las ventas de pasajeros se incrementaron 18,5%, llegando a US\$3.109,8 millones. En total, los ingresos operacionales alcanzaron US\$4.523,3 millones, un 23,7% más que en el año anterior. De esta forma, el resultado operacional de LAN ascendió a

US\$622,9 millones, un 43,0% superior al reportado en 2009.

El crecimiento en el negocio de pasajeros se vio impulsado por un aumento de 9,2% en la capacidad de transporte de pasajeros medida en ASKs y un alza de 8,5% en el ingreso por ASK. El incremento del ingreso unitario se debió a un avance de 6,7% en el yield –debido principalmente a un escenario de mayor fortaleza en la demanda–, como también al aumento en los factores de ocupación de 1,3 puntos porcentuales, a 78,3%.

El tráfico de pasajeros creció 11,1%, impulsado por un aumento de 10,6% en el tráfico doméstico (en Chile, Perú, Argentina y Ecuador) y un alza de 11,3% en el tráfico internacional. Estos resultados se explican básicamente por las nuevas operaciones iniciadas con éxito en 2010, incluyendo Lima– San Francisco en las rutas de largo alcance, así como Lima–Brasilia y Guayaquil–Galápagos en las rutas regionales y domésticas, respectivamente.

## Ingresos Totales 2006-2010

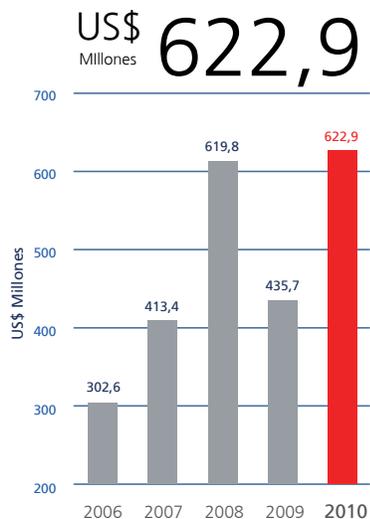


Por su parte, el aumento de los ingresos en carga se vio impulsado por un crecimiento de 20,5% en la capacidad de transporte de carga medida en ATKs y un alza de 18,7% en el ingreso por ATK. El aumento del ingreso unitario se debió principalmente al avance de 15,8% en el yield, como también al aumento en los factores de ocupación de 1,7 puntos porcentuales, a 70,1%, impulsado por un incremento de 23,5% en el tráfico de carga.

la operación doméstica de carga en Brasil continuó creciendo y consolidándose.

En este período los costos operacionales aumentaron 21,1% con respecto a 2009, alcanzando US\$3.900,4 millones. Los costos por unidad (ATK) crecieron 5,7% en comparación con el año anterior. El combustible es el principal ítem de costos para la Compañía, representando un 29,8% de sus costos operacionales en 2010. Los mayores precios del combustible generaron un gasto de US\$99,7 millones (neto de cobertura de combustible). Excluyendo el impacto del combustible, los costos por unidad subieron 5,9% en el período, debido principalmente a mayores costos por concepto de salarios y arriendo de flota ACMI en el negocio de carga.

## Resultados Operacionales

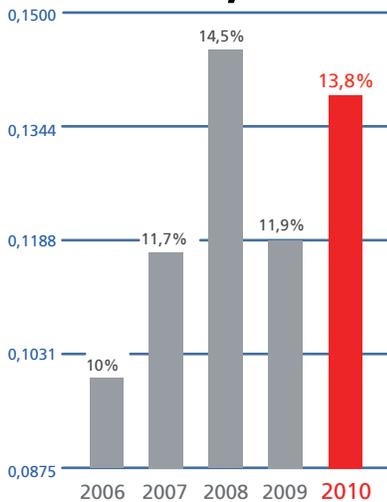


En el crecimiento de los ingresos de carga fue determinante el desarrollo continuo de iniciativas estratégicas clave. La efectiva gestión de la capacidad, así como también las nuevas herramientas de gestión de ingresos, le permitieron a LAN beneficiarse de la sostenida recuperación de los mercados de importación hacia América Latina, especialmente Brasil. Asimismo, la expansión de las operaciones a Europa, utilizando la nueva y eficiente flota carguera de los Boeing 777-200, ha reafirmado la posición competitiva de la Compañía, al mismo tiempo que ha diversificado su fuente de ingresos. Adicionalmente, a través de la filial ABSA,

Con todo, LAN mantuvo en este período su sólida posición financiera y buenos indicadores de balance, reflejados en su clasificación crediticia como Grado de Inversión (BBB), siendo una de las pocas aerolíneas del mundo que mantiene ese estatus.

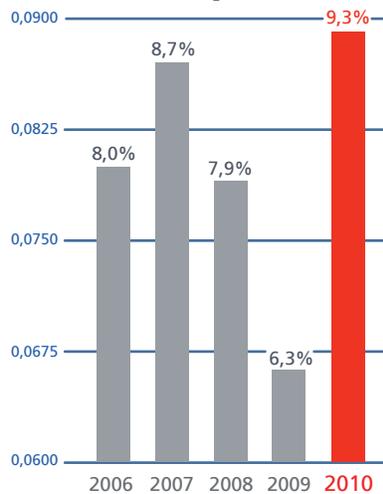
### Margen Operacional 2006-2010

13,8%



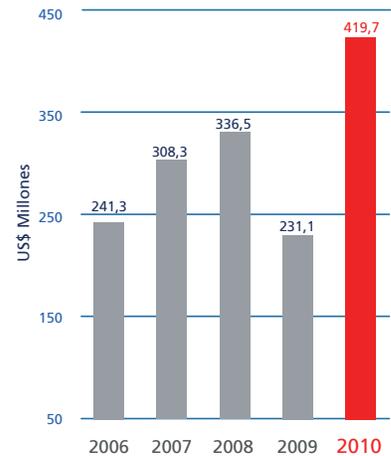
### Margen Neto 2006-2010

9,3%



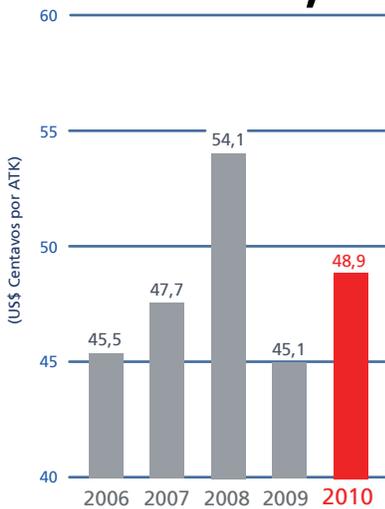
### Utilidad Neta

US\$ 419,7  
Millones



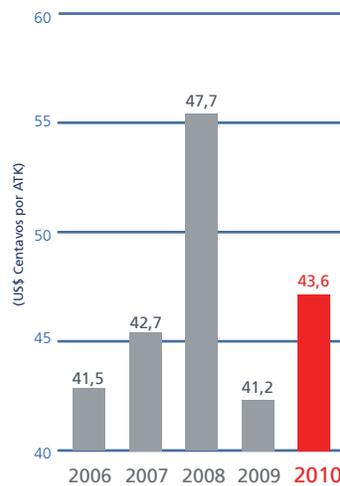
### Ingresos Unitarios 2006 - 2010

US\$  
Centavos  
por ATK 48,9



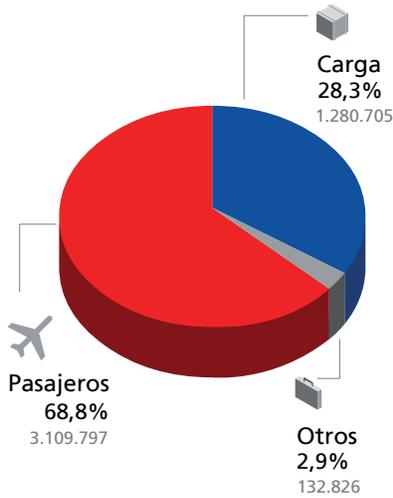
### Costos Unitarios 2006 - 2010

US\$  
Centavos  
por ATK 43,6

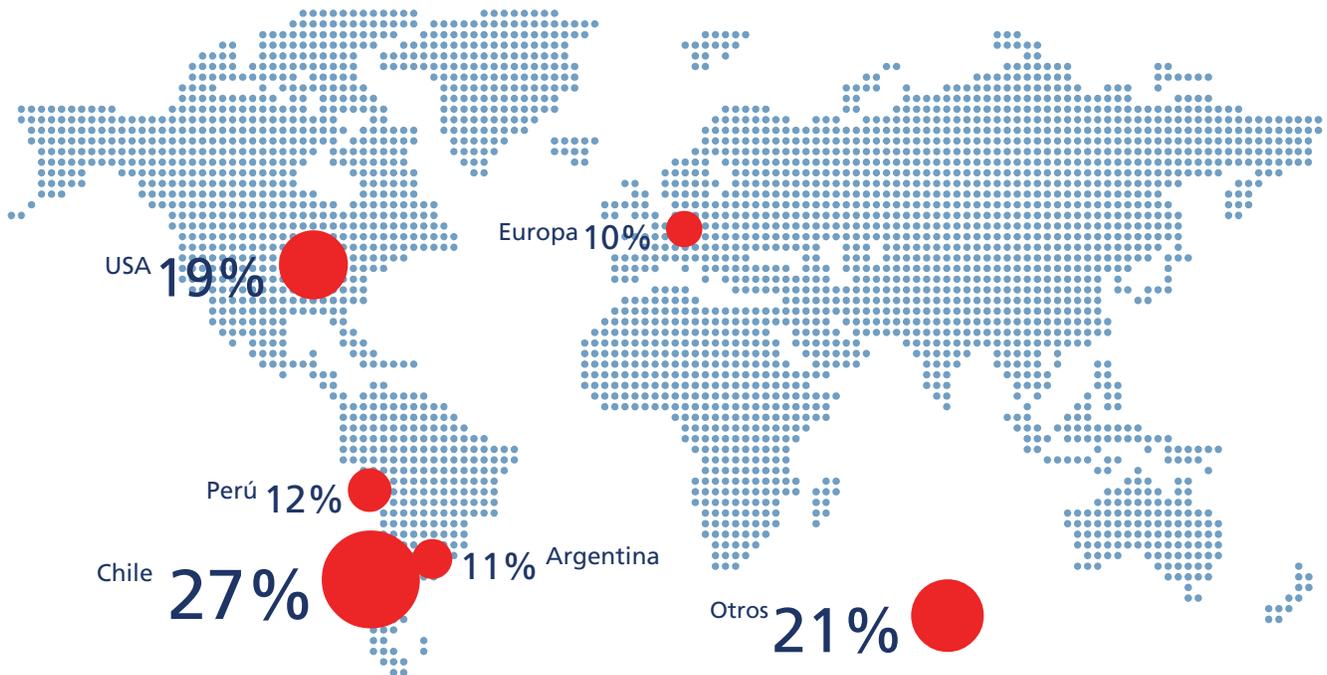


Nota: 2008, 2009 y 2010 de acuerdo a Normas Internacionales de Información Financiera, años anteriores bajo principios contables generalmente aceptados en Chile.

### Distribución de Ingresos



### Distribución de Ventas por Área Geográfica



## Resumen Financiero

US\$ Millones

Al 31 de diciembre del 2010	2006	2007	2008	2009	2010
Ingresos pasajeros	1.813,4	2.197,2	2.820,8	2.623,6	3.109,8
Ingresos carga	1.072,7	1.154,3	1.319,4	895,6	1.280,7
Otros ingresos	147,9	173,4	142,9	136,4	132,8
Ingresos total	3.034,0	3.524,9	4.283,2	3.655,5	4.523,3
EBITDAR *1	583,1	726,1	877,4	823,3	1.063,2
EBITDA *2	425,4	567,2	947,9	739,6	964,6
Resultado operacional	302,6	413,4	619,8	435,7	622,9
Utilidad neta del ejercicio	241,3	308,3	336,5	231,1	419,7
Utilidad neta por acción	0,76	0,91	0,99	0,68	1,2
Total activos	2.928,8	3.901,7	5.196,9	5.772,0	6.785,9
Total pasivos	2.302,5	2.913,6	4.428,3	4.666,0	5.485,8
Interés minoritario	4,3	5,2	6,8	7,1	
Total patrimonio	626,3	988,1	768,6	1.105,9	1.300,1
Total pasivos y patrimonio	2.928,8	3.901,7	5.196,9	5.772,0	6.785,9

\*1 Utilidad antes de intereses, impuestos, depreciación, amortización y arriendo de aviones

\*2 Utilidad antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización.

Nota: 2008, 2009 y 2010 de acuerdo a Normas Internacionales de Información Financiera, años anteriores bajo principios contables generalmente aceptados en Chile.

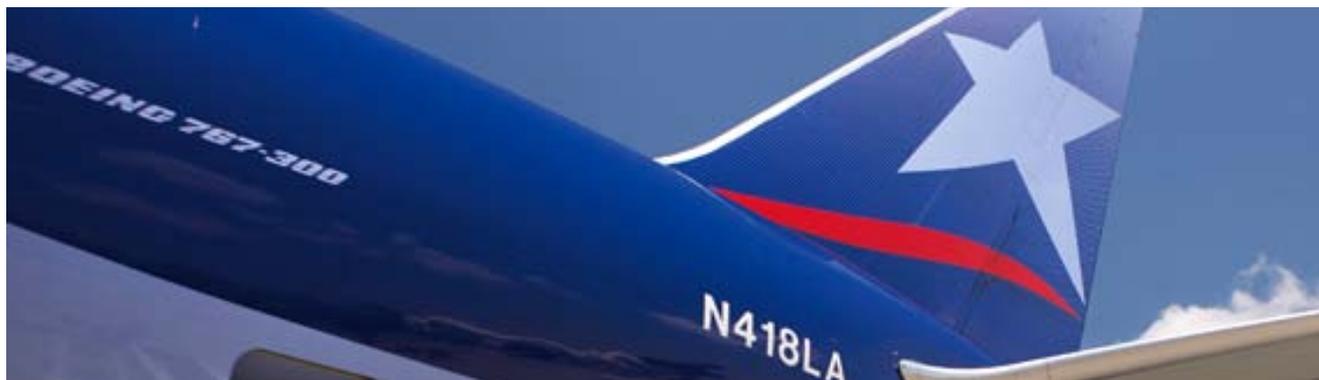
## Estadísticas Operacionales

Al 31 de diciembre del 2010	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Sistema</b>					
ATKs (millones)	6.349,8	7.023,1	7.652,2	7.811,4	8.970,1
RTKs (millones)	4.333,8	4.862,4	5.332,3	5.308,0	6.222,1
Factor de ocupación sistema	68,3%	69,2%	69,7%	68,0%	69,4%
Factor de ocupación de equilibrio	62,3%	61,90%	61,05%	62,14%	61,74%
Yield (basado en RTKs -US¢ )	66,59	68,93	77,64	66,30	70,56
Ingresos operacionales / ATK (US¢) *3	45,45	47,72	54,11	45,05	48,95
Costos operacionales / ATK (US¢) *4	41,52	42,66	47,40	41,20	43,57
Precio promedio combustible (US¢/galón)	2,09	2,29	3,12	2,12	2,32
Número de aviones	80	83	90	96	131
<b>Pasajeros</b>					
Pasajeros transportados (miles)	8.881,3	11.091,3	13.239,9	15.404,3	17.293,2
ASKs (millones)	26.400,0	31.556,1	35.176,2	38.777,1	42.355,2
RPKs (millones)	19.495,5	24.001,2	26.951,6	29.830,1	33.147,5
Factor de ocupación (basado en ASKs)	73,8%	76,1%	76,6%	76,9%	78,3%
Yield (basado en RPKs -US¢)	9,30	9,15	10,47	8,80	9,38
Ingreso por ASK (US¢)	6,87	6,96	8,02	6,77	7,34
<b>Carga</b>					
Toneladas transportadas (miles)	564,1	604,3	661,4	649,2	779,5
ATKs (millones)	3.399,1	3.632,8	4.080,3	3.835,0	4.620,2
RTKs (millones)	2.579,2	2.702,3	2.906,7	2.623,3	3.238,8
Factor de ocupación (basado en ATKs)	75,9%	74,4%	71,2%	68,4%	70,1%
Yield (basado en RTKs -US¢)	41,59	42,72	45,39	34,14	39,54
Ingreso por ATK (US¢)	31,56	31,77	32,34	23,35	27,72

\*3 (Ingresos de Pasajeros y Carga)/ATK

\*4 (Costos Operacionales + Costos Financieros Netos - Otros Ingresos)/ATK

Nota: Ver Glosario para definiciones



**1er Lugar en Servicio**

Enero 2010

Premios Ekos Ecuador, categoría aerolíneas.

**2° Lugar entre Las Mejores Cartas de Vino de Clase Ejecutiva**

Febrero 2010

Best Business Class Cellar, Cellars in the Sky Awards.

Revista Business Traveller.

**Premio a la Excelencia Turística**

Febrero 2010

Premio "Fernando Silva Santisteban", Cámara Regional de Turismo de Cajamarca (Perú).

**6° Lugar entre Las Empresas Globales de América Latina**

Abril 2010

Las Empresas más Globales de América Latina, Ranking Multilatinas.

Revista América Economía.

**Gran Marca Moderna 2010**

Mayo 2010

Premios EFFIE 2010 (Perú).

**Excelencia en Sudamérica**

Mayo 2010

Personal de Servicio World Airline Awards 2010.

**Mejor Aerolínea de Sudamérica**

Mayo 2010

World Airline Awards, SkyTrax 2010.

**Mejor Investor Relations de Chile**

Mayo 2010

Top 100, las mejores empresas para invertir, los mejores en comunicación financiera.

Revista Capital y Santander Global Banking and Markets.

**1er Lugar entre Las 15 Empresas Más Respetadas**

Julio 2010

Las 15 empresas más respetadas en Chile.  
La Segunda y Adimark.

### **1er Lugar entre Las Empresas Más Destacadas**

Agosto 2010

Las 50 compañías más destacadas a nivel nacional, Primera Edición empresarial de Reputación Corporativa (Merco).

### **3er Lugar entre Las Empresas Más Admiradas de Chile**

Octubre 2010

Las 10 empresas más admiradas de 2010.  
Diario Financiero y PWC.

### **1er Lugar como La Empresa Más Globalizada**

Diciembre 2010

Premios Estrategia 2010.

### **Excelencia a Nivel Nacional**

Diciembre 2010

Premio a la excelencia nacional en prevención de riesgos,  
Instituto de Seguridad del Trabajo.

### **Mejor Operación de Negocios**

Diciembre 2010

Empresas más Destacadas de Chile 2010.  
Diario Financiero.

### **Mejor Empresa del Año 2010**

Diciembre 2010

eCommerce AWARD LATAM.

### **Aerolínea Preferida**

Diciembre 2010

Encuesta Anual de Ejecutivos de la Cámara de Comercio de Lima.

### **Agencia de Viajes Preferida (LAN Tours)**

Diciembre 2010

Encuesta Anual de Ejecutivos de la Cámara de Comercio de Lima.



### Actividad Bursátil

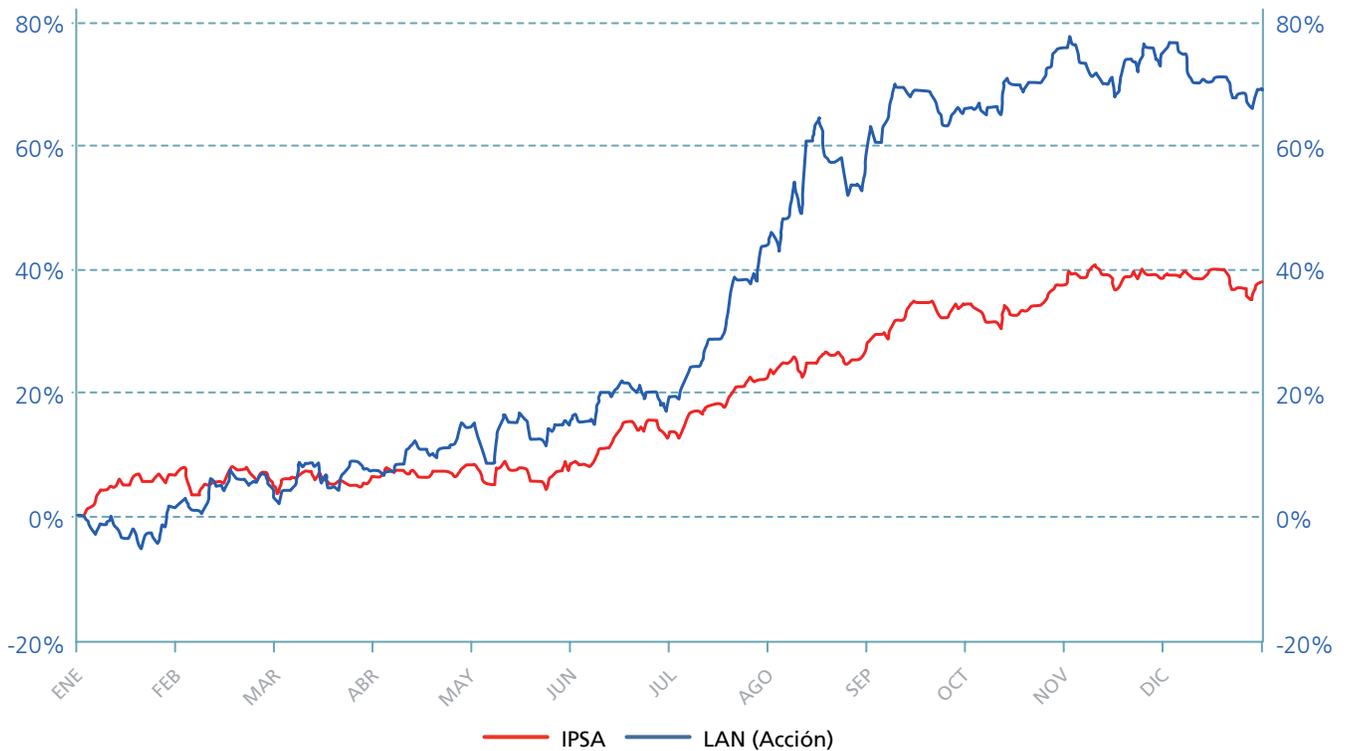
Durante 2010, la acción de LAN mostró una rentabilidad de 68,7%, mientras que el ADR de LAN mostró una rentabilidad de 84,6%. Al 31 de diciembre de 2010, la capitalización bursátil de la Compañía fue de US\$10,4 mil millones.

### Precio Acción y ADR 2010



Durante 2010, la acción de LAN mostró una rentabilidad de 31,1 puntos porcentuales por sobre el IPSA, índice que mostró una rentabilidad de 37,6% en tal período.

### Rentabilidad acumulada acción y ADR 2010



## Estadísticas Trimestrales Precio Acción (2008-2010)

	Nº de Acciones Transadas	Precio Promedio (CH\$)	Monto Total (CH\$)
<b>2008</b>			
Primer Trimestre	67.047.941	6.133	412.048.972.358
Segundo Trimestre	38.457.285	5.787	223.934.221.471
Tercer Trimestre	46.033.129	5.777	267.286.169.635
Cuarto Trimestre	31.871.572	5.657	180.247.458.622
<b>2009</b>			
Primer Trimestre	31.333.712	5.030	157.934.911.429
Segundo Trimestre	32.053.214	5.942	190.474.096.845
Tercer Trimestre	27.537.200	6.763	186.403.260.956
Cuarto Trimestre	27.194.815	7.701	209.561.025.666
<b>2010</b>			
Primer Trimestre	78.527.652	9.321	731.977.564.550
Segundo Trimestre	28.989.000	10.281	298.041.173.402
Tercer Trimestre	68.123.784	14.292	973.595.650.579
Cuarto Trimestre	34.761.835	14.632	508.645.049.034

## Estadísticas Trimestrales Precio ADR (2008-2010)

	Nº de Acciones Transadas	Precio Promedio (US\$)	Monto Tota (US\$)
<b>2008</b>			
Primer Trimestre	33.130.631	13,20	427.124.640
Segundo Trimestre	42.592.394	12,35	510.086.292
Tercer Trimestre	38.729.030	11,22	427.636.399
Cuarto Trimestre	31.662.709	8,90	283.420.215
<b>2009</b>			
Primer Trimestre	27.389.940	8,33	228.252.094
Segundo Trimestre	21.409.999	10,58	231.758.152
Tercer Trimestre	19.202.497	12,32	236.966.212
Cuarto Trimestre	21.575.709	14,91	318.613.407
<b>2010</b>			
Primer Trimestre	23.040.927	17,72	408.225.320
Segundo Trimestre	23.101.571	18,74	432.817.173
Tercer Trimestre	44.356.223	29,45	1.306.224.233
Cuarto Trimestre	21.982.883	30,70	674.964.638

## Política Financiera

La política financiera de LAN tiene los siguientes objetivos:

- 1 Preservar y mantener niveles de caja adecuados para el nivel de la operación.
- 2 Mantener el endeudamiento de mediano y largo plazo en una proporción que sea razonable en función del crecimiento de las operaciones y considerando el objetivo de minimizar los costos de financiamiento.
- 3 No mantener deuda de corto plazo, salvo para operaciones puntuales.
- 4 Efectuar inversiones apropiadas para maximizar el flujo futuro de caja y permitir operaciones eficientes.
- 5 Efectuar inversiones financieras con los excedentes de caja según la política establecida por el Directorio.
- 6 Responder efectivamente a las condiciones externas sobre las cuales la Compañía no tiene ningún control, y de este modo mantener un flujo de fondos estable, protegiendo a LAN de riesgos de mercado tales como variaciones en los tipos de cambio, en el precio del combustible y en la tasa de interés.
- 7 Mantener un nivel adecuado de líneas de crédito con bancos locales y extranjeros.
- 8 Mantener un adecuado nivel de riesgo de crédito, a través de un control permanente de la distribución de dicho riesgo a nivel de países y negocios.

## Liquidez

Durante el año 2010 LAN mantuvo su política de mantener una liquidez significativa, a fin de resguardarse de potenciales shocks externos. Es por esto, que la compañía buscó alternativas para utilizar dichos recursos en la forma más efectiva y es así como durante este año se continuó financiando internamente una parte importante de los anticipos asociados a la fabricación de los aviones (pre-delivery payments), vinculados a las aeronaves que la Compañía recibirá en el futuro tanto de Boeing como de Airbus. Al cierre del año 2010, la compañía contaba con US\$737 millones en caja y valores de fácil liquidación.

## Inversiones y Financiamiento

La gran mayoría de las inversiones realizadas por LAN 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. Típicamente la Compañía financia entre un 80% a 85% con créditos bancarios o bonos garantizados por las agencias de fomento a la exportación, siendo la porción restante financiada con créditos comerciales o con fondos propios. Los plazos de financiamiento de las distintas estructuras de financiamiento varían entre 12 y 18 años, siendo la gran mayoría de éstos a plazos de 12 años.

---

## Programa Boeing

El financiamiento de los aviones Boeing 767-300 considera 13 aviones en arriendo (10 de pasajeros más 3 cargueros) y 26 aeronaves adquiridas a Boeing (18 de pasajeros y 8 cargueros). Las adquisiciones a Boeing fueron financiadas, en su mayoría, con créditos bancarios garantizados por Exim Bank. En 2009 se abre la posibilidad de financiamiento en el mercado de capitales, mediante la emisión de bonos garantizados por Exim Bank, estructura utilizada para financiar la adquisición de los 3 Boeing 767-300 entregados entre

Noviembre 2009 y Febrero 2010. La existencia de la garantía EXIM permite a LAN acceder a tasas de financiamiento ventajosas tanto en los créditos como en el mercado de capitales.

A Diciembre del 2010 existen órdenes de compra pendientes por 6 Boeing 767-300 los cuales serán recibidos entre los años 2011 y 2012, órdenes por 32 B787 (26 órdenes de compra más 6 arriendos) y una orden de compra por dos B777 cargueros que serán recibidos el año 2012.

## Programa Airbus Familia A320 y Airbus A340

Desde el año 2000 al 31 de Diciembre 2010, LAN ha recibido un total de 5 A340, 26 A320, 20 A319 y 15 A318. De estas aeronaves, 4 A340, 8 A320 y 5 A319 fueron financiadas como Leasing Operativo con opción de compra al año 10, 2 A320 y 1 A340 bajo la modalidad de arriendos puros, y el resto (16 A320, 15 A319 y 15 A318) han sido financiados con créditos bancarios que incluyen el aval de las agencias de fomento a la

exportación europeas (Export Credit Agencies, ECA's, por sus siglas en inglés)

Al 31 de Diciembre del 2010, existen órdenes de compra pendientes por 87 aviones de la familia A320 (59 A320, 18 A319 y 10 A321) para entrega entre el año 2011 y 2016. El plan estratégico de la compañía incluye la venta de los 15 aviones A318 entre los años 2011 y 2013.

## Cobertura de Riesgos Financieros

Los principales riesgos financieros a los que está expuesta una línea aérea corresponden a los de (i) tipo de cambio, (ii) tasas de interés y (iii) precio del combustible.

En el primer caso (i), la naturaleza de las operaciones de LAN, el crecimiento de la operación en diversas geografías, junto con el fortalecimiento de la moneda local, se traduce en una exposición limitada al peso chileno y a otras monedas de la región (Peso Argentino, Sol Peruano y Real Brasileño). Aproximadamente el 85% de los ingresos y el 60% de los costos están denominados en dólares.

Respecto al segundo ítem (ii), LAN ha utilizado swaps y calls de tasa de interés, con el objetivo de reducir su riesgo ante alzas sustanciales a la tasa de interés. Es así como a diciembre de 2010 el 94% de su exposición vigente se encontraba

cubierta así como también, parte de la exposición a tasa de interés asociadas a los créditos que financiarán las aeronaves Boeing y Airbus con entrega entre los años 2011 y 2012.

Con respecto al tercer ítem (iii), para reducir su exposición al alza del precio del combustible, la Compañía utiliza mecanismos de traspaso de costo tanto en el negocio de pasajeros como en el negocio de carga, así como también el uso de instrumentos derivados de cobertura tales como swaps, opciones call y bandas de precio (collares). Durante 2010 LAN cubrió aproximadamente el 26% de sus necesidades de combustible del año 2011 con un mix de estos instrumentos financieros. La Compañía minimiza el riesgo de crédito de la contraparte al contratar estos instrumentos financieros solo con instituciones financieras de alta calidad crediticia.

## Factores de Riesgo

### **Riesgos relacionados con nuestras operaciones y la industria aeronáutica**

Nuestro desempeño depende en gran manera de la situación económica de los países en los que operamos. Las condiciones económicas adversas en dichos países podrían tener un impacto adverso en nuestro negocio. El éxito de nuestro negocio depende de problemas normativos clave, y esos problemas pueden perjudicar nuestro negocio y nuestros resultados operacionales. Dependemos de alianzas estratégicas o relaciones comerciales en muchos países en los que operamos y nuestro negocio podría verse perjudicado si cualquiera de nuestras alianzas estratégicas y relaciones comerciales se diera por terminada. Nuestros negocios y resultados operacionales podrían verse perjudicados si dejáramos de obtener y mantener rutas, accesos y derechos adecuados a aeropuerto, y otros permisos de operación.

La imposibilidad de implementar con éxito nuestra estrategia de crecimiento perjudicaría nuestros negocios y el valor de mercado de los ADRs y nuestras acciones ordinarias.

Nuestros negocios podrían verse perjudicados por un cambio desfavorable de la coyuntura de la industria de la aviación comercial causado por acontecimientos exógenos que afectan los hábitos turísticos o aumentan los costos, tales como epidemias, guerras o ataques terroristas. Una parte considerable de nuestros ingresos por carga provienen de una variedad relativamente escasa de productos y podrían verse afectados

por acontecimientos que impacten en su producción o comercialización.

Nuestras operaciones están sujetas a las fluctuaciones del suministro y costo de combustible de avión, que podrían impactar perjudicialmente nuestros negocios. Confiamos en mantener una alta tasa de utilización diaria de aeronaves para incrementar nuestros ingresos, lo que nos hace particularmente vulnerables ante demoras.

Operamos aeronaves Airbus y Boeing y dependemos de las mismas. Nuestro negocio está en riesgo si no recibimos oportunamente la entrega de aeronaves, si no hay aeronaves disponibles de dichas compañías o si el público percibe negativamente nuestros aviones.

Con frecuencia nos afectan ciertos factores que escapan a nuestro control, como las condiciones climáticas, que afectan nuestras operaciones. Las pérdidas y obligaciones derivadas de accidentes que afecten a una o más aeronaves podrían perjudicar sustancialmente nuestros negocios.

Los altos niveles de competencia de la industria aeronáutica pueden perjudicar nuestro nivel operacional. Algunos de nuestros competidores podrían recibir apoyo externo, lo que perjudicaría nuestra posición competitiva. Si no logramos incorporar aeronaves arrendadas a nuestra flota a precios y términos aceptables en el futuro, nuestro negocio podría verse perjudicado. Estamos incorporando diversas tecnologías y equipos nuevos y su puesta en funcionamiento podría tener un

impacto negativo en nuestro servicio y estándares operacionales.

Nuestro negocio podría verse perjudicado si no pudiéramos satisfacer nuestros importantes requerimientos de financiamiento futuro. Nuestro negocio podría verse negativamente afectado por nuestro alto índice de endeudamiento y obligaciones de arrendamiento de aeronaves en comparación con nuestro capital social. Los aumentos de costos de seguros y/o reducciones importantes de las coberturas de los mismos perjudicarían nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones.

Los problemas que se susciten en los sistemas de control de tráfico aéreo u otras fallas técnicas podrían interrumpir nuestras operaciones y tener un efecto adverso sustancial en nuestro negocio.

Nuestro éxito financiero depende de la disponibilidad y el desempeño del personal clave, que no está sujeto a restricciones en cuanto a trabajar para la competencia. Nuestro negocio puede experimentar consecuencias adversas si no logramos cerrar acuerdos de negociación colectiva satisfactorios con nuestros empleados sindicalizados. Las presiones de los empleados podrían ocasionar problemas operacionales e impactar negativamente en nuestro negocio. Los aumentos de costos de mano de obra, que constituyen una parte sustancial de nuestros costos operacionales, afectarían directamente nuestras utilidades. Es posible que enfrentemos dificultades para encontrar, capacitar y retener empleados.

El incumplimiento por nuestra parte de las normativas medio ambientales aplicables podría afectar negativamente

nuestro negocio y reputación.

#### **Riesgos inherentes a Chile y otros países de mercados emergentes.**

Los acontecimientos de países latinoamericanos y otros mercados emergentes podrían afectar de manera adversa la economía chilena, impactar negativamente nuestro negocio y resultados operacionales y provocar una caída del precio de mercado de nuestras acciones ordinarias y ADRs. Fluctuaciones del valor del peso chileno y otras monedas en los países en que operamos podrían afectar negativamente nuestros ingresos y rentabilidad. No estamos obligados a divulgar tanta información a nuestros inversionistas como lo están los emisores estadounidenses, y por ende, es posible que ustedes reciban menos información de la que recibirían de una empresa estadounidense similar.

#### **Riesgos relacionados con nuestras acciones ordinarias y ADRs.**

Nuestros accionistas mayoritarios pueden tener intereses diferentes de los de los demás accionistas. La colocación de nuestros ADRs y acciones ordinarias en el mercado de valores es limitada y podría experimentar aun más iliquidez y volatilidad de precios. Los titulares de ADRs podrían verse perjudicados por las devaluaciones de monedas y fluctuaciones del tipo de cambio. Futuros cambios en los controles de inversión extranjera y retención de impuestos podrían afectar negativamente a los residentes no chilenos que invierten en nuestras acciones. Los titulares de nuestras ADRs podrían verse imposibilitados de ejercer sus derechos preferenciales en ciertas circunstancias.



## Hechos Esenciales

Desde el 1° de enero hasta el 31 de diciembre de 2010, los hechos descritos a continuación fueron informados a la Superintendencia de Valores y Seguros y a las Bolsas de Valores en carácter de esenciales:

**1** Con fecha 26 de enero de 2010, en virtud de lo establecido en el artículo 9° e inciso 2° del artículo 10° de la Ley N° 18.045 sobre Mercado de Valores, y de lo indicado en la Norma de Carácter General N° 30 de la Superintendencia de Valores y Seguros, se informó lo siguiente en relación a materias financieras de LAN Airlines S.A.:

“De acuerdo a la normativa de la Superintendencia de Valores y Seguros, a partir del primer trimestre del 2009 LAN Airlines S.A. reporta sus resultados bajo IFRS. Conforme a lo anterior, con esta fecha, y sin perjuicio de la remisión de la correspondiente FECU dentro de los plazos aplicables al efecto, el Comité de Directores y el Directorio de LAN Airlines S.A., han aprobado la publicación, en calidad de hecho esencial, de la información financiera adjunta a la presente. 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 2009.

Se hace presente que LAN Airlines S.A. procede a proporcionar esta información financiera a sus accionistas, inversionistas y mercado en general, con el fin de (i) entregarles información veraz, suficiente y oportuna con anticipación a la entrega de la respectiva FECU conforme los plazos aplicables al efecto; (ii) cumplir con la época de entrega de información financiera al mercado, inversionistas y analistas por parte de LAN Airlines S.A., conforme ha sido su práctica en los últimos años; y (iii) mantener adecuadamente informados a nuestros accionistas, inversionistas y al mercado en general, en vista de la entrega de información financiera de LAN Airlines S.A. bajo IFRS.

Finalmente, se deja constancia que esta información financiera no reemplaza ni modifica la correspondiente FECU

bajo IFRS, la cual será entregada para efectos del año 2009 dentro de los plazos previstos en la normativa de la Superintendencia de Valores y Seguros”.

**2** Con fecha 3 de marzo de 2010, en virtud de lo establecido en los artículos 9° y 10° de la Ley No. 18.045 sobre Mercado de Valores, y de lo dispuesto en el Oficio Circular No. 574 de 2010 de la Superintendencia de Valores y Seguros, se informó lo siguiente con ocasión del terremoto que afectó la zona centro y sur del país el sábado 27 de Febrero de 2010:

**2.1** Estado en que se encuentran la continuidad de las Operaciones.

**2.1.1** En el Extranjero.

Las operaciones de LAN Airlines y sus filiales en el extranjero, incluyendo a LAN CARGO, LAN Perú, LAN Ecuador y LAN Argentina, tanto en pasajeros como en carga, se están desarrollando con absoluta normalidad, con la sola excepción de los vuelos desde y hacia Santiago de Chile.

**2.1.2** En Chile.

**2.1.2.1** Transporte de Pasajeros.

Como es de público conocimiento, las instalaciones del aeropuerto de Santiago se encuentran dañadas producto del terremoto antes referido.

Atendido a que no existe aeropuerto de alternativa en la Región Metropolitana para nuestras operaciones nacionales e internacionales, situación que afecta a la totalidad de las aerolíneas que operan en el país, las operaciones comerciales de pasajeros se suspendieron hasta el día 1° de Marzo de 2010. Hasta esa fecha, sólo aterrizaron en el aeropuerto de Santiago los diecisiete (17) vuelos internacionales de LAN con destino a esta ciudad, que habían sido desviados a otros aeropuertos fuera del país en vista del terremoto que nos afectó.

Luego de un gran esfuerzo y coordinación con las distintas autoridades y entidades involucradas en la operación del aeropuerto de Santiago, el día de ayer se logró instalar en dicho lugar un terminal de pasajeros de campaña, el cual nos permitió el día de ayer reanudar operaciones. Con esto, para el día de hoy LAN espera operar aproximadamente un 45% de nuestra actividad normal para efectos de transporte doméstico e internacional de pasajeros. Adicionalmente, hoy comenzaría a operar en forma paralela el terminal doméstico de pasajeros para operaciones internacionales, lo que implicará aumentar la capacidad de transporte de pasajeros. Conforme lo anterior, se estima que al día 7 de Marzo de 2010 LAN estará operando en Chile aproximadamente en un 60% respecto a su operación habitual.

