



# Memoria Anual **LATAM 2015**

---

TORRES DEL PAINE, CHILE.

# Memoria LATAM 2015

## | NUESTRA EMPRESA

4	Carta de Bienvenida
8	Estrategia de Negocios
10	Historia
15	Flota
21	Destinos
30	Personas
32	Información de la Compañía

## | GOBIERNO CORPORATIVO

35	Directorio
39	Ejecutivos
47	Prácticas de Gobierno Corporativo
55	Estructura de Propiedad y Principales Accionistas
75	Política Financiera

## | OPERACIONES

80	Operación Internacional
83	Brasil
85	Argentina
87	Chile
89	Colombia
91	Ecuador
93	Perú
95	Operación de Carga
97	Programas de Fidelidad
99	Propiedades, Plantas y Equipos

## | GESTIÓN 2015

102	Entorno de la Industria
104	Marco Regulatorio
110	Resultados Financieros
115	Premios Reconocimientos
117	Hechos Esenciales
120	Información Bursátil
125	Factores de Riesgo
140	Información Adicional
141	Plan de Inversión

## | SOSTENIBILIDAD

144	Visión de Sostenibilidad
146	Gobernanza de Sostenibilidad
147	Cambio Climático
149	Ciudadanía Corporativa
155	Relación con Grupos de Interés

## | INFORMES FINANCIEROS

157	Estados Financieros
224	Filiales y Coligadas
259	Análisis Razonado
266	Declaración Jurada



| CARTA DE BIENVENIDA



| DESTINOS



| FLOTA



| HISTORIA



| PERSONAS



| INFORMACIÓN DE LA COMPAÑÍA



| ESTRATEGIA DE NEGOCIOS



CARTA DE  
BIENVENIDA

Preocupados de  
la experiencia del  
cliente.

Estimados accionistas:

El 2015 fue el año más desafiante de la historia de LATAM. En prácticamente todos los mercados donde estamos presentes, las monedas locales se depreciaron, impactando nuestros ingresos así como los costos relacionados con la importación de insumos. Además, atravesamos una gran crisis económica y política de Brasil, nuestro mayor mercado, que afectó fuertemente todo el sector de la aviación civil. El país enfrentó la mayor recesión de su historia moderna, lo que resultó en una contracción del PIB, un alza en la tasa de desempleo y una fuerte caída del salario real. Los individuos y las empresas se empobrecieron en Brasil, al tiempo que las dificultades en el ambiente político afectaron las expectativas, impactando negativamente el ya deteriorado escenario macroeconómico.

Esta coyuntura ampliamente desfavorable en nuestro mayor mercado llevó a LATAM a tener pérdidas de 219 millones de dólares, resultado que podría haber sido peor si no hubiera sido mitigado por el buen desempeño en nuestros mercados de habla hispana.

Es importante destacar que LATAM cumplió su estimación de margen operacional del 5% y que el impacto más desfavorable fue causado por la depreciación de monedas, especialmente en Brasil.

A pesar de ello, mantuvimos el liderazgo en los principales mercados donde operamos, como Chile y Perú. A lo largo de 2015 efectuamos un recorte en nuestra capacidad de asientos (ASKs) del 2,5% en la operación doméstica Brasil y renegociamos las llegadas de aviones, lo que resultó en una cancelación de cerca de 40% de los compromisos de flota hasta el 2018 y una reducción de 2,9 mil millones de dólares en inversiones. Estamos conscientes de las dificultades futuras y, en 2016 continuaremos adecuando nuestra red con una reducción significativa de entre 8% y 10% adicional en nuestra oferta de asientos en el mercado doméstico brasileño, así como una reducción en el mercado internacional desde Brasil, especialmente hacia Estados Unidos. Por lo tanto, el ejercicio 2015 quedará marcado por una demostración más de la capacidad de LATAM de responder a escenarios económicos adversos.



CARTA DE  
BIENVENIDA

Continuamos consolidando nuestro liderazgo en los principales hubs - Guarulhos, Brasilia, Lima y Santiago -, lo que nos permitirá seguir desarrollando nuestra red y ofreciendo la más amplia cobertura de destinos a nuestros pasajeros. Prueba de esto fueron las 13 nuevas rutas regionales e internacionales anunciadas durante el año, entre las que podemos destacar las conexiones entre Brasilia y Montevideo, Punta Cana y Buenos Aires y Lima a Montevideo, Antofagasta y Washington.

Quiero destacar la negociación durante 2015 de los "joint business agreements" entre LATAM y IAG (holding controlador de las marcas British Airways e Iberia) y American Airlines (AA), una de las compañías líderes de Estados Unidos. Una vez aprobado por las autoridades correspondientes, esto nos dará acceso a una amplia red de conexiones en los principales hubs de Estados Unidos y Europa. Con estos acuerdos, tenemos la posibilidad de abrir una vasta red de destinos y facilidades para nuestros clientes, como la venta única de pasajes y mejores experiencias de viaje. Esto sólo fue posible gracias a

nuestra incomparable red de vuelos y conexiones en Sudamérica.

Finalmente, no podría concluir sin mencionar el anuncio de nuestra nueva marca: LATAM Airlines. Desde el principio sabíamos que la mejor manera de unir las diferentes culturas hispanas y la brasileña sería por medio de una nueva marca, decisión a la que llegamos luego de largos debates y quiebres de paradigmas, ya que nunca en la historia de la aviación se ha creado una marca nueva a partir de una fusión o asociación de aerolíneas. No fue una decisión fácil, ya que sustituir marcas poderosas e históricas como LAN y TAM requirió coraje. También fue una decisión lógica, ya que la unificación de la identidad propiciará economías de escala en el tiempo con la simplificación de procesos en prácticamente todos los frentes.

En 2016, pretendemos ampliar nuestra posición de liderazgo en Latinoamérica, volando a cada vez más destinos con una identidad única, la misma disposición para superar los problemas y la fuerza de la cohesión para crecer con rentabilidad.

Mauricio Amaro  
Presidente del Directorio  
LATAM Airlines Group



Preocupados de la experiencia del cliente.

Estimados Accionistas,

La consolidación de LATAM como una de las empresas aéreas líderes de Latinoamérica en calidad y servicio ha sido nuestro foco prioritario en estos últimos años. Hemos sido muy enfáticos en afirmar que la única manera de ser exitosos es ofreciendo una propuesta de valor diferenciadora para nuestro pasajeros. Estando ad portas de un gran hito -que es el lanzamiento de nuestra nueva marca- seguimos convencidos de que hemos diseñado la estrategia correcta para alcanzar nuestra aspiración que es posicionar a LATAM como una de las mejores aerolíneas del mundo.

Me gustaría aprovechar esta oportunidad para contarles sobre el trabajo que hemos realizado durante este último año. De por sí, hablar de LATAM implica hablar de cambio, cambios que nos han abierto un mundo de posibilidades y que nos han permitido refundar una nueva cultura con el cliente en el centro de todos nuestros planes estratégicos. LATAM no solo junta lo mejor de las historias de LAN y TAM, sino también las

proyecta en grande para entregar a nuestros clientes mucho más que la suma de las partes.