Los itinerarios de los vuelos domésticos e internacionales se están informando por distintos medios, en especial a través de nuestra página web ([www.lan.com](http://www.lan.com)), call centers (600 526 2000) y oficinas de ventas. Tales itinerarios irán aumentando en forma paulatina hasta recuperarse en forma normal. La Compañía no tiene una estimación de cuando restablecerá las operaciones desde Santiago a su total normalidad, ya que esto dependerá de la capacidad del aeropuerto de Santiago para retomar su funcionamiento normal.

#### **2.1.2.2** Transporte de Carga.

Con relación al transporte aéreo de carga, las operaciones de LAN CARGO no se vieron materialmente afectadas por el sismo, y actualmente LAN CARGO se encuentra con plena capacidad para ofrecer sus servicios. Las actividades de transporte de carga se encuentran operando normalmente en vista de (i) el reinicio de operaciones, aunque limitado de pasajeros, (ii) el restablecimiento desde el día de ayer de los servicios de control aduanero y agropecuario para carga y mercadería y (iii) la flexibilidad en la utilización de la flota carguera, incluyendo el rediseño de sus itinerarios para compensar la disminución de operación de la flota de pasajeros desde y hacia Chile.

#### **2.2** Deterioro en Instalaciones, Plantas u Otros Bienes.

La compañía sufrió daños moderados en ciertos edificios, tales como la parte antigua de la Base de Mantenimiento, como en el Edificio Corporativo ubicado al frente del cabezal sur del aeropuerto de Santiago. Adicionalmente, el terremoto causó daños menores en cinco (5) aeronaves y en algunos repuestos y equipos, los que ya están siendo reparados. Ninguno de estos daños tiene un impacto significativo o relevante para las operaciones de la compañía.

#### **2.3** Existencia de Seguros comprometidos.

Todas las instalaciones, edificios, equipos y aeronaves de LAN se encuentran debidamente aseguradas contra riesgos de daños, incluyendo cobertura de incendio y sismo. La suma de los deducibles respecto a los bienes afectados asciende aproximadamente a US\$3.000.000 (tres millones de dólares de los Estados Unidos de América)

**3** Con fecha 10 de marzo de 2010, en virtud de lo establecido en los artículos 9° y 10° de la Ley No. 18.045 sobre Mercado de Valores, y a lo establecido en la Norma de Carácter General No. 30, se informó lo siguiente en relación a la propiedad de LAN Airlines S.A.:

“Hemos tomado conocimiento que con esta fecha Costa Verde Aeronáutica S.A. (“CVA”) ha materializado la compra

a Axxion S.A. y a Inversiones Santa Cecilia S.A. de la cantidad de 29.000.000 de acciones de LAN Airlines S.A., las que ascienden aproximadamente al 8,56% de las acciones de la sociedad (la "Transacción").

Esta Transacción se implementó con arreglo a lo estipulado en el Convenio entre Accionistas de LAN celebrado con fecha 14 de Diciembre de 2000, y su Complemento de fecha 5 de Julio de 2004, suscrito entre Axxion S.A., Inversiones Santa Cecilia S.A. y CVA. Asimismo, hemos tomado conocimiento que se puso término al Acuerdo de Actuación Conjunta celebrado con fecha 5 de Julio de 2004 entre las mismas partes.

Con arreglo a lo expuesto, CVA ha pasado a ser titular de 107.575.407 acciones de LAN Airlines S.A., que representan aproximadamente el 31,75% de su capital suscrito, pasando a ser controlador de esta sociedad de acuerdo a lo establecido en los artículos 97 y 99 de la Ley de Mercado de Valores. Esto constituye un cambio importante en la propiedad de la compañía, que se ha estimado necesario informar como hecho esencial.

Adicionalmente, se deja constancia que Inversiones Mineras del Cantábrico S.A., una sociedad relacionada a CVA,

es titular de 7.824.095 acciones de LAN Airlines S.A., que representan aproximadamente un 2,31% del capital suscrito.

Finalmente, todo lo anterior consta de hechos esenciales de Costa Verde Aeronáutica S.A. de fechas 22 de Febrero y 9 de Marzo de 2010."

**4** Con fecha 11 de marzo de 2010, en virtud de lo establecido en los artículos 9° y 10° de la Ley No. 18.045 sobre Mercado de Valores, y a lo establecido en la Norma de Carácter General No. 30, se informó lo siguiente en relación a la Junta Ordinaria de Accionistas de LAN Airlines S.A.:

"Que en Sesión Extraordinaria celebrada el día 11 de Marzo de 2010, el Directorio de LAN Airlines S.A. (en adelante, la "Sociedad") acordó citar a Junta Ordinaria de Accionistas para el día 29 de abril de 2010 a las 11:00 horas para tratar las siguientes materias:

**4.1** Aprobación de la Memoria, Balance y Estados Financieros de la Sociedad, correspondientes al ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2009;

**4.2** Aprobación del reparto de un dividendo definitivo con cargo a las utilidades del ejercicio 2009, imputando a dicha suma los dividendos provisorios de

US\$ 0,10219 y US\$ 0,20662 por acción, pagados en los meses de agosto de 2009 y enero de 2010, respectivamente;

**4.3** Elección del Directorio de la Sociedad;

**4.4** Fijación de las remuneraciones del Directorio de la Sociedad para el ejercicio que termina el 31 de diciembre de 2010;

**4.5** Fijación de la remuneración del Comité de Directores de la Sociedad, y determinación de su presupuesto, para el ejercicio que termina el 31 de diciembre de 2010;

**4.6** 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;

**4.7** 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;

**4.8** Designación del diario en que se efectuarán las publicaciones de la Sociedad; y

**4.9** Demás materias de interés social propias del conocimiento de la Junta Ordinaria de Accionistas de la Sociedad.”

**5** Con fecha 29 de abril de 2010, en virtud de lo establecido en los artículos 9° y 10° de la Ley No. 18.045 sobre Mercado de Valores, y a lo establecido en la Norma de Carácter General No. 30 de 1989 de la Superintendencia de Valores y Seguros, se informó lo siguiente en relación a la Junta Ordinaria de Accionistas de LAN Airlines S.A. celebrada este día 29 de abril de 2010:

“Los señores accionistas de LAN procedieron a elegir los miembros del Directorio de LAN, los cuales durarán en sus funciones por dos años.

En la elección que tuvo lugar en la Junta resultaron electos como Directores las siguientes personas:

- 1** Juan Cueto Sierra;
- 2** Juan José Cueto Plaza;
- 3** José Cox Donoso;
- 4** Darío Calderón González;
- 5** Carlos Heller Solari;
- 6** Ramón Eblen Kadis;
- 7** Jorge Alberto Awad Mehech;
- 8** Bernardo Fontaine Talavera; y
- 9** Juan Gerardo Jofré Miranda.

Se hace presente al señor Superintendente

que los Directores indicados en los números 6, 7, 8 y 9 anteriores fueron electos en calidad de Directores Independientes, de acuerdo al artículo 50 bis de la Ley N°18.046 sobre Sociedades Anónimas.”

**6** Con fecha 29 de abril de 2010, en virtud de lo establecido en los artículos 9° y 10° de la Ley No. 18.045 sobre Mercado de Valores, y a lo establecido en la Norma de Carácter General No. 30 de 1989 de la Superintendencia de Valores y Seguros, se informó lo siguiente en relación a la Junta Ordinaria de Accionistas de LAN Airlines S.A. celebrada este día 29 de abril de 2010:

“Los señores accionistas de LAN aprobaron distribuir el dividendo definitivo propuesto por el Directorio en su sesión del 27 de abril recién pasado, que consiste en distribuir como dividendo el 49,99932% de las utilidades del ejercicio correspondiente al año 2009, que equivale a un monto de US\$115.561.579,33.

Ahora bien, a dicho dividendo se le imputan los dos dividendos provisorios N°38 y N°39 informados y repartidos anteriormente por LAN, que conjuntamente equivalen a un monto de US\$104.622.020,61. En consecuencia de lo anterior, el monto efectivo a ser distribuido es de US\$10.939.558,72.”

**7** Con fecha 10 de mayo de 2010, en virtud de lo establecido en relación al Oficio Ordinario No. 7007 de 7 de mayo de 2010, se informó lo siguiente:

“Que con fecha 6 de Mayo de 2010 LAN Airlines S.A. (en adelante, “LAN”) informó a la prensa y al mercado en general la operación objeto de consulta de vuestra parte, a través de un comunicado de prensa oficial de LAN, el que fue distribuido ampliamente y además, publicado en la sección para inversionistas del sitio de internet de esta compañía ([www.lan.com](http://www.lan.com)), todo ello con arreglo al Manual de Manejo de Información de Interés para el Mercado que fuera oportunamente aprobado por el Directorio de esta compañía y que se encuentra disponible en la página web de vuestra Superintendencia de Valores y Seguros. Se adjunta al efecto el comunicado de prensa emitido por LAN con fecha 6 de Mayo pasado.

No obstante lo anterior, reiteramos que LAN ha suscrito con la aerolínea colombiana AEROASIS S.A. un acuerdo de asesoría técnica y de servicios para los efectos de llevar adelante todos los trámites y cumplir con las condiciones necesarias para obtener el permiso de operaciones expedido por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de la República de Colombia (en adelante “Aerocivil”), dentro del plazo

que vence en Febrero de 2011. Estas actividades incluyen la contratación de personal, elaboración de la totalidad del material técnico, así como la elección y adquisición del equipo, de acuerdo con las disposiciones legales y reglamentarias vigentes en la materia en el referido país. Al respecto, LAN emitió el comunicado de prensa antes referido, en la misma fecha en que se comunicó oficialmente a Aerocivil el inicio por parte de AEROASIS S.A. del referido proceso de certificación aeronáutica, con el apoyo técnico de LAN.

En efecto, AEROASIS S.A. es una sociedad colombiana que cuenta únicamente con los derechos de tráfico para operar en el transporte aéreo de pasajeros doméstico de Colombia, pero que no ha obtenido los permisos de operación necesarios de parte de la autoridad de aeronáutica civil de ese país para explotar tales derechos de tráfico, y que a la fecha no cuenta con el personal, aviones y equipos, entre otras exigencias, que son necesarios para la obtención de los mismos. Por este motivo, AEROASIS S.A. ha recurrido a la asesoría técnica y a los servicios de LAN a fin de desarrollar las actividades y tareas necesarias para cumplir las condiciones exigidas para obtener tales permisos. Por otra parte, se hace presente que mientras esté pendiente la tramitación del referido permiso de operación ante Aerocivil, los accionistas de AEROASIS S.A. no pueden vender o ceder sus acciones ni pueden

modificar los estatutos de la compañía en ciertas materias, entre otras restricciones.

Es por lo anteriormente expuesto, que LAN tiene el firme interés, que una vez obtenido dicho permiso de operación, AEROASIS S.A. pase a integrar el grupo de empresas LAN, concretándose en tal caso y al efecto, y a opción de LAN, acuerdos de asociación e integración, los que por su naturaleza y según corresponda, deberán ser sometidos previamente a la consideración de las autoridades competentes de la República de Colombia.”

**8** Con fecha 20 de julio de 2010, en virtud de lo establecido en los artículos 9° y 10° de la Ley No. 18.045 sobre Mercado de Valores, y a lo establecido en la Norma de Carácter General No. 30 de 1989 de la Superintendencia de Valores y Seguros, se informó lo siguiente:

“Que LAN Airlines S.A. (“LAN”) ha convenido con Airbus S.A.S. la adquisición de cincuenta aeronaves Airbus familia A320 que se incorporarán gradualmente a las operaciones de LAN entre los años 2012 y 2016. Entre las aeronaves en cuestión se incluyen Airbus modelos A319 y A320, como también, por primera vez, aeronaves modelo A321 con capacidad para alrededor de 210 pasajeros. Las aeronaves están valoradas en aproximadamente US\$ 4.150 millones de acuerdo a su precio de lista.

Asimismo, se informa que LAN ha convenido con CFM International, Inc. la compra de turbinas CFM56-5B para equipar los aviones Airbus familia A320 que se incorporarán a la flota a partir del año 2011.

La adquisición de estas aeronaves es parte del plan estratégico de flota para el largo plazo. Este plan implica, además, la venta de 15 aeronaves Airbus modelo A318 entre los años 2011 y 2013.

LAN hace presente que los convenios antes referidos están sujetos a la negociación, celebración y otorgamiento de los contratos definitivos que incluyan los términos y condiciones aplicables a las transacciones descritas en esta comunicación, los cuales se espera se encuentren finalizados dentro de los próximos meses.”

**9** Con fecha 27 de julio de 2010, en virtud de lo establecido en los artículos 9° y 10° de la Ley No. 18.045 sobre Mercado de Valores, y a lo establecido en la Norma de Carácter General No. 30 de 1989 de la Superintendencia de Valores y Seguros, se informó lo siguiente:

“Que en Sesión de Directorio de LAN Airlines S.A. (“LAN”) celebrada este día 27 de julio de 2010 se aprobó distribuir un dividendo provisorio con cargo a las utilidades del ejercicio correspondiente al año 2010, por un monto de

US\$74.466.241,8.”

**10** Con fecha 13 de agosto de 2010, en virtud de lo establecido en los artículos 9° y 10° de la Ley No. 18.045 sobre Mercado de Valores, y a lo establecido en la Norma de Carácter General No. 30 de 1989 de la Superintendencia de Valores y Seguros, debidamente facultado por el Directorio de LAN Airlines S.A. (“LAN”), Registro de Valores N° 306, se informó lo siguiente.:

“Que el día de hoy LAN, Costa Verde Aeronáutica S.A. e Inversiones Mineras del Cantábrico S.A. (los “Controladores de LAN”), TAM S.A. (“TAM”) y TAM Empreendimentos e Participacoes S.A. (los “Controladores de TAM”) han suscrito un memorándum de entendimiento no vinculante (non-binding) (el “MOU”) cuyos aspectos fundamentales se resumen a continuación.

**10.1** Con arreglo al MOU, LAN y TAM han acordado combinar sus compañías de forma de incorporar TAM a un holding común que la integre a las operaciones de LAN existentes a la fecha, y en la que los accionistas de TAM pasen a formar parte de la propiedad accionaria de LAN.

LAN pasaría a denominarse LATAM Airlines Group S.A. e incorporaría las operaciones de LAN Airlines y sus subsidiarias en Perú, Argentina y Ecuador, LAN Cargo y sus subsidiarias, TAM

Lineas Aereas, TAM Mercosur y demás sociedades de LAN y TAM.

**10.2** La relación de canje entre LAN y TAM se ha acordado en 0.9 acciones de LAN por cada acción de TAM.

**10.3** Esta combinación empresarial se realizaría mediante una serie de transacciones y operaciones societarias, incluyendo una oferta de canje de acciones (la "Oferta de Canje de Acciones") con el objeto que los actuales accionistas de TAM adquieran la calidad de accionistas de LAN (que, como se indicó, pasaría a denominarse LATAM Airlines Group S.A.). Por su parte, LATAM Airlines Group S.A. tendría la titularidad de sustancialmente todos los derechos económicos en TAM (que representan hoy día sus acciones sin derecho a voto) sea directamente o por intermedio de una sociedad anónima cerrada constituida en Chile. Y, los Controladores de TAM tendrían la titularidad del 80% de las acciones ordinarias con derecho a voto de TAM, manteniendo así el control sobre la misma en conformidad con la legislación brasileña, y LAN tendría la titularidad del restante 20% de las acciones ordinarias con derecho a voto.

Finalmente, se suscribiría un pacto de accionistas entre LATAM Airlines Group S.A. y los Controladores de TAM, que establezca la modalidad de gobierno corporativo de TAM y el alineamiento

coordinado de sus operaciones.

Se contempla que TAM sea deslistada de Bovespa en Brasil, y que sus ADRs sean deslistados del New York Stock Exchange (el "NYSE"). Las acciones de LATAM Airlines Group S.A. se seguirían transando en las bolsas de valores de Chile y bajo la forma de ADRs en el NYSE. Asimismo, las acciones de LATAM Airlines S.A. se transarían en Bovespa en Brasil bajo la forma de BDRs.

**10.4** En virtud de un pacto de accionistas, cuyos términos definitivos deben ser acordados por las partes, los Controladores de LAN concederían a los Controladores de TAM el derecho a hacerse representar en el Directorio de LATAM Airlines Group S.A. con el mismo número de directores que los Controladores de LAN, quienes se obligarían a apoyar con los votos que les daría su participación accionaria en LATAM Airlines Group S.A. la elección del director que los Controladores de TAM no estuvieren en condiciones de elegir por sí mismos. En este escenario, los Controladores de LAN y los Controladores de TAM se obligarían a actuar de común acuerdo y, en aquellos casos en que no exista acuerdo, se estaría a lo que resuelva el Directorio de LATAM Airlines Group S.A.

En materia de Juntas de Accionistas, se actuaría de común acuerdo y en

aquellos casos en que no exista acuerdo, y exista una posición del Directorio, se estaría a lo propuesto por este último. Y, en aquellos casos que no exista posición del Directorio, se estaría a lo que resuelva el Controlador de LAN, previo a haber hecho los Controladores de LAN y los Controladores de TAM esfuerzos de buena fe por acordar una posición común; y sujeto, sin embargo, en compensación de ello, a determinados derechos para los Controladores de TAM. El pacto de accionistas también regularía la transferencia de las acciones.

**10.5** El MOU está sujeto a que las partes lleguen a acuerdo en la documentación final, a la realización de procesos de due diligence recíprocos, y a la obtención de las aprobaciones corporativas, regulatorias y demás que resulten aplicables. Asimismo, las partes se han obligado a negociar de buena fe los contratos definitivos, con miras a concluir este proceso con su firma dentro del plazo de 60 días a contar de esta fecha.

La transacción estará sujeta a las condiciones habituales para esta clase de operaciones, entre las cuales podemos señalar que la Oferta de Canje de Acciones sea aceptada por un 95% de las acciones de TAM y que se obtengan las aprobaciones que sean necesarias conforme las leyes y regulaciones

aplicables en Chile y Brasil.

**10.6** Las empresas miembros del grupo de aerolíneas, continuarán operando bajo sus marcas actuales y sus respectivos certificados de operación. Estas empresas trabajarán en conjunto para construir una red internacional de transporte de carga y pasajeros en la región. LAN y TAM han operado en código compartido durante los últimos tres años, junto con cooperación en materia de mantenimiento y adquisición de aeronaves. Esta transacción lleva esta cooperación al siguiente nivel, con el total alineamiento de los intereses económicos de ambas compañías y de sus accionistas.

Mauricio Rolin Amaro será el Presidente del Directorio de LATAM Airlines Group S.A. y Enrique Cueto Plaza, actualmente el Vicepresidente Ejecutivo de LAN, será el CEO/Vicepresidente Ejecutivo de LATAM Airlines Group S.A. Las aerolíneas van a mantener sus actuales estructuras de liderazgo gerencial. María Claudia Amaro será el Presidente del Directorio de TAM, Marco Bologna se mantendrá como CEO de TAM, y Líbano Barroso se mantendrá como CEO de TAM Lineas.Aereas S.A. Ignacio Cueto Plaza será el Gerente General de LAN. Cada una de las empresas miembros del grupo mantendrá sus actuales oficinas centrales y su estructura de gobierno corporativo."

**11** Con fecha 27 de octubre de 2010, en virtud de lo establecido en los artículos 9° y 10° de la Ley No. 18.045 sobre Mercado de Valores, y a lo establecido en la Norma de Carácter General No. 30 de 1989 de la Superintendencia de Valores y Seguros, debidamente facultado por el Directorio de LAN Airlines S.A. (“LAN”), Registro de Valores N° 306, se informó lo siguiente:

“Que con esta fecha LAN celebró una promesa de compraventa por el 98,942% de las acciones en circulación de la aerolínea colombiana Aerovías de Integración Regional, AIRE S.A. (“AIRE”). La compraventa definitiva está sujeta a la conclusión de un proceso de due diligence, y al cumplimiento de los requisitos y obtención de las autorizaciones regulatorias que correspondan, así como a la eventual incorporación de socios y capitales colombianos.

El precio de la transacción es de US\$32,5 millones, que será ajustado en función de la variación que experimente el monto de la deuda efectiva neta que mantenga la sociedad a la fecha del cierre de la transacción sobre su valor base determinado conforme a los estados financieros al 31 de Agosto de 2010.

El plazo estimado para concluir el proceso de due diligence y celebrar la compraventa efectiva de rigor se estima

entre 30 y 60 días desde la fecha de firma de la promesa de compraventa.

AIRE es una aerolínea colombiana fundada en 1980, es actualmente el segundo operador del mercado doméstico colombiano con una participación de mercado de 22%. AIRE ofrece servicio regular a 27 destinos domésticos dentro de Colombia como también a 3 destinos internacionales. La flota de la compañía está compuesta por 9 B737-700s, 11 Q200 y 4 Q400.

Una vez realizada esta compraventa, AIRE se convertiría en filial de LAN Airlines y cada empresa cumpliría con las normativas que regulan la propiedad y control extranjero en cada país donde operan. De concretarse la combinación de negocios propuesta entre LAN y la aerolínea brasilera TAM, AIRE pasaría a formar parte del nuevo grupo de aerolíneas latinoamericano LATAM Airlines Group S.A.

La suscripción de esta promesa de compraventa no tiene efectos en el proceso de asesoría técnica y de servicios que LAN Airlines ha suscrito con la empresa colombiana AEROASIS S.A., con el propósito de llevar adelante todos los trámites y cumplir con las condiciones necesarias para obtener el permiso de operaciones expedido por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica

Civil de Colombia.”

**12** Con fecha 9 de noviembre de 2010, en virtud de lo establecido en los artículos 9º y 10º de la Ley No. 18.045 sobre Mercado de Valores, y a lo establecido en la Norma de Carácter General No. 30 de 1989 de la Superintendencia de Valores y Seguros, debidamente facultado por el Directorio de LAN Airlines S.A. (“LAN”), Registro de Valores N° 306, se informó lo siguiente:

Dentro del contexto de la investigación global iniciada en el año 2006 por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea, y que fuera llevada a cabo en forma conjunta por las autoridades Europeas y de los Estados Unidos de América, esta compañía informó mediante hecho esencial de fecha 27 de Diciembre 2007 que la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea había notificado a LAN Airlines S.A. y a su filial LAN CARGO S.A. acerca de la instrucción de un proceso en contra de diversas aerolíneas internacionales, por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea.

Con esta fecha, la referida Dirección General de Competencia informó que había emitido su decisión (la “Decisión”) sobre este caso, conforme

a la cual 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 encuentra LAN Airlines S.A. y LAN CARGO S.A.: Air Canada, Air France, KLM, British Airways, Cargolux, Cathay Pacific, Japan Airlines, Qantas Airways, SAS y Singapore Airlines.

Por su parte, LAN Airlines 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, equivalentes a esta fecha aproximadamente la cantidad de US\$11.460.000) por dichas infracciones, cantidad que se encontraba provisionada en los estados financieros de LAN. Esta es la multa de menor cuantía de aquellas aplicadas conforme la Decisión, e incluye una importante reducción atendida la cooperación de LAN durante la investigación.

Esta Decisión administrativa es apelable ante el Tribunal de Primera Instancia con sede en Luxemburgo, cuya sentencia es a su vez susceptible de recursos ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea. LAN Airlines S.A. y LAN CARGO S.A. procederán dentro de los plazos legales a interponer el

correspondiente recurso de apelación ante el referido Tribunal de Primera Instancia.

**13** Con fecha 26 de noviembre de 2010, en virtud de lo establecido en los artículos 9° y 10° de la Ley No. 18.045 sobre Mercado de Valores, y a lo establecido en la Norma de Carácter General No. 30 de 1989 de la Superintendencia de Valores y Seguros, debidamente facultado por el Directorio de LAN Airlines S.A. (“LAN”), Registro de Valores N° 306, se informó lo siguiente:

“Con esta fecha LAN Pax Group S.A., sociedad filial de LAN Airlines S.A., ha comprado el 100% de las acciones de las sociedades panameñas Akemi Holdings S.A. y Saipan Holdings S.A., las cuales indirectamente son propietarias del 98.942% de las acciones en circulación de la aerolínea colombiana Aerovías de Integración Regional, AIRE S.A. (“AIRE”). El precio de la compraventa ascendió a US\$12.000.000 (doce millones de dólares de los Estados Unidos de América), transacción que adicionalmente, implicará por parte de LAN Pax Group S.A. asumir pasivos netos de aproximadamente US\$ 100 millones, de los cuales US\$18 millones corresponden a deuda bancaria.

AIRE es una aerolínea colombiana

fundada en 1980 y es actualmente el segundo operador del mercado doméstico colombiano con una participación de mercado de 22%. AIRE ofrece servicio regular a 27 destinos domésticos dentro de Colombia como también a 3 destinos internacionales. A Septiembre de 2010, AIRE tiene ingresos operativos por US\$190.9 millones. La flota de la compañía está compuesta por 9 B737-700s, 11 Q200 y 4 Q400.”

**14** Con fecha 23 de diciembre de 2010, en virtud de lo establecido en los artículos 9° y 10° de la Ley No. 18.045 sobre Mercado de Valores, y a lo establecido en la Norma de Carácter General No. 30 de 1989 de la Superintendencia de Valores y Seguros, se informó lo siguiente en relación a la Junta Ordinaria de Accionistas de LAN Airlines S.A celebrada este día 23 de Diciembre de 2010.:

“Se aprobó distribuir un dividendo provisorio con cargo a las utilidades del ejercicio correspondiente al año 2010, por un monto de US\$125.000.293,78 equivalente a US\$0,36896 por acción , el que será pagado a partir del día 13 de Enero de 2011, teniendo derecho a este dividendo todos aquellos accionistas que tengan tal calidad al quinto día hábil anterior a dicha fecha.”

## Proveedores Seguros y Otros

### Proveedores

Durante el año 2010, y al igual que en años anteriores, los principales proveedores de LAN correspondieron a los fabricantes de aviones, Airbus y Boeing. Junto con éstos, LAN cuenta con una serie de otros proveedores, fundamentalmente relacionados con accesorios, repuestos y componentes para aviones, tales como: Pratt & Whitney, IAE International Aero Engines AG, Rolls-Royce plc, General

Electric Comercial Aviation Services Ltd. (motores); SICMA (asientos); Air France (Componentes MRO); LUFTHANSA Technik (Componentes MRO); Thales (Entretenimiento Abordo); Goodrich (Reversores); Messier Bugatti (Frenos), Goodrich (frenos). A esto deben agregarse nuestros proveedores de combustibles, tales como Repsol YPF, Copec, Shell, Terpel, Chevron, Exxon, entre otros.

---

### Seguros

LAN, 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. Estos seguros son contratados en conjunto por LAN Airlines y sus filiales, y son reasegurados en el mercado de Londres. Adicionalmente, a contar del año 2006 la Compañía mantiene un acuerdo con British Airways, Aer Lingus y otras compañías para negociar términos conjuntos para los Seguros de Casco y Responsabilidades Legales, lo cual contribuye a la obtención de menores primas y mejores condiciones de cobertura.

### 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 dichos países.



La sólida propuesta de valor de LAN le ha permitido avanzar en la consolidación de su liderazgo en el transporte internacional de pasajeros en los distintos mercados que opera, posicionándose exitosamente frente a la competencia.

#### LAN, una empresa al servicio de sus clientes

El servicio de pasajeros de LAN abarca tres segmentos principales: vuelos de largo alcance a Norteamérica, Europa y el Pacífico Sur; rutas regionales dentro de Sudamérica y servicios domésticos en Chile, Perú, Ecuador, Argentina y desde noviembre de 2010 operaciones domésticas e internacionales desde Colombia. Estos mercados son atendidos a través de operaciones conjuntas de LAN Airlines y sus filiales LAN Perú, LAN Ecuador, LAN Argentina y Aires, las que comparten una misma filosofía y valores comunes.

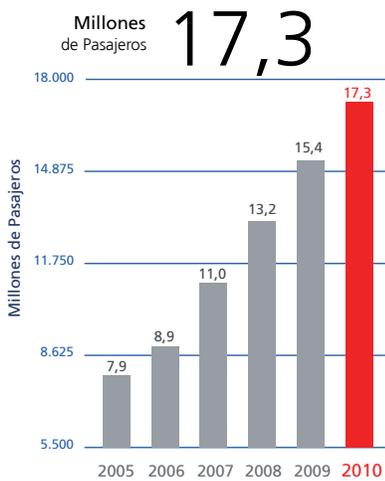
A través de su red de cobertura, LAN sirve 76 destinos en el mundo en forma directa, a los que se suman otros 93 puntos internacionales gracias a las alianzas estratégicas y acuerdos de códigos compartidos que la Compañía ha suscrito con diversos operadores aéreos.

El sostenido desarrollo de la red de destinos ha sido un objetivo prioritario para LAN, en su propósito por brindar la más completa conectividad a sus clientes. Es así como en 2010 abrió la ruta Lima-

San Francisco, con cuatro frecuencias semanales, siendo el único vuelo directo que une esa ciudad de Estados Unidos con Sudamérica, y posicionándose como el cuarto destino operado por la Compañía en el país del Norte, junto a Nueva York, Los Angeles y Miami. Asimismo, la Compañía comenzó a volar a Galápagos y a Brasilia, al tiempo que continuó avanzando en su proyecto de construir un amplio circuito turístico para recorrer los principales atractivos de Latinoamérica, contexto en el cual se enmarca el anuncio de las nuevas rutas Lima-Isla de Pascua y Lima-Foz do Iguazú en Brasil, a inaugurarse en enero de 2011.

Por otra parte, en 2010 LAN celebró su décimo aniversario como miembro de la alianza oneworld, que reúne a las mejores y más prestigiosas empresas aéreas del mundo, como son American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Iberia, Japan Airlines, Malév, Mexicana, Qantas, Royal Jordanian y S7 Airlines, esta última integrada en 2010. A este selecto grupo se suman cerca de 20 aerolíneas afiliadas, entre ellas LAN

## Pasajeros Transportados



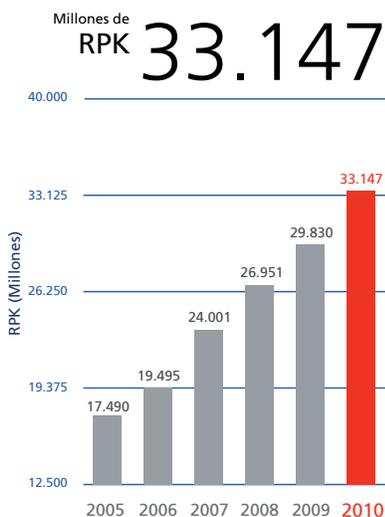
Argentina, LAN Perú y LAN Ecuador. De esta forma, LAN ofrece a sus clientes el amplio rango de beneficios de la alianza, entre los que destaca el acceso a una red global compuesta por más de 750 destinos en casi 150 países y expeditas conexiones en sus viajes por el mundo.

En este período, además, LAN inició un nuevo código compartido con Cathay Pacific para operar entre Santiago de Chile y Hong Kong a través de conexiones en Los Angeles, Nueva York y Auckland, a lo cual se sumó un

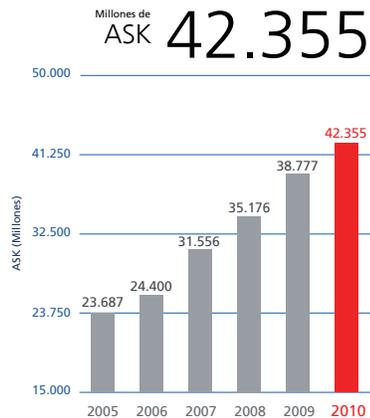
nuevo código compartido entre Cathay Pacific y LAN Perú que empezó a operar en diciembre. Adicionalmente, en 2010 la Compañía firmó un acuerdo bilateral con Jetstar Airways, filial de Qantas en Australia, permitiendo a los pasajeros de LAN acceder a una mayor conectividad ofrecida por la línea aérea australiana tanto al interior de Australia y Nueva Zelanda como en rutas internacionales entre los países de Oceanía y el Sudeste Asiático.

En línea con su enfoque de servicio

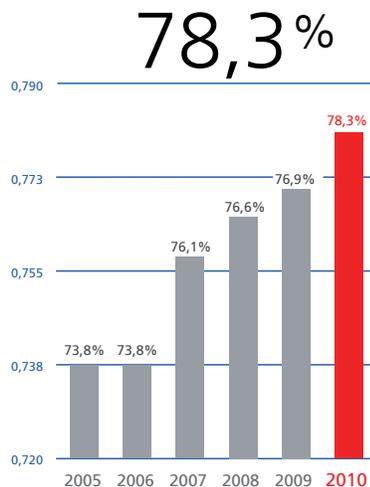
## Tráfico



## Capacidad



## Factor de Ocupación



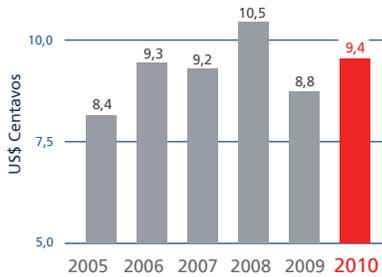
centrado en la entrega de un servicio de categoría mundial, LAN ofrece desde 2009 en todos sus vuelos internacionales la nueva Premium Business y renovada clase Económica, posicionado a LAN como la única aerolínea de Sudamérica que ofrece un producto de esta calidad en los vuelos de largo alcance. La nueva Premium Business de LAN cuenta con asientos cama reclinables en 180° y un servicio a bordo de categoría mundial, con una carta de menú elaborada por un destacado panel de chefs internacionales. Por su parte, la clase Económica también se renovó completamente, con la

incorporación de nuevos asientos que tienen un mayor grado de reclinación, cada uno de los cuales cuenta con pantallas individuales y una amplia oferta de música, juegos y películas, todo ello con el objetivo de hacer más placentero el viaje. En ambas clases LAN ofrece un sistema de entretenimiento de última generación, que sitúa a la Compañía entre las aerolíneas con mayor variedad de programación del mundo.

La sólida propuesta de valor de LAN le ha permitido avanzar en la consolidación de su liderazgo en el transporte

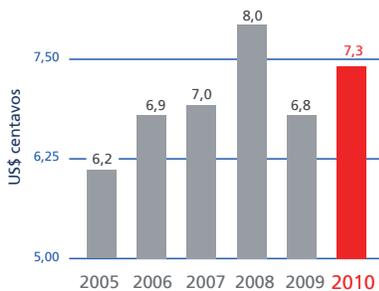
## Yield de Pasajeros

US\$  
Centavos **9,4**



## Ingreso por ASK

US\$  
centavos **7,3**



internacional de pasajeros en los distintos mercados que opera, posicionándose exitosamente frente a la competencia que enfrenta en la mayoría de sus rutas. En las operaciones a Norteamérica sus principales competidores son American Airlines y Delta. En los vuelos con destino a Europa compete con Iberia y AirFrance-KLM, mientras que en el mercado regional sus principales competidores son TACA, AVIANCA, TAM y GOL.

En los mercados domésticos que opera, la Compañía ostenta el liderazgo en Chile y Perú; es el principal operador internacional en Ecuador y una de las principales aerolíneas de Argentina.

Con todo, el negocio de pasajeros

de LAN registró un desempeño histórico en 2010. En este período la Compañía transportó 17,3 millones de pasajeros, con un aumento de 12,2% respecto del año anterior. De ese total, cerca de 11 millones correspondieron a viajeros que volaron en operaciones domésticas y 6,3 millones a pasajeros que lo hicieron en vuelos internacionales. El tráfico consolidado de la Compañía creció 11,1% y la capacidad aumentó 9,2%. Como resultado, el factor de ocupación se incrementó en 1,3 puntos porcentuales en relación al ejercicio anterior, situándose en 78,3%. Los ingresos consolidados de la operación de pasajeros ascendieron a US\$ 3.109 millones, un alza de 18,5% respecto del 2009, representando el 69% del total de ingresos de la Compañía.



A diciembre de 2010, el programa cuenta con 4,3 millones de socios distribuidos en Chile, Argentina, Perú, Ecuador y otros países.

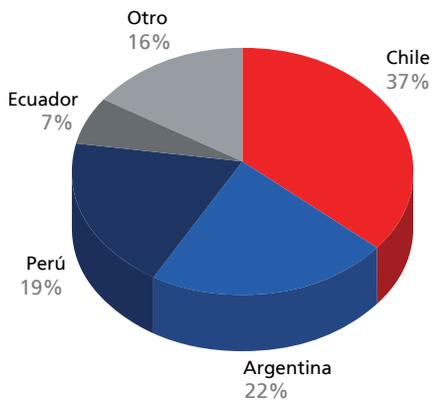
LANPASS es el programa de pasajero frecuente de LAN creado para premiar la preferencia y lealtad de sus pasajeros. Los socios del programa pueden acumular Kilómetros LANPASS cada vez que vuelan en LAN o cualquiera de las aerolíneas de oneworld o asociadas al programa, así como cada vez que usan la red de socios LANPASS como bancos o comercios adheridos.

A diciembre de 2010, el programa cuenta con 4,3 millones de socios distribuidos en Chile, Argentina, Perú, Ecuador y otros países. Durante el 2010,

se incorporaron 850 mil nuevos socios, haciendo crecer la base de socios en un 25%.

En agosto de 2009, se lanzó el sistema de Canje Flexible LANPASS. Este sistema permite a los socios del programa, acceder a una mayor cantidad asientos disponibles y elegir con flexibilidad la fecha para viajar en cualquier temporada del año, sujeto a un cantidad variable de kilómetros requeridos por canje. El nuevo Canje Flexible ha presentado una excelente respuesta por parte de los clientes durante el 2010, observándose

## Distribución de Socios por País



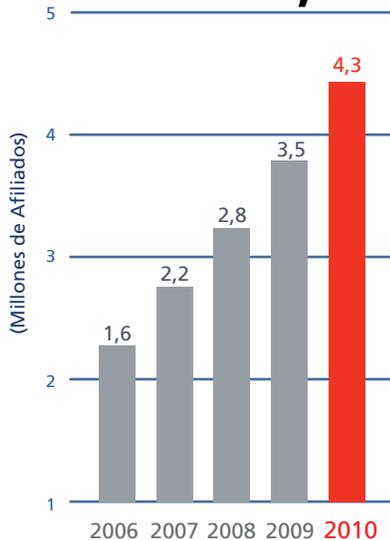
un 32% de aumento en canjes LAN respecto del año anterior, y una mejora significativa en los indicadores de satisfacción con el programa y el canje de premios.

Además, durante el 2010 se implementó la opción de canjear Kilómetros LANPASS por productos de un catálogo virtual, ampliando aun más las posibilidades de canje.

En la línea de la red de acumulación, se continúa reforzando el programa a través de alianzas cada vez más potentes. En Chile se renueva contrato con Banco Santander y se lanza el cobranding BBVA Banco Francés - LANPASS en Argentina. Así mismo, se crearon nuevas alianzas comerciales en Chile que abarcan otras industrias (Inmobiliaria, Farmacia, Clínica, Automotoras), generando cada vez mayor habitualidad con el programa.

## Números de Socios

Millones de Afiliados **4,3**





En Chile, LAN es la aerolínea líder del mercado, con 4,6 millones de personas transportadas en 2010, un 14,4% más que en el año anterior.

En Chile, LAN es la aerolínea líder del mercado, con un 78% de participación en el tráfico doméstico de pasajeros, lo que equivale a 4,6 millones de personas transportadas en 2010, un 14,4% más que en el año anterior. La Compañía sirve 15 destinos a lo largo del país, cubriendo las ciudades más importantes de norte a sur, además de la ruta Santiago – Isla de Pascua. En el mercado nacional la Compañía compite con Sky Airlines y PAL Airlines.

En este ejercicio, LAN se vio particularmente impactado por el terremoto de 8,8 grados en la escala Richter, que afectó a la zona centro-sur de Chile el pasado 27 de febrero. El terremoto – uno de los diez más fuertes registrados en la historia de la humanidad – causó un fuerte impacto en el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago e implicó su posterior cierre por tres días. Para enfrentar la contingencia, se instaló un terminal de campaña y la compañía adecuó toda su operación a la nueva estructura. Con todo, diez días después de

ocurrido el sismo, LAN había restablecido la conectividad del país, operando con relativa normalidad en todos sus destinos, aun cuando se mantenían instalaciones provisorias en el aeropuerto de Santiago.

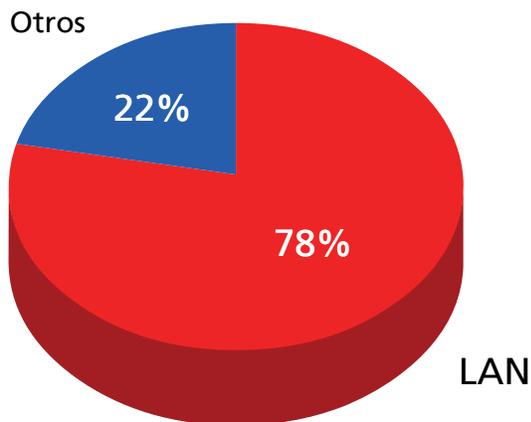
En los meses posteriores al terremoto, LAN redujo su oferta y adecuó frecuencias gracias a la flexibilidad que le reporta su modelo de negocios. Ello le permitió contrarrestar con éxito los efectos negativos que la situación generó en la operación doméstica. Pese a las dificultades, en 2010 el transporte aéreo en Chile tuvo el mayor crecimiento de los últimos tres años, lo cual hace destacar lo sana que se encuentra esta industria en Chile. LAN mostró un crecimiento de 13,2% en el tráfico de pasajeros doméstico dentro de Chile – medido en RPKs – mientras que su capacidad – medido en ASKs – se elevó en 10,4%. Como resultado, el factor de ocupación en la operación doméstica de pasajeros en Chile, aumentó 2,0 puntos porcentuales, alcanzando 80,5% para el año, lo que constituye un récord histórico.

En el incremento de la demanda en las rutas nacionales, ha sido clave el modelo low cost implementado en abril de 2007, en línea con el compromiso de la Compañía de hacer cada vez más accesible a los chilenos el transporte aéreo. Gracias a este modelo, durante 2010 cerca de 800 mil pasajeros volaron por primera vez en LAN dentro de Chile impulsado – en parte – por una serie de campañas publicitarias a lo largo del año. Este modelo de negocios se basa en la utilización de una flota moderna de aviones, de la familia Airbus A320 de corto alcance, que le permiten una operación más eficiente gracias a su mayor capacidad de utilización y un

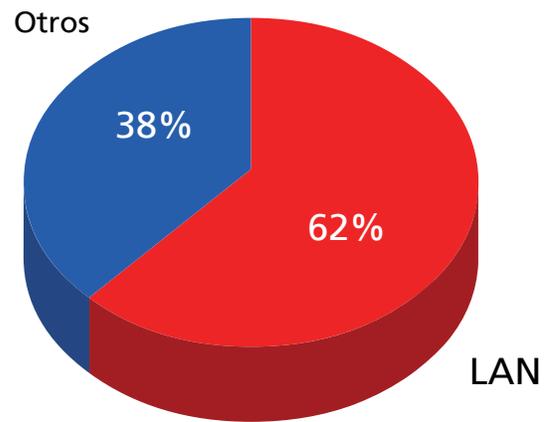
menor consumo de combustible. Ello se ha traducido en la oferta de más vuelos directos, una mayor alternativa de horarios para viajar, de día y de noche, y tarifas más convenientes.

En lo que respecta a su operación internacional desde y hacia Chile, durante 2010 la Compañía transportó 3,2 millones de personas, un 7,8% más que en el año anterior, equivalente a un 62% de participación de mercado. Desde Santiago, LAN opera una red de destinos regionales, dentro de Sudamérica, e internacionales de largo alcance a Norteamérica, Europa y Oceanía.

### Participación de Mercado Doméstico



### Participación de Mercado Internacional





2010 fue un año de crecimiento para la operación doméstica de LAN Perú, lo que se vió reflejado en un aumento de 12,8% en el tráfico de pasajeros y un 8,9% de incremento en la capacidad.

Desde el inicio de sus operaciones en 1999, LAN Perú se ha ido consolidando progresivamente como la aerolínea preferida entre los pasajeros, debido a la expansión de sus operaciones locales y a un trabajo consistente orientado a la mejora continua del servicio. Durante 2010, la Compañía se mantuvo como la aerolínea líder del mercado, con un 77% de participación en el tráfico doméstico de pasajeros equivalente a 3,8 millones de personas transportadas en 2010, un 13,0% más que en el año anterior, operando 13 destinos desde Lima.

Esto se dio en un entorno de creciente competencia con la entrada en operación de Peruvian Airlines que inició vuelos a Piura y Tumbes, mientras que Star Perú anunció vuelos de Cusco a Juliaca. Adicionalmente, se suman los planes de TACA de aumentar sus operaciones en el mercado doméstico a partir de febrero del 2011 con mayores frecuencias a Cusco y nuevas rutas a Juliaca, Tarapoto y Trujillo.

Durante 2010 LAN Perú enfrentó

fuertes lluvias en Cusco, las de mayor intensidad en los últimos 70 años. Estas afectaron fuertemente la demanda por visitar la principal ciudad turística del país, dejando a 4.000 pasajeros varados. A ello se sumó el cierre temporal de la ciudadela de Macchu Picchu entre los meses de febrero y abril. Para hacer frente a esta situación LAN Perú decidió crear fuertes estímulos para revertir la caída de tráfico creando promociones tarifarias (como por ejemplo "Cusco Pone"). Además disminuyó la oferta en las rutas del sur, trasladando la misma a rutas hacia el norte.

A pesar de este contexto, 2010 fue un año de crecimiento para la operación doméstica de LAN Perú, lo que se vio reflejado en un aumento de 12,8% en el tráfico de pasajeros - medido en RPKs - y un 8,9% de incremento en la capacidad -medido en ASKs. Como resultado, el factor de ocupación en la operación doméstica de LAN Perú aumentó 2,8 puntos porcentuales, alcanzando 76,2% para el año.

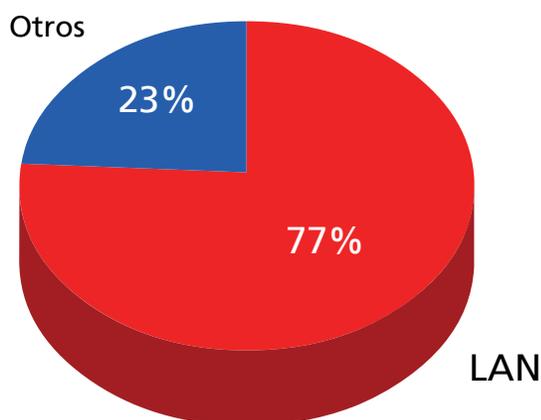
La clave en el crecimiento del tráfico doméstico de la Compañía también ha sido el modelo de negocios low cost implementado en 2007, que implica aumentar la utilización de los aviones con tarifas más económicas y competitivas, incentivando el uso del avión como medio de transporte. Además, en este período la Compañía continuó avanzando en su estrategia de aumentar la oferta según las necesidades del mercado y es así como incrementó las frecuencias en sus rutas nacionales, operando al menos dos vuelos diarios desde Lima a sus 13 destinos, con excepción de Tumbes donde operan 10 frecuencias semanales.

Consistente con su objetivo de brindar la mejor y más segura experiencia de viaje a todos los usuarios, LAN Perú es la única aerolínea del país que opera una moderna flota de aeronaves para el servicio nacional, integrada por 19 aviones de la familia Airbus A320.

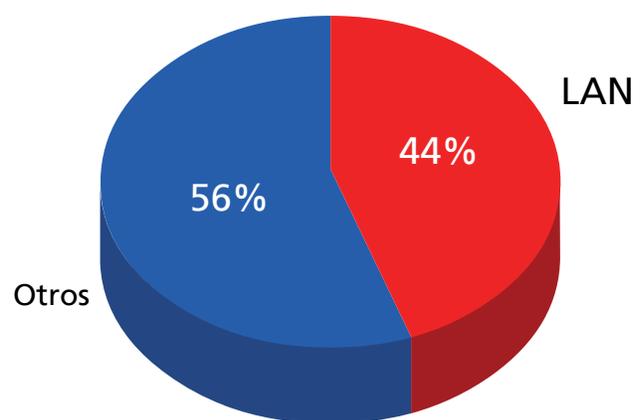
Por otra parte, el continuo fortalecimiento del hub regional de Lima ha sido clave para la internacionalización de LAN. La ventajosa ubicación de Lima permite ofrecer una mayor cantidad de frecuencias entre los principales puntos de la región. Durante 2010, LAN Perú se mantuvo como la aerolínea líder del mercado, con un 44% de participación en el tráfico internacional de pasajeros. A diciembre de 2010, LAN Perú sirve 14 destinos regionales y 7 de largo alcance, con alrededor de 230 despegues semanales en estas rutas. En línea con este objetivo, en 2010 la Compañía abrió nuevos destinos internacionales, tales como San Francisco, Brasilia y Rosario.

Cabe destacar que LAN Perú obtuvo el premio a la "Gran Marca Moderna 2010" otorgado por los Effie Awards Perú, distinción del Marketing Hall of Fame, siendo la primera aerolínea del país en obtener este galardón.

**Participación de Mercado Doméstico**



**Participación de Mercado Internacional**





En septiembre de 2010 LAN Ecuador inauguró la tan anhelada ruta a Islas Galápagos, incorporando a su red uno de los centros turísticos más atractivos del continente.

LAN Ecuador inició sus operaciones en abril de 2003, operando sólo vuelos internacionales. En abril de 2009 la Compañía marcó un hito en su proceso de expansión, al iniciar el servicio doméstico entre Quito, Guayaquil y Cuenca. En septiembre de 2010 inauguró la tan anhelada ruta a Islas Galápagos, con un vuelo diario a este destino desde las ciudades de Quito y Guayaquil, incorporando a su red uno de los centros turísticos más atractivos del continente. Así, la empresa completó cuatro rutas domésticas en los puntos de mayor interés del Ecuador.

Entre las acciones ejecutadas por LAN Ecuador para estimular la demanda en el servicio doméstico destaca la extensión del modelo de negocios de bajo costo aplicado inicialmente en los mercados nacionales de Chile y Perú con excelentes resultados. El aumento de la oferta ha sido otro factor clave para la expansión de la Compañía. Es así como actualmente opera 63 frecuencias semanales entre Guayaquil y Quito, una de las rutas más densas de Latinoamérica; 14 vuelos

semanales entre Quito y Cuenca; 7 frecuencias semanales entre Guayaquil y Cuenca; y 7 vuelos semanales en la ruta Quito-Galápagos vía Guayaquil en código compartido con la aerolínea local Icaro.

Cabe destacar que desde su incursión en el mercado nacional hasta diciembre de 2010, LAN Ecuador transportó aproximadamente 1 millón de pasajeros. Al cierre del ejercicio la empresa posee el 16,7% del mercado doméstico, en el cual compite principalmente con Tame y Aerogal, mientras que con Icaro mantiene acuerdos de código compartido para la ruta a Galápagos.

La llegada de LAN al mercado doméstico de Ecuador ha sido un valioso aporte al desarrollo del transporte aéreo de personas dentro del país, al poner al alcance de los viajeros ecuatorianos la flota más moderna de la región y un servicio de excelencia con los más elevados estándares de seguridad internacional. Para desarrollar este servicio, LAN Ecuador dispone de tres aviones Airbus A318 de última generación, que disminuyen

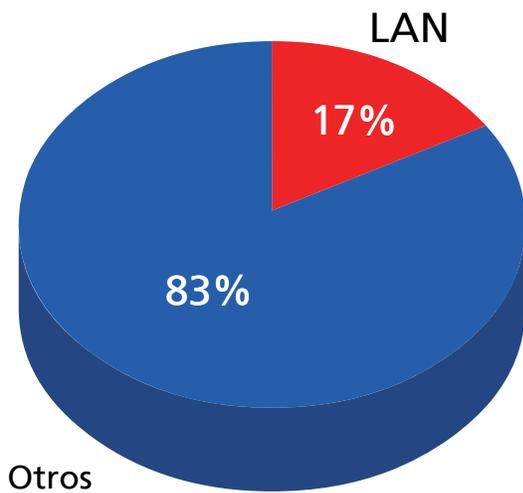
en forma importante las emisiones de gases y durante el 2011 renovará esta flota por Airbus A320. A ello se suman 4 Boeing 767-300 para servir las rutas internacionales de largo alcance, cuya cabina fue reconfigurada para privilegiar la demanda en economy class.

En cuanto a su operación internacional, la Compañía conecta de manera directa a los ecuatorianos con sus principales centros de interés en el extranjero, volando directamente a Madrid, Nueva York, Miami, Santiago, Lima y Buenos Aires. Cabe destacar que en este período la Compañía inauguró una ruta sin

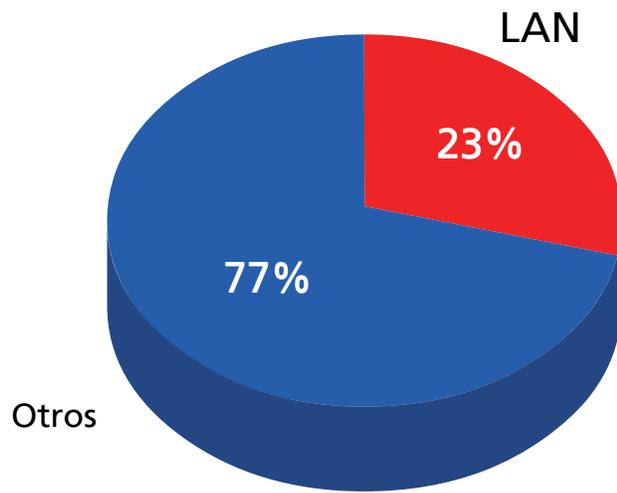
escalas entre Guayaquil y Miami, con cuatro frecuencias semanales, las que se suman a las siete frecuencias que opera en la ruta Quito-Miami-Quito.

En este período LAN Ecuador fue distinguida con el primer lugar en la categoría aerolíneas como "La Mejor en Calidad de Servicio 2010", otorgado por la revista de negocios EKOS, lo que confirma que los pasajeros perciben como un gran atributo de la marca LAN el servicio que reciben durante la experiencia de viaje y sus valores de seguridad, calidez, eficiencia y superación.

Participación de Mercado Doméstico



Participación de Mercado Internacional





Uno de los hitos del año 2010 fue el inicio de las operaciones regionales desde el Aeroparque Metropolitano Jorge Newbery, terminal que hasta la fecha había sido utilizado sólo para las rutas domésticas.

Con cinco años de operación en Argentina, LAN se ha consolidado como uno de los operadores aéreos más fuertes dentro del ámbito nacional, pese a ser un mercado regulado y donde su principal competencia es la estatal Aerolíneas Argentinas. Es así como desde junio de 2005 la Compañía ha experimentado una continua expansión de sus operaciones, ofreciendo más beneficios y comodidades según las necesidades de los pasajeros, confirmando de esta manera su compromiso con el desarrollo de la actividad económica, turística y social del país.

A diciembre de 2010 LAN Argentina opera 14 rutas domésticas, sirviendo las principales ciudades de la nación en términos de tráfico, con un 28% de participación de mercado y 1,9 millones de pasajeros transportados durante el año. En su constante preocupación por mejorar la conectividad a nivel doméstico y ser la mejor alternativa en los vuelos nacionales.

LAN Argentina desarrolla su operación doméstica con una moderna

flota compuesta por 10 aviones Airbus A320 y dos Boeing 767-300, que le permite diferenciarse de la competencia al ofrecer el mejor producto de la industria.

Gracias a la entrega de un servicio de excelencia y con estándares de seguridad internacional, LAN Argentina registró un positivo desempeño en el año 2010. A pesar del impacto que generó el cierre del aeropuerto Jorge Newbery y el paro de actividades durante noviembre, la compañía logró mantener estable el tráfico de pasajeros aumentando así su factor de ocupación en cuatro puntos, el cual terminó en 74%.

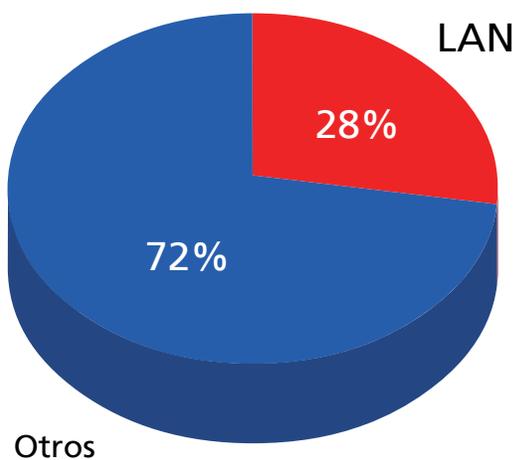
Adicionalmente, la Compañía opera vuelos internacionales desde Ezeiza a Miami, Sao Paulo, Lima, Santiago y Punta Cana. En diciembre de 2010 abrió la ruta Rosario-Lima, con un servicio directo y cinco frecuencias semanales, permitiendo enlazar el interior del país hacia el resto del mundo a través de la capital peruana y convirtiendo a Rosario en otra puerta directa de ingreso a Argentina, además de Buenos Aires, Córdoba

y Mendoza. Asimismo, la Compañía agregó una tercera frecuencia en la ruta Mendoza-Santiago de Chile, la que en un año y medio de operación ya está consolidada y con precio muy atractivos.

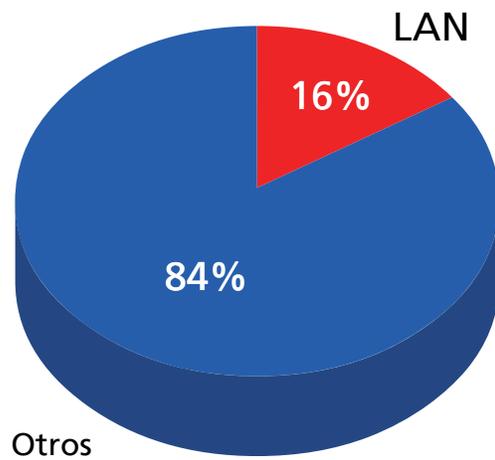
Uno de los hitos del año 2010 fue el inicio de las operaciones regionales desde el Aeroparque Metropolitano Jorge Newbery, terminal que hasta la fecha había sido utilizado sólo para las rutas

domésticas. De esta forma, en mayo LAN Argentina comenzó a operar tres vuelos diarios entre Buenos Aires y Santiago desde este terminal, así como también desde y hacia Sao Paulo, permitiendo a los pasajeros arribar directamente al aeropuerto más céntrico de la capital argentina y generándole un ahorro de tiempo especialmente relevante a quienes viajan por negocios o durante el día.

Participación de Mercado Doméstico



Participación de Mercado Internacional





A partir de la compra de Aires, LAN proyecta crear una nueva filial y participar activamente en el mercado de pasajeros colombiano, uno de los más grandes de Sudamérica.

Durante el año 2010 LAN dio un importante paso en su proceso de expansión regional, tras adquirir en el mes de noviembre la empresa colombiana Aerovías de Integración Regional (Aires). El costo de la adquisición fue de US\$ 12 millones en efectivo junto con asumir pasivos netos de aproximadamente US\$ 100 millones. Creada en 1980, esta compañía vuela regularmente a 24 destinos dentro de Colombia, siendo el segundo operador más importante del país, con el 20% del mercado.

A partir de esta compra LAN proyecta crear una nueva filial y participar activamente en el mercado de pasajeros colombiano, uno de los más grandes de Sudamérica. De esta forma, elevará a cinco los países donde mantiene operaciones domésticas dentro de la región.

Con 43 millones de habitantes y una penetración de viajes por persona inferior a la de otros países de la región como Chile o Argentina, Colombia presenta enormes proyecciones para el crecimiento

del tráfico aéreo. Sin embargo, es un mercado altamente competitivo, siendo la aerolínea colombiana Avianca el mayor competidor, con alrededor del 55% de participación en el negocio doméstico. A ella se suma la aerolínea Copa Colombia, como también algunos operadores pequeños en rutas secundarias.

Pese a la magnitud de las empresas presentes, LAN es una empresa preparada para enfrentar la competencia. En este sentido, la Compañía tiene previsto dedicar sus máximos esfuerzos para avanzar cuanto antes en la aplicación de sus estándares de puntualidad, seguridad y eficiencia en la nueva filial, así como los atributos de servicio y calidad que la distinguen en todos los países en que opera. Asimismo, replicar el exitoso modelo low cost ya implementado en los mercados domésticos de Chile, Perú, Ecuador y Argentina, con el fin de que más pasajeros colombianos utilicen el transporte aéreo.

En el mediano plazo, la Compañía apostará a la expansión de sus

operaciones internacionales de pasajeros y las sinergias que se pudieran obtener con su filial carguera en Colombia, inaugurada en marzo de 2009.

Cabe destacar que en 2010 Aires operó rutas directas hacia Fort Lauderdale desde Bogotá, Barranquilla y Medellín además de otras ciudades; Nueva York desde Bogotá, y Panamá. Sin embargo, en el mes de diciembre anunció la suspensión temporal, a partir de enero de 2011, de los servicios internacionales a Nueva York, Panamá y Fort Lauderdale (a excepción de la ruta Bogotá-Fort Lauderdale) para concentrar sus esfuerzos

en su operación doméstica y servir mejor a los clientes en Colombia.

A diciembre de 2010 la flota de Aires estaba integrada por 24 aviones: nueve Boeing 737-700, once equipos Dash 8-Q200 y cuatro Dash 8-Q400, todos los cuales son arrendados.

La entrada de LAN al mercado de pasajeros colombiano representa otro importante avance de la Compañía en su objetivo de potenciar cada vez más su red de destinos al servicio de sus clientes pasajeros y de carga en todo el mundo.



LAN CARGO ha logrado la preferencia de sus clientes en base a su habilidad para ofrecer soluciones integrales, innovadoras y orientadas a las necesidades de sus clientes; apoyándose en la experiencia y conocimiento del negocio de sus equipos y en un continuo foco en sus clientes.

Con 80 años de experiencia en el transporte de carga, LAN CARGO y sus filiales -ABSA en Brasil, MasAir en México y LANCO en Colombia son los mayores operadores de carga aérea de Latinoamérica, liderazgo que han construido gracias a sus atributos diferenciadores en eficiencia, cobertura, calidad de servicio, confiabilidad y experiencia.

LAN ha desarrollado su negocio combinando la operación de aviones cargueros con la óptima utilización de los compartimientos de carga de los aviones de pasajeros. Este modelo le permite servir con eficiencia y flexibilidad distintos mercados al tiempo que satisface las necesidades de sus clientes en términos de capacidad como oportunidad. Durante 2010, el 65% del volumen se transportó en aviones cargueros y 35% en aviones de pasajeros.

La moderna flota de aviones cargueros de la compañía está compuesta por once Boeing 767-300F y dos Boeing 777F de última generación. Estos últimos equipos

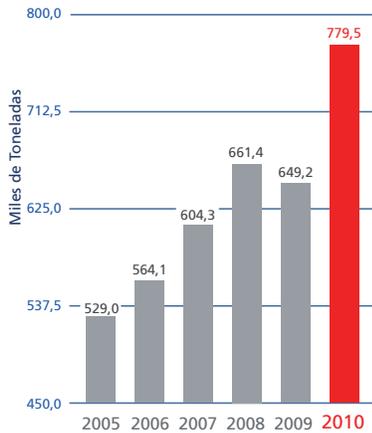
son los más modernos de la industria en su tipo y le permiten a LAN operar con eficiencia las principales rutas dentro del continente y fortalecer sus vuelos a Europa, donde hoy opera las rutas entre Alemania, Brasil, Argentina y Chile, así como desde Ecuador y Colombia a Ámsterdam y Frankfurt.

La amplia red que LAN CARGO y sus filiales han construido desde y hacia América Latina es otra ventaja competitiva relevante. Actualmente, la empresa opera vuelos de carga entre tres puntos claves en Estados Unidos y Europa y 34 destinos en América Latina. Ello le permite diferenciarse de sus competidores al ofrecer un acceso distintivo a mercados como Brasil, hacia donde la Compañía opera a 10 destinos desde el extranjero.

LAN CARGO ha logrado la preferencia de sus clientes en base a su habilidad para ofrecer soluciones integrales, innovadoras y orientadas a las necesidades de sus clientes. Para ello, la compañía se apoya en la experiencia y conocimiento del negocio de sus equipos y en un continuo

## Toneladas Transportadas

Miles de Toneladas **779,5**



foco en sus clientes. De esta forma, la empresa transporta todo tipo de carga, incluyendo perecibles, animales vivos y piezas sobredimensionadas.

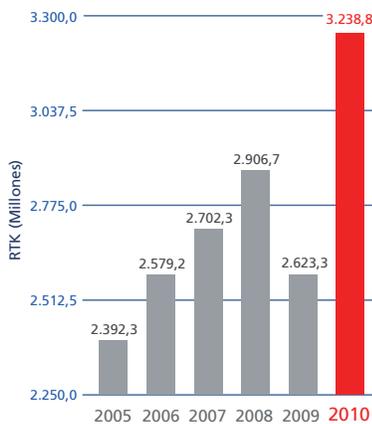
Adicionalmente, se ha avanzado en el desarrollo de nuevos productos y herramientas para fortalecer la relación con los clientes, destacando la continua automatización de los procesos e incremento de la conectividad en línea. Es así como se ha avanzado en el sistema de e-tracking (rastreo de la carga por Internet) y el programa e-freight. Este último, desarrollado en conjunto con IATA, tiene como objetivo reducir el uso

de papel en los procesos de forma tal que un embarque aéreo sea procesado en forma totalmente electrónica y sin la necesidad de documentos impresos. Así, LAN CARGO se posiciona como el primer operador carguero de la región en tener este modelo implementado.

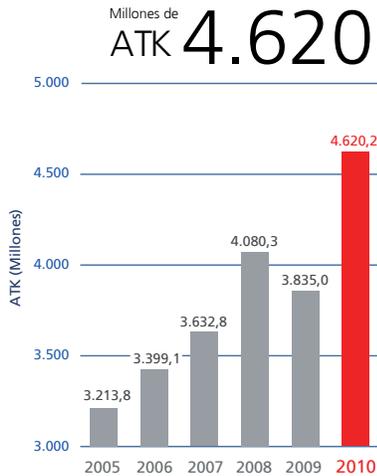
A fin de entregar un servicio del más alto nivel, LAN CARGO ha invertido en infraestructura que soporte su operación. Las operaciones cargueras de la empresa se centran en Miami -uno de los cinco aeropuertos de carga más importantes del mundo-, donde LAN CARGO se ha consolidado como el mayor operador

## Tráfico

Millones de RTK **3.239**



## Capacidad

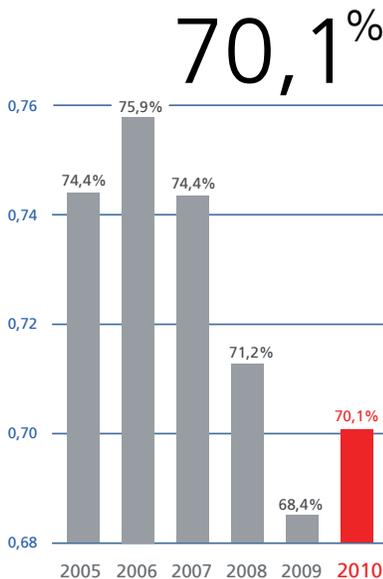


del aeropuerto. El moderno centro de operaciones de la compañía en Miami – con más de 40.000 metros cuadrados de terminales de exportación e importación, cámaras de frío, bodegas y oficinas - se vio potenciado en 2010 a través de dos iniciativas. Por una parte, la inauguración de las instalaciones de frío más grandes de una aerolínea en Estados Unidos, con una inversión de US\$4 millones. Ello duplicó la capacidad de la empresa para procesar los productos perecibles que constituyen la principal exportación desde Latinoamérica hacia Estados Unidos, Europa y Asia. Adicionalmente, el

arriendo de un nuevo terminal de 10.800 metros cuadrados de bodegas que permite sustentar el crecimiento eficiente de las operaciones de LAN CARGO en Miami por los próximos 10 años.

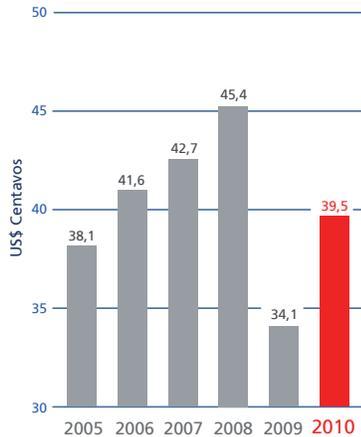
El año 2010 fue uno de fuerte crecimiento para la operación carguera de LAN, tras la caída de 9,7% que experimentó el tráfico de carga de la Compañía durante 2009. En este período el tráfico de carga creció 23,5% mientras su capacidad se elevó en 20,5%. Como resultado, el factor de ocupación se ubicó en 70,1%. Siguiendo la misma tendencia,

## Factor de Ocupación



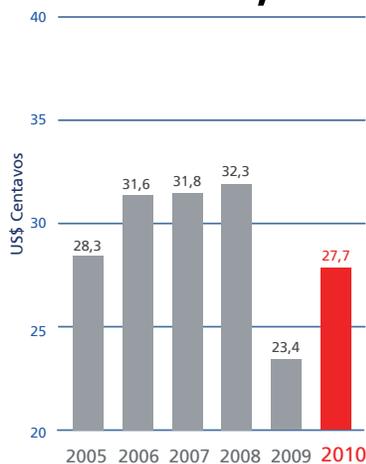
## Yield

US\$  
Centavos **39,5**



## Ingreso por ATK

US\$  
Centavos **27,7**



los ingresos del negocio de carga de LAN aumentaron 43,0%, impulsados por el dinamismo de las economías regionales, en particular el mercado de importación de Brasil. Adicionalmente LAN CARGO incrementó sus operaciones a Europa, aumentando la utilización de su flota B777 y ABSA expandió sus operaciones en el mercado doméstico de Brasil agregando frecuencias a Manaus y entrando al mercado Sao Paulo-Fortaleza-Recife. Finalmente, el desarrollo de nuevos sistemas de optimización de ingresos contribuyó a un alza de 15,8% en los yields.

Debido al aumento en la demanda del negocio carguero, a fines de 2010 la Compañía anunció la incorporación en arriendo de tres Boeing 767-300F, dos de los cuales se integraron en noviembre y

diciembre, y un tercero en enero de 2011, los que aumentarán la capacidad de carga para 2011. Además, la Compañía anunció la compra de un cuarto Boeing 777F, el cual se incorporará a la flota durante el segundo semestre de 2012, fecha en que también está previsto el arribo de otro carguero de este tipo anunciado con anterioridad.

LAN CARGO y sus filiales tienen una participación de aproximadamente 40% en el tráfico internacional de carga latinoamericano. Los principales competidores de la Compañía en rutas regionales y en rutas desde y hacia Estados Unidos son Atlas, Centurion y TAMPA. En las rutas a Europa, en tanto, compete primordialmente con Lufthansa Cargo, Cargolux, Air France – KLM, y Martinair.



En 2010 la Compañía elaboró su primer Reporte de Sostenibilidad, reafirmando con ello su compromiso con la transparencia y el enfoque sostenible que guía su gestión.

LAN entiende que para que su negocio sea exitoso ante todo debe ser sostenible en el tiempo, y de esta manera crear valor para los clientes, colaboradores, proveedores, comunidad y accionistas. Cabe destacar que en 2010 la Compañía elaboró su primer Reporte de Sostenibilidad, reafirmando con ello su compromiso con la transparencia y el enfoque sostenible que guía su gestión.

La estrategia de sostenibilidad de LAN se expresa en los siguientes 8 ámbitos:

#### **Ética y Responsabilidad:**

A través de buenas prácticas de Gobierno Corporativo, la Compañía establece mecanismos para sustentar un accionar determinado por la ética y la responsabilidad.

#### **Seguridad, un valor intransable:**

En LAN rige una estructura para gestionar todos los aspectos relacionados con la seguridad como son: Seguridad Operacional (seguridad del vuelo), Seguridad Corporativa (vigilancia y protección de personas, instalaciones,

aeropuertos y bienes), Seguridad Laboral (Salud y Seguridad Ocupacional) y Emergencias (contingencias). Adicionalmente se realizan auditorías que verifican el cumplimiento del programa IOSA (IATA Operational Safety Audit) e ISAGO (IATA Safety Audit for Ground Operations).

#### **Excelencia en la operación:**

LAN está continuamente incorporando las mejores prácticas de la industria para asegurar una operación de calidad con el objetivo de entregar un producto de clase mundial. Para ello está constantemente en búsqueda de nuevas tecnologías y formas de llevar a cabo los procesos para lograr ser una de las 10 mejores aerolíneas tanto en el aspecto económico, como social y medioambiental.

#### **Protección del medio ambiente:**

En su compromiso con una gestión eficiente y responsable, LAN ha invertido en nuevas tecnologías para mitigar los efectos de la operación en el medio ambiente, específicamente reduciendo



las emisiones de gases de efecto invernadero y el ruido ambiental. En este ámbito destaca su moderna flota, la cual tiene a diciembre de 2010 una edad promedio de 6,9 años, una de las más modernas de la industria aérea. Además, en este período finalizó la incorporación de winglets en toda la flota Boeing 767 de largo alcance, dispositivo instalado en las alas de los aviones para mejorar la aerodinámica, permitiendo un menor consumo de combustible. Con ello, se logra una reducción de entre 4% y 5% en las emisiones de CO<sub>2</sub>. Asimismo, destaca el proyecto de gestión de combustible desarrollado bajo la filosofía LEAN, mediante el cual LAN dejó de emitir más de 23.386 ton de CO<sub>2</sub> durante 2010. En este período también se creó la Gerencia de Medio Ambiente.

#### **Servicio de Calidad:**

La satisfacción de los clientes es una prioridad estratégica para LAN. Por ello, sus trabajadores se esfuerzan por entregar los más altos estándares de calidad e implementar prácticas que garanticen una relación eficiente y amigable con los clientes tanto de carga como pasajeros.

#### **Desarrollo de las personas:**

Las personas son para LAN su principal capital social, en función de lo cual la Compañía se preocupa en forma constante de brindar oportunidades de desarrollo al interior de la organización. El objetivo es contar con recursos humanos motivados y calificados, capaces de enfrentar los nuevos desafíos que se plantean.

**Relación responsable con los proveedores:**

LAN busca vincularse con sus proveedores en relaciones de largo plazo que generen progreso y valor compartidos. Además, la Compañía se preocupa especialmente de que se asegure la calidad de los servicios y productos, apoyando el desarrollo por medio del traspaso de las mejores prácticas de la industria.

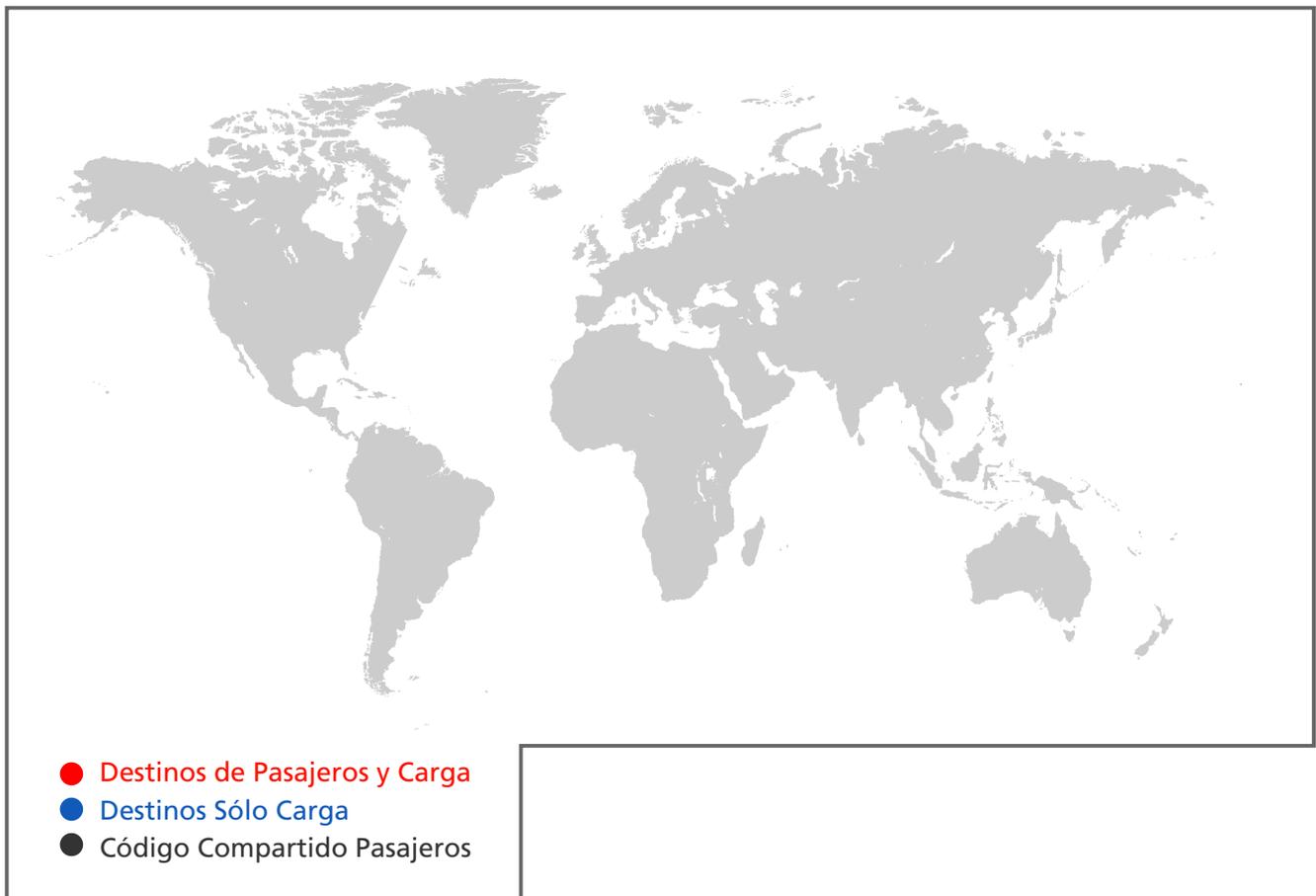
**Participación responsable en las comunidades en que opera:**

LAN entiende que la contribución social debe hacerse en las localidades desde y hacia donde moviliza a sus pasajeros y carga, especialmente en aquellos países donde la compañía posee operación doméstica, como

Argentina, Chile, Ecuador y Perú. Esta contribución se ha focalizado en tres ámbitos de acción: El fomento del turismo sostenible, el transporte de ayuda humanitaria y el acercamiento del mundo aeronáutico a niños y jóvenes.

En este contexto, se destaca "Cuido mi Destino", un programa de Responsabilidad Social Corporativa de LAN que, a través de la recuperación de espacios públicos y charlas formativas, busca promover el cuidado turístico y ambiental. Durante 2010, 380 escolares participaron en este programa, recuperando espacios de valor turístico en cinco ciudades de Sudamérica.