Estos cambios, los estamos haciendo en un contexto regional altamente complejo y desafiante, lo que nos obliga a ser eficientes, cuidar nuestros costos, y priorizar nuestros esfuerzos sólo en lo estratégico. Las iniciativas que hemos definido como foco son aquellas que nos permiten construir una oferta diferenciadora. Ofrecer la mejor red de destinos, una experiencia digital de vanguardia, y un equipo humano volcado al cliente, serán la garantía para seguir creciendo.

En esta línea, continuamos trabajando en potenciar nuestra red de vuelos y conexiones en Sudamérica, ofreciendo a nuestros pasajeros una conectividad inigualable dentro de la región. La Compañía seguirá enfocada en fortalecer nuestros principales hubs, permitiéndonos fortalecer la conectividad del Grupo en América Latina, América del Norte, el Caribe, Europa y ahora África.



CARTA DE BIENVENIDA



Durante 2015, invertimos más de US\$50 millones en implementar avances digitales que nos permitieron mejorar la experiencia de viaje de nuestros pasajeros, ofreciendo un mejor servicio antes y durante el vuelo, y perfeccionar las tareas de nuestro trabajadores, con el objetivo de crear una experiencia de viaje única así como un ventaja competitiva para la Compañía. Algunas de las innovaciones que destacaron durante el año fueron la implementación del nuevo sistema de entretenimiento inalámbrico a bordo para dispositivos personales, a través del cual los pasajeros podrán ver películas, series y videos en sus propios dispositivos móviles; y la nueva aplicación para smartphones, que permitirá a nuestros pasajeros gestionar todas las variables de su viaje, además de contar con una tarjeta de embarque electrónica. Adicionalmente, se distribuyeron más de tres mil tablets a empleados LATAM, con el fin de contribuir a la excelencia en el servicio que cada uno de ellos entrega directa o indirectamente a nuestros pasajeros.

Quiero destacar además nuestro compro-

miso diario por ser una compañía transparente y responsable con nuestros clientes e inversionistas, y por ser a su vez un aporte valioso para Latinoamérica. Esto se vio reflejado al ser reconocidos, por segundo año consecutivo, como una de las dos compañías del mundo en la industria aeronáutica que listan en el índice de sostenibilidad Dow Jones World, y nos sitúa dentro de un selecto grupo de empresas líderes en sostenibilidad, por su desempeño económico, social y ambiental con foco en el largo plazo.

Hemos trabajado con convicción y pasión, dando lo mejor de nosotros para llegar a esta etapa. Junto con agradecer la confianza de nuestros accionistas, quiero reconocer especialmente a las más de 50 mil personas de distintas nacionalidades que trabajan en la Compañía, cuyo esfuerzo y dedicación ha sido crucial para la consolidación de este proyecto único e histórico, que es hacer de LATAM un operador global y preparado para competir en las grandes ligas del negocio aéreo mundial, generando valor para nuestros accionistas, stakeholders y la sociedad en su conjunto.

Enrique Cueto  
CEO Grupo LATAM

El grupo aéreo más grande de la región.

LATAM Airlines Group S.A. (en adelante indistintamente “LATAM”, “Grupo LATAM” o “la Compañía”) es el grupo de transporte aéreo más grande de América Latina, con operaciones domésticas en seis países de Sudamérica – Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú – países que en su conjunto representan alrededor del 90% del tráfico regional. Esta diversificación le confiere una ventaja competitiva única en la región, al ofrecer la mejor conectividad dentro del subcontinente, así como desde éste hacia el resto del mundo y viceversa, llegando a alrededor de 137 destinos en 25 países del mundo.

Durante el 2015, la Compañía anunció la marca LATAM como identidad corporativa única bajo la cual operarán todas las aerolíneas que integran la Compañía, lo que significa que desaparecerán las marcas LAN y TAM. A partir del primer semestre de 2016 y de manera gradual la nueva imagen corporativa comenzará a visualizarse en espacios físicos, aviones, oficinas comerciales, sitios web y uniformes, entre otros, estimándose que el proceso de unificación de marca culminará en 2018. Esta decisión busca unir lo mejor de las dos marcas y tener de cara hacia adentro de la organización y hacia el cliente un solo equipo que se identifica con una sola aerolínea.

La meta de LATAM es posicionarse como uno de los tres grupos aéreos más importantes del mundo al 2018, para lo cual tiene una estrategia clara y definida, basada en cinco factores críticos, dentro de los cuales destacamos liderazgo en red, marca líder en experiencia del cliente y competitividad en costos, pilares que la

Compañía ha definido como intransables. Es así como, pese al complejo escenario económico observado durante el último año y que se vio reflejado en el debilitamiento de la demanda aérea a nivel regional, LATAM mantuvo inalterados sus planes estratégicos, con el convencimiento de que es una apuesta sólida y con visión de largo plazo.

A través del permanente crecimiento de la red de vuelos y conexiones dentro de Sudamérica y desde ésta hacia el resto del mundo, LATAM busca proveer de la mejor conectividad a los clientes. Clave en este ámbito es el fortalecimiento de sus principales hubs en los países de habla hispana, con especial énfasis en el aeropuerto de Guarulhos, en Brasil, la principal puerta de entrada a la región. A ello se suman múltiples alianzas y acuerdos comerciales suscritos con los principales operadores de la industria mundial, que le permiten ofrecer cada vez más destinos, mejores horarios, conexiones y precios a los pasajeros, alcanzando cerca de 121 destinos adicionales a través de estos acuerdos. Cabe destacar que todas las aerolíneas de pasajeros que forman parte de LATAM son miembro de oneworld, alianza global compuesta por las más prestigiosas compañías aéreas del mundo.

En materia de servicio, el foco está puesto en ofrecer la mejor experiencia de viaje al pasajero y consolidar el liderazgo de marca a nivel regional. El compromiso de LATAM es seguir invirtiendo en tecnologías móviles y digitalización de servicios, para ofrecer una propuesta de valor diferenciada y posicionarse como la aerolínea



ESTRATEGIA  
DE NEGOCIOS





ESTRATEGIA  
DE NEGOCIOS

preferida en Sudamérica, en donde vuelen 2/3 de los pasajeros de la región hacia 2018 (hoy, uno de dos pasajeros sudamericanos que viaja lo hace en aerolíneas del grupo).

Otro eje fundamental de la estrategia de LATAM es tener una estructura de costos más competitiva, factor crítico en esta industria para poder competir de manera rentable. Actualmente la Compañía está comprometida con un plan de ahorro del 5% de los costos operacionales de la compañía al 2018. Estos ahorros son adicionales de la optimización de costos derivados de la restructuración de nuestro plan de flota.

A diciembre de 2015 LATAM opera una flota compuesta por 331 aviones, que destaca entre las más modernas y jóvenes del mundo. Durante este período la Compañía continuó avanzando en su plan de renovación de flota iniciado en 2012, que apunta al retiro gradual de los aviones más antiguos y su reemplazo por aeronaves más eficientes y de mayor tamaño, destinando las más adecuadas a cada uno de sus mercados. Esto le permite abrir nuevas rutas de forma rentable, y optimizar el rendimiento de la flota y la red.