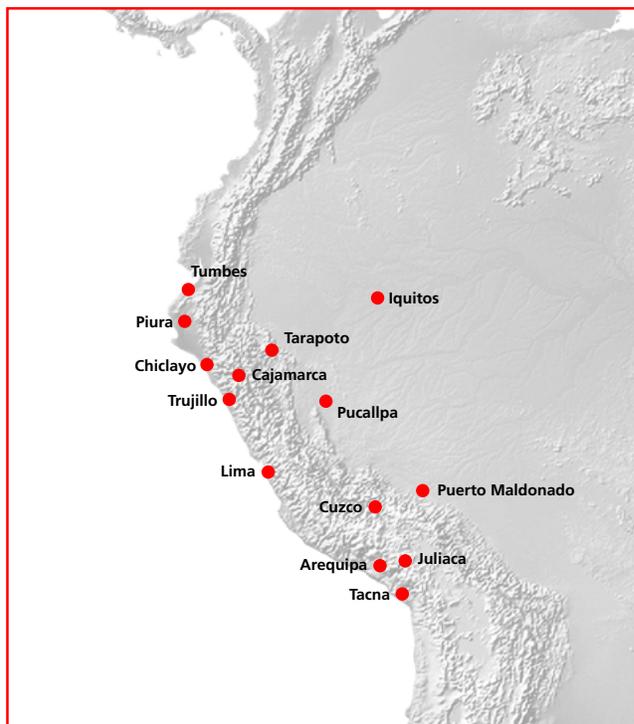
Para obtener información adicional de la sostenibilidad en LAN, visite [www.lan.com](http://www.lan.com)



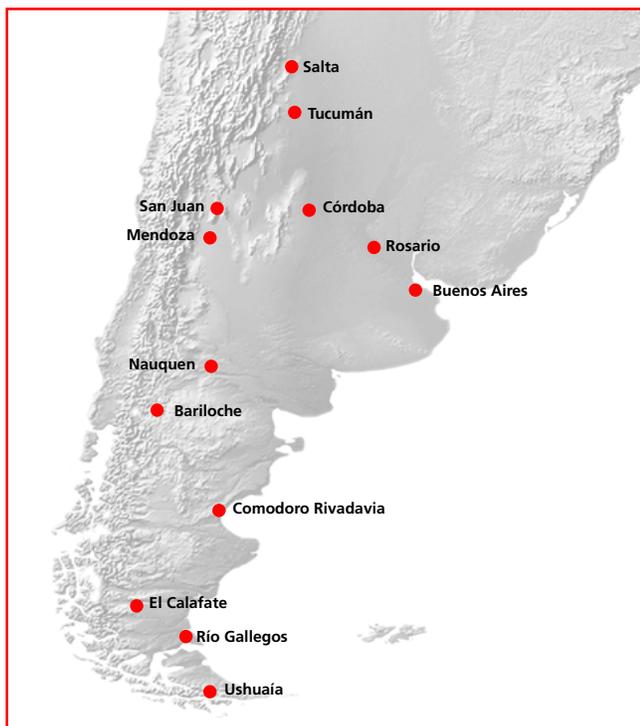
### Chile



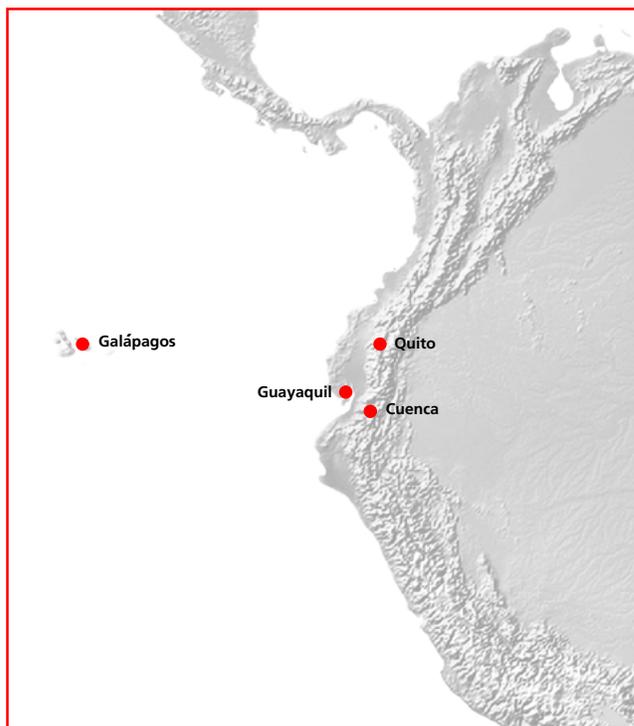
### Perú



### Argentina



### Ecuador



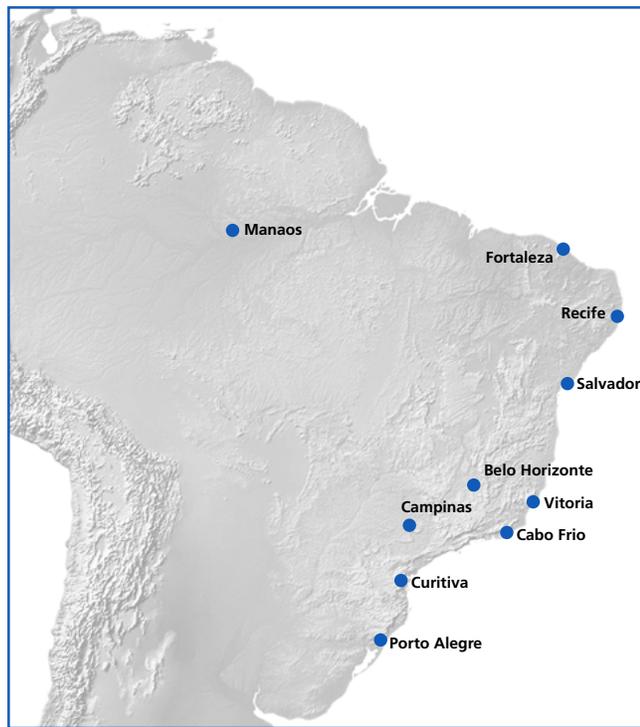
### Regional



### Long Haul



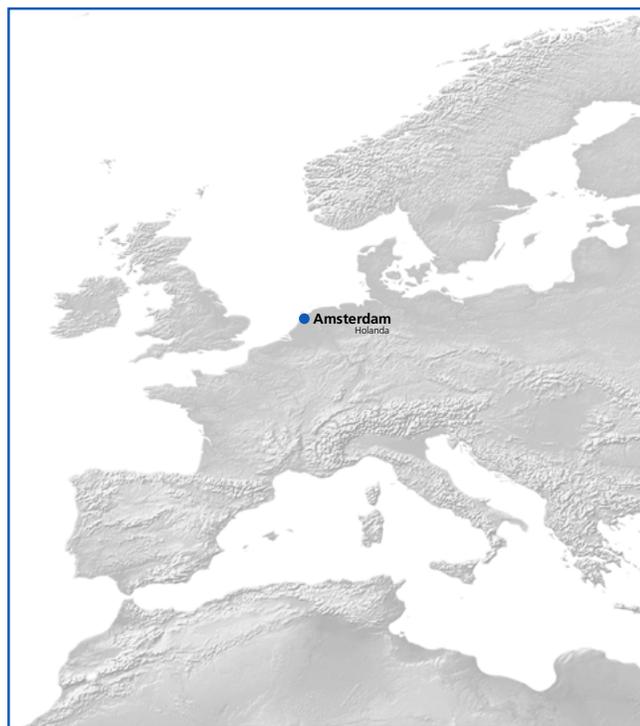
## Brasil



## América (otros)



## Europa



### Estados Unidos



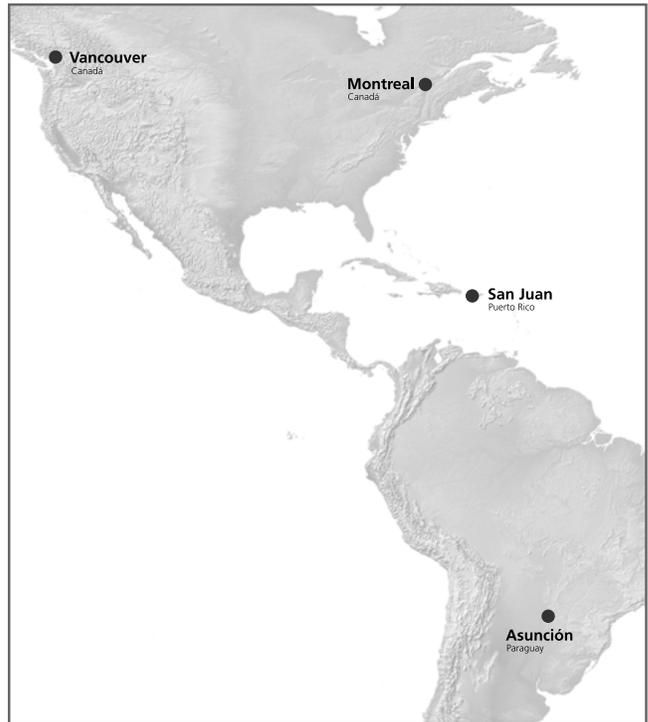
### Brasil



### México



### América (Otros)



## Europa



## Asia



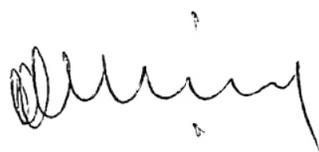


Jorge Awad Mehech  
Director

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



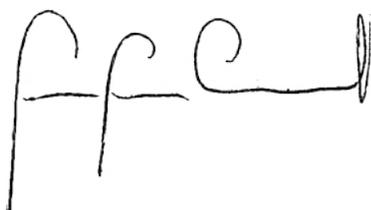
Juan Cueto Sierra  
Director



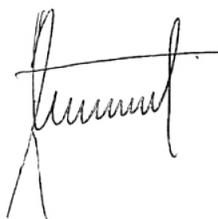
Darío Calderón González  
Director



Bernardo Fontaine Talavera  
Director



Juan José Cueto Plaza  
Director



Carlos Heller Solar  
Director



Juan Gerardo Jofré Miranda  
Director



José Cox Donoso  
Director



Ramón Eblen Kadis  
Director



Alejandro de la Fuente Goic  
Vicepresidente de Finanzas

ATK Sistema Medida de capacidad agregada de pasajeros y carga	"Available Ton Kilometers Sistema", Número de toneladas de capacidad disponible para el transporte de pasajeros y carga multiplicado por número de kilómetros volados.
RTK Sistema Medida de tráfico agregado de pasajeros y carga	"Revenue Ton Kilometers Sistema", Número de toneladas transportadas de pasajeros y carga multiplicado por número de kilómetros volados.
ASK Medida de capacidad de pasajeros	"Available Seat Kilometers", Asientos disponibles multiplicados por kilómetros volados
ATK Medida de capacidad de carga	"Available Ton Kilometers", Toneladas de carga disponibles multiplicado por kilómetros volados.
RPK Medida de tráfico de pasajeros	"Revenue Passenger Kilometers", Pasajeros transportados multiplicados por kilómetros volados.
RTK Medida de tráfico de carga	"Revenue Ton Kilometers", Toneladas de carga transportada multiplicada por kilómetros volados.
Yield Pasajeros Medida de ingreso unitario de pasajeros	Ingresos provenientes del negocio de pasajeros, dividido por RTKs de pasajeros o RPKs, (en centavos de US\$).
Yield Carga Medida de ingreso unitario de carga	Ingresos provenientes del negocio de carga, dividido por RTKs (en centavos de US\$).
Factor de Ocupación Medida de utilización de capacidad disponible, tanto a nivel de sistema, pasajeros y/o carga	Sistema: "Revenue ton kilometers Sistema" dividido por "Available Ton Kilometers Sistema"  Pasajeros: "Revenue Passenger Kilometers" dividido por "Available Seat Kilometers"  Carga: "Revenue Ton Kilometers" dividido por "Available Ton Kilometers"

# Estados Financieros Consolidados

LAN AIRLINES S.A. Y FILIALES



31 de Diciembre de 2010

## Contenido

---

Informe de los auditores independientes  
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\$ - Dólares Estadounidenses  
MUS\$ - Miles de Dólares Estadounidenses

# Informe de los Auditores Independientes

Santiago, 1 de marzo 2010

Señores Accionistas y Directores

Lan Airlines S.A.

Hemos efectuado una auditoría a los estados consolidados de situación financiera de Lan Airlines S.A. y filiales al 31 de diciembre de 2010 y 2009 y a los correspondientes estados consolidados de resultados integrales, de cambios en el patrimonio y de flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas. La preparación de dichos estados financieros (que incluyen sus correspondientes notas), es responsabilidad de la Administración de Lan Airlines S.A. Nuestra responsabilidad consiste en emitir una opinión sobre estos estados financieros con base en las auditorías que efectuamos.

Nuestras auditorías fueron efectuadas 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 que los estados financieros consolidados están exentos de representaciones incorrectas significativas. Una auditoría comprende el examen, a base de pruebas, de evidencias que respaldan los montos e informaciones revelados en los estados financieros consolidados. Una auditoría comprende, también, una evaluación de los principios de contabilidad utilizados y de las estimaciones significativas hechas por la Administración de la Compañía, así como una evaluación de la presentación

general de los estados financieros consolidados. Consideramos que nuestras auditorías constituyen una base razonable para fundamentar nuestra opinión.

En nuestra opinión, los mencionados estados financieros consolidados presentan razonablemente, en todos sus aspectos significativos, la situación financiera consolidada de Lan Airlines S.A. y filiales al 31 de diciembre de 2010 y 2009, los resultados integrales de sus operaciones y los flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas, de acuerdo con Normas Internacionales de Información Financiera.

Renzo Corona Spedaliere

RUT: 6.373.028-9

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA CLASIFICADO CONSOLIDADO - ACTIVOS

Activos	Nota	Por los ejercicios terminados el 31 de diciembre	
		2010	2009
		MUS\$	MUS\$
<b>Activos corrientes</b>			
Efectivo y equivalentes al efectivo	6 - 7	631.052	731.497
Otros activos financieros, corrientes	7 - 11	245.451	110.667
Otros activos no financieros, corrientes	12	18.820	17.128
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	7 - 8	481.350	423.739
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	7 - 9	50	38
Inventarios	10	53.193	46.563
Activos por impuestos, corrientes		97.656	68.420
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		1.527.572	1.398.052
<b>Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta</b>			
	13	5.497	10.919
Total activos corrientes		1.533.069	1.408.971
<b>Activos no corrientes</b>			
Otros activos financieros, no corrientes	7 - 11	21.587	20.024
Otros activos no financieros, no corrientes	12	32.508	28.736
Derechos por cobrar, no corrientes	7 - 8	7.883	7.190
Inversiones contabilizadas utilizando el método de la participación	15	593	1.236
Activos intangibles distintos de la plusvalía	16	45.749	34.814
Plusvalía	17	157.994	63.793
Propiedades, plantas y equipos	18	4.948.430	4.196.556
Activos por impuestos diferidos	19	38.084	10.652
Total activos no corrientes		5.252.828	4.363.001
Total activos		6.785.897	5.771.972

Las Notas adjuntas números 1 a 39 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA CLASIFICADO CONSOLIDADO - PATRIMONIO Y PASIVOS

Pasivos	Nota	Por los ejercicios terminados el 31 de diciembre	
		2010 MUS\$	2009 MUS\$
<b>Pasivos corrientes</b>			
Otros pasivos financieros, corrientes	7 - 20	542.624	417.932
Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	7 - 21	645.571	476.597
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	7 - 9	184	297
Otras provisiones, corrientes	22	753	970
Pasivos por impuestos, corrientes		15.736	11.287
Otros pasivos no financieros, corrientes	23	939.151	616.256
<b>Total pasivos corrientes</b>		<b>2.144.019</b>	<b>1.523.339</b>
<b>Pasivos no corrientes</b>			
Otros pasivos financieros, no corrientes	7 - 20	2.562.348	2.443.178
Otras cuentas por pagar, no corrientes	7 - 25	425.681	426.521
Otras provisiones, no corrientes	22	32.120	26.834
Pasivo por impuestos diferidos	19	312.012	240.619
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	24	9.657	5.555
<b>Total pasivos no corrientes</b>		<b>3.341.818</b>	<b>3.142.707</b>
<b>Total pasivos</b>		<b>5.485.837</b>	<b>4.666.046</b>

Patrimonio	Nota	Por los ejercicios terminados el 31 de diciembre	
		2010 MUS\$	2009 MUS\$
Capital emitido	26	453.444	453.444
Ganancias acumuladas	26	949.214	740.047
Otras participaciones en el patrimonio	26	5.463	2.490
Otras reservas	26	(111.307)	(97.154)
<b>Patrimonio atribuible a los</b>			
propietarios de la controladora		1.296.814	1.098.827
Participaciones no controladoras		3.246	7.099
<b>Total patrimonio</b>		<b>1.300.060</b>	<b>1.105.926</b>
<b>Total patrimonio y pasivos</b>		<b>6.785.897</b>	<b>5.771.972</b>

Las Notas adjuntas números 1 a 39 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADO POR FUNCIÓN

	Nota	Por los ejercicios terminados el 31 de diciembre	
		2010 MUS\$	2009 MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	27	4.390.502	3.519.162
Costo de ventas		(3.012.698)	(2.522.778)
Ganancia bruta		1.377.804	996.384
Otros ingresos, por función	30	132.826	136.351
Costos de distribución		(383.517)	(326.964)
Gastos de administración		(331.831)	(269.588)
Otros gastos, por función		(172.428)	(100.483)
Otras ganancias (pérdidas)		5.438	(11.728)
Ingresos financieros		14.946	18.183
Costos financieros	28	(155.279)	(153.109)
Participación en las ganancias de asociadas y negocios conjuntos que se contabilicen utilizando el método de la participación	15	132	315
Diferencias de cambio	31	13.792	(11.237)
Resultado por unidades de reajuste		149	(605)
Ganancia, antes de impuestos		502.032	277.519
Gasto por impuesto a las ganancias	19	(81.107)	(44.487)
<b>GANANCIA DEL EJERCICIO</b>		<b>420.925</b>	<b>233.032</b>
Ganancia, atribuible a los propietarios de la controladora		419.702	231.126
Ganancia atribuible a participaciones no controladoras		1.223	1.906
Ganancia del ejercicio		420.925	233.032
<b>GANANCIAS POR ACCIÓN</b>			
Ganancias básicas por acción (US\$)	32	1,23882	0,68221
Ganancias diluídas por acción (US\$)	32	1,23534	0,68221

Las Notas adjuntas números 1 a 39 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

## ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES CONSOLIDADO

	Nota	Por los ejercicios terminados el 31 de diciembre	
		2010	2009
		MUS\$	MUS\$
Ganancias del Ejercicio		420.925	233.032
Diferencia de cambio por conversión			
Ganancias por diferencias de cambio de conversión, antes de impuestos	31	708	1.442
Otro resultado integral, antes de impuestos, diferencias de cambio por conversión		708	1.442
Coberturas del flujo de efectivo			
Ganancias (pérdidas) por coberturas de flujos de efectivo, antes de impuestos	20	(17.855)	252.508
Otro resultado integral, antes de impuestos, coberturas del flujo de efectivo		(17.855)	252.508
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto		(17.147)	253.950
Impuesto a las ganancias relacionado con componentes de otro resultado integral			
Impuesto a las ganancias relacionado con diferencias de cambio de conversión de otro resultado integral	19	(120)	1.008
Impuesto a las ganancias relacionado con coberturas de flujos de efectivo de otro resultado integral	19	3.035	(42.925)
Suma de impuestos a las ganancias relacionados con componentes de otro resultado integral		2.915	(41.917)
Otro resultado integral		(14.232)	212.033
Resultado integral total		406.693	445.065
Resultado integral atribuible a:			
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora		405.549	441.977
Resultado integral atribuible a participaciones no controladoras		1.144	3.088
Resultado integral total		406.693	445.065

Las Notas adjuntas números 1 a 39 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

## Estado De Cambios En El Patrimonio - 2010

	Nota	Cambios en otras reservas									
		Capital emitido	Otras Participaciones en el patrimonio	Reservas por diferencias de cambio por conversión	Reservas de Coberturas de flujo de caja	Ganancias acumuladas	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	Participaciones no controladoras	Patrimonio total		
		MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales ejercicio actual		453,444	2,490	(4,924)	(92,230)	740,047	1,098,827	7,099			1,105,926
Cambios en patrimonio											
Resultado integral											
Ganancia	26	-	-	-	-	419,702	419,702	1,223			420,925
Otro resultado integral		-	-	667	(14,820)	-	(14,153)	(79)			(14,232)
Total resultado integral		-	-	667	(14,820)	419,702	405,549	1,144			406,693
Transacciones con los accionistas											
Dividendos	26	-	-	-	-	(210,406)	(210,406)	-			(210,406)
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios											
	26-36	-	2,973	-	-	(129)	2,844	(4,997)			(2,153)
Total transacciones con los accionistas		-	2,973	-	-	(210,535)	(207,562)	(4,997)			(212,559)
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2010		453,444	5,463	(4,257)	(107,050)	949,214	1,296,814	3,246			1,300,060

Las Notas adjuntas números 1 a 39 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

## Estado De Cambios En El Patrimonio - 2009

	Nota	Capital emitido	Cambios en otras reservas					Participaciones no controladoras	Patrimonio total
			Participaciones en el patrimonio	Otras	Reservas por diferencias de cambio por conversión	Reservas por Coberturas de flujo de caja	Ganancias acumuladas		
		MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	
Saldos iniciales ejercicio anterior									
1 de enero de 2009		453.444	1.749	(6.192)	(301.813)	614.587	761.775	6.829	768.604
Cambios en patrimonio									
Resultado integral									
Ganancia	26	-	-	-	-	231.126	231.126	1.906	233.032
Otro resultado integral		-	-	1.268	209.583	-	210.851	1.182	212.033
Total resultado integral		-	-	1.268	209.583	231.126	441.977	3.088	445.065
Transacciones con los accionistas									
Dividendos	26	-	-	-	-	(104.622)	(104.622)	-	(104.622)
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios	26-36	-	741	-	-	1.613	2.354	(2.818)	(464)
Incremento (disminución) por cambios en la participación de subsidiarias que no impliquen pérdida de control		-	-	-	-	(2.657)	(2.657)	-	(2.657)
Total transacciones con los accionistas		-	741	-	-	(105.666)	(104.925)	(2.818)	(107.753)
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2009		453.444	2.490	(4.924)	(92.230)	740.047	1.098.827	7.099	1.105.926

Las Notas adjuntas números 1 a 39 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

## ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO - MÉTODO DIRECTO

	Nota	Por los ejercicios terminados el 31 de diciembre	
		2010	2009
		MUS\$	MUS\$
Flujos de efectivo procedentes de actividades de operación			
Clases de cobros por actividades de operación			
Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios		4.831.963	3.871.189
Otros cobros por actividades de operación		46.336	40.319
Clases de pagos			
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios		(3.058.168)	(2.475.716)
Pagos a y por cuenta de los empleados		(633.686)	(636.603)
Otros pagos por actividades de operación		(18.000)	(19.000)
Intereses pagados		(387)	-
Intereses recibidos		11.438	13.542
Impuestos a las ganancias reembolsados (pagados)		(11.098)	10.304
Otras entradas (salidas) de efectivo		(43.061)	41.792
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación		1.125.337	845.827
Flujos de efectivo utilizados en actividades de inversión			
Flujos de efectivo procedentes de la pérdida de control de subsidiarias			
u otros negocios		1.491	1.568
Flujos de efectivo utilizados para obtener el control de subsidiarias			
u otros negocios		(12.000)	(921)
Flujos de efectivo utilizados en la compra de participaciones no controladoras			
Otros cobros por la venta de patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades		12.915	8.743
Otros pagos para adquirir patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades		(60.000)	(58.983)
Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo		577	10.777
Compras de propiedades, planta y equipo		(1.029.158)	(538.162)
Compras de activos intangibles		(19.236)	(12.888)
Dividendos recibidos		111	414
Intereses recibidos		4.048	2.637
Otras entradas (salidas) de efectivo		812	-
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión		(1.100.440)	(589.668)
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación			
Importes procedentes de préstamos de largo plazo		687.792	671.425
Pagos de préstamos		(554.539)	(261.705)
Pagos de pasivos por arrendamientos financieros		(54.034)	(62.858)
Dividendos pagados		(155.407)	(139.937)
Intereses pagados		(128.722)	(129.323)
Otras entradas de efectivo		80.181	21.588
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación		(124.729)	99.190
Incremento neto (disminución) en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio			
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo		(99.832)	355.349
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo			
Efectivo y equivalentes al efectivo al principio del ejercicio	6	731.497	400.972
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	6	631.052	731.497

Las Notas adjuntas números 1 a 39 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

# Indice

de las Notas a los estados financieros consolidados de Lan Airlines S.A. y Filiales

Notas		Página
1	<b>Información general</b>	<b>115</b>
2	<b>Resumen de principales políticas contables</b>	<b>118</b>
	2.1. Bases de preparación	118
	2.2. Bases de consolidación	121
	2.3. Transacciones en moneda extranjera	122
	2.4. Propiedades, plantas y equipos	124
	2.5. Activos intangibles distintos de la plusvalía	125
	2.6. Plusvalía	125
	2.7. Costos por intereses	126
	2.8. Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros	126
	2.9. Activos financieros	126
	2.10. Instrumentos financieros derivados y actividades de cobertura	128
	2.11. Inventarios	130
	2.12. Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	130
	2.13. Efectivo y equivalentes al efectivo	131
	2.14. Capital emitido	131
	2.15. Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar	131
	2.16. Préstamos que devengan intereses	132
	2.17. Impuestos diferidos	132
	2.18. Beneficios a los empleados	133
	2.19. Provisiones	134
	2.20. Reconocimiento de ingresos	134
	2.21. Arrendamientos	135
	2.22. Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	136
	2.23. Mantenimiento	136
	2.24. Medio ambiente	137
3	<b>Gestión del riesgo financiero</b>	<b>137</b>
	3.1. Factores de riesgo financiero	137
	3.2. Gestión del riesgo del capital	150
	3.3. Estimación del valor justo	151

# Indice

de las Notas a los estados financieros consolidados de Lan Airlines S.A. y Filiales

Notas		Página
4	Estimaciones y juicios contables	154
5	Información por segmentos	155
6	Efectivo y equivalentes al efectivo	157
7	Instrumentos financieros	159
	7.1. Instrumentos financieros por categorías	159
	7.2. Instrumentos financieros por monedas	161
8	Deudores comerciales, otras cuentas por cobrar y derechos por cobrar no corrientes	163
9	Cuentas por cobrar y por pagar a entidades relacionadas	167
10	Inventarios	170
11	Otros activos financieros	171
12	Otros activos no financieros	174
13	Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	177
14	Inversiones en subsidiarias	178
15	Inversiones contabilizadas utilizando el método de la participación	181
16	Activos intangibles distintos de la plusvalía	184
17	Plusvalía	186
18	Propiedades, plantas y equipos	188
19	Impuestos e impuestos diferidos	200
20	Otros pasivos financieros	208
21	Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar	214
22	Otras provisiones	217
23	Otros pasivos no financieros corrientes	220
24	Provisiones por beneficios a los empleados	221

# Indice

de las Notas a los estados financieros consolidados de Lan Airlines S.A. y Filiales

Notas		Página
25	Otras cuentas por pagar, no corrientes	223
26	Patrimonio	224
27	Ingresos de actividades ordinarias	230
28	Costos y gastos por naturaleza	231
29	Ganancias (pérdidas) por ventas de activos no corrientes y no mantenidos para la venta	233
30	Otros ingresos, por función	234
31	Moneda extranjera y diferencias de cambio	234
32	Ganancia por acción	241
33	Contingencias	242
34	Compromisos	246
35	Transacciones con partes relacionadas	250
36	Pagos basados en acciones	253
37	Medio ambiente	255
38	Hechos posteriores a la fecha de los estados financieros	255
39	Combinación de negocios	256

31 de Diciembre de 2010

## NOTA 1 - Información General

Lan Airlines S.A. ("La Sociedad") es una sociedad anónima abierta inscrita ante la Superintendencia de Valores y Seguros bajo el No. 306, cuyas acciones se cotizan en Chile en la Bolsa de Valores de Valparaíso, la Bolsa Electrónica de Chile y la Bolsa de Comercio de Santiago, además de cotizarse en la Bolsa de Valores de Nueva York ("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 y Ecuador, 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.

El 13 de Agosto de 2010, LAN Airlines y TAM S.A. (TAM) anunciaron que suscribieron un Memorándum de Entendimiento (MOU) no vinculante donde

acuerdan llevar adelante su intención de asociar sus empresas en virtud de una sola entidad matriz que se llamaría LATAM Airlines Group. La asociación propuesta de LAN con TAM estaría dentro de los 10 grupos de aerolíneas más grandes del mundo. LATAM proveerá servicios de transporte de pasajeros y de carga a más de 115 destinos en 23 países, operando a través de una flota de más de 280 aeronaves, con más de 40.000 empleados. Cada una de las aerolíneas del grupo continuaría operando con sus actuales certificados de operación y marcas de manera independiente. Dentro del grupo, TAM continuaría operando como una compañía brasileña con su propia estructura. A su vez, el actual holding de LAN Airlines S.A. operaría como una unidad de negocios independiente dentro del grupo. El 20 de octubre de 2010, LAN Airlines y TAM anunciaron que las subsidiarias operativas de TAM presentaron a la Agencia de Aviación Civil Brasileña ("ANAC") la estructura definitiva de la transacción para su aprobación.

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 No. 18.045 sobre Mercado de Valores, Ley No. 18.046 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.

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 de 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 accionista mayoritario de la Sociedad es el grupo Cueto, que a través de las sociedades Costa Verde Aeronáutica S.A. e Inversiones Mineras del Cantábrico S.A. es dueño del 34,1% 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 pese a no reunir la mayoría de votos en las juntas de accionistas ni poder elegir a la mayoría de los directores de la Sociedad, influye decisivamente en la administración de ésta.

Al 31 de diciembre de 2010, la Sociedad contaba con un total de 1.412 accionistas en su registro. A esa fecha, un 5,43% de la propiedad de la Sociedad se encontraba en la forma de ADRs.

Para el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2010, la Sociedad tuvo un promedio de 17.810 empleados, terminando este ejercicio con un número total de 20.285 personas, distribuidas en 3.940 empleados de Administración, 2.576 en Mantenimiento, 5.730 en Operaciones, 3.561 Tripulantes de Cabina, 1.835 Tripulantes de Mando y 2.643 en Ventas.

Rut	Sociedad	País de origen	Moneda funcional	Al 31 de diciembre de 2010			Al 31 de diciembre de 2009		
				Directo	Indirecto	Total	Directo	Indirecto	Total
				%	%	%	%	%	%
96.518.860-6	Lantours Division de Servicios Terrestres S.A. (*)	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 Filiales	Islas Caymán	US\$	99,9900	0,0100	100,0000	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
96.634.020-7	Ediciones Ladeco América S.A.	Chile	CLP	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
Extranjera	Aircraft International Leasing Limited	E.E.U.U.	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	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
96.631.410-9	Ladeco Cargo 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	E.E.U.U.	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	CLP	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.801.150-2	Blue Express INTL S.A. y Filial	Chile	CLP	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A. y Filiales	Chile	CLP	99,7100	0,0000	99,7100	99,7100	0,0000	99,7100

(\*) Comercial Masterhouse S.A., en julio de 2010, cambia de razón social a Lantours División de Servicios Terrestres S.A.

Adicionalmente, la Sociedad ha procedido a consolidar ciertas entidades de cometido específico de acuerdo con la Norma emitida por el Comité de Interpretaciones de las Normas Internacionales de Contabilidad: Consolidación - Entidades de cometido especial ("SIC 12") y con los fondos de inversión privados en los que la sociedad matriz y filiales son aportantes.

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 2009 y 31 de diciembre de 2010, se detallan a continuación:

- (1) Disolución de sociedades  
Nigsy S.A., filial indirecta de Lan Chile Investments Limited.
- (2) Incorporación o adquisición de sociedades

Florida West Technical Services LLC., filial directa de Prime Airport Services Inc., en abril de 2010, cambia razón social a Lan Cargo Repair Station, LLC.  
Aerovías de Integración Regional, Aires S.A., filial indirecta de Lan Pax Group S.A., en noviembre de 2010, adquirida a través de la compra de las sociedades Akemi Holdings S.A. y Saipan Holdings S.A.

## NOTA 2 - Resumen de Principales Políticas 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 Lan Airlines S.A. corresponden al ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2010 y han sido preparados de acuerdo con Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) emitidas por el International Accounting Standards Board (IASB).

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 Ad-

ministración 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.

A la fecha de los presentes estados financieros consolidados, los siguientes pronunciamientos contables habían sido emitidos por el IASB pero no eran de aplicación obligatoria:

a) Pronunciamientos contables con aplicación efectiva a contar del 1 de enero de 2010:

Normas y Enmiendas	Aplicación Obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
NIIF 3 revisada: Combinación de negocios.	01/07/2009
Enmienda a NIC 27: Estados financieros consolidados y separados.	01/07/2009
Enmienda a NIIF 2: Pagos basados en acciones.	01/01/2010
Enmienda a NIC 38: Activos intangibles.	01/07/2010
Enmienda a NIC 1: Presentación de estados financieros.	01/01/2010
Enmienda a NIC 36: Deterioro de activos.	01/01/2010
Enmienda a NIIF 5: Activos no corrientes mantenidos para la venta y operaciones discontinuadas.	01/01/2010

Interpretaciones	Aplicación Obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
CINIIF 17: Distribución de activos que no son efectivo, a los dueños.	01/07/2009
CINIIF 18: Transferencia de activos desde clientes.	01/07/2009
CINIIF 9: Reevaluación de derivados implícitos.	01/07/2009
CINIIF 16: Cobertura de una inversión neta de un operación extranjera.	01/07/2009

b) Pronunciamientos contables con aplicación efectiva a contar del 1 de enero de 2011 y siguientes:

Normas y Enmiendas	Aplicación Obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
Enmienda a NIC 32: Clasificación de derechos de emisión.	01/02/2010
Enmienda a NIC 27: Estados financieros consolidados y separados.	01/07/2010
Enmienda a NIIF 3: Combinaciones de negocios.	01/07/2010
Enmienda a NIIF 7: Instrumentos financieros: Información a revelar.	01/01/2011
Enmienda a NIC 34: Información financiera intermedia.	01/01/2011
Enmienda a NIC 1: Presentación de estados financieros.	01/01/2011
NIC 24 revisada: Revelaciones de partes relacionadas.	01/01/2011
NIIF 9: Instrumentos financieros.	01/01/2013

Interpretaciones	Aplicación Obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
CINIIF 19: Liquidación de pasivos financieros con instrumentos de patrimonio.	01/07/2010
Enmienda a CINIIF 14: Pagos anticipados de la obligación de mantener un nivel mínimo de financiación.	01/01/2011
Enmienda a CINIIF 13: Programas de fidelización de clientes.	01/01/2011

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.

## 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.

Para contabilizar la adquisición de filiales por la Sociedad se utiliza el método de adquisición o de la compra. El costo de adquisición es el valor justo de los activos entregados, de los instrumentos de patrimonio emitidos y de los pasivos incurridos o asumidos en la fecha de intercambio. Los activos identificables adquiridos, los

pasivos y pasivos contingentes identificables asumidos en una combinación de negocios se valoran inicialmente por su valor justo a la fecha de adquisición, con independencia del alcance de los intereses minoritarios. El exceso del costo de adquisición sobre el valor justo de la participación de la Sociedad en los activos netos identificables adquiridos, se reconoce como plusvalía. Si el costo de adquisición es menor que el valor justo de los activos netos de la filial adquirida, la diferencia se reconoce directamente en el estado de resultados consolidado (Nota 2.6).

Se eliminan las transacciones intercompañías, los saldos 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.

(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) Coligadas o asociadas

Coligadas o asociadas son todas las entidades sobre las que Lan Airlines 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.

La participación de Lan Airlines S.A. y Filiales en las pérdidas o ganancias posteriores a la adquisición de sus coligadas o asociadas se reconoce en resultados, y su participación en los movimientos posteriores a la adquisición, en reservas de la coligada o asociadas, se reconocen en reservas. Los movimientos acumulados posteriores a la adquisición, se ajustan

contra el importe en libros de la inversión. Cuando la participación de Lan Airlines S.A. y Filiales en las pérdidas de una coligada o asociada es igual o superior a su participación en la misma, incluida cualquier otra cuenta a cobrar no asegurada, Lan Airlines S.A. y Filiales no reconocen pérdidas adicionales, a no ser que haya incurrido en obligaciones o realizado pagos en nombre de la coligada o asociada.

Las ganancias o pérdidas de dilución en coligadas o asociadas se reconocen en el estado de resultados consolidado.

### 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 Lan Airlines S.A. y Filiales se valoran utilizando la moneda del entorno económico principal en que la entidad opera (moneda funcional). La moneda funcional de Lan Airlines S.A. es el dólar estadounidense, que constituye además, la moneda de presentación de los estados financieros consolidados de Lan Airlines 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.

(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 cam-

bio 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 resultantes se reconocen como un componente separado del patrimonio neto.

En la consolidación, 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 la inversión, esas diferencias de cambio se reconocen en el estado de resultados consolidado como parte de la pérdida o ganancia en la venta.

Los ajustes a la plusvalía y al valor justo que surgen en la adquisición de una enti-

dad extranjera se tratan como activos y pasivos de la entidad extranjera y se convierten al tipo de cambio de cierre del ejercicio.

#### 2.4. Propiedades, plantas y equipos

Los terrenos de Lan Airlines S.A. y Filiales, se reconocen a su costo menos cualquier pérdida por deterioro acumulado. El resto de las propiedades, plantas y equipos están expuestos, tanto en su reconocimiento inicial como en su medición subsecuente, a su costo histórico menos la correspondiente depreciación y cualquier pérdida por deterioro. Excepto en ciertos terrenos y equipos menores que se retasaron en primera adopción, de acuerdo a NIIF.

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 mantenciones 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 los ingresos obtenidos con el valor en libros y se incluyen en el estado de resultados consolidado.

## 2.5. Activos intangibles distintos de la plusvalía

### 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.

Los gastos relacionados con el desarrollo o mantenimiento de programas informáticos se reconocen como gasto cuando se incurre en ellos. Los costos directamente relacionados con la producción de programas informáticos únicos e identificables controlados por la Sociedad, se reconocen como acti-

vos intangibles distintos de la plusvalía cuando se cumplen todos los criterios de capitalización. Los costos directos incluyen los gastos del personal que desarrolla los programas informáticos y otros gastos directamente asociados.

Los costos de desarrollo de programas informáticos reconocidos como activos, se amortizan durante sus vidas útiles estimadas.

## 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. 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 cualificado 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 registran en resultados.

### 2.8. Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros

Los activos 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 im-

porte 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 una vez al año por si se hubieran producido reversos de la pérdida.

### 2.9. Activos financieros

La Sociedad clasifica sus activos financieros en las siguientes categorías: activos financieros a valor razonable con cambios en resultados, préstamos y cuentas a cobrar y activos financieros mantenidos hasta su vencimiento. 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 adquiridos para su negociación a menos que sean designados como cobertura. Los activos de esta categoría se clasifican como efectivo y equivalentes al efectivo; los mantenidos para negociar, y como Otros activos financieros; los designados al momento inicial.

(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).

(c) Activos financieros mantenidos hasta su vencimiento

Los activos financieros mantenidos hasta su vencimiento son activos financieros no derivados con pagos fijos o determinables y vencimiento fijo que la administración de la Sociedad tiene la intención positiva y la capacidad de mantener hasta su vencimiento. Si la Sociedad vendiese un importe que no fuese insignificante de los activos financieros mantenidos hasta su vencimiento, la categoría completa se reclasificaría como disponible para la venta. Estos activos financieros mantenidos

hasta su vencimiento se incluyen en activos no corrientes, excepto aquellos con vencimiento igual o inferior a 12 meses a partir de la fecha del estado de situación financiera consolidado, que se clasifican como Otros activos financieros corrientes.

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. Para el caso de los activos financieros mantenidos hasta su vencimiento, de existir evidencia de deterioro, 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.

## 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.

(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 patrimonio neto. La pérdida o ganancia relativa a la parte no efectiva se reconoce inmediatamente en el estado de resultados consolidado, dentro de "otras ganancias (pérdidas)".

En el caso de las coberturas de tasas de interés variable, esto significa que los importes reconocidos en el patrimonio 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 patrimonio se reclasifican a resultados a la línea de costo de ventas a medida que se utiliza el combustible sujeto de la cobertura.

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 patrimonio neto hasta ese momento permanece en el patrimonio 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 patrimonio neto se lleva inmediatamente al estado de resultados consolidado dentro de "Otras ganancias (pérdidas)".

(c) Derivados no registrados como de cobertura

Determinados derivados no se regis-

tran como contabilidad de cobertura. Los cambios en el valor justo de cualquier instrumento derivado que no se registra como de cobertura se reconoce inmediatamente en el estado de resultados consolidado, dentro de "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.

#### 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 pér-

didadas 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, 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 ingresos obtenidos.

### 2.15. Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar

Las cuentas comerciales y otras cuentas por pagar se registran inicialmente a su valor justo y posteriormente se valorizan al costo amortizado de acuerdo al

método de la tasa de interés efectiva.

#### 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.

#### 2.17. Impuestos diferidos

Los impuestos diferidos se calculan, de acuerdo con el método del balance,

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.

La Sociedad no registra impuestos diferidos sobre las diferencias temporarias que surgen en inversiones en filiales y aso

ciadas, excepto cuando la oportunidad en que se revertirán las diferencias temporales es controlada por la sociedad y es probable que la diferencia temporal no se revertirá en un momento previsible en el futuro.

ma lineal entre la fecha de otorgamiento de dichas opciones y la fecha en que éstas alcancen el carácter de irrevocable.

(c) Beneficios post empleo y otros beneficios de largo plazo

## 2.18. Beneficios a los empleados

### (a) Vacaciones del personal

La Sociedad reconoce el gasto por vacaciones del personal en base devengada.

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 resultados en el ejercicio en que ocurren.

### (b) Compensaciones basadas en acciones

Los planes de compensación implementados mediante el otorgamiento de opciones para la suscripción y pago de acciones que se han otorgado, se reconocen en los estados financieros consolidados de acuerdo a lo establecido en NIIF 2: Pagos basados en acciones, registrando el efecto del valor justo de las opciones otorgadas con cargo a remuneraciones en for-

### (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.

nanciera consolidado, del valor temporal del dinero, así como el riesgo específico relacionado con el pasivo en particular.

#### 2.19. Provisiones

#### 2.20. Reconocimiento de ingresos

Las provisiones se reconocen cuando:

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.

(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.

##### (a) Ventas de servicios

##### a.1 Transporte de pasajeros y carga

La Sociedad reconoce ingresos por concepto de transporte de pasajeros y carga cuando el servicio ha sido prestado.

Las provisiones se valoran por el valor actual de los desembolsos que se espera que sean necesarios para liquidar la obligación usando la mejor estimación de la Sociedad. La tasa de descuento utilizada para determinar el valor actual refleja las evaluaciones actuales del mercado, en la fecha del estado de situación fi-

##### a.2 Programa de pasajero frecuente

La Sociedad tiene en vigor un programa de pasajero frecuente denominado Lan Pass, cuyo objetivo es la fidelización de clientes a través de la entrega de kilómetros cada vez que los titulares del programa realizan determinados vuelos, utilizan servicios de entidades adscritas al mismo o realizan compras con una tarjeta de crédito asociada. Los kilómetros 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 acumulados pendientes de utilizar a dicha fecha, en concordancia con lo establecido en CINIIF 13: Programas de fidelización de clientes.

### a.3 Otros ingresos

La Sociedad reconoce ingresos por otros servicios cuando éstos han sido prestados.

#### (b) Ingresos por intereses

Los ingresos por intereses se reconocen usando el método de tasa de interés efectiva.

#### (c) 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 cargan en el estado de resultados consolidado sobre una base lineal durante el período de arrendamiento.

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 se clasifican como activos mantenidos para la venta y 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 del 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 su utilización expresada en base a ciclos y horas de vuelo.

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.

## NOTA 3 - Gestión del Riesgo Financiero

### 3.1. Factores de riesgo financiero

Las actividades de la Sociedad están expuestas a diversos 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 se centra en la incertidumbre de los mercados financieros y trata de minimizar los efectos potenciales adversos sobre el margen neto. La Sociedad utiliza deriva-

dos para cubrir parte de estos riesgos.

#### (a) Riesgo de mercado

Debido a la naturaleza de sus operaciones, la Sociedad 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 locales. Con el fin de cubrir total o parcialmente estos riesgos, la Sociedad opera con instrumentos derivados para fijar o limitar las alzas de los activos subyacentes.

#### (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 capacidad de refinación a nivel mundial, de los niveles de inventario mantenidos, de la ocurrencia o no de fenómenos climáticos y de factores geopolíticos.

La Sociedad 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. Sin embargo, el mercado de futuros de este índice tiene baja liquidez por lo que la Sociedad realiza coberturas en crudo West Texas Intermediate ("WTI"), el cual tiene una alta correlación con Jet Fuel y es un activo con alta liquidez y, por lo tanto, presenta ventajas en comparación a la utilización del índice US Gulf Coast Jet 54.

Durante el ejercicio 2010, la Sociedad

reconoció ganancias por US\$ 1 millón por concepto de cobertura de combustible. Durante el ejercicio 2009, la Sociedad reconoció pérdidas por US\$ 128,7 millones por el mismo concepto.

Al 31 de diciembre de 2010, el valor de mercado de las posiciones de combustible ascendía a US\$ 45,8 millones. Al cierre de diciembre de 2009, este valor de mercado era de US\$ 13,6 millones. Las siguientes tablas muestran el valor nominal de las posiciones de compra junto con los derivados contratados para los distintos ejercicios:

Posiciones al 31 de diciembre de 2010	Vencimientos				
	Q111	Q211	Q311	Q411	Total
Volumen (miles de barriles WTI)	1.848	918	687	324	3.777
Valor futuro acordado (US\$ por barril) (*)	82	81	84	90	83
<b>Total (MUS\$)</b>	<b>151.536</b>	<b>74.358</b>	<b>57.708</b>	<b>29.160</b>	<b>313.491</b>
Porcentaje de cobertura sobre el volumen de consumo esperado	54%	27%	19%	8%	26%

(\*) Promedio ponderado entre collares y opciones activas.

Posiciones al 31 de diciembre de 2009	Vencimientos				
	Q110	Q210	Q310	Q410	Total
Volumen (miles de barriles WTI)	1.404	1.371	876	738	4.389
Valor futuro acordado (US\$ por barril) (*)	84	80	79	82	81
<b>Total (MUS\$)</b>	<b>117.936</b>	<b>109.680</b>	<b>69.204</b>	<b>60.516</b>	<b>355.509</b>
Porcentaje de cobertura sobre el volumen de consumo esperado	48%	49%	29%	24%	37%

(\*) Promedio ponderado entre collares y opciones activas.

### Sensibilización

Una caída en los precios de combustible afecta positivamente a la Sociedad por la reducción de costos, sin embargo, esta caída afecta negativamente en algunos casos a las posiciones contratadas, dado que éstas apuntan a proteger a la Sociedad frente al riesgo en el alza de los precios. 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.

Debido a que las posiciones vigentes no representan cambios de flujos de efectivo, sino una variación en la exposición del valor de mercado, las posiciones de cobertura vigentes no tienen impactos en resultados (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).

La siguiente tabla 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 año 2011. Los cálculos se hicieron considerando un movimiento paralelo de 5 dólares por barril en la curva del precio de referencia futuro de crudo WTI al cierre de diciembre del año 2010 y al cierre de diciembre del año 2009.

Precio de referencia WTI (US\$ por barril)	Posición al 31 de diciembre de 2010 efecto en patrimonio (millones de US\$)	Posición al 31 de diciembre de 2009 efecto en patrimonio (millones de US\$)
+5	+16,7	+14,6
-5	-15,7	-13,6

La Sociedad busca disminuir el riesgo que representan las alzas en el precio del combustible asegurando de no quedar en desventaja con sus competidores en caso de una brusca caída en los precios. Con este fin, la Sociedad utiliza instrumentos de cobertura tales como swaps, opciones y collares que cubren parcialmente los volúmenes de combustible consumidos.

De acuerdo a lo requerido por la NIC 39, durante los ejercicios presentados, la Sociedad no ha registrado montos por ineffectividad en el estado de resultados consolidado.

Dada la estructura de cobertura de combustible durante el año 2010, que considera una porción libre de coberturas, una caída vertical en 5 dólares en el precio de referencia del WTI (considerado como el promedio diario mensual) hubiera significado un impacto aproximado de US\$ 27,1 millones de dólares de menor costo de combustible para el año 2010. Un alza vertical de 5 dólares en el precio de referencia del WTI (considerado

como el promedio diario mensual) hubiera significado un impacto aproximado de US\$ 26,0 millones de dólares de mayor costo de combustible para el año 2010.

(ii) Riesgo de tasa de interés de los flujos de efectivo:

La variación en tasas de interés depende fuertemente del estado de la economía mundial. Un mejoramiento en las perspectivas económicas de largo plazo mueven las tasas de largo plazo hacia el alza, mientras que una caída provoca un descenso por efectos del mercado. Sin embargo, si consideramos la intervención gubernamental, en períodos de contracción económica se suelen reducir las tasas de referencia de forma 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 de cómo se comportará el mercado y los gobiernos, y por ende cómo variará la tasa de inte-

rés, hace que exista un riesgo asociado a la deuda de la Sociedad 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 la Sociedad 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, la Sociedad suscribió contratos

swap y opciones call de tasas de interés, con el fin de eliminar un valor mayor al 94% de su exposición a las fluctuaciones en los tipos de interés. Con esto, la Sociedad está expuesta en una porción pequeña a las variaciones de la tasa London Inter Bank Offer Rate ("LIBOR") de 90 días y de la Tasa Activa Bancaria ("TAB") nominal de 180 días.

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 actuales.

Aumento (disminución) de tasa libor tres meses	Posición al 31 de diciembre de 2010 efecto en ganancias antes de impuesto (millones de US\$)	Posición al 31 de diciembre de 2009 efecto en ganancias antes de impuesto (millones de US\$)
+100 puntos base	-1,18	-0,87
-100 puntos base	+1,18	+0,87

Cambios en las condiciones de mercado producen una variación en la valorización de los instrumentos financieros vigentes de cobertura de tasas de interés, ocasionando un efecto en el patrimonio de la Sociedad (esto porque son registrados como coberturas de flujo de caja). Estos cambios son considerados razonablemente posibles basados en condiciones de mercado actuales. Los cálculos se realizaron aumentando (disminuyendo) en forma vertical 100 puntos base de la curva futuros de la libor tres meses.

Existen limitaciones en el método utilizado para el análisis de sensibilización y corresponden a las entregadas por el mercado. Estas limitaciones obedecen a que los niveles que indican las curvas de futuros no necesariamente se cumplirán y variarán en cada ejercicio.

De acuerdo a lo requerido por la NIC 39, durante los ejercicios presentados, la Sociedad no ha registrado montos por ineffectividad en el estado de resultados consolidado.

Aumento (disminución) de curva futuros de tasa libor tres meses	Posiciones al 31 de diciembre de 2010 efecto en patrimonio (millones de US\$)	Posiciones al 31 de diciembre de 2009 efecto en patrimonio (millones de US\$)
+100 puntos base	42,39	49,64
-100 puntos base	(45,35)	(53,23)

(iii) Riesgo de tipos de cambio locales:

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 clasificado y de efectos sobre los resultados de las operaciones. Vende la mayor parte de sus servicios en dólares estadounidenses o en precios equivalentes al dólar estadounidense, y gran parte de sus 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.

La Sociedad mantiene las tarifas de los negocios de carga y pasajeros internacional en dólares estadounidenses. En los negocios domésticos existe una mezcla, ya que en Perú las ventas son en moneda local, sin embargo, los precios están indexados al dólar estadounidense. En Chile y Argentina, las tarifas son en mo-

neda local sin ningún tipo de indexación. Para el caso del negocio doméstico en Ecuador, tanto las tarifas como las ventas son en dólares. Producto de lo anterior la Sociedad se encuentra expuesta a la fluctuación en diversas monedas, principalmente: peso chileno, peso argentino, peso uruguayo, euro, nuevo sol peruano, real brasileño, dólar australiano y dólar neozelandés. De estas monedas, la mayor exposición se presenta en pesos chilenos.

La Sociedad realiza coberturas parciales de exposición al riesgo de tipo de cambio utilizando contratos forward de moneda y cross currency swaps. Es por esto, que se realiza un monitoreo constante de la exposición de la porción no cubiertas y para los periodos presentados, el impacto no ha sido relevante a los resultados de la Sociedad.

(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.

**(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 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 en inversiones mantenidas hasta su vencimiento.

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 Aso-

ciación 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.

#### 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. 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 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 asociada a coberturas de riesgo de mercado, la Sociedad requiere de fondos líquidos para cumplir con el pago de sus obligaciones.

Por lo anterior, la Sociedad adminis-

tra su efectivo y equivalentes de efectivo y sus activos financieros, calzando los plazos de sus inversiones con sus obligaciones. De esta manera, por política, la duración promedio de las inversiones no puede exceder la duración promedio de las obligaciones. Esta posición de efectivo y equivalentes de efectivo está invertida en instrumentos altamente líquidos a corto plazo a través de entidades financieras de primer nivel.

La Sociedad tiene futuras obligaciones relacionadas a leasing financieros, leasing operacionales, vencimientos de otras obligaciones con bancos, contratos de derivados y contratos de compra de aviones.

Clase de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupados por vencimiento al 31 de Diciembre de 2010

Clase de pasivo %	Rut empresa deudora	Nombre de empresa deudora	Pais de empresa deudora	Rut empresa acreedora	Nombre de empresa acreedora	Pais de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días (MUS \$)	Más de 90 días a un año (MUS \$)	Más de uno a tres años (MUS \$)	Más de tres a cinco años (MUS \$)	Más de cinco años (MUS \$)	Total (MUS \$)	Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Valor nominal (MUS \$)	Tasa nominal %
Obligaciones garantizadas	89.862.200-2	Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	ING	E E U U	US \$	7.425	22.305	53.471	47.128	93.325	223.654	Trimestral	5,19%	181.029	4,69%
		Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	CALYON	Francia	US \$	21.045	63.352	130.785	39.186	20.916	275.284	Trimestral	4,47%	256.417	4,47%
		Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	PEFCO	E E U U	US \$	19.838	59.513	158.688	149.595	209.374	597.008	Trimestral	5,16%	497.692	4,60%
		Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	BNP PARIBAS	E E U U	US \$	22.831	68.726	184.673	186.931	385.438	848.599	Trimestral	4,49%	707.306	4,00%
		Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	WELLS FARGO	E E U U	US \$	5.626	16.842	44.872	44.796	135.714	247.850	Trimestral	3,64%	204.392	3,53%
		Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	CTIBANK	E E U U	US \$	8.984	27.039	72.767	73.806	206.771	389.367	Trimestral	3,93%	326.235	3,48%
		Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	SANTANDER	España	US \$	2.919	8.859	24.242	25.206	95.708	156.934	Trimestral	0,95%	148.741	0,83%
Arrendamiento financiero	89.862.200-2	Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	ING	E E U U	US \$	3.899	11.685	30.440	25.695	11.675	83.394	Trimestral	4,08%	77.096	3,71%
		Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	CALYON	Francia	US \$	2.249	6.786	18.376	22.613	43.431	93.455	Trimestral	1,27%	87.337	1,27%
		Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	CTIBANK	E E U U	US \$	1.692	5.249	26.758	-	-	33.699	Trimestral	1,32%	32.921	1,27%
		Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	S.CHARTERED	E E U U	US \$	3.858	11.873	14.628	-	-	30.359	Trimestral	1,28%	29.864	1,25%
Préstamos bancarios	89.862.200-2	Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	SANTANDER MADRID	España	US \$	-	26.125	12.726	-	-	38.851	Semestral	3,64%	37.500	3,55%
Préstamos bancarios	89.862.200-2	Lan Airlines S.A.	Chile	97.023.000-9	CORBANCA	Chile	CLP	13.479	13.158	12.713	-	-	39.350	Semestral	6,53%	36.858	6,44%
		Lan Airlines S.A.	Chile	76.645.030-K	ITAU	Chile	CLP	-	21.653	10.332	-	-	31.985	Semestral	6,67%	29.967	6,60%
		Lan Airlines S.A.	Chile	97.006.000-6	BCI	Chile	CLP	-	38.144	18.188	-	-	56.332	Semestral	6,71%	52.723	6,63%
		Lan Airlines S.A.	Chile	97.030.000-7	ESTADO	Chile	CLP	-	47.521	22.666	-	-	70.187	Semestral	6,65%	65.704	6,59%
		Aires S.A.	Colombia	0-E	HELM	Colombia	COP	3.944	-	-	-	-	3.944	30 días	3,37%	3.936	3,37%
Otros Préstamos	89.862.200-2	Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	SANTANDER MADRID	España	US \$	586	1.587	72.962	-	-	75.135	-	3,29%	72.962	3,29%
Derivados	89.862.200-2	Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	BOEING	E E U U	US \$	1.862	1.207	106.665	-	-	109.734	-	2,04%	106.209	2,04%
Derivados de no cobertura	89.862.200-2	Lan Airlines S.A.	Chile	-	OTROS	-	US \$	6.018	22.331	61.273	24.643	4.751	119.016	-	-	115.189	-
Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar	89.862.200-2	Lan Airlines S.A. y Filiales	Varios	-	OTROS	-	US \$	1.461	4.239	9.891	5.608	-	21.199	-	-	20.703	-
Otras cuentas por pagar, no corrientes		Lan Airlines S.A. y Filiales	Varios	-	Varios	-	US \$	-	-	54.000	-	-	54.000	-	-	54.000	-
Cuentas por pagar a entidades relacionadas		Lan Airlines S.A. y Filiales	Varios	96.847.880-K	Lufthansa Lan Technical Training S.A.	US \$	184	-	-	-	-	-	184	-	-	184	-
Total								602.592	504.196	1.141.116	645.207	1.207.103	4.100.214			3.645.660	



Clase de pasivo para el análisis el riesgo de liquidez agrupados por vencimiento al 31 de Diciembre de 2009

Clase de Pasivo %	Rut empresa deudora	Nombre de empresa deudora	País de empresa deudora	Rut empresa acreedora	Nombre de empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días (MUS \$)	Más de 90 días a un año (MUS \$)	Más de uno a tres años (MUS \$)	Más de tres a cinco años (MUS \$)	Más de cinco años (MUS \$)	Total (MUS \$)	Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Valor nominal (MUS \$)	Tasa nominal %
Obligaciones garantizadas	89.862.200-2	Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	ING	E.E.U.U	US\$	7.355	22.153	59.137	47.630	116.885	253.160	Trimestral	5,19%	201.409	4,63%
		Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	CALYON	Francia	US\$	20.878	62.824	166.879	67.336	40.878	358.795	Trimestral	5,01%	325.998	5,01%
		Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	PECO	E.E.U.U	US\$	19.830	59.513	158.706	158.703	279.604	676.356	Trimestral	5,14%	552.605	4,58%
		Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	BNP PARIBAS	E.E.U.U	US\$	24.127	72.581	195.244	197.936	529.928	1.019.816	Trimestral	3,86%	840.814	3,72%
		Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	RBS	E.E.U.U	US\$	6.083	18.250	48.667	48.667	135.929	257.596	Trimestral	6,40%	191.879	5,67%
		Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	WELLS FARGO	E.E.U.U	US\$	1.551	5.637	15.009	14.975	52.100	89.272	Trimestral	3,61%	72.770	3,50%
Arrendamiento financiero	89.862.200-2	Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	ING	E.E.U.U	US\$	3.940	11.790	31.105	51.561	-	98.396	Trimestral	4,45%	89.389	3,98%
		Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	CALYON	Francia	US\$	2.215	6.659	18.054	31.643	41.394	99.965	Trimestral	1,26%	95.036	1,24%
		Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	CITIBANK	E.E.U.U	US\$	1.585	4.920	33.656	-	-	40.161	Trimestral	1,10%	39.018	1,03%
		Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	S.CHARTERED	E.E.U.U	US\$	9.709	19.053	29.958	-	-	58.720	Trimestral	0,89%	58.247	0,73%
Préstamos bancarios	89.862.200-2	Lan Airlines S.A.	Chile	97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	930	13.435	52.335	-	-	66.700	Semestral	3,77%	50.000	3,68%
		Lan Airlines S.A.	Chile	97.023.000-9	CORBANCA	Chile	CLP	643	11.993	34.991	-	-	47.627	Semestral	2,92%	45.356	2,82%
		Lan Airlines S.A.	Chile	76.645.030-K	ITALU	Chile	CLP	-	10.348	28.504	-	-	38.852	Semestral	3,14%	36.876	3,06%
		Lan Airlines S.A.	Chile	97.006.000-6	BCI	Chile	CLP	-	18.390	50.287	-	-	68.677	Semestral	3,38%	64.879	3,30%
		Lan Airlines S.A.	Chile	97.030.000-7	ESTADO	Chile	CLP	-	22.721	62.520	-	-	85.241	Semestral	3,12%	80.852	3,06%
Otros Préstamos		Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	BOEING	E.E.U.U	US\$	604	715	34.524	-	-	35.843	-	1,78%	34.524	1,78%
Derivados	89.862.200-2	Lan Airlines S.A.	Chile	-	OTROS	-	US\$	5.118	16.647	39.874	11.326	(2.279)	70.686	-	-	69.433	-
Derivados de no cobertura	89.862.200-2	Lan Airlines S.A.	Chile	-	OTROS	-	US\$	511	1.484	3.364	2.577	263	8.179	-	-	7.839	-
Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar		Lan Airlines S.A. y Filiales	Varios	-	Varios	-	US\$	176.136	52.845	-	-	-	228.981	-	-	228.981	-
		Lan Airlines S.A. y Filiales	Varios	-	Varios	-	CLP	35.023	-	-	-	-	35.023	-	-	35.023	-
		Lan Airlines S.A. y Filiales	Varios	-	Varios	-	Otras monedas	113.434	-	-	-	-	113.434	-	-	113.434	-
Otras cuentas por pagar, no corrientes		Lan Airlines S.A. y Filiales	Varios	-	Varios	-	US\$	-	-	54.000	18.000	-	72.000	-	-	72.000	-
Cuentas por pagar a entidades relacionadas		Lan Airlines S.A. y Filiales	Varios	-	Varios	-	US\$	297	-	-	-	-	297	-	-	297	-
<b>Total</b>								<b>429.969</b>	<b>431.958</b>	<b>1.116.814</b>	<b>650.334</b>	<b>1.194.702</b>	<b>3.823.777</b>			<b>3.306.659</b>	

La Sociedad ha definido estrategias de cobertura de combustible y tasas de interés, 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 2009, la Sociedad había entregado US\$ 40,4 millones en garantía por márgenes de derivados, correspondientes a efectivo y cartas de crédito stand by. Al cierre del 31 de diciembre de 2010, se han entregado US\$ 38,1 millones adicionales en garantía correspondiente a efectivo debido al vencimiento y adquisición de contratos de combustible y tasas, alza en el precio del combustible y caída 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) salvaguardarlo para continuar como empresa en funcionamiento, (ii) procu-

rar un rendimiento para los accionistas y (iii) mantener una estructura óptima de capital reduciendo el costo del mismo.

Para poder mantener o ajustar la estructura de capital, la Sociedad podría ajustar el importe de los dividendos a pagar a los accionistas, reembolsar capital a los accionistas, emitir nuevas acciones o vender activos para reducir la deuda.

La Sociedad hace seguimiento del capital de acuerdo con el índice de apalancamiento, en línea con la práctica del sector. Este índice se calcula como la deuda ajustada neta dividida por el capital. La deuda ajustada neta se calcula como el total de la deuda financiera más 8 veces las rentas de arrendamiento operativo de los últimos 12 meses, menos la caja total (medida como la suma de efectivo y equivalentes de efectivo más valores por negociar). El capital se calcula como el patrimonio neto sin el impacto del valor de mercado de los derivados, más la deuda ajustada neta.

Actualmente, la estrategia de la So-

ciudad, que no ha variado desde 2007, ha consistido en mantener un índice de apalancamiento entre el 70% y el 80% y un rating crediticio internacional por sobre BBB- (mínimo requerido para ser considerado grado de inversión). Los índices de apalancamiento al 31 de diciembre de 2010 y 31 de diciembre de 2009, fueron los siguientes:

### 3.3. Estimación del valor justo

Al 31 de diciembre de 2010, la Sociedad mantenía instrumentos financieros que deben ser registrados a su valor justo. Estos incluyen:

Inversiones en fondos mutuos de corto plazo (efectivo equivalente), Contratos de instrumentos derivados de tasas de interés, Contratos de derivados de combustible, Contratos derivados de moneda y 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

	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Total préstamos	3.259.666	3.074.425
Rentas de los últimos doce meses x 8	788.704	669.696
Menos:		
Caja y valores negociables	(737.093)	(791.912)
Total deuda ajustada neta	3.311.277	2.952.209
Patrimonio neto	1.296.814	1.098.827
Reservas de cobertura neta	107.050	92.230
Capital total	4.715.141	4.143.266
Indice de apalancamiento	70,2%	71,3%

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.

El siguiente cuadro muestra la clasificación de los instrumentos financieros a valor justo al 31 de diciembre de 2010, según el nivel de información utilizada en la valoración:

	Valor justo al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Mediciones de valor justo usando valores considerados como		
		Nivel I MUS\$	Nivel II MUS\$	Nivel III MUS\$
<b>Activos</b>				
Fondos mutuos corto plazo	196.620	196.620	-	-
Valor justo derivados tasa de interés	422	-	422	-
Valor justo derivados de combustible	45.814	-	45.814	-
Valor justo derivados moneda extranjera	33.925	-	33.925	-
Valor justo fondos privados de inversión	58.857	58.857	-	-
<b>Pasivos</b>				
Valor justo derivados tasa de interés	119.014	-	119.014	-
Valor justo derivados moneda extranjera	20.916	-	20.916	-
Derivados de tasa de interés no registrados como cobertura	19.748	-	19.748	-

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2010, 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.

El importe en libros de las cuentas a cobrar y a 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, de-

pósitos a plazo y otras 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. En el caso de otros activos financieros la valoración se realizó según cotización de mercado al cierre del ejercicio.

	Al 31 de diciembre de 2010		Al 31 de diciembre de 2009	
	Valor libro MUS\$	Valor justo MUS\$	Valor libro MUS\$	Valor justo MUS\$
<b>Efectivo y equivalentes al efectivo</b>				
Efectivo en caja	3.857	3.857	2.707	2.707
Saldos en bancos	24.432	24.432	31.176	31.176
Depósitos a plazo	406.143	406.143	522.077	522.077
<b>Otros activos financieros</b>				
Bonos nacionales y extranjeros	47.184	50.294	60.415	63.341
Otros activos financieros	80.836	80.836	27.227	27.227
Deudores comerciales, otras cuentas por cobrar y derechos por cobrar no corrientes	489.233	489.233	430.929	430.929
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	50	50	38	38
Otros pasivos financieros	2.945.294	2.969.939	2.774.942	2.900.232
Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	500.694	500.694	377.438	377.438
Cuentas por pagar a entidades relacionadas	184	184	297	297
Otras cuentas por pagar, no corrientes	368.372	368.372	371.483	371.483

#### **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:

1. La evaluación de posibles pérdidas por deterioro de determinados activos.
2. La vida útil y valor residual de los activos materiales e intangibles.
3. Los criterios empleados en la valoración de determinados activos.
4. Los tickets aéreos vendidos que no serán finalmente utilizados.
5. El cálculo del ingreso diferido al cierre del ejercicio, correspondiente a la valorización de los kilómetros otorgados a los titulares de la tarjeta de fidelización Lan Pass pendientes de utilizar.
6. La necesidad de constituir provisiones y, en el caso de ser requeridas, el valor de las mismas.

7. La recuperabilidad de los activos por impuestos diferidos.

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 ejercicios, lo que se realizaría de forma prospectiva.

## NOTA 5 - Información por segmentos

La Sociedad reporta información por segmentos de acuerdo a lo establecido en la NIIF 8 "Segmentos operativos". Dicha norma establece estándares para el reporte de información por segmentos en los estados financieros así como también revelaciones sobre productos y servicios,

áreas geográficas y principales clientes. Un segmento operativo se define como un componente de una entidad sobre el cual se tiene información financiera separada que es evaluada regularmente por la alta administración para la toma de decisiones respecto de la asignación de recursos y la evaluación de los resultados. La Sociedad considera que tiene un solo segmento operativo: el transporte aéreo.

Segmento de Transporte Aéreo por ejercicios terminados al 31 de diciembre de:		
	2010 MUS\$	2009 MUS\$
Ingresos de las actividades ordinarias procedentes de cliente externos	4.523.328	3.655.513
Ingreso por intereses	14.946	18.183
Gastos por intereses	(155.279)	(153.109)
Total gastos por intereses netos	(140.333)	(134.926)
Depreciación y amortización	(336.491)	(304.062)
Ganancia del segmento sobre el que se informa	419.702	231.126
Participación de la entidad en el resultados de las asociadas	132	315
Gasto por impuesto a las ganancias	(81.107)	(44.487)
Activos del segmento	6.785.897	5.771.972
Importe en inversiones asociadas	593	1.236
Desembolsos de los activos no monetarios del segmento	1.048.394	555.279

Los ingresos de la Sociedad por área geográfica son los siguientes:

Por ejercicios terminados al 31 de diciembre de:		
	2010 MUS\$	2009 MUS\$
Perú	554.072	458.384
Argentina	496.546	404.795
USA	858.630	680.179
Europa	447.702	343.819
Chile	1.239.350	1.004.291
Otros *	927.028	764.045
Total (**)	4.523.328	3.655.513

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.

(\*) Incluye el resto de Latinoamérica y Asia Pacífico.

(\*\*) Incluye ingresos ordinarios y otros ingresos de operación.

## NOTA 6 - Efectivo y equivalentes al efectivo

	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Efectivo en caja	3.857	2.707
Saldos en bancos	24.432	31.176
Depósitos a plazo	406.143	522.077
Otros	196.620	175.537
<b>Total</b>	<b>631.052</b>	<b>731.497</b>

Los saldos por monedas que componen el Efectivo y equivalentes al efectivo al 31 de diciembre de 2010 y 31 de diciembre de 2009, son los siguientes:

Tipo de Moneda	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Dólar estadounidense	194.212	228.879
Peso chileno (*)	368.360	435.514
Euro	7.844	13.255
Peso argentino	11.230	6.105
Real brasileño	4.759	3.041
Otras monedas	44.647	44.703
<b>Total</b>	<b>631.052</b>	<b>731.497</b>

(\*) La Sociedad suscribió contratos de derivados de moneda (forward) por MUS\$ 169.357 al 31 de diciembre de 2010 (MUS\$ 367.412 al 31 de diciembre de 2009), para la conversión a dólares de las inversiones en pesos y contratos de derivados de moneda (cross currency swap) por MUS\$ 30.258 al 31 de diciembre de 2010 (MUS\$ 0 al 31 de diciembre de 2009), para la conversión a dólares de las inversiones en Unidades de Fomento (UF).

En Venezuela, a partir del año 2003, la autoridad definió que todas las remesas

al exterior deben ser aprobadas por la Comisión Administradora de Divisas ("CADIVI"). Con esto, a pesar de tener libre disponibilidad de los bolívares dentro de Venezuela, la Sociedad tiene ciertas restricciones para remesar libremente estos fondos fuera de Venezuela. Al 31 de diciembre de 2010 el monto sujeto a estas restricciones, expresado en dólares, es de MUS\$ 26.738 (MUS\$ 26.196 al 31 de diciembre de 2009).

La Sociedad no tiene transacciones no monetarias significativas que deban ser reveladas.

## NOTA 7 - Instrumentos Financieros

### 7.1 Instrumentos financieros por categorías

Al 31 de diciembre de 2010

Activos						Designados al momento inicial a valor justo con cambios en resultados MUS\$	Total MUS\$
	Mantenidos hasta su madurez MUS\$	Préstamos y cuentas por cobrar MUS\$	Derivados de cobertura MUS\$	Mantenidos para negociar MUS\$			
Efectivo y equivalentes al efectivo	-	434.432	-	196.620	-	631.052	
Otros activos financieros (*)	47.691	80.329	80.161	-	58.857	267.038	
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	-	481.350	-	-	-	481.350	
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	-	50	-	-	-	50	
Derechos por cobrar, no corrientes	-	7.883	-	-	-	7.883	
<b>Total</b>	<b>47.691</b>	<b>1.004.044</b>	<b>80.161</b>	<b>196.620</b>	<b>58.857</b>	<b>1.387.373</b>	

Pasivos					Total MUS\$
	Otros pasivos financieros MUS\$	Derivados de cobertura MUS\$	Mantenidos para negociar MUS\$		
Otros pasivos financieros	2.945.294	139.930	19.748	3.104.972	
Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	500.694	-	-	500.694	
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	184	-	-	184	
Otras cuentas por pagar, no corrientes	368.372	-	-	368.372	
<b>Total</b>	<b>3.814.544</b>	<b>139.930</b>	<b>19.748</b>	<b>3.974.222</b>	

(\*) El valor presentado en mantenidos hasta su madurez corresponde, principalmente, a bonos nacionales y extranjeros; y en designados al momento inicial a valor justo con cambios en resultados corresponde, a los fondos de inversión privados.

Al 31 de diciembre de 2009

Activos	Mantenidos hasta su madurez MUS\$	Préstamos y cuentas por cobrar MUS\$	Derivados de cobertura MUS\$	Mantenidos para negociar MUS\$	Total MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	-	555.960	-	175.537	731.497
Otros activos financieros (*)	60.923	26.719	43.049	-	130.691
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	-	423.739	-	-	423.739
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	-	38	-	-	38
Derechos por cobrar, no corrientes	-	7.190	-	-	7.190
<b>Total</b>	<b>60.923</b>	<b>1.013.646</b>	<b>43.049</b>	<b>175.537</b>	<b>1.293.155</b>

Pasivos	Otros pasivos financieros MUS\$	Derivados de cobertura MUS\$	Mantenidos para negociar MUS\$	Total MUS\$
Otros pasivos financieros	2.774.942	78.333	7.835	2.861.110
Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	377.438	-	-	377.438
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	297	-	-	297
Otras cuentas por pagar, no corrientes	371.483	-	-	371.483
<b>Total</b>	<b>3.524.160</b>	<b>78.333</b>	<b>7.835</b>	<b>3.610.328</b>

(\*) El valor presentado en mantenidos hasta su madurez corresponde, principalmente, a bonos nacionales y extranjeros.

## 7.2 Instrumentos financieros por monedas

### a) Activos

	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	631.052	731.497
Dólar estadounidense	194.212	228.879
Peso chileno	368.360	435.514
Euro	7.844	13.255
Peso argentino	11.230	6.105
Real brasileño	4.759	3.041
Otras monedas	44.647	44.703
Otros activos financieros	267.038	130.691
Dólar estadounidense	255.808	122.122
Real brasileño	6.731	5.334
Otras monedas	4.499	3.235
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	481.350	423.739
Dólar estadounidense	354.702	319.980
Peso chileno	28.606	52.073
Euro	8.429	5.192
Peso argentino	6.702	15.158
Real brasileño	31.329	11.190
Dólar australiano	12.456	7.595
Otras monedas	39.126	12.551
Derechos por cobrar, no corrientes	7.883	7.190
Dólar estadounidense	9	9
Peso chileno	7.864	7.179
Otras monedas	10	2

	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	50	38
Dólar estadounidense	29	29
Peso chileno	21	9
Total activos	1.387.373	1.293.155
Dólar estadounidense	804.760	671.019
Peso chileno	404.851	494.775
Euro	16.273	18.447
Peso argentino	17.932	21.263
Real brasileño	42.819	19.565
Dólar australiano	12.456	7.595
Otras monedas	88.282	60.491

#### b) Pasivos

La información de pasivos se encuentra revelado en Nota 3 Gestión de riesgo financiero.

**NOTA 8 - Deudores comerciales, otras cuentas por cobrar y derechos por cobrar, no corrientes**

	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Deudores comerciales	435.576	407.320
Otras cuentas por cobrar y derechos por cobrar	75.734	47.426
Total deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	511.310	454.746
Menos: Provisión por pérdidas por deterioro	(22.077)	(23.817)
Total deudores comerciales y otras cuentas por cobrar - neto	489.233	430.929
Menos: Parte no corriente - derechos por cobrar	(7.883)	(7.190)
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	481.350	423.739

El valor justo de deudas comerciales y otras cuentas por cobrar no difiere, significativamente, de su valor en libros.

Existen cuentas por cobrar vencidas pero no deterioradas. La antigüedad de estas cuentas es la siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Hasta 3 meses	12.506	10.094
Entre 3 y 6 meses	11.114	8.718
Total	23.620	18.812

Los montos correspondientes a los deudores comerciales y otras cuentas a cobrar individualmente deteriorados son los siguientes:

	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Cobranza judicial y prejudicial	10.586	10.383
Deudores en proceso de gestión prejudicial	5.259	5.031
Total	15.845	15.414

Los saldos por monedas que componen los Deudores comerciales, otras cuentas por cobrar y derechos por cobrar no corrientes al 31 de diciembre de 2010 y 31 de diciembre de 2009, son los siguientes:

Tipo de moneda	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Dólar estadounidense	354.711	319.989
Peso chileno	36.470	59.252
Euro	8.429	5.192
Peso argentino	6.702	15.158
Real brasileño	31.329	11.190
Dólar australiano	12.456	7.595
Otras monedas	39.136	12.553
<b>Total</b>	<b>489.233</b>	<b>430.929</b>

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.

Madurez	Deterioro
Activos en cobranza judicial y prejudicial	100%
Superior a 1 año	100%
Entre 6 y 12 meses	50%

El movimiento de la provisión por pérdidas por deterioro de valor de los deudores comerciales y otras cuentas por cobrar entre el 1 de enero de 2009 y 31 de diciembre de 2010, es el siguiente:

	MUS\$
Al 1 de enero de 2009	(22.790)
Castigos	6.110
Aumentos de provisión	(7.137)
Saldos al 31 de diciembre de 2009	(23.817)
Al 1 de enero de 2010	(23.817)
Castigos	5.039
Aumentos de provisión	(3.299)
Saldos al 31 de diciembre de 2010	(22.077)

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 2010			Al 31 de Diciembre de 2009		
	Exposición bruta según balance MUS\$	Exposición bruta deteriorada MUS\$	Exposición neta concentraciones de riesgo MUS\$	Exposición bruta según balance MUS\$	Exposición bruta deteriorada MUS\$	Exposición neta concentraciones de riesgo MUS\$
Deudores comerciales	435.576	(22.077)	413.499	407.320	(23.817)	383.503
Otras cuentas por cobrar	75.734	-	75.734	47.426	-	47.426

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**

Las cuentas por cobrar y por pagar a entidades relacionadas al 31 de diciembre de 2010 y 31 de diciembre de 2009, respectivamente, se detallan a continuación:

a) Cuentas por cobrar

Al 31 de diciembre de 2010 y 31 de diciembre de 2009, no se han efectuado provisiones de incobrabilidad.

RUT parte relacionada	Nombre parte relacionada	Naturaleza de la relación	País de origen	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$	Tipo de moneda o unidad de reajuste	Plazos de transacción	Explicación de la naturaleza de liquidación de la transacción
96.778.310-2	Concesionaria Chucumata S.A	Coligada	Chile	4	6	CLP	30 a 45 Días	Monetaria
96.921.070-3	Austral Sociedad Concesionaria S.A.	Coligada	Chile	2	-	CLP	30 a 45 Días	Monetaria
87.752.000-5	Granja Marina Tornagaleones S.A	Otras partes relacionadas	Chile	15	-	CLP	30 a 45 Días	Monetaria
96.669.520-K	Red de Televisión Chilevisión S.A	Otras partes relacionadas	Chile	-	3	CLP	30 a 45 Días	Monetaria
96.812.280-0	San Alberto S.A. y Filiales	Otras partes relacionadas	Chile	29	29	US\$	30 a 45 Días	Monetaria
Total activo corriente				50	38			

RUT parte relacionada	Nombre parte relacionada	Naturaleza de la relación	País de origen	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$	Tipo de moneda o unidad de reajuste	Plazos de transacción	Explicación de la naturaleza de liquidación de la transacción
96.847.880-K	Lufthansa Lan Technical Training S.A.	Coligada	Chile	180	246	US\$	30 a 45 Días	Monetaria
96.921.070-3	Austral Sociedad Concesionaria S.A.	Coligada	Chile	-	6	CLP	30 a 45 Días	Monetaria
87.752.000-5	Granja Marina Tornagaleones S.A.	Otras partes relacionadas	Chile	-	10	CLP	30 a 45 Días	Monetaria
Extranjera	Inversora Aeronáutica Argentina	Otras partes relacionadas	Argentina	-	35	US\$	30 a 45 Días	Monetaria
Total pasivo corriente				180	297			

b) Cuentas por pagar

Las transacciones entre partes relacionadas se han realizado en condiciones de una transacción libre entre partes interesadas y debidamente informadas.