Adicionalmente, es importante destacar que LATAM aplica un modelo de negocios único en el mundo, basado en la exitosa combinación de las operaciones de pasajeros y de carga, que le permite maximizar la ocupación de los aviones de pasajeros mediante el uso de las bodegas (bellies) para el traslado de carga,

en complemento con el uso de cargueros dedicados, diversificando así sus ingresos. La flexibilidad que le reporta este modelo le permite rentabilizar sus rutas, disminuir efectos estacionales e incrementar los factores de ocupación. A diciembre de 2015, el 83% de sus ingresos provino del negocio de pasajeros y el 13% de la operación carguera, entre otros.

Todo el trabajo que desarrolla Grupo LATAM está sustentado, a su vez, en una visión de empresa sostenible con sus distintos stakeholders. Esta visión está basada en dinámicas de relación y negocio que perduran en el tiempo y generan valor para la sociedad en su conjunto. Para LATAM, de esta manera es posible avanzar en la construcción de su compromiso de futuro, en un trabajo que se manifiesta en el día a día.

En esta línea, LATAM está constantemente identificando temas relevantes que pueden impactar tanto a la Compañía como a sus stakeholders, lo que nos permite gestionar los puntos críticos y establecer oportunamente planes de acción para mitigar los principales impactos y/o riesgos, incluyendo el monitoreo y seguimiento anual de los mismos, y la difusión de resultados a través de su reporte de sostenibilidad.

Durante el año 2015 se consideraron distintos elementos, entre ellos la gestión de ecoeficiencia, la mitigación del cambio climático, la reducción de ruido, la conectividad y relación con el cliente, la salud y seguridad en aire y tierra, la retención de talentos y control de la rotación, la relación con el gobierno y especificidades

regulatorias, la sostenibilidad económico-financiera, el fomento al turismo sostenible y la gestión sostenible con los proveedores.

Hemos construido  
una historia en común.



**1975**

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

**1976**

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

**1983**

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

**1985**

LAN se transforma en una sociedad anónima.

**1986**

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

**1989**

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

Hemos construido  
una historia en común.



**1990**

Brasil Central es renombrada TAM-Transportes Aéreos Meridionais.

**1993**

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

**1994**

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

**1996**

TAM compra la aerolínea Lapsa del gobierno paraguayo y crea TAM Mercosur./ Inicio de vuelos Sao Paulo - Asunción.

**1997**

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

**1998**

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

Hemos construido  
una historia en común.



## 1999

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

Se inaugura servicio a Europa a través de un acuerdo de código compartido con Air France a Paris Charles de Gaulle.

## 2000

LAN se incorpora a ONEWORLD.

## 2001

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

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

## 2002

Alianza de LAN 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.

TAM comienza a volar a Santiago.  
Lanzamiento de la nueva clase ejecutiva para los vuelos a Paris y Miami.

Hemos construido  
una historia en común.



## 2005

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

TAM S.A. se lista públicamente en el BOVES-PA./ Lanzamiento de vuelo a Nueva York y Buenos Aires.

## 2006

Lanzamiento de la nueva clase Premium Business. TAM se lista públicamente en la bolsa de Nueva York.

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

## 2007

Implementación del modelo Low Cost en los mercados doméstico. Aumentode capital por US\$ 320 millones.

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

## 2008

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

La compañía recibe su primer Boieng 777-300ER.

## 2009

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

Fidelidade. Adquisición de Panmtanal Linhas.

## 2010

Compra de aerolínea colombiana Aires.

TAM ingresa oficialmente a STAR ALLIANCE.

Hemos construido  
una historia en común.



**2011**

LAN y TAM firmaron los acuerdos vinculantes asociados a la fusión entre ambas aerolíneas.

**2012**

Nace LATAM AIRLINES GROUP, a través de la fusión de Lan y Tam.

Colocación de 2,9 millones de acciones.

**2013**

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

**2014**

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

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

**2015**

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

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

## Nueva flota para brindar el mejor servicio.

El plan de flota de LATAM apunta a mantener el liderazgo en eficiencia a través de la constante renovación de sus aeronaves y la incorporación de tecnologías de alto rendimiento, mejorando el producto y aportando al cuidado del medio ambiente.

Durante el año 2015 la Compañía operó una flota compuesta por 327 aviones, cuya edad promedio no supera los 7 años, destacando entre las más modernas y jóvenes del mundo. En este período se incorporaron 23 aeronaves de modelos más grandes y eficientes, destacando entre ellos los Airbus A321, Boeing 787-9 y el primer Airbus A350. En paralelo, se continuó avanzando en el plan de eliminación de los equipos más antiguos, retirándose de la flota un total de 19 aviones, entre ellos los últimos siete aviones Dash Q200, tres aviones A340 y tres aviones A330, este último modelo también será retirado completamente de la flota durante el año 2016.

Para desarrollar su operación de pasajeros de corto alcance –vuelos en rutas domésticas y regionales dentro de Sudamérica–, LATAM utilizó en 2015 una flota compuesta por 240 aviones, principalmente de la familia Airbus A320. En este período se recibieron 15 modelos A321, la versión más grande de la familia, completando un total de 36 aviones de este tipo al cierre del ejercicio.

En el mediano plazo la Compañía apunta a tener una flota de corto alcance únicamente compuesta por aviones de la familia A320, incorporando aviones de nueva tecnología como los modelos A320neo y A321neo, dado que repre-

sentan un ahorro en costos por asiento de 5,4% y 12,9% respectivamente, comparado con el A320. Adicionalmente, el A320neo es una nueva opción que incorpora un motor más eficiente y nuevos sharklets (dispositivos de avanzada tecnología que se instalan en las alas para reducir su resistencia aerodinámica), lo cual le permite ahorrar alrededor de 15% en combustible y disminuir emisiones anuales en aproximadamente 3.600 toneladas de CO<sub>2</sub> por avión. LATAM tiene órdenes por 67 modernas aeronaves de la familia A320 a ser recibidas a partir de 2016.

En lo que respecta a la operación de pasajeros de largo alcance, la Compañía utilizó en este período una flota compuesta por 76 aviones, dos menos que en 2014. Esto responde al plan de flota que lleva adelante LATAM y que apunta a homogenizar su flota de aviones e incrementar la capacidad mediante la incorporación de modelos más grandes y modernos, a objeto de mantener el liderazgo en eficiencia. Es así como en 2015 se incorporaron siete aviones B787-9 a la flota de LATAM –equipo de tamaño medio y fuselaje ancho cuya tecnología mejora significativamente la experiencia de vuelo de los pasajeros. Configurado para 313 pasajeros (283 asientos en Economy y 30 asientos en Premium Business), el B787-9 tiene un 28% más de capacidad para pasajeros y 51% más en volumen de carga que el B767. Además, consume hasta un 20% menos de combustible que aviones similares y reduce hasta un 20% su emisión de CO<sub>2</sub>. Cabe destacar que LATAM es la única aerolínea en Latinoamérica que opera el B787 Dreamliner en sus versiones 8 y 9.



| FLOTA



## | FLOTA

Adicionalmente, en este período se implementó el programa LATAM Fuel Efficiency Program, destinado a reducir costos por uso de combustible, mejorar eficiencia y disminuir las emisiones de gases efecto invernadero. Como resultado de la aplicación de diversos proyectos operacionales y tecnológicos en esta dirección, la Compañía disminuyó su consumo de combustible en 38 millones de galones, equivalente a una reducción de 360.000 toneladas de CO<sub>2</sub>, y generó ahorros por US\$70 millones por este concepto.