## NOTA 10 - Inventarios

Los inventarios al 31 de diciembre de 2010 y 31 de diciembre de 2009, respectivamente, se detallan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Existencias técnicas	40.625	35.684
Existencias no técnicas	12.568	10.879
	53.193	46.563

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 mantención propia como de terceros; éstos se encuentran valorizados a su costo de adquisición promedio netos de su provisión de obsolescencia que al 31 de diciembre de 2010 asciende a MUS\$ 3.075 (MUS\$ 808 al 31 de diciembre

de 2009). Los montos resultantes, no exceden a los respectivos valores de realización.

Al 31 de diciembre de 2010 la Sociedad registró MUS\$ 32.915 (MUS\$ 32.677 al 31 de diciembre de 2009) en resultados producto, principalmente, de consumos en servicio a bordo y mantenimiento. Lo cual forma parte del Costo de ventas.

## NOTA 11 - Otros activos financieros

La composición de los otros activos financieros es la siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
<b>Corriente</b>		
a) Otros activos financieros	165.712	72.027
b) Activos de cobertura	79.739	38.640
<b>Total corriente</b>	<b>245.451</b>	<b>110.667</b>
<b>No corriente</b>		
a) Otros activos financieros	21.165	15.615
b) Activos de cobertura	422	4.409
<b>Total no corriente</b>	<b>21.587</b>	<b>20.024</b>

a) Otros activos financieros:

	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
<b>Corriente</b>		
Fondos de inversión privados	58.857	-
Bonos nacionales y extranjeros	47.184	60.415
Garantías por márgenes de derivados	39.868	2.400
Depósitos en garantía (aeronaves)	12.030	308
Otras garantías otorgadas	7.773	8.904
<b>Total corriente</b>	<b>165.712</b>	<b>72.027</b>
<b>No corriente</b>		
Depósitos en garantía (aeronaves)	15.000	13.780
Otras garantías otorgadas	5.658	1.327
Otras inversiones	507	508
<b>Total no corriente</b>	<b>21.165</b>	<b>15.615</b>
<b>Total otros activos financieros</b>	<b>186.877</b>	<b>87.642</b>

b) Activos de cobertura:

Los activos de cobertura al 31 de diciembre de 2010 y 31 de diciembre de 2009, respectivamente, se detallan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
<b>Corriente</b>		
Intereses devengados desde la última fecha de pago Swap de monedas	3.691	-
Valor justo de derivados de tasa de interés	-	501
Valor justo de derivados de moneda extranjera	30.234	23.691
Valor justo de derivados de precio de combustible	45.814	14.448
<b>Total corriente</b>	<b>79.739</b>	<b>38.640</b>
<b>No corriente</b>		
Valor justo de derivados de tasa de interés	422	2.628
Valor justo de derivados de moneda extranjera	-	1.781
<b>Total no corriente</b>	<b>422</b>	<b>4.409</b>
<b>Total activos de cobertura</b>	<b>80.161</b>	<b>43.049</b>

Los derivados de moneda extranjera corresponden a contratos forward y cross currency swap.

Los tipos de derivados de los contratos de cobertura que mantiene la Sociedad al cierre de cada ejercicio se presentan en Nota 20.

## NOTA 12 - Otros activos no financieros

La composición de los otros activos no financieros es la siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Corriente		
a) Pagos anticipados	17.648	15.258
b) Otros activos	1.172	1.870
Total corriente	18.820	17.128
No corriente		
a) Pagos anticipados	3.768	713
b) Otros activos	28.740	28.023
Total no corriente	32.508	28.736

a) Pagos anticipados

Los pagos anticipados al 31 de diciembre de 2010 y 31 de diciembre de 2009, respectivamente, se detallan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
<b>Corriente</b>		
Seguros de aviación y otros	6.459	5.978
Arriendo de aeronaves	7.343	6.204
Otros	3.846	3.076
<b>Total corriente</b>	<b>17.648</b>	<b>15.258</b>
<b>No corriente</b>		
Servicios de handling y ground handling	2.971	-
Otros	797	713
<b>Total no corriente</b>	<b>3.768</b>	<b>713</b>
<b>Total pagos anticipados</b>	<b>21.416</b>	<b>15.971</b>

b) Otros activos

Los otros activos al 31 de diciembre de 2010 y 31 de diciembre de 2009, respectivamente, se detallan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Corriente		
Otros	1.172	1.870
Total corriente	1.172	1.870
No corriente		
Impuestos por recuperar	23.343	20.308
Gasto diferido por arriendo de aeronaves	4.984	7.328
Otros	413	387
Total no corriente	28.740	28.023
Total otros activos	29.912	29.893

**NOTA 13 - Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta**

Los activos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta al 31 de diciembre de 2010 y 31 de diciembre de 2009, respectivamente, se detallan a continuación:

Durante el ejercicio 2010 se realizaron ventas de rotables, existencias mantenidas en consignación y tres motores, todo lo anterior de la flota Boeing 737.

Durante el ejercicio 2009 se registró la venta de rotables, existencias mantenidas en consignación, venta de una aeronave y cinco motores; además se incorporó un motor al rubro, todo lo anterior de la flota Boeing 737.

Los saldos del rubro son presentados netos de provisión, la que al 31 de diciembre de 2010 asciende a MUS\$ 5.212 (MUS\$ 4.179 al 31 de diciembre de 2009).

La Sociedad no mantiene operaciones discontinuadas al 31 de diciembre de 2010.

	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Motores	2.204	5.603
Existencias en consignación	748	2.348
Aeronave	1.537	1.537
Aeronaves desguazadas	970	880
Rotables	38	551
<b>Total</b>	<b>5.497</b>	<b>10.919</b>

## NOTA 14 - 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 Lan Airlines S.A. y Filiales. También se incluyen en la consolidación sociedades de propósito específico y fondos de inversión privados.

A continuación se presenta la información financiera resumida que corresponde a la suma de los estados financieros de las sociedades subsidiarias, las sociedades de propósito específico y los fondos de inversión privados que han sido consolidados:

Al 31 de diciembre de 2010	Activos MUS\$	Pasivos MUS\$
Corrientes	442.743	565.606
No corrientes	1.388.194	773.927
Total	1.830.937	1.339.533

Al 31 de diciembre de 2009	Activos MUS\$	Pasivos MUS\$
Corrientes	261.917	359.230
No corrientes	1.246.141	757.164
Total	1.508.058	1.116.394

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2010 MUS\$	2009 MUS\$
Total de ingresos ordinarios	1.931.998	1.567.503
Total de gastos	(1.849.438)	(1.483.185)
Total del resultado neto	82.560	84.318

Detalle de subsidiarias significativas al 31 de diciembre de 2010

Nombre de subsidiaria significativa	País de incorporación	Moneda funcional	% Participación	Naturaleza y alcance de restricciones significativas para transferir fondos a controladora
Lan Perú S.A.	Perú	US\$	70,00000	Sin restricciones significativas
Lan Cargo S.A.	Chile	US\$	99,89804	Sin restricciones significativas
Lan Argentina S.A.	Argentina	ARS	99,00000	Sin restricciones significativas
Transporte Aéreo S.A.	Chile	US\$	100,00000	Sin restricciones significativas
Aerolane Líneas Aéreas Nacionales de Ecuador S.A.	Ecuador	US\$	71,91673	Sin restricciones significativas

Información financiera resumida de subsidiarias significativas

Nombre de subsidiaria significativa	Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2010						Resultado al 31 de diciembre de 2010	
	Activos totales MUS\$	Activos corrientes MUS\$	Activos no corrientes MUS\$	Pasivos totales MUS\$	Pasivos corrientes MUS\$	Pasivos no corrientes MUS\$	Ingresos Ordinarios MUS\$	Ganancia (pérdida) neta MUS\$
Lan Perú S.A.	124.761	113.579	11.182	114.771	113.750	1.021	759.704	1.524
Lan Cargo S.A.	737.550	183.877	553.673	340.082	103.018	237.064	209.512	59.285
Lan Argentina S.A.	113.168	84.751	28.417	88.286	87.420	866	381.168	2.984
Transporte Aéreo S.A.	329.190	215.575	113.615	123.056	28.777	94.279	296.543	31.227
Aerolane Líneas Aéreas Nacionales de Ecuador S.A.	48.416	24.561	23.855	51.723	38.299	13.424	235.877	1.011

Detalle de subsidiarias significativas al 31 de diciembre de 2009

Nombre de subsidiaria significativa	País de incorporación	Moneda funcional	% Participación	Naturaleza y alcance de restricciones significativas para transferir fondos a controladora
Lan Perú S.A.	Perú	US\$	70,00000	Sin restricciones significativas
Lan Cargo S.A.	Chile	US\$	99,89804	Sin restricciones significativas
Lan Argentina S.A.	Argentina	ARS	99,00000	Sin restricciones significativas
Transporte Aéreo S.A.	Chile	US\$	100,00000	Sin restricciones significativas
Aerolane Líneas Aéreas Nacionales de Ecuador S.A.	Ecuador	US\$	71,91673	Sin restricciones significativas

Información financiera resumida de subsidiarias significativas

Nombre de subsidiaria significativa	Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2009						Resultado al 31 de diciembre de 2009	
	Activos totales MUS\$	Activos corrientes MUS\$	Activos no corrientes MUS\$	Pasivos totales MUS\$	Pasivos corrientes MUS\$	Pasivos no corrientes MUS\$	Ingresos Ordinarios MUS\$	Ganancia (pérdida) neta MUS\$
Lan Perú S.A.	85.773	75.886	9.887	75.221	74.607	614	683.453	4.830
Lan Cargo S.A.	744.176	174.147	570.029	374.378	87.213	287.165	175.734	97.186
Lan Argentina S.A.	96.720	66.020	30.700	73.194	72.521	673	316.859	10.205
Transporte Aéreo S.A.	319.340	202.246	117.094	118.433	21.256	97.177	251.398	38.759
Aerolane Líneas Aéreas Nacionales de Ecuador S.A.	43.638	19.137	24.501	47.955	34.953	13.002	195.718	1.651

**NOTA 15 - Inversiones contabilizadas utilizando el método de la participación**

La información financiera resumida, que se presenta a continuación, es la suma de los estados financieros de las sociedades coligadas, correspondiendo el estado de situación financiera al 31 de diciembre de 2010 y 31 de diciembre de 2009 y estados de resultados, para los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2010 y 31 de diciembre de 2009.

Al 31 de diciembre de 2010	Activos MUS\$	Pasivos MUS\$
Corrientes	1.865	301
No corrientes	382	562
Total	2.247	863

Al 31 de diciembre de 2009	Activos MUS\$	Pasivos MUS\$
Corrientes	5.338	414
No corrientes	356	322
Total	5.694	736

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2010 MUS\$	2009 MUS\$
Total de ingresos ordinarios	2.408	5.981
Total de gastos	(2.162)	(4.486)
Total del resultado neto	246	1.495

La Sociedad ha reconocido como inversión en coligadas las participaciones que posee sobre las siguientes sociedades: Austral Sociedad Concesionaria S.A., Lufthansa Lan Technical Training S.A. y Concesionaria Chucumata S.A. La Sociedad no ha realizado inversiones en coligadas durante el ejercicio 2010.

Empresa	País de incorporación	Moneda funcional	Porcentaje de participación		Costo de inversión	
			Al 31 de diciembre de 2010 %	Al 31 de diciembre de 2009 %	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Austral Sociedad Concesionaria S.A.	Chile	CLP	20,00	20,00	661	661
Lufthansa Lan Technical Training S.A.	Chile	CLP	50,00	50,00	702	702
Concesionaria Chucumata S.A.	Chile	CLP	16,70	16,70	119	119

Estas sociedades no tienen restricciones significativas en la capacidad de transferir fondos.

El movimiento de las inversiones en coligadas entre el 1 de enero de 2009 y 31 de diciembre de 2010, es el siguiente:

	MUS\$
Saldo inicial al 1 de enero de 2009	1.389
Participación en ganancias	315
Participación en partidas de ejercicios anteriores	(54)
Dividendos recibidos	(414)
Total cambios en inversiones en entidades coligadas	(153)
Saldo final al 31 de diciembre de 2009	1.236
Saldo inicial al 1 de enero de 2010	1.236
Participación en ganancias	132
Otras disminuciones, inversiones en coligadas	(665)
Dividendos recibidos	(110)
Total cambios en inversiones en entidades coligadas	(643)
Saldo final al 31 de diciembre de 2010	593

La Sociedad mensualmente reconoce la utilidad o pérdida de sus inversiones en coligadas en el estado de resultados consolidado utilizando el método de la participación. La Sociedad no mantiene inversiones en coligadas que no se encuentren contabilizadas por el método de la participación.

### NOTA 16 - Activos intangibles distintos de las Plusvalía

Composición y movimiento de los activos intangibles

El detalle de los activos intangibles es el siguiente:

Clases de activos intangibles (neto)	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Programas informáticos	45.183	34.087
Otros activos	566	727
Total	45.749	34.814

Clases de activos intangibles (bruto)	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Programas informáticos	83.875	63.585
Otros activos	808	808
Total	84.683	64.393

El movimiento de programas informáticos y otros activos entre el 1 de enero de 2009 y 31 de diciembre de 2010, es el siguiente:

	Programas informáticos neto MUS\$	Otros activos neto MUS\$	Total MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2009	27.447	-	27.447
Adiciones	14.881	808	15.689
Retiros	(73)	-	(73)
Amortización	(8.168)	(81)	(8.249)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2009	34.087	727	34.814

	Programas informáticos neto MUS\$	Otros activos neto MUS\$	Total MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2010	34.087	727	34.814
Adiciones	20.915	-	20.915
Adquisiciones mediante combinaciones de negocios	154	-	154
Retiros	(779)	-	(779)
Amortización	(9.194)	(161)	(9.355)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2010	45.183	566	45.749

Los activos intangibles de vida útil definida están compuestos, principalmente, por licencias y programas computacionales, para los cuales la Sociedad ha definido una vida útil entre 4 y 7 años.

La Sociedad valoriza sus intangibles al costo de adquisición y la amortización la realiza sobre la base del método lineal a lo largo de las vidas útiles estimadas. 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 2010 asciende a MUS\$ 38.692 (MUS\$ 29.498 al 31 de diciembre de 2009). La amortización acumulada de otros activos intangibles identificables al 31 de diciembre de 2010 asciende a MUS\$ 242 (MUS\$ 81 al 31 de diciembre de 2009).

#### **NOTA 17 - Plusvalía**

La Plusvalía representa el exceso del costo de adquisición sobre el valor justo de la participación de la sociedad de los activos netos identificables de la filial o coligada en la fecha de adquisición. La Plusvalía al 31 de diciembre de 2010 asciende a MUS\$ 157.994 (MUS\$ 63.793 al 31 de diciembre de 2009).

La Sociedad ha realizado prueba de deterioro basado en el valor en uso y no detectó deterioro.

El valor en uso de las unidades generadoras de efectivo a las cuales se ha asignado plusvalía fue determinado asumiendo que se podrían mantener los yields, factores de ocupación y la capacidad de la flota actuales. La Sociedad hace sus proyecciones de flujos para los períodos iniciales basados en los plazos de sus presupuestos internos y extrapola el valor al final de dichos periodos basado en un factor de crecimiento consistente con las proyecciones económicas de largo plazo en los mercado en que se operan

las unidades. Los flujos determinados son descontados a una tasa que refleja las evaluaciones actuales del mercado correspondiente al valor temporal del dinero y los riesgos específicos del activo para los cuales las estimaciones de flujos de efectivo futuros no hayan sido ajustadas.

El movimiento de la Plusvalía entre el 1 de enero de 2009 y 31 de diciembre de 2010, es el siguiente:

	MUS\$
Saldo inicial al 1 de enero de 2009	62.927
Adiciones	920
Disminución por variación cambiaria de moneda extranjera	(54)
Saldo final al 31 de diciembre de 2009	63.793
Saldo inicial al 1 de enero de 2010	63.793
Adiciones (*)	94.224
Disminución por variación cambiaria de moneda extranjera	(23)
Saldo final al 31 de diciembre de 2010	157.994

(\*) Corresponde a plusvalía generada por la compra de la sociedad Aerovías de Integración Regional, Aires S.A (ver Nota 39)

## NOTA 18 - 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 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Construcciones en curso	715.603	264.259	-	-	715.603	264.259
Terrenos	35.538	35.538	-	-	35.538	35.538
Edificios	101.181	100.662	(21.060)	(18.696)	80.121	81.966
Plantas y equipos	4.816.723	4.051.718	(1.153.587)	(820.036)	3.663.136	3.231.682
Equipamientos de tecnologías de la información	83.711	75.185	(65.112)	(60.142)	18.599	15.043
Instalaciones fijas y accesorios	52.954	45.526	(25.951)	(21.867)	27.003	23.659
Vehículos de motor	3.269	2.853	(1.979)	(1.902)	1.290	951
Mejoras de bienes arrendados	87.168	76.536	(43.048)	(26.250)	44.120	50.286
Otras propiedades, plantas y equipos	646.236	863.620	(283.216)	(370.448)	363.020	493.172
<b>Total</b>	<b>6.542.383</b>	<b>5.515.897</b>	<b>(1.593.953)</b>	<b>(1.319.341)</b>	<b>4.948.430</b>	<b>4.196.556</b>

Los movimientos de las distintas categorías de propiedades, plantas y equipos, entre el 1 de enero de 2009 y 31 de diciembre de 2010, son los siguientes:

a) Al 31 de diciembre de 2009

	Construc- ciones en curso MUS\$	Terrenos MUS\$	Edificios neto MUS\$	Plantas y equipos neto MUS\$	Equipamientos de tecnologías de la información neto MUS\$	Instalacio- nes fijas y accesorios neto MUS\$	Vehículos de motor neto MUS\$	Mejoras de arren- dados neto MUS\$	Otras propiedades, plantas y equipos neto MUS\$	Propiedades, plantas y equipos neto MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2009	267.844	35.538	78.210	3.079.911	16.336	22.027	809	46.549	418.839	3.966.063
Adiciones	15.232	-	20	531.038	4.025	2.109	341	863	12.951	566.579
Desapropiaciones	(7)	-	-	(6.047)	-	(16)	(25)	-	(1)	(6.096)
Transferencias a (desde) activos no corrientes y grupos en desapropiación	-	-	-	(4.029)	-	-	-	-	-	(4.029)
Retiros	-	-	-	(2.299)	(22)	(5)	(2)	-	(864)	(3.192)
Gastos por depreciación	-	-	(2.114)	(199.673)	(5.672)	(3.777)	(179)	(13.371)	(42.069)	(266.855)
Incrementos (disminuciones) en el cambio de moneda	(49)	-	-	(2.034)	278	284	(2)	-	5	(1.518)
Otros incrementos (disminuciones)	(18.761)	-	5.850	(165.185)	98	3.037	9	16.245	104.311	(54.396)
Total cambios	(3.585)	-	3.756	151.771	(1.293)	1.632	142	3.737	74.333	230.493
Saldos finales al 31 de diciembre de 2009	264.259	35.538	81.966	3.231.682	15.043	23.659	951	50.286	493.172	4.196.556

b) Al 31 de diciembre de 2010

	Construc- ciones en curso MUS\$	Terrenos MUS\$	Edificios neto MUS\$	Plantas y equipos neto MUS\$	Equipamientos de tecnologías de la información neto MUS\$	Instalacio- nes fijas y accesorios neto MUS\$	Vehículos de motor neto MUS\$	Mejoras de arren- dados neto MUS\$	Otras propiedades, plantas y equipos neto MUS\$	Propiedades, plantas y equipos neto MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2010	264.259	35.538	81.966	3.231.682	15.043	23.659	951	50.286	493.172	4.196.556
Adiciones	10.229	-	115	571.422	9.516	2.341	420	2.410	6.673	603.126
Adquisiciones mediante com- binaciones de negocios	-	-	1.006	490	137	335	107	-	480	2.555
Desapropiaciones	-	-	-	(190)	-	-	(7)	-	(2)	(199)
Transferencias a (desde) activos no corrientes y grupos en desapropiación	-	-	-	2.552	-	-	-	-	-	2.552
Retiros	-	-	-	(6.633)	(536)	(2)	(12)	-	(2.550)	(9.733)
Gastos por depreciación	-	-	(2.315)	(235.800)	(5.217)	(3.997)	(172)	(16.797)	(32.315)	(296.613)
Incrementos (disminuciones) en el cambio de moneda	(62)	-	-	(857)	16	(13)	(3)	-	(27)	(946)
Otros incrementos (disminu- ciones)	441.177	-	(651)	100.470	(360)	4.680	6	8.221	(102.411)	451.132
Total cambios	451.344	-	(1.845)	431.454	3.556	3.344	339	(6.166)	(130.152)	751.874
Saldos finales al 31 de diciembre de 2010	715.603	35.538	80.121	3.663.136	18.599	27.003	1.290	44.120	363.020	4.948.430

c) Composición de la flota

Aeronaves incluidas en propiedades, plantas y equipos de la Sociedad:

Aeronave	Modelo	Al 31 de diciembre de 2010	Al 31 de diciembre de 2009
Boeing 737	200ADV (1)	-	2
Boeing 767	300ER	18	17
Boeing 767	300F	8	8
Boeing 767	200ER (2)	1	1
Airbus A318	100	15	15
Airbus A319	100	20	20
Airbus A320	200	24	16
Airbus A340	300	4	4
Total		90	83

(1) Arrendadas a Sky Service S.A.

(2) Arrendada a Aerovías de México S.A.

Arrendamientos Operativos:

Aeronave	Modelo	Al 31 de diciembre de 2010	Al 31 de diciembre de 2009
Boeing 767	300ER	10	10
Boeing 767	300F	3	1
Boeing 777	Freighter	2	2
Airbus A320	200 (3)	5	2
Airbus A340	300	1	1
Boeing 737	700 (4)	9	-
Bombardier	Dhc8-200 (4)	11	-
Bombardier	Dhc8-400 (4)	4	-
Total		45	16
Total flota		135	99

(3) Dos aeronaves arrendadas a Aeroasis S.A.

(4) Aeronaves incorporadas por combinación de negocios con Aires S.A.

d) Método utilizado para la depreciación de propiedades, plantas y equipos:

	Método de depreciación	Vida útil	
		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	20
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. (*)	3	20

(\*) Excepto en el caso de ciertos componentes técnicos los cuales se deprecian sobre la base de ciclos y horas voladas.

El cargo a resultados por concepto de depreciación del ejercicio, que se incluye en el estado de resultados consolidado, asciende a MUS\$ 296.613 (MUS\$ 266.855 al 31 de diciembre de 2009). Este cargo se reconoce en los rubros de costo de venta y gastos de administración del estado de resultados consolidado.

e) Información adicional propiedades, plantas y equipos: 767-300. Adicionalmente, la Sociedad ejerció la opción de compra de tres aeronaves Boeing 767-300 a Condor Leasing LLC.

i) Propiedades, plantas y equipos entregados en garantía:

En el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2010 se agregaron las garantías directas de nueve aeronaves, ocho de ellas correspondientes a la flota Airbus A320-200, y una a la flota Boeing

Descripción de propiedades, plantas y equipos entregados en garantía:

Acreedor de la garantía	Activos comprometidos	Flota	Al 31 de diciembre de 2010		Al 31 de diciembre de 2009	
			Deuda vigente MUS\$	Valor libro MUS\$	Deuda vigente MUS\$	Valor libro MUS\$
Wilmington Trust Company	Aviones y motores	Boeing 767	1.061.378	1.330.614	1.091.379	1.316.103
BNP Paribas	Aviones y motores	Airbus A319	297.320	370.476	324.584	389.071
		Airbus A318	299.422	359.944	323.947	380.928
		Airbus A320	407.275	478.082	119.567	140.501
Calyon	Aviones y motores	Airbus A319	108.803	178.342	123.760	176.072
		Airbus A320	58.236	172.426	80.361	176.135
		Airbus A340	89.378	234.892	121.877	259.820
Total garantías directas			2.321.812	3.124.776	2.185.475	2.838.630

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 2010 asciende a MUS\$ 227.218 (MUS\$ 281.691 al 31 de diciembre de 2009). El valor libro de los activos con garantías indirectas al 31 de diciembre de 2010 asciende a un monto de MUS\$ 328.838 (MUS\$ 453.970 al 31 de diciembre de 2009).

ii) Compromisos y otros

Los bienes totalmente depreciados y compromisos de compras futuras son los siguientes:

	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Valor bruto de propiedades, plantas y equipos completamente depreciados todavía en uso (1)	57.612	53.417
Compromisos por la adquisición de aeronaves	12.350.000	8.880.000

(1) Los montos presentados corresponden, principalmente, a equipos de apoyo terrestre, equipos de computación y herramientas.

En diciembre de 2009 se suscribió un compromiso de compra con Airbus por la adquisición de otras 30 aeronaves de la familia A320 con entregas entre los años 2011 y 2014. Adicionalmente, en diciembre de 2010 se suscribió otro compromiso con este fabricante por la adquisición de 50 nuevas aeronaves de la familia A320 con entregas entre los años 2012 y 2016.

Con lo anterior, al 31 de diciembre de 2010, producto de los distintos contratos de compra de aeronaves suscritos con Airbus S.A.S., restan por recibir 87 aeronaves Airbus de la familia A320, con entrega entre el 2011 y 2016. El monto aproximado, de acuerdo a precios lista del fabricante, es de MUS\$ 6.300.000.

Al 31 de diciembre de 2010, producto de los distintos contratos de compra de aeronaves suscritos con The Boeing Company, resta por recibir un total de 6 aeronaves 767-300ER entre los años

2011 y 2012, 2 aeronaves 777 - Freighter, a ser entregadas el 2012 y 26 aeronaves 787 Dreamliner, con fecha de entrega dentro de los próximos 10 años. El monto aproximado, de acuerdo a precios lista del fabricante, es de MUS\$ 6.050.000. Adicionalmente, la Sociedad mantiene opciones de compra vigentes por 1 aeronave 777- Freighter y 15 aeronaves 787 Dreamliner.

La adquisición de estas aeronaves es parte del plan estratégico de flota para el largo plazo. Este plan implica, además, la venta de 15 aeronaves Airbus modelo A318 entre los años 2011 y 2013. Se estima que esta venta no tendrá impacto significativo en resultados.

iii) Costos por intereses capitalizados en propiedades, plantas y equipos

		Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
		2010	2009
Tasa promedio de capitalización de costos por intereses capitalizados	%	4,31	4,33
Costos por intereses capitalizados	MUS\$	18.400	9.943

iv) Arrendamiento financiero

El detalle de los principales arrendamientos financieros es el siguiente:

Arrendador	Aeronave	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Condor Leasing LLC	Boeing 767	-	3
Bluebird Leasing LLC	Boeing 767	2	2
Eagle Leasing LLC	Boeing 767	2	2
Seagull Leasing LLC	Boeing 767	1	1
Linnet Leasing Limited	Airbus A320	4	4
Total		9	12

Los contratos de arrendamiento financiero en que la sociedad matriz actúa como arrendatario de aeronaves establecen una duración de 12 años y pagos de las obligaciones trimestralmente. Adicionalmente, el arrendatario tendrá como obligaciones contratar y mantener vigentes la cobertura de seguros de la aeronave, 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 2010 la Sociedad registra bajo esta modalidad 9 aeronaves y 1 motor de repuesto (12 aeronaves y 1 motor de repuesto al 31 de diciembre de 2009).

En el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2010 la Sociedad ejerció la opción de compra de tres aeronaves Boeing 767-300 a Condor Leasing LLC. Producto de lo anterior estas aeronaves se reclasificaron de la categoría Otras propiedades, plantas y equipos a la categoría Plantas y equipos. Adicionalmente, durante

diciembre de 2010 se extendió el plazo de financiamiento de un Boeing 767-300 por un período de tres años.

El valor libro de los activos por arrendamiento financiero al 31 de diciembre de 2010 asciende a un monto de MUS\$ 319.541 (MUS\$ 458.417 al 31 de diciembre de 2009).

Los pagos mínimos de arrendamientos financieros son los siguientes:

Al 31 de diciembre de 2010

	Valor bruto MUS\$	Interés MUS\$	Valor presente MUS\$
Hasta un año	57.976	(3.679)	54.297
Más de un año y hasta cinco años	127.370	(7.421)	119.949
Más de cinco años	55.106	(1.781)	53.325
Total	240.452	(12.881)	227.571

Al 31 de diciembre de 2009

	Valor bruto MUS\$	Interés MUS\$	Valor presente MUS\$
Hasta un año	72.630	(4.554)	68.076
Más de un año y hasta cinco años	147.629	(11.463)	136.166
Más de cinco años	80.245	(2.678)	77.567
Total	300.504	(18.695)	281.809

## NOTA 19 - Impuestos e impuestos diferidos

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se compensan si se tiene legalmente reconocido el derecho a compensar los activos y pasivos por impuestos corrientes y los impuestos diferidos se refieren a la misma autoridad fiscal. Los saldos de impuestos diferidos son los siguientes:

Conceptos	Activos		Pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Depreciaciones	(415)	(476)	290.254	221.712
Amortizaciones	12.286	2.103	29.606	24.556
Provisiones	8.128	2.995	23.017	5.097
Obligaciones por beneficios post-empleo	622	333	(982)	(850)
Revaluaciones de instrumentos financieros	-	-	(21.926)	(18.891)
Pérdidas fiscales	13.229	5.013	-	-
Otros	4.234	684	(7.957)	8.995
<b>Total</b>	<b>38.084</b>	<b>10.652</b>	<b>312.012</b>	<b>240.619</b>

Los movimientos de los activos y pasivos por impuestos diferidos, entre el 1 de enero de 2009 y 31 de diciembre de 2010, son los siguientes:

a) Al 31 de diciembre de 2009

	Saldo inicial Activo (pasivo) MUS\$	Reconoci- miento en resultado consolidado MUS\$	Reconoci- miento en resultado integral MUS\$	Incorpo- ración por combinación de negocios MUS\$	Saldo final Activo (pasivo) MUS\$
Depreciaciones	(166.970)	(55.218)	-	-	(222.188)
Amortizaciones	(29.831)	7.378	-	-	(22.453)
Provisiones	4.082	(6.184)	-	-	(2.102)
Obligaciones por beneficios post- empleo	853	330	-	-	1.183
Revaluaciones de instrumentos financieros	61.817	(1)	(42.925)	-	18.891
Pérdidas fiscales	10.182	(5.169)	-	-	5.013
Otros	(34.920)	25.601	1.008	-	(8.311)
Total	(154.787)	(33.263)	(41.917)	-	(229.967)

b) Al 31 de diciembre de 2010

	Saldo inicial Activo (pasivo) MUS\$	Reconoci- miento en resultado consolidado MUS\$	Reconoci- miento en resultado integral MUS\$	Incorporación por combi- nación de negocios MUS\$	Saldo final Activo (pasivo) MUS\$
Depreciaciones	(222.188)	(68.481)	-	-	(290.669)
Amortizaciones	(22.453)	(5.948)	-	11.081	(17.320)
Provisiones	(2.102)	(17.968)	-	5.181	(14.889)
Obligaciones por beneficios post- empleo	1.183	(196)	-	617	1.604
Revaluaciones de instrumentos financieros	18.891	-	3.035	-	21.926
Pérdidas fiscales	5.013	(1.303)	-	9.519	13.229
Otros	(8.311)	18.077	(120)	2.545	12.191
<b>Total</b>	<b>(229.967)</b>	<b>(75.819)</b>	<b>2.915</b>	<b>28.943</b>	<b>(273.928)</b>

Activos por impuestos diferidos no reconocidos:	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Diferencias temporarias	2.152	2.152
Pérdidas fiscales	1.662	3.629
<b>Total activos por impuestos diferidos no reconocidos</b>	<b>3.814</b>	<b>5.781</b>

Los activos por impuestos diferidos por bases imponibles negativas pendientes de compensación, se reconocen en la medida en que es probable la realización del correspondiente beneficio fiscal a través de beneficios fiscales futuros. La Sociedad no ha reconocido activos por impuestos diferidos por MUS\$ 1.662 (MUS\$ 3.629 al 31 de diciembre de 2009) con respecto a unas pérdidas de MUS\$ 5.992

(MUS\$ 11.456 al 31 de diciembre de 2009) a compensar en ejercicios futuros contra beneficios fiscales.

Los gastos (ingresos) por impuestos diferidos e impuesto a la renta al 31 de diciembre de 2010 y 31 de diciembre de 2009, son atribuibles a lo siguiente:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2010 MUS\$	2009 MUS\$
Gasto por impuestos corrientes a las ganancias		
Gasto por impuestos corrientes	8.890	8.323
Ajustes al impuesto corriente del ejercicio anterior	(3.153)	(2.177)
Otros gastos por impuesto corriente	(1.881)	5.556
Gasto por impuestos corrientes, neto, total	<u>3.856</u>	<u>11.702</u>
Gasto por impuestos diferidos a las ganancias		
Gasto diferido por impuestos relativos a la creación y reversión de diferencias temporarias	75.284	31.128
Aumentos (reducciones) de valor de activos por impuestos durante la evaluación de su utilidad	1.967	1.657
Gasto por impuestos diferidos, neto, total	<u>77.251</u>	<u>32.785</u>
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>81.107</u>	<u>44.487</u>

Composición del gasto (ingreso) por impuesto a las ganancias:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2010 MUS\$	2009 MUS\$
Gasto por impuestos corrientes, neto, extranjero	1.121	2.185
Gasto por impuestos corrientes, neto, nacional	2.735	9.517
Gasto por impuestos corrientes, neto, total	3.856	11.702
Gasto por impuestos diferidos, neto, extranjero	3.724	2.024
Gasto por impuestos diferidos, neto, nacional	73.527	30.761
Gasto por impuestos diferidos, neto, total	77.251	32.785
Gasto por impuesto a las ganancias	81.107	44.487

Conciliación del gasto por impuestos utilizando la tasa legal con el gasto por impuestos utilizando la tasa efectiva:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2010 MUS\$	2009 MUS\$
Gasto por impuestos utilizando la tasa legal	85.138	46.854
Efecto impositivo de tasas en otras jurisdicciones	1.491	6.792
Efecto impositivo de ingresos ordinarios no imponibles	(4.089)	(10.556)
Efecto impositivo de gastos no deducibles impositivamente	849	836
Efecto impositivo de la utilización de pérdidas fiscales no reconocidas anteriormente	1.967	1.801
Otros incrementos (disminuciones) en cargo por impuestos legales	(4.249)	(1.240)
Total ajustes al gasto por impuestos utilizando la tasa legal	(4.031)	(2.367)
Gasto por impuestos utilizando la tasa efectiva	81.107	44.487

Conciliación de la tasa impositiva legal  
con la tasa impositiva efectiva:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2010 %	2009 %
Tasa impositiva legal	17,00	17,00
Efecto en tasa impositiva de tasas de otras jurisdicciones	0,30	2,46
Efecto en tasa impositiva de ingresos ordinarios no imponibles	(0,82)	(3,83)
Efecto en tasa impositiva de gastos no deducibles	0,17	0,30
Efecto en tasa impositiva de utilización de pérdidas fiscales no reconocidas anteriormente	0,39	0,66
Otros incrementos (disminuciones) en tasa impositiva legal	(0,84)	(0,45)
Total ajuste a la tasa impositiva legal	(0,80)	(0,86)
Total tasa impositiva efectiva	16,20	16,14

Impuestos diferidos relativos a partidas  
cargadas al patrimonio neto:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2010 MUS\$	2009 MUS\$
Tributación diferida agregada relativa a partidas cargadas a patrimonio neto	2.316	(42.425)
Total impuestos diferidos relativos a partidas cargadas al patrimonio neto	2.316	(42.425)

Efectos por impuestos diferidos de los componentes de otros resultados integrales:

Al 31 de diciembre de 2010

	Importe antes de impuestos MUS\$	Gastos (ingreso) por impuestos a las ganancias MUS\$	Importe después de impuestos MUS\$
Cobertura de flujo de caja	17.855	(3.035)	14.820
Ajuste por conversión	(708)	120	(588)
		(2.915)	

Al 31 de diciembre de 2009

	Importe antes de impuestos MUS\$	Gastos (ingreso) por impuestos a las ganancias MUS\$	Importe después de impuestos MUS\$
Cobertura de flujo de caja	(252.508)	42.925	(209.583)
Ajuste por conversión	5.929	(1.008)	4.921
		41.917	

## NOTA 20 - Otros Pasivos Financieros

La composición de los otros pasivos financieros es la siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Corriente		
a) Préstamos que devengan intereses	495.261	385.421
b) Otros pasivos financieros	5.321	2.031
c) Pasivos de cobertura	42.042	30.480
Total Corriente	542.624	417.932
No Corriente		
a) Préstamos que devengan intereses	2.450.033	2.389.521
b) Otros pasivos financieros	14.427	5.804
c) Pasivos de cobertura	97.888	47.853
Total no corriente	2.562.348	2.443.178

a) Préstamos que devengan intereses

Obligaciones con instituciones financieras y títulos de deuda:

	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
<b>Corriente</b>		
Préstamos bancarios	150.915	71.124
Obligaciones garantizadas	283.637	245.717
Arrendamiento financieros	54.297	68.076
Otros préstamos	6.412	504
<b>Total corriente</b>	<b>495.261</b>	<b>385.421</b>
<b>No Corriente</b>		
Préstamos bancarios	73.921	207.657
Obligaciones garantizadas	2.023.666	1.933.607
Arrendamiento financieros	173.274	213.733
Otros préstamos	179.172	34.524
<b>Total no corriente</b>	<b>2.450.033</b>	<b>2.389.521</b>
<b>Total obligaciones con instituciones financieras</b>	<b>2.945.294</b>	<b>2.774.942</b>

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 repricing de la deuda.

Los saldos por monedas que componen los préstamos que devengan intereses al 31 de diciembre de 2010 y 31 de diciembre de 2009, son los siguientes:

	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Dólar estadounidense	2.753.788	2.546.411
Peso chileno (*)	187.101	228.531
Otras monedas	4.405	-
<b>Total</b>	<b>2.945.294</b>	<b>2.774.942</b>

(\*) La Sociedad suscribió contratos swap de moneda (cross currency swaps), fijando el pago de MUS\$ 128.056 de la deuda en dólares.

#### b) Otros pasivos financieros

Los otros pasivos financieros al 31 de diciembre de 2010 y 31 de diciembre de 2009, respectivamente, se detallan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
<b>Corriente</b>		
Derivados tasas de interés no registrados como cobertura	5.321	2.031
<b>Total corriente</b>	<b>5.321</b>	<b>2.031</b>
<b>No corriente</b>		
Derivados tasas de interés no registrados como cobertura	14.427	5.804
<b>Total no corriente</b>	<b>14.427</b>	<b>5.804</b>
<b>Total otros pasivos financieros</b>	<b>19.748</b>	<b>7.835</b>

c) Pasivos de cobertura

Los pasivos de cobertura al 31 de diciembre de 2010 y 31 de diciembre de 2009, respectivamente, se detallan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
<b>Corriente</b>		
Intereses devengados desde la última fecha de Swap tasas de interés	3.826	2.935
Valor justo de derivados de tasa de interés	24.522	21.580
Valor justo de derivados de moneda extranjera	13.694	5.089
Valor justo de derivados de precio de combustible	-	876
<b>Total corriente</b>	<b>42.042</b>	<b>30.480</b>
<b>No corriente</b>		
Valor justo de derivados de tasa de interés	90.666	47.853
Valor justo de derivados de moneda extranjera	7.222	-
<b>Total no corriente</b>	<b>97.888</b>	<b>47.853</b>
<b>Total pasivos de cobertura</b>	<b>139.930</b>	<b>78.333</b>

Los derivados de moneda extranjera corresponden a contratos forward y cross currency swap.

### Operaciones de cobertura

Los valores justos, por tipo de derivado, de los contratos registrados bajo la metodología de cobertura, se presentan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Forward starting swaps (FSS) (1)	(54.670)	(31.928)
Opciones de tasa de interés (2)	422	3.129
Swaps de tasas de interés (3)	(64.344)	(37.506)
Cross currency swaps (CCIRS) (4)	26.703	19.706
Collares de combustible (5)	17.782	5.329
Swap de combustible (6)	28.032	8.244
Forward de moneda (7)	(13.694)	677

(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 para créditos de largo plazo originados por la adquisición de aeronaves que se produzcan a partir de la fecha futura del contrato. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja.

(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. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja.

(3) 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 y 6 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.