En su permanente apuesta por la innovación y por ofrecer a los pasajeros la mejor experiencia de viaje, en 2015 la Compañía anunció también el lanzamiento de nuevas cabinas para sus aviones de largo alcance, siendo la flota 787-9 la primera en incorporarla. Las cabinas unificadas de LAN y TAM son una muestra tangible de la fusión entre ambas compañías. La nueva propuesta estuvo inspirada en los colores y texturas de la región, y pretende reflejar un balance entre la pasión de la cultura de nuestra región y la elegancia de los tonos naturales.

Asimismo, uno de los grandes hitos del ejercicio fue la llegada del primer Airbus A350, de un total de 27 aviones de este modelo que LATAM tiene en órdenes de compra. Esta aeronave se incorporó a la flota de TAM en diciembre, marcando el ingreso de una nueva generación de aviones de largo alcance a la flota de la Compañía, además de convertirla en la primera aerolínea de Latinoamérica en operar con este equipo y la cuarta a nivel mundial. El A350 de TAM iniciará sus vuelos comerciales en abril

de 2016 en la ruta Sao Paulo-Madrid, a la cual se agregará la ruta Sao Paulo-Orlando en el segundo semestre. El A350 es un producto de tamaño medio y alta tecnología, que destaca por presentar hasta un 24% de menor CASK en comparación con aviones de tamaño similar, como el Airbus A330, y una reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> equivalente. El modelo está configurado para 348 pasajeros, 318 en clase Económica y 30 en Premium Business, y ofrece nuevos niveles de comodidad en vuelo, con una cabina extra ancha que da más espacio personal en ambas clases.

En lo que respecta al negocio de carga, el foco de la Compañía apunta a optimizar el uso de los bellies (bodegas) de los aviones de pasajeros, plan que considera la reducción gradual del número de cargueros dedicados. De esta manera, LATAM finalizó el año con una flota operativa compuesta por 11 aeronaves, dos menos que al cierre de 2014, integrada por ocho Boeing 767F y tres Boeing 777F, este último el carguero dedicado más moderno de la industria en su tipo.

Cabe recordar que a fines de 2014 la Compañía firmó un contrato para el arriendo de tres aviones B767F a un operador carguero fuera de la región, contrato que se mantuvo en 2015, permitiéndole dar un mejor uso a sus activos. Adicionalmente, en este ejercicio LATAM cerró un contrato de arriendo de uno de sus B777 también con un operador carguero fuera de Sudamérica.

En el marco del plan de reducción de costos que está llevando adelante la Compañía, en el segundo semestre de 2015 anunció una reestruc-





## | NUESTRA EMPRESA · FLOTA

turación de sus compromisos de flota para el período 2016-2018, con el objetivo de reducirlos en un 40%, equivalente a aproximadamente US\$ 3,0 billones, a través de aplazamientos y ventas tanto de aviones de largo como de corto alcance.

## | MANTENIMIENTO

Con instalaciones en Brasil y Chile, la unidad de Mantenimiento, Reparación y Revisión de LATAM (MRO) es la encargada del mantenimiento pesado de los aviones del grupo y atiende ocasionalmente a terceros. En Brasil, las instalaciones están ubicadas en el Centro Tecnológico de San Carlos (SP/Brasil), en un área de 100.000 m<sup>2</sup>, contando con una pista exclusiva de 1.720 metros, mientras que en Chile ocupa una superficie de 10.000 m<sup>2</sup> en el Aeropuerto Internacional de Santiago. Ambas instalaciones proveen del 75% del mantenimiento pesado que el grupo de aerolíneas requiere. Los servicios que no son ejecutados por esta área son externalizados con algunos de los partners de MRO en el mundo, como por ejemplo Mexicana, Coopesa Eithad Airways y Tap Brasil.

La unidad de MRO de LATAM es certificada y auditada por las principales autoridades aeronáuticas internacionales de Estados Unidos, Europa, Brasil, Chile, Argentina, Ecuador, Paraguay y Canadá, entre otras, para Mantenimiento Pesado y Reparación y Revisión de Componentes para las familias Airbus A320 y A330, Boeing 767, 787, ATR-42/72 y Embraer E-Jet 170/190. La Compañía también mantiene recursos menores para la reparación y revisión

de componentes de aeronaves Airbus A340 y Boeing 777.

En 2015, la unidad MRO utilizó efectivamente 1,23 millones de horas-hombre, con una variación de 2,7% en comparación con 2014, atendió 158 aeronaves de la flota de LATAM y reparó aproximadamente 60 mil componentes que fueron entregados a la operación de mantenimiento. Además, se amplió la red de proveedores externos de MRO, lo cual ya tuvo como producto la exitosa ejecución de las primeras mantenciones mayores de la flota B787 en la MRO de Eithad en Abu Dhabi, Emiratos Árabes Unidos.

Adicionalmente, en este período se generó capacidad de reparación de componentes de la nueva flota A350 en San Carlos, Brasil, la que se estará integrando a la flota LATAM dentro de los próximos años. Asimismo, la unidad MRO de LATAM ejecutó la instalación del nuevo sistema de entretenimiento inalámbrico a bordo – LATAM Entertainment–, que ya se encuentra disponible en el 73% de la flota de corto alcance de LAN y TAM, proceso que se llevó a cabo en las bases de Chile, Brasil y en MRO externas de la red.

Cabe destacar que desde hace más de 5 años el mantenimiento en LATAM cuenta con procesos de producción y soporte transformados mediante la metodología LEAN, los cuales dieron paso, a partir de 2014, a una etapa de automatización e integración de los procedimientos mediante sistemas informáticos integrados. Esto permite mejorar tanto los niveles de pro-

ductividad de los equipos técnicos como los tiempos de respuesta frente a contingencias, además de simplificar y robustecer los procesos de mantenimiento, haciéndolos más escalables y visibles a toda la organización.

Junto con el desarrollo de estos sistemas informáticos, en 2015 se profundizó la utilización de tablets en toda la red de mantenimiento, con una cobertura que alcanzó la totalidad de las estaciones de los países de habla hispana donde opera la Compañía. En 2015 se desplegaron 308 iPads en la red de mantenimiento en estos países, abarcando una población de 1.195 técnicos. El plan para 2016 es desplegar 322 iPads adicionales en Brasil, involucrando a 1.282 técnicos adicionales.

Entre otros hitos del ejercicio destaca el término de la construcción del nuevo y moderno hangar de mantenimiento de la Compañía en el aeropuerto internacional de Miami, en julio de 2015, instalación que permite fortalecer a Miami como una fábrica estratégica en el hemisferio norte, complementando la oferta de las fábricas de Chile, Perú y Brasil. Emplazados en 6.140 m<sup>2</sup>, el hangar y la infraestructura adyacente (taller, almacenes y oficinas), demandó una inversión US\$ 16,4 millones, siendo el primero del Grupo LATAM en Estados Unidos.