(4) Cubren las variaciones significativas en los flujos de caja asociados al riesgo de mercado implícito en los cambios en la tasa de interés TAB de 180 días y el tipo de cambio dólar – peso chileno de créditos bancarios. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja.

(5) 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.

(6) Cubren las variaciones significativas en los flujos de caja asociados al riesgo de mercado implícito en los aumentos en el precio del combustible de compras futuras.

(7) Cubren inversiones denominadas en pesos chilenos frente a cambios en el tipo de cambio dólar – peso chileno, con el propósito de asegurar la inversión en dólares.

Durante los ejercicios presentados, la Sociedad sólo mantiene coberturas de flujo de caja. En el caso de las coberturas de combustible, los flujos de caja sujetos de dichas coberturas ocurrirán e impactarán resultados entre 1 y 12 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 de 12 años. Respecto de la cobertura de tasa y moneda, el impacto en resultados ocurrirá de manera continua durante la vida del contrato (3 años), mientras que los flujos ocurrirán trimestralmente. Por último, las coberturas de inversiones impactarán resultados continuamente durante la vigencia de la inversión (hasta 3 meses), mientras que el flujo ocurrirá al vencimiento de la inversión.

Durante los ejercicios presentados no han ocurrido operaciones de cobertura de transacciones futuras altamente probables que no se hayan realizado.

Durante los ejercicios presentados no se ha registrado ineffectividad de coberturas en el estado de resultados consolidado.

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 durante el ejercicio y transferidos desde patrimonio neto a resultados durante el ejercicio, son los siguientes:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2010 MUS\$	2009 MUS\$
Abono (cargo) reconocido en resultados integrales durante el ejercicio	(17.855)	252.508
Abono (cargo) transferido desde patrimonio neto a resultados durante el ejercicio	(35.010)	(193.534)

#### NOTA 21 - Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes

La composición de las cuentas comerciales y otras cuentas por pagar es la siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Corriente		
a) Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	500.694	377.438
b) Pasivos devengados a la fecha del reporte	144.877	99.159
Total cuentas comerciales y otras cuentas por pagar	645.571	476.597

a) Los acreedores comerciales y otras cuentas por pagar al 31 de diciembre de 2010 y 31 de diciembre de 2009, respectivamente, se detallan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Acreedores comerciales	389.568	311.441
Pasivos de arrendamiento	26.474	9.441
Otras cuentas por pagar (1)	84.652	56.556
<b>Total</b>	<b>500.694</b>	<b>377.438</b>

(\*) Incluye acuerdo denominado "Plea Agreement" con el Departamento de Justicia de los Estados Unidos de Norteamérica. Ver detalle en Nota 22.

A continuación se presenta apertura por concepto de los acreedores comerciales y otras cuentas por pagar:

	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Combustible	104.404	71.881
Tasas de embarque	72.864	72.291
Tasas aeroportuarias y de sobrevuelo	43.941	34.321
Handling y ground handling	39.915	25.885
Proveedores compras técnicas	29.594	24.784
Mantenimiento	28.658	15.821
Arriendo aviones y motores	26.474	9.441
Asesorías y servicios profesionales	22.445	18.536
Otros gastos del personal	21.275	16.938
Publicidad	21.041	11.624
Departamento de Justicia de E.E.U.U.(*)	18.387	18.097
Cumplimiento de metas	15.263	13.228
Servicios a bordo	11.761	10.253
Tripulación	8.188	6.400
Seguros de aviación	5.931	4.976
Otros	30.553	22.962
Total acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	500.694	377.438

(\*) Acuerdo denominado "Plea Agreement" con el Departamento de Justicia de los Estados Unidos de Norteamérica. Ver detalle en Nota 22.

b) Los pasivos devengados al 31 de diciembre de 2010 y 31 de diciembre de 2009, respectivamente, se detallan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Mantenimiento aeronaves y motores	26.133	29.055
Cuentas por pagar al personal	52.441	33.890
Gastos de personal devengados	40.974	24.576
Otros pasivos devengados	25.329	11.638
<b>Total pasivos devengados</b>	<b>144.877</b>	<b>99.159</b>

## NOTA 22 - Otras provisiones

El detalle de las otras provisiones al 31 de diciembre de 2010 y 31 de diciembre de 2009, es el siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
<b>Corriente</b>		
Provisión por reclamaciones legales (1)	753	970
<b>Total otras provisiones, corrientes</b>	<b>753</b>	<b>970</b>
<b>No corriente</b>		
Provisión por reclamaciones legales (1)	21.204	1.834
Provisión investigación Comisión Europea (2)	10.916	25.000
<b>Total otras provisiones, no corrientes</b>	<b>32.120</b>	<b>26.834</b>
<b>Total otras provisiones</b>	<b>32.873</b>	<b>27.804</b>

(1) El importe representa una provisión para determinadas demandas interpuestas contra la Sociedad por parte de ex funcionarios, organismos controladores y otros. El cargo por la provisión se reconoce en el estado de resultados consolidado dentro de gastos de administración. Se espera que el saldo corriente al 31 de diciembre de 2010 se aplique durante los próximos 12 meses. En otras provisiones no corrientes, se incluyen provisiones por reclamaciones legales correspondientes a Aires S.A.

(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.

El movimiento de provisiones entre el 1 de enero de 2009 y 31 de diciembre de 2010, es el siguiente:

	Reclamaciones legales MUS\$	Investigación Comisión Europea MUS\$	Total MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero del 2009	3.561	25.000	28.561
Incremento en provisiones	1.607	-	1.607
Provisión utilizada	(2.679)	-	(2.679)
Diferencia de cambio	315	-	315
Saldo finales al 31 de diciembre del 2009	2.804	25.000	27.804

	Reclamaciones legales MUS\$	Investigación Comisión Europea MUS\$	Total MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero del 2010	2.804	25.000	27.804
Incremento en provisiones	2.872	-	2.872
Incorporación por combinación de negocios	17.714	-	17.714
Provisión utilizada	(681)	-	(681)
Reverso de provisión no utilizada	-	(14.084)	(14.084)
Diferencia de cambio	(212)	-	(212)
Saldo finales al 31 de diciembre del 2010	21.957	10.916	32.873

Provisión por Comisión Europea

(a) 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. El inicio de este proceso fue informado mediante hecho esencial de fecha 27 de Diciembre de 2007. Se hace presente que por la parte de la investigación global efectuada en Estados Unidos de Norteamérica, ésta 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, tal como fuera informado mediante hecho esencial de

fecha 21 de Enero de 2009.

(b) Conforme Hecho Esencial de fecha 9 de Noviembre de 2010, se informó que la referida Dirección General de Competencia informó que había emitido su decisión (la "Decisión") sobre este caso, conforme a la cual 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 Lan Airlines S.A. y Lan Cargo S.A.: Air Canada, Air France, KLM, British Airways, Cargolux, Cathay Pacific, Japan Airlines, Qantas Airways, SAS y Singapore Airlines.

(c) Por su parte, Lan Airlines 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, equivalentes aproximadamente a la fecha antes referida a la cantidad de US\$11.460.000) por dichas infracciones, cantidad que se encontraba provisionada

en los estados financieros de LAN. Esta es la multa de menor cuantía de aquellas aplicadas conforme la Decisión, e incluyó una importante reducción atendida la cooperación de LAN durante la investigación.

(d) Con fecha 25 de Enero de 2011, Lan Airlines S.A. y Lan Cargo S.A. apelaron de la Decisión ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Atendido lo anterior, la Sociedad decidió efectuar una provisión por la cantidad de MUS\$ 10.916.

### **NOTA 23 - Otros pasivos no financieros, corrientes**

Los otros pasivos no financieros, corrientes al 31 de diciembre de 2010 y 31 de diciembre de 2009, respectivamente, se detallan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Ingresos diferidos	810.524	542.832
Dividendos por pagar	125.435	70.387
Otros pasivos varios	3.192	3.037
<b>Total otros pasivos no financieros, corrientes</b>	<b>939.151</b>	<b>616.256</b>

## NOTA 24 - Provisiones por beneficios a los empleados

Las provisiones por beneficios a los empleados al 31 de diciembre de 2010 y 31 de diciembre de 2009, respectivamente, se detallan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Prestaciones por jubilación	3.164	2.588
Prestaciones por renunciaciones	1.161	1.053
Otras prestaciones	5.332	1.914
Total provisiones por beneficios a los empleados	9.657	5.555

(a) El movimiento de las prestaciones por jubilación, renuncias y otras prestaciones entre el 1 de enero de 2009 y 31 de diciembre de 2010, es el siguiente:

	MUS\$
Saldo inicial al 1 de enero de 2009	3.865
Aumento (disminución) provisión servicios corrientes	3.705
Beneficios pagados	(2.015)
Saldo final al 31 de diciembre de 2009	5.555
Saldo inicial al 1 de enero de 2010	5.555
Aumento (disminución) provisión servicios corrientes	4.825
Beneficios pagados	(723)
Saldo final al 31 de diciembre de 2010	9.657

(b) La provisión por beneficio corto plazo al 31 de diciembre de 2010 y 31 de diciembre de 2009, respectivamente, se detalla a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Participación en utilidades y bonos	52.441	29.596

La participación en utilidades y bonos corresponde a un plan de incentivos anuales por cumplimiento de objetivos.

Los gastos de personal se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2010 MUS\$	2009 MUS\$
Sueldos y salarios	587.148	476.404
Beneficios a corto plazo a los empleados	73.335	58.530
Beneficios por terminación	11.751	17.408
Otros gastos de personal	121.030	84.329
<b>Total</b>	<b>793.264</b>	<b>636.671</b>

#### NOTA 25 - Otras cuentas por pagar, no corrientes

Las otras cuentas por pagar, no corrientes al 31 de diciembre de 2010 y 31 de diciembre de 2009, respectivamente, se detallan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Financiamiento flota (JOL)	314.372	299.483
Otras cuentas por pagar (*)	54.000	72.000
Mantenimiento aeronaves y motores	47.607	46.644
Provisión vacaciones y gratificaciones	7.949	6.212
Otros pasivos varios	1.753	2.182
<b>Total otras cuentas por pagar, no corrientes</b>	<b>425.681</b>	<b>426.521</b>

(\*) Acuerdo denominado "Plea Agreement" con el Departamento de Justicia de los Estados Unidos de Norteamérica, y su parte corto plazo se encuentra en cuentas comerciales y otras cuentas por pagar. Ver detalle en Nota 22.

## NOTA 26 - Patrimonio

### a) Capital

El capital de la Sociedad se gestiona y compone de la siguiente forma:

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 de la Sociedad, al cierre de cada ejercicio, es la suma de MUS\$ 453.444, dividido en 338.790.909 acciones de una misma 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 registrarán por lo dispuesto en la Ley de Socie-

dades Anónimas y su Reglamento.

### b) Acciones suscritas y pagadas

Al 31 de diciembre de 2010 y 31 de diciembre de 2009, el número total de acciones ordinarias autorizado es de 341 millones de acciones sin valor nominal. Del total de las acciones suscritas han sido totalmente pagadas 338.790.909 acciones, dejando reservadas para su emisión bajo contratos de opciones 2.209.091 acciones.

### c) Otras participaciones en el patrimonio

El movimiento de otras participaciones en el patrimonio entre el 1 de enero de 2009 y 31 de diciembre de 2010, es el siguiente:

	Planes de opciones sobre acciones MUS\$	Otras Reservas MUS\$	Total MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero del 2009	1.801	(52)	1.749
Plan de opciones sobre acciones	1.183	-	1.183
Impuesto diferido	(507)	-	(507)
Reservas legales	-	65	65
Saldo finales al 31 de diciembre del 2009	2.477	13	2.490

	Planes de opciones sobre acciones MUS\$	Otras Reservas MUS\$	Total MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero del 2010	2.477	13	2.490
Plan de opciones sobre acciones	3.523	-	3.523
Impuesto diferido	(599)	-	(599)
Reservas legales	-	49	49
Saldo finales al 31 de diciembre del 2010	5.401	62	5.463

c.1) Reservas por planes de opciones sobre acciones

Estas reservas dicen relación con los “Pagos basados en acciones”, explicados en Nota 36.

c.2) Otras reservas varias

El saldo de las Otras reservas varias, se compone como sigue:

	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Reserva por el ajuste al valor del activo fijo (1)	2.620	2.620
Costo de emisión y colocación de acciones (2)	(2.672)	(2.672)
Otras	114	65
<b>Total</b>	<b>62</b>	<b>13</b>

(1) Corresponde a la revalorización técnica del activo fijo autorizada por la Superintendencia de Valores y Seguros en el año 1979, en la circular Nro. 1.529. La revalorización fue optativa y podía ser realizada una única vez; la reserva originada no es distribuible y sólo puede ser capitalizada.

(2) De acuerdo a lo establecido en circular Nro. 1.736 de la Superintendencia de Valores y Seguros, en la próxima Junta Extraordinaria de Accionistas que celebre la Sociedad matriz, la cuenta costos de emisión y colocación de acciones deberá ser deducida del capital pagado.

d) Otras reservas

El movimiento de otras reservas entre el 1 de enero de 2009 y 31 de diciembre de 2010, es el siguiente:

	Reservas por diferencias de cambio por conversión MUS\$	Reservas de cobertura de flujo de caja MUS\$	Total MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero del 2009	(6.192)	(301.813)	(308.055)
Ganancias valoración derivados	-	252.508	252.508
Impuesto diferido	1.009	(42.925)	(41.916)
Diferencia de conversión filiales	259	-	259
Saldo finales al 31 de diciembre del 2009	(4.924)	(92.230)	(97.154)

	Reservas por diferencias de cambio por conversión MUS\$	Reservas de cobertura de flujo de caja MUS\$	Total MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero del 2010	(4.924)	(92.230)	(97.154)
Pérdidas valoración derivados	-	(17.855)	(17.855)
Impuesto diferido	(137)	3.035	2.898
Diferencia de conversión filiales	804	-	804
Saldo finales al 31 de diciembre del 2010	(4.257)	(107.050)	(111.307)

d.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.

venciendo, estas reservas deben ajustarse reconociendo los resultados correspondientes.

d.2) Reservas de coberturas de flujo de caja

Se originan por la valorización a valor justo al cierre de cada ejercicio, de los contratos de derivados vigentes que se han definido como de cobertura. En la medida que los mencionados contratos van

e) Ganancias acumuladas

El movimiento de las ganancias acumuladas entre el 1 de enero de 2009 y 31 de diciembre de 2010, es el siguiente:

	ThUS\$
Saldo inicial al 1 de enero de 2009	614,587
Resultado del ejercicio	231,126
Otras disminuciones	(1,044)
Dividendos	(104,622)
Saldo final al 31 de diciembre de 2009	740,047
Saldo inicial al 1 de enero de 2010	740,047
Resultado del ejercicio	419,702
Otras disminuciones	(129)
Dividendos	(210,406)
Saldo final al 31 de diciembre de 2010	949,214

f) Dividendos por acción

Al 31 de diciembre de 2010

Descripción de dividendo	Dividendos definitivos año 2009	Dividendos provisorios año 2010	Dividendos provisorios año 2010
Fecha del dividendo	29/04/2010	27/07/2010	23/10/2010
Importe de dividendo (MUS\$)	10.940	74.466	125.000
Número de acciones sobre las que se determina el dividendo	338.790.909	338.790.909	338.790.909
Dividendo por acción (US\$)	0,03229	0,2198	0,36896

f) Dividendos por acción  
Al 31 de diciembre de 2009

Descripción de dividendo	Dividendos provisorios año 2009	Dividendos provisorios año 2009
Fecha del dividendo	28/07/2009	29/12/2009
Importe de dividendo (MUS\$)	34.621	70.001
Número de acciones sobre las que se determina el dividendo	338.790.909	338.790.909
Dividendo por acción (US\$)	0,10219	0,20662

Como política de dividendos la Sociedad 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.

**NOTA 27 - Ingresos de actividades ordinarias**

Al 31 de diciembre de 2010 se encuentran declarados dividendos provisorios correspondientes al 47,5% de las utilidades del ejercicio 2010.

Los ingresos de actividades ordinarias se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2010 MUS\$	2009 MUS\$
Pasajeros	3.109.797	2.623.608
Carga	1.280.705	895.554
Total	4.390.502	3.519.162

## NOTA 28 - 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	
	2010 MUS\$	2009 MUS\$
Otros arriendos y tasas aeronáuticas	595.214	490.921
Combustibles	1.161.927	959.608
Comisiones	173.397	143.900
Otros costos de operaciones	506.730	387.106
Arriendo de aviones	98.588	83.712
Mantenimiento	120.642	121.037
Servicio a pasajeros	114.221	92.796
Total	2.770.719	2.279.080

b) Depreciación y amortización

La depreciación y amortización se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2010 MUS\$	2009 MUS\$
Depreciación (*)	327.136	295.894
Amortización	9.355	8.168
<b>Total</b>	<b>336.491</b>	<b>304.062</b>

(\*) 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.

c) Gastos de personal

Los gastos por este concepto se encuentran revelados en la nota provisiones por beneficios a los empleados (Nota 24).

d) Costos financieros

Los costos financieros se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2010 MUS\$	2009 MUS\$
Intereses préstamos bancarios	117.405	113.827
Arrendamientos financieros	5.880	4.406
Otros instrumentos financieros	31.994	34.876
<b>Total</b>	<b>155.279</b>	<b>153.109</b>

La suma de los costos y gastos por naturaleza presentados en esta nota, 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.

### **NOTA 29 - Ganancias (pérdidas) por ventas de activos no corrientes y no mantenidos para la venta**

Las ganancias (pérdidas) por ventas de activos no corrientes y no mantenidos para la venta al 31 de diciembre de 2010 y 2009, se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2010 MUS\$	2009 MUS\$
Propiedades, plantas y equipos	1.413	4.278
Inversiones en subsidiarias, asociadas y negocios conjuntos	-	(2)
<b>Total</b>	<b>1.413</b>	<b>4.276</b>

El resultado de las ventas del ejercicio se presenta en otros ingresos, por función.

### NOTA 30 - Otros ingresos, por función

Los otros ingresos, por función se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2010 MUS\$	2009 MUS\$
Duty free	11.983	9.593
Arriendo de aviones	13.130	20.696
Logística y courier	36.778	33.132
Aduanas y almacenaje	24.673	18.682
Tours	28.216	31.088
Otros ingresos varios	18.046	23.160
<b>Total</b>	<b>132.826</b>	<b>136.351</b>

### NOTA 31 – Moneda extranjera y diferencias de cambio

a) Moneda extranjera



El detalle por moneda extranjera de los activos corrientes y no corrientes, es el siguiente:

Activos corrientes	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
<b>Efectivo y equivalentes al efectivo</b>	<b>436.840</b>	<b>502.618</b>
Peso chileno	368.360	435.514
Euro	7.844	13.255
Peso argentino	11.230	6.105
Real brasileño	4.759	3.041
Otras monedas	44.647	44.703
<b>Otros activos financieros, corrientes</b>	<b>6.726</b>	<b>8.041</b>
Real brasileño	4.740	5.288
Otras monedas	1.986	2.753
<b>Otros activos no financieros, corrientes</b>	<b>2.692</b>	<b>1.983</b>
Peso chileno	1.247	784
Peso argentino	419	273
Real brasileño	96	-
Otras monedas	930	926
<b>Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes</b>	<b>126.648</b>	<b>103.759</b>
Peso chileno	28.606	52.073
Euro	8.429	5.192
Peso argentino	6.702	15.158
Real brasileño	31.329	11.190
Dólar australiano	12.456	7.595
Otras monedas	39.126	12.551
<b>Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes</b>	<b>21</b>	<b>9</b>
Peso chileno	21	9
<b>Activos por impuestos, corrientes</b>	<b>62.455</b>	<b>50.734</b>
Peso chileno	16.805	11.420
Peso argentino	14.477	8.668
Real brasileño	6.735	5.575
Peso mexicano	17.477	16.554
Otras monedas	6.961	8.517
<b>Total activos corrientes</b>	<b>635.382</b>	<b>667.144</b>
Peso chileno	415.039	499.800
Euro	16.273	18.447
Peso argentino	32.828	30.204
Real brasileño	47.659	25.094
Peso mexicano	17.477	16.554
Dólar australiano	12.456	7.595
Otras monedas	93.650	69.450

Activos no corrientes	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
<b>Otros activos financieros, no corrientes</b>	<b>4.504</b>	<b>528</b>
Real brasileño	1.991	46
Otras monedas	2.513	482
<b>Otros activos no financieros, no corrientes</b>	<b>1.681</b>	<b>4</b>
Peso argentino	1.681	-
Otras monedas	-	4
<b>Derechos por cobrar, no corrientes</b>	<b>7.874</b>	<b>7.181</b>
Peso chileno	7.864	7.179
Otras monedas	10	2
<b>Inversiones contabilizadas utilizando el método de la participacion</b>	<b>593</b>	<b>1.236</b>
Peso chileno	593	1.236
<b>Activos por impuestos diferidos</b>	<b>28.943</b>	<b>-</b>
Otras monedas	28.943	-
<b>Total activos no corrientes</b>	<b>43.595</b>	<b>8.949</b>
Peso chileno	8.457	8.415
Peso argentino	1.681	-
Real brasileño	1.991	46
Otras monedas	31.466	488

El detalle por moneda extranjera de los pasivos corrientes y no corrientes, es el siguiente:

Pasivos corrientes	Hasta 90 días		91 días a 1 año	
	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
<b>Otros pasivos financieros, corrientes</b>	<b>46.043</b>	<b>1.231</b>	<b>112.672</b>	<b>56.991</b>
Peso chileno	41.638	1.231	112.672	56.991
Otras monedas	4.405	-	-	-
<b>Peso chileno</b>	<b>52.779</b>	<b>35.326</b>	<b>9.559</b>	<b>8.209</b>
Euro	9.438	9.138	14	-
Peso argentino	43.214	33.377	3.725	2.211
Real brasileño	22.633	13.334	-	-
Otras monedas	112.355	64.644	714	730
<b>Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes</b>	<b>-</b>	<b>6</b>	<b>-</b>	<b>10</b>
Peso chileno	-	6	-	10
<b>Pasivos por impuestos, corrientes</b>	<b>9.700</b>	<b>6.230</b>	<b>2.621</b>	<b>4.262</b>
Peso chileno	3.007	2.920	1.064	945
Peso argentino	240	1.223	1.202	751
Real brasileño	1.994	1.487	-	-
Otras monedas	4.459	600	355	2.566
<b>Otros pasivos no financieros, corrientes</b>	<b>27.729</b>	<b>375</b>	<b>1.071</b>	<b>934</b>
Real brasileño	-	-	1.041	930
Otras monedas	27.729	375	30	4
<b>Total pasivos corrientes</b>	<b>323.891</b>	<b>163.661</b>	<b>130.376</b>	<b>73.347</b>
Peso chileno	97.424	39.483	123.295	66.155
Euro	9.438	9.138	14	-
Peso argentino	43.454	34.600	4.927	2.962
Real brasileño	24.627	14.821	1.041	930
Otras monedas	148.948	65.619	1.099	3.300

Pasivos no corrientes	Más de 1 a 3 años		Más de 3 a 5 años		Más de 5 años	
	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Otros pasivos financieros, no corrientes	61.477	170.309	-	-	-	-
Peso chileno	61.477	170.309	-	-	-	-
Otras cuentas por pagar, no corrientes	7.696	5.776	71	1.256	5	39
Peso chileno	6.721	5.114	71	195	5	39
Real brasileño	-	-	-	844	-	-
Otras monedas	975	662	-	217	-	-
Otras provisiones a largo plazo	-	-	1.554	-	-	-
Real brasileño	-	-	1.401	-	-	-
Otras monedas	-	-	153	-	-	-
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	3.153	-	-	-	698	457
Peso argentino	-	-	-	-	698	457
Otras monedas	3.153	-	-	-	-	-
Total pasivos no corrientes	72.326	176.085	1.625	1.256	703	496
Peso chileno	68.198	175.423	71	195	5	39
Peso argentino	-	-	-	-	698	457
Real brasileño	-	-	1.401	844	-	-
Otras monedas	4.128	662	153	217	-	-

Resumen general de moneda extranjera

Activos corrientes	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Total activos	678.977	676.093
Peso chileno	423.496	508.215
Euro	16.273	18.447
Peso argentino	34.509	30.204
Real brasileño	49.650	25.140
Peso mexicano	17.477	16.554
Dólar australiano	12.456	7.595
Otras monedas	125.116	69.938
Total pasivos	528.921	414.845
Peso chileno	288.993	281.295
Euro	9.452	9.138
Peso argentino	49.079	38.019
Real brasileño	27.069	16.595
Peso mexicano	-	-
Dólar australiano	-	-
Otras monedas	154.328	69.798
Posición Neta	150.056	261.248
Peso chileno	134.503	226.920
Euro	6.821	9.309
Peso argentino	(14.570)	(7.815)
Real brasileño	22.581	8.545
Peso mexicano	17.477	16.554
Dólar australiano	12.456	7.595
Otras monedas	(29.212)	140

b) Diferencia de cambio

Las diferencias de cambio reconocidas en resultado, excepto para instrumentos financieros medidos a valor razonable a través de resultados, acumuladas al 31 de diciembre de 2010 y 2009 significaron un abono de MUS\$ 13.792 y un cargo de MUS\$ 11.237, respectivamente.

Las diferencias de cambio reconocidas en patrimonio como reservas por diferencias de cambio por conversión, por el ejercicio al 31 de diciembre de 2010 y 2009 significaron un abono de MUS\$ 708 y de MUS\$ 1.442, respectivamente.

A continuación se presentan las tasas de cambio vigentes para el dólar estadounidense, en las fechas indicadas:

	Al 31 de diciembre de 2010	Al 31 de diciembre de 2009
Peso chileno	468,01	507,10
Peso argentino	3,97	3,80
Real brasileño	1,66	1,74
Nuevo sol peruano	2,81	2,89
Dólar australiano	0,99	1,12
Bolívar fuerte	4,30	2,14
Boliviano	6,94	7,00
Peso uruguayo	19,80	19,45
Peso mexicano	12,38	13,06
Peso colombiano	1.905,10	2.043,07
Dólar neozelandés	1,30	1,39
Euro	0,75	0,70

### NOTA 32 – Ganancia por acción

Ganancias básicas	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2010 MUS\$	2009 MUS\$
Ganancia atribuible a los tenedores de instrumentos de participación en el patrimonio neto de la controladora (MUS\$)	419.702	231.126
Promedio ponderado de número de acciones, básico	338.790.909	338.790.909
Ganancias básicas por acción (US\$)	1,23882	0,68221

Ganancias diluidas	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2010 MUS\$	2009 MUS\$
Ganancia atribuible a los tenedores de instrumentos de participación en el patrimonio neto de la controladora (MUS\$)	419.702	231.126
Promedio ponderado de número de acciones, básico	338.790.909	338.790.909
Ajuste promedio ponderado de acciones diluido Opciones sobre acciones	954.544	-
Promedio ponderado de número de acciones, diluido	339.745.453	338.790.909
Ganancias diluidas por acción (US\$)	1,23534	0,68221

## NOTA 33 – Contingencias

### a) Juicios

a1) Juicios presentados por Lan Airlines S.A. y Filiales

Sociedad	Tribunal	Nº Rol de la causa	Origen	Etapas procesales e instancia	Montos comprometidos MUS\$
Atlantic Aviation Investments LLC (AAI)	Supreme Court of the State of New York County of New York	07-6022920	Atlantic Aviation Investments LLC., sociedad filial directa de Lan Airlines S.A. constituida bajo las leyes del Estado de Delaware, demandó a Varig Logística S.A. (“Variglog”) por el no pago de cuatro préstamos documentados en contratos de crédito regimados 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 el 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. Variglog se encuentra en proceso de recuperación judicial (recuperacao judicial) en Brasil.	17.100 más intereses y costas
Atlantic Aviation Investments LLC (AAI)	Supreme Court of the State of New York County of New York	602286-09	Atlantic Aviation Investments LLC. demandó a Matlin Patterson Global Advisers LLC, Matlin Patterson Global Opportunities Partners II LP, Matlin Patterson Global Opportunities Partners (Cayman) II LP y Volo Logistics LLC (a) como alter egos de Variglog por el no pago de los cuatro préstamos referidos en la nota precedente y (b) por el incumplimiento de su obligación de garantías y de otras obligaciones asumidas bajo el Memorandum Of Understanding suscrito entre las partes con fecha 29 de septiembre de 2006.	El tribunal desestimó parcialmente y acogió parcialmente la motion to dismiss presentada por los demandados reconvenionales en la causa. Las partes continúan llevando a cabo la etapa de prueba (discovery).	17.100 más intereses y costas y comisión por daño

Sociedad	Tribunal	N° Rol de la causa	Origen	Etapas procesales e instancia	Montos comprometidos MUS\$
Aerolane, Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.	Tribunal Dis-tribucional de lo Fiscal N°2 (Guayaquil)	6319-4064-05	En contra del Director Regional del Servicio de Rentas Internas de Guayaquil, por pago en exceso de IVA.	Dictada sentencia favorable en primera instancia pendiente recurso de casación en su contra.	4.210
Lan Airlines S.A.	Tribunal Fiscal de Quito	23493-A	En contra del Director Regional del Servicio de Rentas Internas de Quito, por pago en exceso de IVA.	Solicitada expedición de sentencia.	3.958
Aerolane, Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.	Tribunal Dis-tribucional de lo Fiscal N°2 (Guayaquil)	09504-2010-0114	En contra del Director Regional del Servicio de Rentas Internas de Guayaquil, por determinar disminución del crédito tributario por el año 2006.	Pendiente apertura término prueba.	4.565
Lan Argentina S.A.	15° Juzgado Nacional de primera instancia en lo comercial, Buenos Aires	10587/09	Solicitud de quiebra en contra de Southern Winds por créditos resultantes de diversos créditos impagos.	Finalizaron exitosamente las negociaciones directas con la deudora, procediéndose a desistirse del pedido de quiebra. Se firmaron otros acuerdos, uno por Lan Argentina S.A. y otro por Lan Airlines S.A. reconociéndose todas las deudas. En el caso de Lan Argentina S.A. el acuerdo se firmó por US\$ 66.428 a pagar en 30 cuotas. No hay expectativa de cobro cierto.	66

a2) Juicios recibidos por Lan Airlines S.A. y Filiales

Sociedad	Tribunal	Nº Rol de la causa	Origen	Etapas procesales e instancia	Montos comprometidos MUS\$
Aerolíneas Brasileiras S.A.	Secretaría da Fazenda del Estado de Río de Janeiro	2003	La autoridad administrativa de Río de Janeiro, Brasil, notificó de un auto de infracción o multa por el supuesto no pago de ICMS (IVA) por importación de aeronave Boeing-767 matrícula PR-ABB.	Pendiente resolución de la junta de revisores para la anulación de la multa.	3.000
Lan Argentina S.A.	Laboral, Salta, Argentina	24826/10	Demanda laboral iniciada por un despachante.	Para contestar demanda.	700
Lan Cargo S.A.	Juzgado Civil de Asunción, Paraguay	78-362	Demanda de indemnización de perjuicios interpuesta por quien fuera su Agente General en Paraguay.	Pendiente apelación de la resolución que rechazó una de las excepciones de falta de acción manifiesta, formulada por los abogados de la demandada.	437
Lan Airlines S.A. y Lan Cargo S.A.	Comisión Europea y Canadá	-	Investigación por eventuales infracciones a la libre competencia de aerolíneas comerciales, 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 Lan Airlines 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. Con fecha 9 de noviembre de 2010 la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea notificó a Lan Cargo S.A. y Lan Airlines S.A. de la imposición de multa por el importe de MUS\$ 10.916. Esta multa esta siendo apelada por Lan Cargo, S.A. y Lan Airlines, S.A. No es posible predecir el resultado de dicho proceso de apelación.	Con fecha 14 de abril de 2008 se contestó la notificación de la Comisión Europea. Apelación será radcada antes del próximo día 25 de enero de 2011.	10.916
Lan Cargo S.A. y Lan Airlines S.A.	Tribunal competente de los Estados Unidos y Canadá para conocer acciones de clase	-	Como consecuencia de la investigación por eventuales infracciones a la libre competencia de aerolíneas comerciales, especialmente sobrecargo de combustible (Fuel Surcharge).	Caso se encuentra en proceso de descubrimiento de pruebas.	Indeterminado

Sociedad	Tribunal	Nº Rol de la causa	Origen	Etapa procesal e instancia	Montos comprometidos MUS\$
Lan Logistics, Corp	Tribunal Federal, Florida, Estados Unidos	-	A mediados de junio de 2008 se presentó una demanda por derecho a opción de compra por venta de LanBox.	A mediados de junio de 2008 se presentó una demanda por derecho a opción de compra por venta de LanBox, el cual se esta apelando a tribunal de apelaciones. Proceso de apelación demora entre seis meses a un año.	Indeterminado
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Tribunal competente de los Estados Unidos para conocer acciones de clase	-	Como consecuencia de la investigación por eventuales infracciones a la libre competencia de aerolíneas cargueras, especialmente sobre cargo de combustible (Fuel Surcharge).	Investigación pendiente.	Indeterminado
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Conselho Administrativo de Defesa Económica, Brasil	-	Investigación por eventuales infracciones a la libre competencia de aerolíneas cargueras, especialmente sobre cargo de combustible (Fuel Surcharge).	Investigación pendiente.	Indeterminado
Lan Airlines "Brasil"	Instituto de Defesa do Consumidor de São Paulo	-	El departamento de Protección y Defensa del Consumidor ("PROCON") ha aplicado una multa a Lan Airlines S.A. por la cantidad de R\$ 1.688.240,00, equivalente aproximadamente MUS\$ 970. Esta multa es con ocasión de la cancelación de vuelos a Chile producto del terremoto, sosteniéndose que Lan Airlines S.A. no actuó conforme la normativa aplicable al no ofrecer facilidades y compensaciones a los pasajeros que no pudieron viajar por esta circunstancia extraordinaria.	Multa aplicada por la entidad del consumidor de São Paulo.	970

De las causas mencionadas anteriormente, en atención al estado procesal de ellas y/o el improbable evento de obtener sentencia contraria en dichos juicios, al 31 de diciembre de 2010 se ha estimado en cada caso que no corresponde la constitución de provisión alguna, sin perjuicio de una provisión de US\$ 11 millones, que se relaciona con la decisión emitida con fecha 9 de noviembre de 2010 por la Comisión Europea y que se informara con esa misma fecha por la Sociedad en carácter de hecho esencial.

### NOTA 34 – Compromisos

#### a) Compromisos por préstamos obtenidos

En relación con los diversos contratos celebrados por la Sociedad para el financiamiento de aeronaves Boeing 767 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. Adicionalmente, en relación a los diversos contratos celebrados por su filial Lan Cargo S.A. para el financiamiento de aeronaves Boeing 767 que cuentan con la garantía del Export – Import Bank de los Estados Unidos de Norteamérica se han establecido restricciones a la gestión de la Sociedad matriz y su filial Lan Cargo S.A. en términos de composición accionaria y disposición de los activos. En relación con los diversos contratos celebrados por la Sociedad para el financiamiento de ae-

ronaves Airbus A320 que cuentan con la garantía de las Export Credit Agencies Europeas, se han establecido límites a algunos de los indicadores financieros de la Sociedad. 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. En relación con el financiamiento de motores de repuesto para su flota Boeing 767 y 777, que cuentan con la garantía del Export – Import Bank de los Estados Unidos de Norteamérica, se han establecido restricciones en cuanto a la composición accionaria de sus garantes y de su sucesor legal en caso de fusión.

En relación con los contratos de crédito celebrados por la Sociedad, con bancos de la plaza, durante el presente ejercicio, se han establecido límites a algunos indicadores financieros de la Sociedad matriz en base consolidada. Al 31 de diciembre de 2010, la Sociedad está en cumplimiento de estos covenants.

b) Compromisos por arrendamientos operativos como arrendatario

El detalle de los principales arrendamientos operativos es el siguiente:

Arrendador	Aeronave	Al 31 de diciembre de 2010	Al 31 de diciembre de 2009
Delaware Trust Company, National Association (CRAFT)	(*) Bombardier Dhc8-200	9	-
International Lease Finance Corporation	Boeing 767	8	8
KN Operating Limited (NAC)	(*) Bombardier Dhc8-400	4	-
Orix Aviation Systems Limited	Airbus A320	2	2
Pembroke B737-7006 Leasing Limited	(*) Boeing 737	2	-
International Lease Finance Corp. (ILFC)	(*) Boeing 737	2	-
Sunflower Aircraft Leasing Limited - AerCap	Airbus A320	2	-
Celestial Aviation Trading 35 Limited	Boeing 767	1	1
MSN 167 Leasing Limited	Airbus A340	1	1
Celestial Aviation Trading 16 Limited	Boeing 767	1	1
CIT Aerospace International	Boeing 767	1	1
Celestial Aviation Trading 39 Ltd. GECAS (WFBN)	Boeing 777	1	1
Celestial Aviation Trading 23 Ltd. GECAS (WFBN)	Boeing 777	1	1
Celestial Aviation Trading 47 Ltd. GECAS (WFBN)	Boeing 767	1	-
Celestial Aviation Trading 51 Ltd. GECAS (WFBN)	Boeing 767	1	-
AerCap (WFBN)	Airbus A320	1	-
MSN 32415, LLC - AWAS	(*) Boeing 737	1	-
JB 30244, Inc. - AWAS	(*) Boeing 737	1	-
NorthStar AvLease Ltd.	(*) Bombardier Dhc8-200	1	-
JB 30249, Inc. - AWAS	(*) Boeing 737	1	-
TIC Trust (AVMAX)	(*) Bombardier Dhc8-200	1	-
ACS Aircraft Finance Bermuda Ltd. - Aircastle (WFBN)	(*) Boeing 737	1	-
MCAP Europe Limited - Mitsubishi (WTC)	(*) Boeing 737	1	-
Total		45	16

(\*) Aeronaves incorporadas por combinación de negocios con Aires S.A.

Las rentas son reflejadas en resultado en la medida en que éstas se devengan.

Los pagos mínimos de los arrendamientos no cancelables son los siguientes:

	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Hasta un año	151.781	90.731
Más de un año y hasta cinco años	440.632	273.055
Más de cinco años	107.593	80.165
Total	700.006	443.951

Los pagos mínimos por arrendamientos reconocidos en resultado son los siguientes:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	2009 MUS\$
Pagos mínimos por arrendamientos operativos	93.219	81.425
Total	93.219	81.245

En abril de 2009 se incorporó la primera aeronave Boeing 777-Freighter, y en mayo de 2009 arribó el segundo avión de la misma flota. En septiembre de 2009 finalizó el arriendo de una aeronave Boeing 767-300F (matrícula CC-CGN), aeronave que fue devuelta en octubre de 2009. En septiembre de 2010 se incorporaron dos aeronaves Airbus A320-200, por un período de seis años, mientras que en diciembre de 2010 se agrega una aeronave de la misma flota por un período de 8 meses. Adicionalmente, en noviembre y diciembre de 2010, se incorporaron

dos aeronaves Boeing 767-300F, con plazos de contrato de siete y seis años respectivamente.

A partir de octubre de 2009 se modificaron los plazos de renta de siete aeronaves Boeing 767-300ER; cinco aeronaves se extendieron entre tres y siete años, y dos aeronaves se redujeron en dos y tres años.

Posteriormente, en junio de 2010, se extendió el plazo de renta de otra aeronave Boeing 767-300ER por dos años,

finalizando en mayo de 2013.