AL 31 DE DICIEMBRE DE 2015	Fuera de Balance	En Balance	Total
<b>  FLOTA PASAJEROS</b>			
Airbus A319-100	12	38	50
Airbus A320-200	59	95	154
Airbus A321-200	10	26	36
Airbus A330-200	2	8	10
Airbus A350-900	-	1	1
Boeing 767-300	4	34	38
Boeing 777-300 ER	6	4	10
Boeing 787-800	4	6	10
Boeing 787-900	4	3	7
<b>TOTAL</b>	<b>101</b>	<b>215</b>	<b>316</b>
<b>  FLOTA CARGA</b>			
Boeing 777-200F	2	2	4
Boeing 767-300F	3	8	11
<b>TOTAL</b>	<b>5</b>	<b>10</b>	<b>15</b>
<b>TOTAL FLOTA</b>	<b>106</b>	<b>225</b>	<b>331</b>

Nota: Esta tabla incluye tres B767-300F y un B777-200F que están siendo arrendado a un operador carguero fuera de la región.



| FLOTA

| FLOTA CORTO ALCANCE

**AIRBUS A319-100**

LONGITUD	<b>33.8 mts</b>
ENVERGADURA	<b>34.1 mts</b>
ASIENTOS	<b>144</b>
VELOCIDAD CRUCERO	<b>830 km/h</b>
PESO MÁXIMO DESPEGUE	<b>70,000 kg</b>



**AIRBUS A320-200**

LONGITUD	<b>37.6 mts</b>
ENVERGADURA	<b>34.1 mts</b>
ASIENTOS	<b>156-168-174</b>
VELOCIDAD CRUCERO	<b>830 km/h</b>
PESO MÁXIMO DESPEGUE	<b>77,000 kg</b>



**AIRBUS A321-200**

LONGITUD	<b>44.5 mts</b>
ENVERGADURA	<b>34.1 mts</b>
ASIENTOS	<b>220</b>
VELOCIDAD CRUCERO	<b>830 km/h</b>
PESO MÁXIMO DESPEGUE	<b>89,000 kg</b>



| FLOTA LARGO ALCANCE

**AIRBUS A330-200**

LONGITUD	<b>58.8 mts</b>
ENVERGADURA	<b>60.3 mts</b>
ASIENTOS	<b>223</b>
VELOCIDAD CRUCERO	<b>872 km/h</b>
PESO MÁXIMO DESPEGUE	<b>230,000 kg</b>



**AIRBUS A350-900**

LONGITUD	<b>66.8 mts</b>
ENVERGADURA	<b>64.8 mts</b>
ASIENTOS	<b>348</b>
VELOCIDAD CRUCERO	<b>903 km/h</b>
PESO MÁXIMO DESPEGUE	<b>186,880 kg</b>



**BOEING 767-300**

LONGITUD	<b>54.9 mts</b>
ENVERGADURA	<b>47.6 mts</b>
ASIENTOS	<b>221 - 238</b>
VELOCIDAD CRUCERO	<b>851 km/h</b>
PESO MÁXIMO DESPEGUE	<b>186,880 kg</b>



## | FLOTA LARGO ALCANCE

**BOEING 777-300 ER**

LONGITUD	<b>73,9 mts</b>
ENVERGADURA	<b>64,8 mts</b>
ASIENTOS	<b>379</b>
VELOCIDAD CRUCERO	<b>894 km/h</b>
PESO MÁXIMO DESPEGUE	<b>346.500 kg</b>



## | CARGUEROS

**BOEING 777-200F**

LONGITUD	<b>63,7 mts</b>
ENVERGADURA	<b>64,8 mts</b>
VOLUMEN DE CARGA	<b>652,7 m3</b>
VELOCIDAD CRUCERO	<b>894 km/h</b>
PESO MÁXIMO DESPEGUE	<b>347.450 kg</b>

**BOEING 787-8**

LONGITUD	<b>56,7 mts</b>
ENVERGADURA	<b>60,2 mts</b>
ASIENTOS	<b>247</b>
VELOCIDAD CRUCERO	<b>903 km/h</b>
PESO MÁXIMO DESPEGUE	<b>227.900 kg</b>

**BOEING 767-300F**

LONGITUD	<b>54,9 mts</b>
ENVERGADURA	<b>47,6 mts</b>
VOLUMEN DE CARGA	<b>445,3 m3</b>
VELOCIDAD CRUCERO	<b>851 km/h</b>
PESO MÁXIMO DESPEGUE	<b>186.880 kg</b>

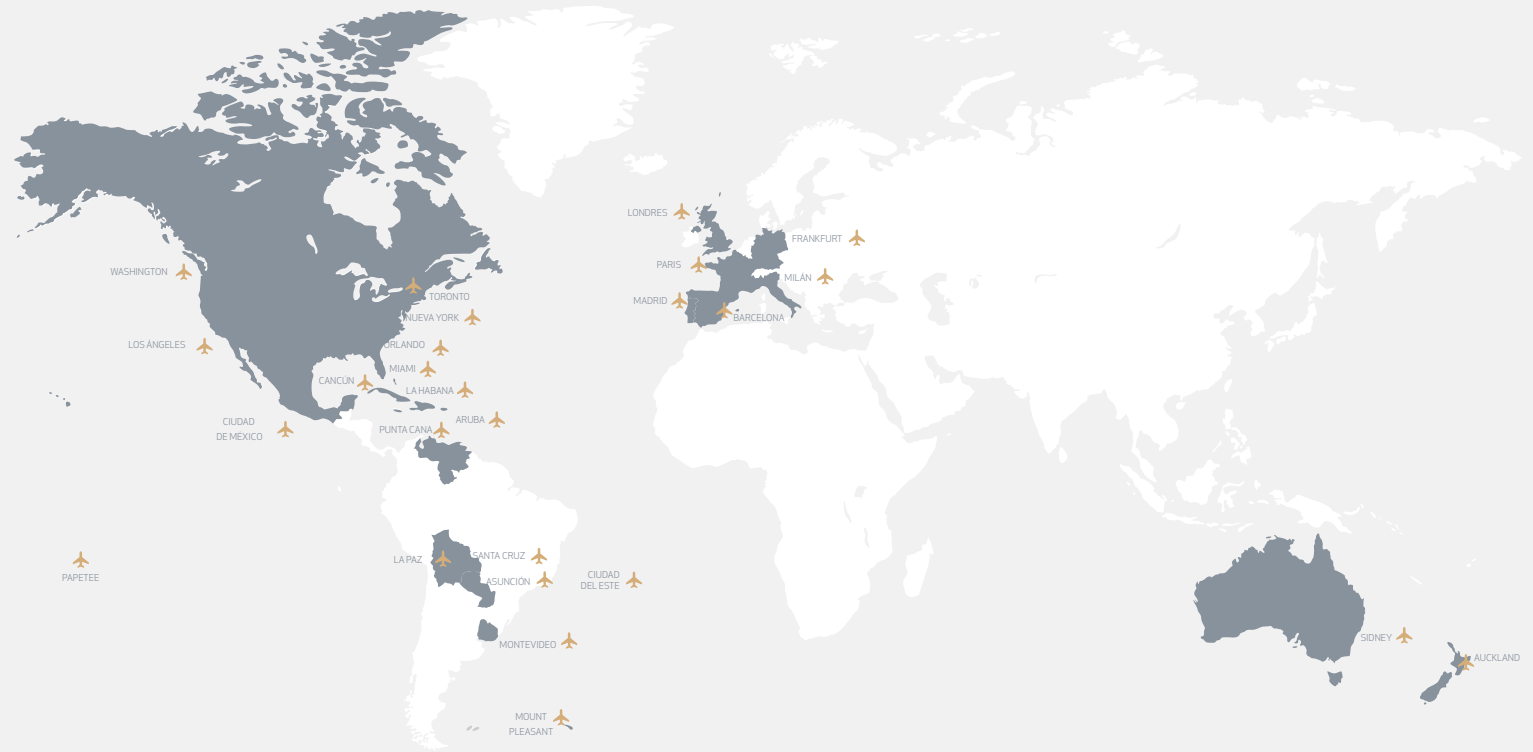
**BOEING 787-9**

LONGITUD	<b>62,8 mts</b>
ENVERGADURA	<b>60,2 mts</b>
ASIENTOS	<b>313</b>
VELOCIDAD CRUCERO	<b>903 km/hr</b>
PESO MÁXIMO DESPEGUE	<b>252,650 kg</b>