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.

c) Otros compromisos

Al 31 de diciembre de 2010, 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
Deutsche Bank A.G.	Lan Airlines S.A.	Dos cartas de crédito	20.000	31-ene-11
The Royal Bank of Scotland plc	Lan Airlines S.A	Dos cartas de crédito	18.000	08-ene-11
Dirección General de Aviación Civil de Chile	Lan Airlines S.A.	Cuarenta y tres boletas de garantía	5.833	18-ene-11
Dirección Seccional de Aduanas de Bogota	Línea Aérea de Colombia S.A.	Dos pólizas de seguro de garantía	2.430	07-abr-14
Washington International Insurance	Lan Airlines S.A.	Siete cartas de crédito	3.040	05-abr-11
Metropolitan Dade County	Lan Airlines S.A.	Cinco cartas de crédito	1.675	31-may-11

## NOTA 35 – Transacciones con partes relacionadas

a) Transacciones con partes relacionadas en el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2010

Rut parte relacionada	Nombre de parte relacionada	Naturaleza de relación con partes relacionadas	País de Origen	Explicación de otra información sobre partes relacionadas	Naturaleza de transacciones con partes relacionadas	Tipo de moneda o unidad de ajuste	Importe de transacción con parte relacionada relacionada MU\$
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA	Controladora	Chile	Inversiones	Arriendo de inmueble otorgado	CLP	77
96.847.880-K	Lufthansa Lan Technical Training S.A.	Coligada	Chile	Centro de capacitación	Servicios de pasajes otorgados	CLP	13
96.921.070-3	Austral Sociedad Concesionaria S.A.	Coligada	Chile	Concesionaria	Arriendo de edificios otorgados	US\$	17
					Capacitación recibida	US\$	(363)
					Cesión de deuda otorgada	US\$	18
					Otros pagos a cuenta recibidos	US\$	(467)
87.752.000-5	Granja Marina Tornagaleones S.A.	Otras partes relacionadas	Chile		Tasas aeronáuticas recibidas	CLP	(35)
96.669.520-K	Red de Televisión Chilevisión S.A.	Otras partes relacionadas	Chile		Consumos básicos recibidos	CLP	(8)
96.894.180-1	Bancard Inversiones Ltda.	Otras partes relacionadas	Chile		Conc. aeronáuticas recibidas	CLP	(153)
Extranjera	Inversora Aeronáutica Argentina	Otras partes relacionadas	Argentina		Distribución de Dividendos	CLP	73
					Servicio de pasajes otorgados	CLP	63
					Servicios de pasajes otorgados	CLP	65
					Servicio de publicidad recibida	CLP	(100)
					Asesorías profesionales recibidas	CLP	(7)
					Arriendo de edificio recibido	US\$	(271)
					Otros servicios otorgados	US\$	13

b) Transacciones con partes relacionadas en el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2009

Rut parte relacionada	Nombre de parte relacionada	Naturaleza de relación con partes relacionadas	País de Origen	Explicación de otra información sobre partes relacionadas	Naturaleza de transacciones con partes relacionadas	Tipo de moneda o unidad de ajuste	Importe de transacción con parte relacionada
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA	Controladora	Chile	Inversiones	Arriendo de inmueble otorgado	CLP	65
					Servicio de pasajes otorgados	CLP	15
96.847.880-K	Luffhansa Lan Technical Training S.A.	Coligada	Chile	Centro de capacitación	Arriendo de edificios otorgados	US\$	17
					Capacitación recibida	US\$	(1.103)
					Cesión de deuda otorgada	US\$	2
					Otros pagos a cuenta otorgados	US\$	137
96.921.070-3	Austral Sociedad Concesionaria S.A.	Coligada	Chile	Concesionaria	Tasas aeronáuticas recibidas	CLP	(93)
					Consumos básicos recibidos	CLP	(11)
					Conc. aeronáuticas recibidas	CLP	(297)
78.005.760-2	Sociedad de Seguridad Aérea S.A.	Otras partes relacionadas	Chile	Servicio de seguridad	Servicios de seguridad recibidos	CLP	(575)
					Otros pagos a cuenta otorgados	CLP	1.018
87.752.000-5	Granja Marina Tornagaleones S.A.	Otras partes relacionadas	Chile	Piscicultura	Servicio de pasajes otorgados	CLP	29
96.669.520-K	Red de Televisión Chilevisión S.A.	Otras partes relacionadas	Chile	Televisión	Servicios de publicidad recibida	CLP	(949)
					Servicios de pasajes otorgados	CLP	623
96.894.180-1	Bancard Inversiones Ltda.	Otras partes relacionadas	Chile	Asesorías profesionales	Asesorías profesionales recibidas	CLP	(82)
					Otros pagos a cuenta recibidos	CLP	(12)
Extranjera	Inversora Aeronáutica Argentina	Otras partes relacionadas	Argentina	Inversiones	Arriendo de edificio recibido	US\$	(386)

c) 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.

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2010 MUS\$	2009 MUS\$
Remuneraciones	7.505	6.226
Honorarios de administradores	150	131
Correcciones de valor y beneficios no monetarios	352	340
Beneficios a corto plazo	4.680	4.480
Pagos basados en acciones	3.523	1.183
Otros	-	780
<b>Total</b>	<b>16.210</b>	<b>13.140</b>

### NOTA 36 – Pagos basados en acciones

Los planes de compensación implementados mediante el otorgamiento de opciones para la suscripción y pago de acciones, que se han otorgado a partir del cuarto trimestre de 2007 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.

Durante el último trimestre del año 2009 se aprobó la modificación de los

términos y condiciones originales del plan a través del cual se otorgaron las opciones para la suscripción y pago de opciones. Estas modificaciones se llevaron a cabo durante el primer trimestre del año 2010 y establecieron un nuevo plazo y precio de ejercicio.

El otorgamiento original y sus posteriores modificaciones han sido formalizados a través de la celebración de contratos de opciones para la suscripción de acciones, de acuerdo a las proporciones que se muestran en el siguiente calendario de devengamiento y que dice relación con la condición de permanencia del ejecutivo a esas fechas para el ejercicio de las opciones:

Porcentaje	Período
30%	Desde el 29 de octubre de 2010 y hasta el 31 de diciembre de 2011
70%	Desde el 30 de octubre de 2011 y hasta el 31 de diciembre de 2011

Estas opciones han sido valorizadas y registradas de acuerdo al valor justo a la fecha de otorgamiento, determinado a través del método "Black-Scholes-Merton".

Todas estas opciones vencen el día 31 de diciembre de 2011.

	Número de las opciones sobre acciones
Opciones sobre acciones en un acuerdo de pagos basados en acciones,	1.311.000
Saldo inicial al 1 de enero de 2010	
Opciones sobre acciones concedidas	898.091
Opciones sobre acciones anuladas	-
Opciones sobre acciones ejercidas	-
Opciones sobre acciones en un acuerdo de pagos basados en acciones,	2.209.091
Saldo final al 31 de diciembre de 2010	

Datos de entrada de modelo de valoración de opciones utilizado para opciones sobre acciones concedidas durante el ejercicio.

Precio medio ponderado de acciones	Precio de ejercicio	Volatilidad esperada	Vida de opción	Dividendos esperados	Interés libre de riesgos
US\$ 17,3	US\$ 14,5	33,20%	1,9 años	50%	0,0348

### NOTA 37 – Medio Ambiente

De conformidad con la Ley sobre Bases Generales del Medio Ambiente en vigor en Chile y su normativa complementaria, no existen disposiciones que afecten la operación de servicios de transporte aéreo.

### NOTA 38 – Hechos posteriores a la fecha de los estados financieros

Los estados financieros consolidados de Lan Airlines S.A. y Filiales al 31 de diciembre de 2010 han sido aprobados en Sesión Ordinaria de Directorio el 1 de marzo de 2011, a la que asistieron los siguientes directores:

1. Jorge Awad Mehech,
2. Darío Calderón González,
3. José Cox Donoso,
4. Ramón Eblen Kadis,
5. Bernardo Fontaine Talavera,
6. Carlos Heller Solari, y
7. Juan Gerardo Jofré Miranda

El 25 de enero de 2011 las filiales directas Lan Cargo S.A. e Inversiones Lan S.A., suscribieron una promesa de compraventa, como promitentes vendedores, con la sociedad Bethia S.A., como promitente compradora, respecto al 100% de las acciones de las sociedades Blue Express Intl. S.A. y Blue Express S.A., empresas dedicadas al servicio de courier terrestre. En la misma promesa, se contempla la futura venta por parte de Lan Airlines S.A. de las marcas y dominios de internet asociados a Blue Express Intl S.A. y Blue Express S.A, junto con ciertos sistemas computacionales.

La compraventa definitiva está sujeta a la conclusión de un proceso de due diligence y al cumplimiento de distintas condiciones establecidas en la Promesa. El precio establecido en la Promesa es de MUS\$ 54.000 sujeto a eventuales ajustes que surjan como producto del due diligence que realice Bethia S.A.

Bethia S.A. es una entidad relacionada con Lan Airlines S.A. en los términos

dispuestos en el artículo 100 de la ley 18.045 de Mercado de Valores.

El 18 de enero de 2011 las partes del MOU (1) y los señores Maria Cláudia Oliveira Amaro, Maurício Rolim Amaro, Noemy Almeida Oliveira Amaro y Joao Francisco Amaro (la "Familia Amaro"), como únicos accionistas de TEP, suscribieron (a) un Implementation Agreement y (b) un Exchange Offer Agreement vinculantes (los "Contratos Suscritos") que contienen los términos y condiciones definitivos de la asociación propuesta entre LAN y TAM.

A excepción de lo mencionado en los párrafos anteriores, con posterioridad al 31 de diciembre de 2010 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.

### **NOTA 39 – Combinación de negocios**

Con fecha 26 de noviembre de 2010 Lan Pax Group S.A., filial de Lan Airlines S.A., adquirió el 98,942% de la sociedad colombiana Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A. Esta adquisición fue realizada a través de la compra del 100% de las acciones de las sociedades panameñas Akemi Holdings S.A. y Saipan Holdings S.A., las cuales son propietarias del porcentaje antes mencionado de la sociedad AIRES S.A. El precio de compra fue de MUS\$ 12.000.

Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A. fue fundada en 1980, actualmente es el segundo operador del mercado doméstico colombiano con una participación de mercado de 22%. AIRES S.A. ofrece servicio regular a 27 destinos domésticos dentro de Colombia como

(1) El 13 de agosto de 2010 LAN informó a la Superintendencia de Valores y Seguros como hecho esencial que, en dicha fecha, LAN, Costa Verde Aeronáutica S.A. e Inversiones Mineras del Cantábrico S.A. (las últimas dos, las "Filiales Cueto"), TAM S.A. ("TAM") y TAM Empreendimentos e Participacoes S.A. ("TEP") suscribieron un Memorandum of Understanding ("MOU") no vinculante cuyos aspectos fundamentales fueron resumidos en dicha oportunidad.

también a 3 destinos internacionales. Se esperan sinergias entre la participación de AIRES S.A. en el mercado colombiano y la eficiencia del modelo del negocio de Lan Airlines S.A. Adicionalmente se espera mejor rendimiento por el negocio (carga y pasajeros) de Lan Airlines S.A. a través de una ampliación en su cobertura en América Latina.

La Sociedad ha medido la participación no controladora en Aires S.A. por la parte proporcional de la participación no controladora de los activos netos identificables de la adquirida.

Por la combinación de negocios se ha reconocido en el estado de situación financiera de Lan Airlines S.A. y Filiales una plusvalía por MUS\$ 94.224.

#### Estado de situación financiera resumida:

	MUS\$		MUS\$
Activos corrientes	27.315	Pasivos corrientes	125.193
Activos no corrientes	31.652	Pasivos no corrientes	20.327
		Patrimonio	(86.553)
Total de activos	58.967	Total de pasivos	58.967
Porción controladora	(82.224)		

#### Determinación Plusvalía:

	MUS\$
Porción controladora	82.224
Precio de compra	12.000
Plusvalía	94.224

De acuerdo a lo permitido por la NIIF 3, el valor determinado por la plusvalía es provisional.

# Información Filiales y Coligadas

Lan Airlines S.A.



**Nombre: LAN Airlines 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 Lan Airlines 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.

Lan Airlines 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.

## 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 mo-

dificó 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 cualquiera 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 particu-

lar, 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\$ 83.225
Utilidad del ejercicio:	MUS\$ 64.885
Participación:	99,8980%
% sobre Activos de la Matriz:	6,72%

### Directorio

Presidente:	José Cox Donoso
Directores:	Juan José Cueto Plaza Ramón Eblen Kadis Ignacio Cueto Plaza Enrique Cueto Plaza

### Sociedades Filiales de Lan Cargo S.A. y Participación

Laser Cargo S.R.L.	99,99%
Aircraft Internacional Leasing Limited	99,98%
Ediciones Ladeco América S.A.	99,00%
Ladeco Cargo S.A. (Ex Ladeco Turismo S.A.)	99,01%
Fast Air Almacenes de Carga S.A.	99,90%
Prime Airport Services Inc.	99,97%
Lan Cargo Overseas Limited (Ex-Ladeco Overseas S.L.) and subsidiaries	99,98%
Transporte Aéreo S.A.	99,99%
Consortio Fast Air Almacenes de Carga S.A. - Laser Cargo S.R.L. Unión Transitoria de Empresas	100,00%
Blue Express INTL S.A. y filial	99,99%
Lan Cargo Inversiones S.A. y filial	99,00%
Connecta Corporation	100,00%

LAN CARGO S.A. Y FILIALES  
(Sociedad anónima cerrada)

Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
<b>Activos</b>		
Activos corrientes en operación	444.303	391.949
Activos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta	2.318	4.139
Total activos corrientes	446.621	396.088
Total activos no corriente	541.240	562.390
<b>Total activos</b>	<b>987.861</b>	<b>958.478</b>
<b>Pasivos y patrimonio</b>		
<b>Pasivos</b>		
Pasivos corrientes en operación	177.157	126.619
Pasivos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta	-	-
Total pasivos corrientes	177.157	126.619
Total pasivos no corrientes	352.174	408.087
<b>Total pasivos</b>	<b>529.331</b>	<b>534.706</b>
<b>Patrimonio neto</b>		
Patrimonio neto atribuible a los tenedores de instrumentos de patrimonio neto de la controladora	455.778	420.381
Participaciones minoritarias	2.752	3.391
<b>Total patrimonio neto</b>	<b>458.530</b>	<b>423.772</b>
<b>Total pasivos y patrimonios</b>	<b>987.861</b>	<b>958.478</b>

Estado de Resultados Consolidado por Función	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Ingresos ordinarios	1.025.685	746.934
Margen bruto	33.700	26.128
Ganancia (pérdida) antes de impuesto a las ganancias	74.167	128.730
Impuesto a las ganancias	(9.282)	(22.553)
<b>Ganancia (pérdida) del ejercicio</b>	<b>64.885</b>	<b>106.177</b>
Ganancia (pérdida) del ejercicio atribuible a tenedores de instrumentos de participación en el patrimonio neto de la controladora	65.260	105.387
Ganancia (pérdida) del ejercicio atribuible a participación minoritaria	(375)	790
<b>Ganancia (pérdida) del ejercicio</b>	<b>64.885</b>	<b>106.177</b>

Estado de Resultados Integrales Consolidado por Función	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Ganancia (pérdida) del ejercicio	64.885	106.177
Ingresos y gastos integrales del ejercicio	1.594	4.219
<b>Resultados integrales del ejercicio</b>	<b>66.479</b>	<b>110.396</b>
Resultados integrales atribuibles a:		
Accionistas mayoritarios	66.853	109.604
Participación minoritarias	(374)	792
<b>Resultados integrales del ejercicio</b>	<b>66.479</b>	<b>110.396</b>

Estado de Cambios en el Patrimonio Neto	Cambios en patrimonio neto atribuible a la controladora MUS\$	Cambios en patrimonio participaciones minoritarias MUS\$	Cambios en patrimonio neto total MUS\$
<b>Saldo inicial al 1 de enero de 2009</b>	<b>311.207</b>	<b>2.666</b>	<b>313.873</b>
Resultados integrales del ejercicio	109.604	792	110.396
Otros incrementos en patrimonio neto	(430)	(67)	(497)
<b>Saldo final al 31 de diciembre de 2009</b>	<b>420.381</b>	<b>3.391</b>	<b>423.772</b>
Saldo inicial al 1 de enero de 2010	420.381	3.391	423.772
<b>Resultados integrales del ejercicio</b>	<b>66.853</b>	<b>(374)</b>	<b>66.479</b>
Dividendos	(31.584)	-	(31.584)
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio neto	456	(265)	191
<b>Saldo final al 31 de diciembre de 2010</b>	<b>456.106</b>	<b>2.752</b>	<b>458.858</b>

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Flujos de efectivo netos de actividades de operación	108.872	80.002
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	(9.196)	(13.212)
Flujos de efectivo netos de actividades de financiamiento	(94.807)	(61.146)
<b>Incremento neto en efectivo y equivalente al efectivo</b>	<b>4.869</b>	<b>5.644</b>
Efectos de las variaciones en las tasas de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(619)	1.169
Efectivo y equivalentes al efectivo, presentados en el Estado de flujos de efectivo, saldo final	18.930	14.680

## 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
Utilidad del ejercicio:	MUS\$ 1.645
Participación:	70,00%
% sobre Activos de la Matriz:	0,20%

### Directorio

Presidente:	Emilio Rodríguez Larraín Salinas
Directores:	Enrique Cueto Plaza Ignacio Cueto Plaza Alejandro de la Fuente Goic Jorge Harten Costa Alejandro García Vargas Luis Enrique Gálvez de la Puente

LAN PERU S.A.  
(Sociedad anónima cerrada)

Balance General	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Activos	128.281	84.317
Pasivos	114.574	73.498
Patrimonio	13.707	10.819
Pasivos y patrimonio	128.281	84.317

Estado de Resultados	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Ingreso de explotación	802.216	710.290
Resultado operacional	2.115	7.237
Resultado no operacional	51	(585)
Impuesto a la renta	(521)	(1.768)
Utilidad del ejercicio	1.645	4.884

Estado de Cambios en el Patrimonio Neto	Cambios en capital emitido MUS\$	Cambios en Excedente de revaluación MUS\$	Cambios en reserva legal MUS\$	Cambios en resultados acumulados MUS\$	Patrimonio neto total MUS\$
<b>Saldo inicial al 1 de enero de 2009</b>	<b>4.341</b>	<b>-</b>	<b>775</b>	<b>1.862</b>	<b>6.978</b>
Asignación de reserva legal	-	-	93	(93)	-
Distribución de utilidades	-	-	-	(1.043)	(1.043)
Utilidad del año	-	-	-	4.884	4.884
<b>Saldo final al 31 de diciembre de 2009</b>	<b>4.341</b>	<b>-</b>	<b>868</b>	<b>5.610</b>	<b>10.819</b>
<b>Saldo inicial al 1 de enero de 2010</b>	<b>4.341</b>	<b>-</b>	<b>868</b>	<b>5.610</b>	<b>10.819</b>
Revaluación de terreno	-	4.756	-	-	4.756
Asignación de reserva legal	-	(1.427)	-	-	(1.427)
Distribución de utilidades	-	-	-	(2.086)	(2.086)
Utilidad del año	-	-	-	1.645	1.645
<b>Saldo final al 31 de diciembre de 2010</b>	<b>4.341</b>	<b>3.329</b>	<b>868</b>	<b>5.619</b>	<b>13.707</b>

Estado de Flujos de Efectivo – Método Directo	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Flujos de efectivo netos de actividades de operación	27.611	(11.839)
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	(1.573)	(846)
Flujos de efectivo netos de actividades de financiamiento	(1.648)	(1.043)
Disminución neta en efectivo y equivalente al efectivo	24.390	(13.728)
Efectivo y equivalentes al efectivo, presentados en el Estado de flujos de efectivo, saldo final	64.718	40.328

## 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 incorporeales. 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
Utilidad del ejercicio:	MUS\$ 2.319
Participación:	99,71%
% sobre Activos de la Matriz:	0,11%

### Directorio

Presidente:	Enrique Cueto Plaza
Directores:	Ignacio Cueto Plaza Alejandro de la Fuente Goic Roberto Alvo Milosawlewitsch Enrique Elsaca Hirmas

### Sociedades Filiales de Lan Cargo S.A. y Participación

Hawk Aviation Management Ltd	100,00%
Falcon Aviation Management Ltd	100,00%
Aviation Administration Services Ltd	100,00%
Cargo Aircraft Leasing Limited	100,00%
Passenger Aircraft Leasing Limited y filial	100,00%
Andes Airport Services S.A.	98,00%

**INVERSIONES LAN S.A. Y FILIALES**  
(Sociedad anónima cerrada)

Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
<b>Activos</b>		
Activos corrientes en operación	3.320	3.880
Activos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta	948	435
Total activos corrientes	4.268	4.315
Total activos no corriente	8.221	8.652
<b>Total activos</b>	<b>12.489</b>	<b>12.967</b>
<b>Pasivos y patrimonio</b>		
<b>Pasivos</b>		
Pasivos corrientes en operación	5.023	2.492
Pasivos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta	-	-
Total pasivos corrientes	5.023	2.492
Total pasivos no corrientes	138	176
<b>Total pasivos</b>	<b>5.161</b>	<b>2.668</b>
<b>Patrimonio neto</b>		
Patrimonio neto atribuible a los tenedores de instrumentos de patrimonio neto de la controladora	7.320	10.285
Participaciones minoritarias	8	14
<b>Total patrimonio neto</b>	<b>7.328</b>	<b>10.299</b>
<b>Total pasivos y patrimonios</b>	<b>12.489</b>	<b>12.967</b>

Estado de Resultados Consolidado por Función	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Ingresos ordinarios	19.178	17.837
Margen bruto	3.825	4.970
Ganancia antes de impuesto a las ganancias	2.897	4.541
Impuesto a las ganancias	(578)	(485)
<b>Ganancia del ejercicio</b>	<b>2.319</b>	<b>4.056</b>
Ganancia del ejercicio atribuible a tenedores de instrumentos de participación en el patrimonio neto de la controladora	2.278	3.993
Ganancia del ejercicio atribuible a participación minoritaria	41	63
<b>Ganancia del ejercicio</b>	<b>2.319</b>	<b>4.056</b>

Estado de Resultados Integrales Consolidado por Función	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Ganancia del ejercicio	2.319	4.056
Ingresos y gastos integrales del ejercicio	250	594
<b>Resultados integrales del ejercicio</b>	<b>2.569</b>	<b>4.650</b>
Resultados integrales atribuibles a:		
Accionistas mayoritarios	2.529	4.575
Participación minoritarias	40	75
<b>Resultados integrales del ejercicio</b>	<b>2.569</b>	<b>4.650</b>

Estado de Cambios en el Patrimonio Neto	Cambios en patrimonio neto atribuible a la controladora MUS\$	Cambios en patrimonio participaciones minoritarias MUS\$	Cambios en patrimonio neto total MUS\$
<b>Saldo inicial al 1 de enero de 2009</b>	<b>7.702</b>	<b>28</b>	<b>7.730</b>
Resultados integrales del ejercicio	4.575	75	4.650
Dividendos	(890)	-	(890)
Otros incrementos en patrimonio neto	(1.102)	(89)	(1.191)
<b>Saldo final al 31 de diciembre de 2009</b>	<b>10.285</b>	<b>14</b>	<b>10.299</b>
<b>Saldo inicial al 1 de enero de 2010</b>	<b>10.285</b>	<b>14</b>	<b>10.299</b>
Resultados integrales del ejercicio	2.530	39	2.569
Dividendos	(5.546)	(5)	(5.551)
Otras incrementos (disminuciones) en patrimonio neto	51	(40)	11
<b>Saldo final al 31 de diciembre de 2010</b>	<b>7.320</b>	<b>8</b>	<b>7.328</b>

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Flujos de efectivo netos de actividades de operación	2.581	4.517
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	17	35
Flujos de efectivo netos de actividades de financiamiento	(2.570)	(4.527)
<b>Incremento neto en efectivo y equivalente al efectivo</b>	<b>28</b>	<b>25</b>
Efectos de las variaciones en las tasas de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	1	(5)
Efectivo y equivalentes al efectivo, presentados en el Estado de flujos de efectivo, saldo final	135	106

## Inmobiliaria Aeronáutica 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
Utilidad del ejercicio:	MUS\$ 3.558
Participación:	100,00%
% sobre Activos de la Matriz:	0,45%

Directorio	
Presidente:	Enrique Cueto Plaza
Directores:	Alejandro de la Fuente Goic Armando Valdivieso Montes

INMOBILIARIA AERONÁUTICA S.A.  
(Sociedad anónima cerrada)

Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
<b>Activos</b>		
Activos corrientes en operación	3.350	1.806
Activos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta	-	-
Total activos corrientes	3.350	1.806
Total activos no corriente	64.289	65.021
<b>Total activos</b>	<b>67.639</b>	<b>66.827</b>
<b>Pasivos y patrimonio</b>		
<b>Pasivos</b>		
Pasivos corrientes en operación	4.387	5.214
Pasivos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta	-	-
Total pasivos corrientes	4.387	5.214
Total pasivos no corrientes	32.757	32.676
<b>Total pasivos</b>	<b>37.144</b>	<b>37.890</b>
<b>Patrimonio neto</b>		
Patrimonio neto atribuible a los tenedores de instrumentos de patrimonio neto de la controladora	30.495	28.937
Participaciones minoritarias	-	-
<b>Total patrimonio neto</b>	<b>30.495</b>	<b>28.937</b>
<b>Total pasivos y patrimonios</b>	<b>67.639</b>	<b>66.827</b>

Estado de Resultados Consolidado por Función		Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Ingresos ordinarios		5.588	5.096
Margen bruto		4.232	3.772
Ganancia antes de impuesto a las ganancias		4.354	3.836
Impuesto a las ganancias		(796)	(610)
<b>Ganancia del ejercicio</b>		<b>3.558</b>	<b>3.226</b>
Ganancia del ejercicio atribuible a tenedores de instrumentos de participación en el patrimonio neto de la controladora		3.558	3.226
Ganancia del ejercicio atribuible a participación minoritaria		-	-
<b>Ganancia del ejercicio</b>		<b>3.558</b>	<b>3.226</b>

Estado de Resultados Integrales Consolidado por Función		Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Ganancia del ejercicio		3.558	3.226
Ingresos y gastos integrales del ejercicio		-	-
<b>Resultados integrales del ejercicio</b>		<b>3.558</b>	<b>3.226</b>
Resultados integrales atribuibles a:			
Accionistas mayoritarios		3.558	3.226
Participación minoritarias		-	-
<b>Resultados integrales del ejercicio</b>		<b>3.558</b>	<b>3.226</b>

Estado de Cambios en el Patrimonio Neto	Cambios en patrimonio neto atribuible a la controladora MUS\$	Cambios en patrimonio participaciones minoritarias MUS\$	Cambios en patrimonio neto total MUS\$
<b>Saldo inicial al 1 de enero de 2009</b>	<b>1.147</b>	<b>28.064</b>	<b>29.211</b>
Resultados integrales del ejercicio	-	3.226	3.226
Dividendos	-	(3.500)	(3.500)
<b>Saldo final al 31 de diciembre de 2009</b>	<b>1.147</b>	<b>27.790</b>	<b>28.937</b>
<b>Saldo inicial al 1 de enero de 2010</b>	<b>1.147</b>	<b>27.790</b>	<b>28.937</b>
Resultados integrales del ejercicio	-	3.558	3.558
Dividendos	-	(2.000)	(2.000)
<b>Saldo final al 31 de diciembre de 2010</b>	<b>1.147</b>	<b>29.348</b>	<b>30.495</b>

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Flujos de efectivo netos de actividades de operación	439	(998)
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	(438)	(1.092)
Flujos de efectivo netos de actividades de financiamiento	-	2.062
<b>Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalente al efectivo</b>	<b>1</b>	<b>(28)</b>
Efectos de las variaciones en las tasas de cambio sobre el efectivo y Equivalentes al efectivo	(1)	9
Efectivo y equivalentes al efectivo, presentados en el Estado de flujos de efectivo, saldo final	2	2

**Lantours División Servicios  
Terrestres S.A (antes Comercial  
Masterhouse S.A.)**

**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 27 de Julio de 2010 otorgada en la Notaría de Santiago de don Patricio Raby Benavente inscrita en el Registro de Comercio de Santiago a fs. 39.034 N°26.946 del año 2010 y publicada en el Diario Oficial del día 12 de Agosto de 2010.

**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\$ 225
Utilidad del ejercicio:	MUS\$ 99
Participación:	100,00%
% sobre Activos de la Matriz:	0,00%

### Directorio

Presidente:	Damián Scokin Rimolo
Directores:	Armando Valdivieso Montes Andrés del Valle Eitel

### LANTOURS DIVISIÓN SERVICIOS TERRESTRES S.A. (ANTES COMERCIAL MASTERHOUSE S.A.) (Sociedad anónima cerrada)

#### Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado

Al 31 de diciembre de 2010  
MUS\$

Al 31 de diciembre de 2009  
MUS\$

#### Activos

Activos corrientes en operación	1.572	774
Activos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta	-	-
Total activos corrientes	1.572	774
Total activos no corriente	224	203
<b>Total activos</b>	<b>1.796</b>	<b>977</b>

#### Pasivos y patrimonio

##### Pasivos

Pasivos corrientes en operación	1.489	700
Pasivos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta	-	-
Total pasivos corrientes	1.489	700
Total pasivos no corrientes	2	2
<b>Total pasivos</b>	<b>1.491</b>	<b>702</b>

##### Patrimonio neto

Patrimonio neto atribuible a los tenedores de instrumentos de patrimonio neto de la controladora	305	275
Participaciones minoritarias	-	-
<b>Total patrimonio neto</b>	<b>305</b>	<b>275</b>
<b>Total pasivos y patrimonios</b>	<b>1.796</b>	<b>977</b>

Estado de Resultados Consolidado por Función	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Ingresos ordinarios	5.657	3.561
Margen bruto	2.813	2.173
Ganancia antes de impuesto a las ganancias	33	128
Impuesto a las ganancias	(3)	(29)
<b>Ganancia del ejercicio</b>	<b>30</b>	<b>99</b>
Ganancia del ejercicio atribuible a tenedores de instrumentos de participación en el patrimonio neto de la controladora	30	99
Ganancia del ejercicio atribuible a participación minoritaria	-	-
<b>Ganancia del ejercicio</b>	<b>30</b>	<b>99</b>

Estado de Resultados Integrales Consolidado por Función	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Ganancia del ejercicio	30	99
Ingresos y gastos integrales del ejercicio	-	-
<b>Resultados integrales del ejercicio</b>	<b>30</b>	<b>99</b>
Resultados integrales atribuibles a:		
Accionistas mayoritarios	30	99
Participación minoritarias	-	-
<b>Resultados integrales del ejercicio</b>	<b>30</b>	<b>99</b>

Estado de Cambios en el Patrimonio Neto	Cambios en patrimonio neto atribuible a la controladora MUS\$	Cambios en patrimonio participaciones minoritarias MUS\$	Cambios en patrimonio neto total MUS\$
<b>Saldo inicial al 1 de enero de 2009</b>	<b>225</b>	<b>351</b>	<b>576</b>
Resultados integrales del ejercicio	-	99	99
Dividendos	-	(400)	(400)
<b>Saldo final al 31 de diciembre de 2009</b>	<b>225</b>	<b>50</b>	<b>275</b>
<b>Saldo inicial al 1 de enero de 2010</b>	<b>225</b>	<b>50</b>	<b>275</b>
Resultados integrales del ejercicio	-	30	30
<b>Saldo final al 31 de diciembre de 2010</b>	<b>225</b>	<b>80</b>	<b>305</b>

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Flujos de efectivo netos de actividades de operación	(3)	439
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	(48)	1
Flujos de efectivo netos de actividades de financiamiento	-	(400)
<b>Incremento neto en efectivo y equivalente al efectivo</b>	<b>(51)</b>	<b>40</b>
Efectivo y equivalentes al efectivo, presentados en el Estado de flujos de efectivo, saldo final	13	64

## LAN Pax Group S.A. y Filiales

### 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\$ 425
Utilidad del ejercicio:	MUS\$ 1.930
Participación:	100,00%
% sobre Activos de la Matriz:	0,00%

### Directorio

Presidente:	Ignacio Cueto Plaza
Directores:	Alejandro de la Fuente Goic Enrique Elsaca Hirmas

### Sociedades Filiales de de Lan Pax Group S.A. y Participación

Inversora Cordillera S.A. y filiales	95,78%
Lantours S.A. (Ex Siventas S.A.)	95,00%
Atlantic Aviation Investments LLC	99,00%
Perdiz Leasing LLC	99,00%
AKEMI Holdings S.A.	100,00%
SAIPAN Holdings S.A.	100,00%

LAN PAX GROUP S.A. Y FILIALES  
(Sociedad anónima cerrada)

Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
<b>Activos</b>		
Activos corrientes en operación	282.494	63.291
Activos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta	-	-
Total activos corrientes	282.494	63.291
Total activos no corriente	165.350	41.436
<b>Total activos</b>	<b>447.844</b>	<b>104.727</b>
<b>Pasivos y patrimonio</b>		
<b>Pasivos</b>		
Pasivos corrientes en operación	399.075	72.798
Pasivos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta	-	-
Total pasivos corrientes	399.075	72.798
Total pasivos no corrientes	59.026	38.448
<b>Total pasivos</b>	<b>458.101</b>	<b>111.246</b>
<b>Patrimonio neto</b>		
Patrimonio neto atribuible a los tenedores de instrumentos de patrimonio neto de la controladora	(7.082)	(7.131)
Participaciones minoritarias	(3.175)	612
<b>Total patrimonio neto</b>	<b>(10.257)</b>	<b>(6.519)</b>
<b>Total pasivos y patrimonios</b>	<b>447.844</b>	<b>104.727</b>

Estado de Resultados Consolidado por Función	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Ingresos ordinarios	382.414	317.340
Margen bruto	86.129	73.952
Ganancia antes de impuesto a las ganancias	3.191	13.569
Impuesto a las ganancias	(1.261)	(3.735)
<b>Ganancia del ejercicio</b>	<b>1.930</b>	<b>9.834</b>
Ganancia del ejercicio atribuible a tenedores de instrumentos de participación en el patrimonio neto de la controladora	1.343	9.704
Ganancia del ejercicio atribuible a participación minoritaria	587	130
<b>Ganancia del ejercicio</b>	<b>1.930</b>	<b>9.834</b>

Estado de Resultados Integrales Consolidado por Función	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Ganancia del ejercicio	1.930	9.834
Ingresos y gastos integrales del ejercicio	(1.455)	(2.362)
<b>Resultados integrales del ejercicio</b>	<b>475</b>	<b>7.472</b>
Resultados integrales atribuibles a:		
Accionistas mayoritarios	178	6.887
Participación minoritarias	297	585
<b>Resultados integrales del ejercicio</b>	<b>475</b>	<b>7.472</b>

Estado de Cambios en el Patrimonio Neto	Cambios en patrimonio neto atribuible a la controladora MUS\$	Cambios en patrimonio participaciones minoritarias MUS\$	Cambios en patrimonio neto total MUS\$
<b>Saldo inicial al 1 de enero de 2009</b>	<b>(12.769)</b>	<b>1.767</b>	<b>(11.002)</b>
Resultados integrales del ejercicio	7.095	377	7.472
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio neto	(1.457)	(1.532)	(2.989)
<b>Saldo final al 31 de diciembre de 2009</b>	<b>(7.131)</b>	<b>612</b>	<b>(6.519)</b>
<b>Saldo inicial al 1 de enero de 2010</b>	<b>(7.131)</b>	<b>612</b>	<b>(6.519)</b>
Resultados integrales del ejercicio	178	297	475
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio neto	(129)	(4.084)	(4.213)
<b>Saldo final al 31 de diciembre de 2010</b>	<b>(7.082)</b>	<b>(3.175)</b>	<b>(10.257)</b>

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Flujos de efectivo netos de actividades de operación	7.876	37.778
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	(64.833)	(12.774)
Flujos de efectivo netos de actividades de financiamiento	72.167	(24.910)
<b>Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalente al efectivo</b>	<b>15.210</b>	<b>94</b>
Efectos de las variaciones en las tasas de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	6	3
Efectivo y equivalentes al efectivo, presentados en el Estado de flujos de efectivo, saldo final	28.564	13.348

## LAN Chile Investments Limited y Filiales

### Constitución:

Constituida como sociedad limitada por escritura pública de fecha 30 de julio de 1999 en Islas Cayman, procediendo a su inscripción en el Registro de Compañías de Islas Cayman, en la misma fecha.

### Objeto:

Su objeto social es el de realizar inversiones en toda clase de bienes, sean estos muebles o inmuebles, corporales o incorporeales.

Capital Suscrito y Pagado:	MUS\$ 10
Utilidad del ejercicio:	MUS\$ 1.486
Participación:	100,00%
% sobre Activos de la Matriz:	0,00%

Directorio	
Presidente:	Enrique Cueto Plaza
Directores:	Alejandro de la Fuente Goic Andrea Williams

Sociedades Filiales de Lan Chile Investments Limited y Participación	
Aerolane, Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.	71,92%
Puerto Montt Holding S.A. y filiales	99,875%
Inversiones La Burguería S.A.	99,90%

LAN CHILE INVESTMENTS LIMITED Y FILIALES  
(Sociedad anónima cerrada)

Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
<b>Activos</b>		
Activos corrientes en operación	19.095	18.359
Activos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta	-	-
Total activos corrientes	19.095	18.359
Total activos no corriente	30.893	27.629
<b>Total activos</b>	<b>49.988</b>	<b>45.988</b>
<b>Pasivos y patrimonio</b>		
<b>Pasivos</b>		
Pasivos corrientes en operación	39.082	37.049
Pasivos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta	-	-
Total pasivos corrientes	39.082	37.049
Total pasivos no corrientes	13.534	13.052
<b>Total pasivos</b>	<b>52.616</b>	<b>50.101</b>
<b>Patrimonio neto</b>		
Patrimonio neto atribuible a los tenedores de instrumentos de patrimonio neto de la controladora	(2.634)	(3.835)
Participaciones minoritarias	6	(278)
<b>Total patrimonio neto</b>	<b>(2.628)</b>	<b>(4.113)</b>
<b>Total pasivos y patrimonios</b>	<b>49.988</b>	<b>45.988</b>

Estado de Resultados Consolidado por Función	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Ingresos ordinarios	235.877	195.718
Margen bruto	30.055	20.076
Ganancia antes de impuesto a las ganancias	2.112	2.315
Impuesto a las ganancias	(626)	(232)
<b>Ganancia del ejercicio</b>	<b>1.486</b>	<b>2.083</b>
Ganancia del ejercicio atribuible a tenedores de instrumentos de participación en el patrimonio neto de la controladora	1.200	2.361
Ganancia (pérdida) del ejercicio atribuible a participación minoritaria	286	(278)
<b>Ganancia del ejercicio</b>	<b>1.486</b>	<b>2.083</b>

Estado de Resultados Integrales Consolidado por Función	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Ganancia del ejercicio	1.486	2.083
Ingresos y gastos integrales del ejercicio	-	-
<b>Resultados integrales del ejercicio</b>	<b>1.486</b>	<b>2.083</b>
Resultados integrales atribuibles a:		
Accionistas mayoritarios	1.202	2.361
Participación minoritarias	284	(278)
<b>Resultados integrales del ejercicio</b>	<b>1.486</b>	<b>2.083</b>

Estado de Cambios en el Patrimonio Neto	Cambios en patrimonio neto atribuible a la controladora MUS\$	Cambios en patrimonio participaciones minoritarias MUS\$	Cambios en patrimonio neto total MUS\$
<b>Saldo inicial al 1 de enero de 2009</b>	<b>(6.206)</b>	-	<b>(6.206)</b>
Resultados integrales del ejercicio	2.361	(278)	2.083
Otros Incrementos en patrimonio neto	10	-	10
<b>Saldo final al 31 de diciembre de 2009</b>	<b>(3.835)</b>	<b>(278)</b>	<b>(4.113)</b>
<b>Saldo inicial al 1 de enero de 2010</b>	<b>(3.835)</b>	<b>(278)</b>	<b>(4.113)</b>
Resultados integrales del ejercicio	1.202	284	1.486
Otros incrementos en patrimonio neto	(1)	-	(1)
<b>Saldo final al 31 de diciembre de 2010</b>	<b>(2.634)</b>	<b>6</b>	<b>(2.628)</b>

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2009 MUS\$
Flujos de efectivo netos de actividades de operación	4.822	(313)
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	(919)	(2.757)
Flujos de efectivo netos de actividades de financiamiento	(2.912)	(347)
<b>Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalente al efectivo</b>	<b>991</b>	<b>(3.417)</b>
Efectos de las variaciones en las tasas de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(1)	-
Efectivo y equivalentes al efectivo, presentados en el Estado de flujos de efectivo, saldo final	2.661	1.671