## 27 Destinos Internacionales



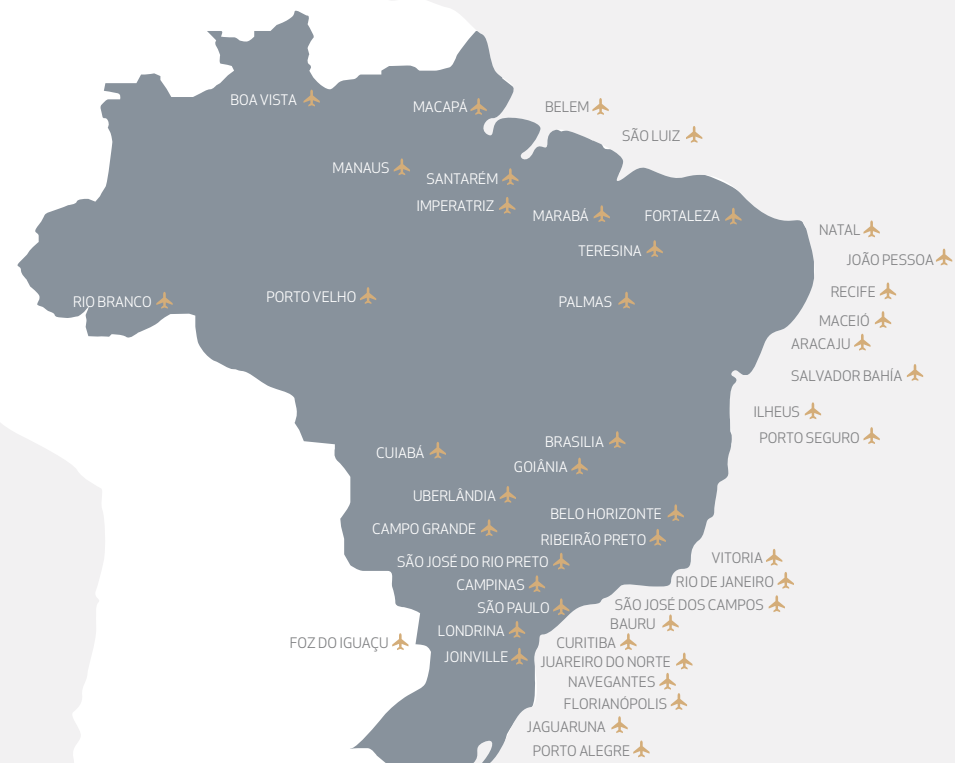


## 14 Destinos domésticos Argentina





## 44 Destinos domésticos Brasil



I DESTINOS



### 15 Destinos domésticos Chile + Isla de Pascua









## 14 Destinos domésticos Colombia





## 5 Destinos domésticos Ecuador

 GALÁPAGOS BALTRA ✈️  
 GALÁPAGOS SAN CRISTÓBAL ✈️

QUITO ✈️

GUAYAQUIL ✈️

CUENCA ✈️



### 16 Destinos domésticos Perú





11 Destinos solo carga





121 Destinos codeshare



Contamos con más de 50 mil colaboradores.



| PERSONAS

LATAM una aerolínea no sólo multinacional sino también multicultural. A diciembre de 2015 el equipo humano de la Compañía está integrado por 50.413 personas de 62 nacionalidades y en 26 países diferentes.

En este contexto, es importante destacar el rol decisivo que el área de Recursos Humanos ha desempeñado en los tres últimos años en términos de reducir los impactos que todo cambio organizacional genera en la vida de las personas, sobre todo considerando la multiculturalidad que distingue al equipo humano de la empresa.

Durante el año 2015 se anunció la nueva cultura LATAM, que define los valores centrales que inspiran el trabajo de los colaboradores, asentando una identidad común al interior de la organización y de cara al cliente. Esta cultura corporativa se basa en cuatro pilares fundamentales, el primero de los cuales es la "pasión por la seguridad" (poner la seguridad ante todo). Asimismo, LATAM asigna especial relevancia al cuidado del cliente, que exige estar siempre alerta a sus necesidades y brindarle el mejor servicio; en línea con lo anterior está la búsqueda de la excelencia y la superación constante; y un cuarto pilar es la pasión por el equipo ("trabajamos como un solo equipo"), donde todos y cada uno de los integrantes se reconocen como una sola identidad en pos de objetivos comunes.

En lo que respecta a la seguridad de la fuerza laboral, en este período se implementaron herramientas de gestión destinadas a eli-

minar riesgos potenciales mediante reglas, patrones y procedimientos y tener los mejores indicadores en este ámbito. Gracias a estas medidas, la filial Andes –que se encarga de todos los servicios terrestres de los aviones– redujo en 27% su tasa de lesiones en Chile, generando ahorros directos para la Compañía cercanos a US\$ 660 mil anuales.

Entre los hitos del período en materia de capacitación, destaca la implementación de un nuevo modelo de trabajo en el que se centraliza el diseño de todos los cursos, tanto presenciales como de e-learning, y las tareas de coordinación y logística para la ejecución de todas las capacitaciones a nivel de Grupo LATAM. Para lo anterior, se creó la Escuela de Excelencia y la Gerencia Shared Services.

En el primer caso, la centralización tiene por objetivo asegurar la calidad y consistencia de las capacitaciones de la Compañía, estandarizar los programas de estudio y lograr eficiencias en recursos de personas y costos asociados al diseño de cursos para la solución de problemáticas comunes. En este contexto se realizaron 159 cursos de e-learning y 57 cursos presenciales en áreas operativas y comerciales.

Por su parte, a través de la gerencia Shared Service, en una primera etapa se centralizó la coordinación y logística de las actividades de capacitación para Chile y Brasil. El objetivo de esta iniciativa es generar eficiencias a través de la estandarización de las tareas. Una vez que el sistema se encuentre im-



| PERSONAS

plementado en su totalidad, se abordará la segunda etapa, que consiste en aumentar el servicio al resto de los países del holding. Adicionalmente, en este período se diseñaron e implementaron talleres de cultura corporativa “Construyendo LATAM: Nuestro Propósito”, orientado a personas que se desempeñan en las áreas de call center, ventas, aeropuertos y servicio a bordo –más de 30.000 trabajadores–, así como cursos iniciales para los nuevos integrantes de estas áreas. Lo más importante y novedoso de este programa es que fue relatado por ejecutivos de la Compañía.

En forma complementaria se diseñaron e implementaron talleres en formato e-learning, con el objetivo de entregar herramientas básicas de gestión para líderes, en materias referidas a entrevistas de selección y retroalimentación.

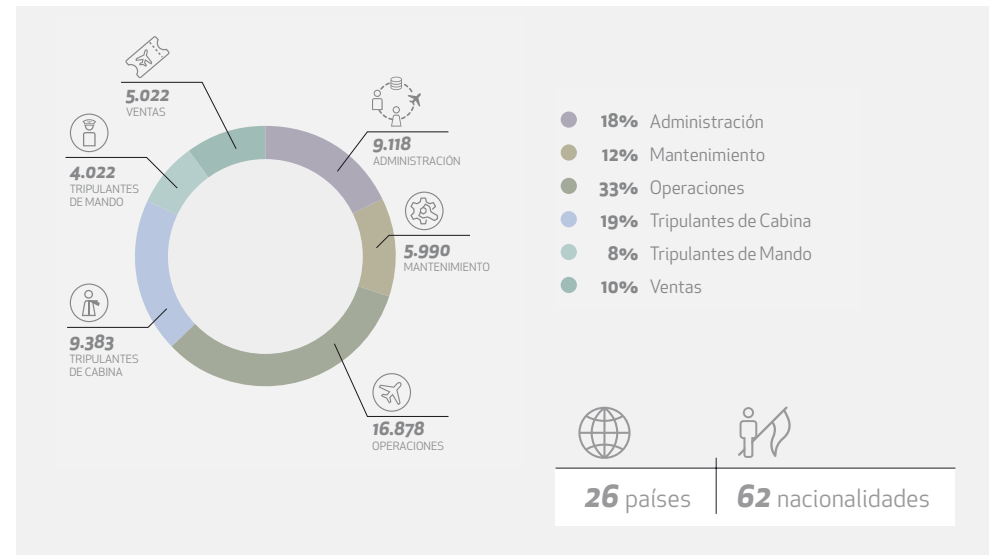
Adicionalmente, con el apoyo del área Legal de LATAM, en 2015 se continuó desarrollando el curso de Código de Conducta, de carácter transversal al interior de la organización, con el fin dar a conocer a los más de 50.000 colaboradores el marco en cual pueden desenvolverse, sin caer en actos o condiciones que los vinculen con hechos no legales, y de esta manera involucrar a LATAM como un todo en este compromiso. A diciembre de 2015 el estatus de cumplimiento es de 84%.

| EMPLEADOS POR PAÍS



Total de empleados LATAM por función.

| EMPLEADOS POR ÁREA



Distribución según país donde trabaja, destacando las cantidades por Home Market y “otros” para el personal en el resto del mundo.

### | LATAM AIRLINES GROUP S.A.

RUT: 89.862.200-2

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

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

La Junta Extraordinaria de Lan Chile S.A. de 23 de julio de 2004 acordó cambiar el nombre de la compañía a "Lan Airlines S.A." Un extrac-

to de la escritura a la que se redujo el Acta de dicha Junta fue inscrito en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces a fojas 25.128 número 18.764 correspondiente al año 2004 y se publicó en el Diario Oficial de 21 de agosto de 2004. La fecha efectiva del cambio de nombre fue el 8 de septiembre de 2004.

La Junta Extraordinaria de Lan Airlines S.A. de 21 de diciembre de 2011 acordó cambiar el nombre de la compañía a "LATAM Airlines Group S.A." Un extracto de la escritura a la que se redujo el Acta de dicha Junta fue inscrito en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces a fojas 4.238 número 2.921 correspondiente al año 2012 y se publicó en el Diario Oficial de 14 de enero de 2012. La fecha efectiva del cambio de nombre fue el 22 de junio de 2012.

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



| INFORMACIÓN  
DE LA COMPAÑÍA





| INFORMACIÓN  
DE LA COMPAÑÍA

**OFICINAS PRINCIPALES:**

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

**BASE MANTENIMIENTO**

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

**CÓDIGO DE BOLSA**

LAN- Bolsa de Comercio de Santiago  
LFL- Bolsa de Valores de Nueva York  
LATM33- Bolsa de Valores de Sao Paulo

**CONSULTAS DE INVERSIONISTAS**

Investor Relations  
LATAM Airlines Group S.A.  
Avenida Presidente Riesco 5711, Piso 20  
Las Condes, Santiago, Chile  
Tel: (56) (2) 2565 8785  
Email: Investor.Relations@lan.com

**CONSULTAS DE ACCIONISTAS**

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

**BANCO DEPOSITARIO ADRS**

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

**BANCO CUSTODIO ADRS**

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

**BANCO DEPOSITARIO/CUSTODIO BDRS**

Itaú Corretora de Valores S.A.  
RuaUrururá, 111 – Prédio II – Piso Térreo  
Tatuapé – São Paulo/SP  
CEP: 03084-010  
Atención: Unidade Dedicada Produto ADR/BDR  
Tel.: 55 11 2797 3411  
Email: dr.itau@itau-unibanco.com.br

**AUDITORES INDEPENDIENTES**

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

**SITIO EN INTERNET**

Información completa sobre  
LATAM Airlines:

[www.LATAMairlinesgroup.net](http://www.LATAMairlinesgroup.net)

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

[www.tam.com.br](http://www.tam.com.br)



| DIRECTORIO



| EJECUTIVOS



| PRÁCTICAS DE  
GOB. CORPORATIVO



| ESTRUCTURA DE  
PROPIEDAD Y PRINCIPALES  
ACCIONISTAS



| POLÍTICA  
FINANCIERA



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



| MAURICIO ROLIM AMARO  
**Presidente del Directorio**  
RUT: 48.143.165-4

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



| HENRI PHILIPPE REICHSTUL  
**Director**  
RUT: 48.175.668-5

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



| GEORGES DE BOURGUIGNON

**Director**

RUT: 7.269.147-4

El Señor Georges de Bourguignon Arndt es director de LATAM desde septiembre de 2012 y fue reelecto en abril de 2015. Es socio co-fundador de Asset Chile S.A., banco de inversiones chileno, donde se desempeña desde el año 1993 como su Director Ejecutivo. Actualmente es también director de las empresas K+S Chile S.A. y Salmones Austral Spa. En el pasado ha participado de diversos directorios de compañías públicas y privadas, y de organizaciones sin fines de lucro. Entre los años 1990 y 1993 se desempeñó como Gerente de Instituciones Financieras de Citibank N.A. en Chile y fue también profesor de economía en la Pontificia Universidad Católica de Chile. El Señor de Bourguignon es economista de esta última universidad y tiene un postgrado en Administración de Empresas de la escuela de negocios de la Universidad de Harvard.



| RICARDO J. CABALLERO

**Director**

RUT: 7.758.557-5

Sr. Ricardo J. Caballero se unió a la Junta Directiva de LATAM Airlines en abril de 2015. El Sr. Caballero es Ford Internacional Catedrático de Economía y Director del Laboratorio Económico Mundial en el Massachusetts Institute of Technology (MIT), investigador asociado de NBER, asesor de QFR Capital Management LP. Caballero fue el encargado del Departamento de economía del Presidente del MIT (2008-2011) y ha sido un consultor y profesor visitante en la mayoría de los bancos centrales e instituciones financieras internacionales. Su enseñanza y campos de investigación son la macroeconomía, economía internacional y las finanzas. Su investigación actual se ve en los mercados mundiales de capital, episodios especulativos y las burbujas financieras, los mecanismos de prevención de cri-

sis sistémicas y reestructuración dinámica. Su obra política se centra en los acuerdos de gestión y seguros riesgo agregado para los mercados emergentes y las economías desarrolladas. También ha escrito sobre externalidades agregadas de consumo y la inversión, los tipos de cambio, crecimiento, rigidez de precio, agregación dinámica, redes y complejidad. Caballero ha servido en el consejo editorial de varias revistas académicas y tiene una lista muy extensa de publicaciones en revistas académicas. En abril de 1998 Caballero fue elegido a Fellow de la Sociedad Sconométrica y posteriormente de la Academia Americana de Artes y Ciencias en abril de 2010.



| RAMÓN EBLEN KADIS  
**Director**  
RUT: 4.346.062-5

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



| CARLOS HELLER SOLARI  
**Director**  
RUT: 8.717.000-4

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



| GERARDO JOFRÉ MIRANDA  
**Director**  
RUT: 5.672.444-3

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



| JUAN JOSÉ CUETO PLAZA

**Director**

RUT: 6.694.240-6

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



| FRANCISCO LUZÓN LÓPEZ

**Director**

RUT: 48.171.119-3

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

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

Nuestra experiencia  
es lo que nos hace  
únicos.



| ENRIQUE CUETO PLAZA  
**CEO LATAM Airlines Group**  
RUT: 6.694.239-2

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



| IGNACIO CUETO PLAZA  
**CEO LAN**  
RUT: 7.040.324-2

El Sr. Ignacio Cueto es el CEO de LAN. Su trayectoria en la industria aérea se extiende por más de 25 años. En 1985 asumió como Vicepresidente de Ventas en Fast Air Carrier, la compañía más grande de carga nacional de la época. Lideró el área comercial y de servicios de esa empresa en el mercado norteamericano. Posteriormente formó parte del Directorio de Ladeco (entre 1994 y 1997) y LAN (entre 1995 y 1997) y, adicionalmente, asumió como Gerente General de LAN CARGO entre 1995 y 1998. En 1999 tuvo bajo su responsabilidad la Gerencia General de Pasajeros de LAN y en 2005 asumió la Gerencia General de la compañía, cargo que desempeñó hasta concretarse la asociación con TAM. Además, lideró la creación de las filiales de LAN Airlines en diversos países de Sudamérica, así como la implementación de alianzas clave con otras aerolíneas. El Sr. Ignacio Cueto es parte del Grupo Cueto, grupo controlador de LATAM Airlines Group.



| EJECUTIVOS



| CLAUDIA SENDER  
**Gerenta General de TAM  
FOREIGN**

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



| ARMANDO VALDIVIESO  
**Vicepresidente Senior Comercial LATAM**  
RUT: 8.321.934-3

El Sr. Armando Valdivieso Montes es el Vicepresidente Senior Comercial LATAM, cargo que asumió en el año 2015. Previamente el señor Valdivieso fue el Gerente General de LAN luego de la asociación entre LAN y TAM. Previamente, el Sr. Valdivieso fue Gerente General de pasajeros de LAN desde el año 2006. Entre 1997 y el 2005 se desempeñó como Gerente General de Carga de Lan Airlines. Desde 1995 hasta 1997, fue Gerente General de Fast Air. Desde 1991 hasta 1994, se desempeñó como Vicepresidente en Estados Unidos de Fast Air con residencia en Miami. El Sr. Valdivieso es Ingeniero Civil y obtuvo un Executive MBA de la Universidad de Harvard.



| CRISTIAN URETA  
**Vicepresidente Senior Carga**  
RUT: 9.488.819-0

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





| ROBERTO ALVO  
**Vicepresidente Senior Internacional  
 y Alianzas LATAM**  
 RUT: 8.823.367-0

El Sr. Roberto Alvo Milosawlewitsch es el Vicepresidente Senior Internacional y Alianzas de Planificación de LATAM Airlines Group desde el año 2015. En su actual cargo el Sr. Alvo tiene la responsabilidad sobre resultado del negocio internacional de pasajeros de la compañía y por la negociación de los temas relacionados con flota. Anteriormente fue Vicepresidente de Funciones Corporativas, cargo que asumió en agosto de 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 LAN, 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.



| JEROME CADIER  
**Vicepresidente Senior Marketing**  
 RUT: 24.363.805-4

Jerome Cadier es el Vicepresidente de Marketing de LATAM Airlines Group desde marzo del año 2013. Anteriormente, trabajó entre 2003 y 2013 en Whirlpool Home Appliances en Brasil donde ocupó la Gerencia Nacional de Ventas y la Vicepresidencia de Marketing. Durante este período, Jerome también ocupó por 2 años la Presidencia de Whirlpool en Australia y Nueva Zelanda. Finalmente entre 1995 y 2002, Jerome fue consultor por McKinsey and Company en Brasil. El Sr. Jerome Cadier es Ingeniero Industrial de la Escola Politecnica de Sao Paulo (1994) y tiene un Masters de la Kellogg Graduate School of Management (1999).



| JUAN CARLOS MENCIO  
**Vicepresidente Senior Legal**  
 RUT: 24.725.433-1

El Sr. Juan Carlos Mencion es el Vicepresidente asuntos Legales y Cumplimiento para LATAM Airlines Group desde 1 de septiembre de 2014. Previamente, se desempeñó en el cargo de Asesor General para Norteamérica para LATAM Airlines Group y sus empresas relacionadas, así como Consejero General para sus operaciones de carga en todo el mundo, ambas desde 1998. Antes de unirse a LAN, estaba en la práctica privada en Nueva York y Florida representando a varias líneas aéreas internacionales. El Sr. Mencion obtuvo su Bachelor's Degree en International Finance and Marketing en el School Business University of Miami, y su grado de Juris Doctor de la Universidad Loyola.



| EMILIO DEL REAL  
**Vicepresidente Senior Personas**  
RUT: 9.908.112-0

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



| ANDRÉS OSORIO  
**Vicepresidente Senior Finanzas**  
RUT: 7.035.559-0

El Sr. Andrés Osorio ha estado en esta posición desde Agosto 2013. Él es Ingeniero Comercial de la Universidad Católica de Chile y cuenta con más de 20 años de experiencia liderando áreas financieras en empresas como Cencosud, donde se desempeñó por 7 años como gerente de Finanzas Corporativo y Metrogas, donde asumió el cargo de Gerente de Finanzas, entre otras. También fue Gerente General de Indumotora y fue socio de PwC Chile.



| HERNAN PASMÁN  
**Vicepresidente Senior de Operaciones**  
RUT: 21.828.810-3

Hernán Pasmán es el Vicepresidente Senior de Operaciones y Mantenimiento LATAM Airlines Group, cargo que asumió en octubre del año 2015. Ingresó a LAN Airlines en el año 2005 ocupando el cargo de Director de Planificación y Control de Gestión de las áreas técnicas. Entre el año 2007 y 2010 se desempeñó como Vicepresidente de Operaciones y Mantenimiento de LAN Argentina para asumir luego como Gerente General de LAN Colombia a partir del año 2011. Anteriormente, entre 2001 y 2005, Hernán fue consultor por McKinsey and Company en Chicago. Finalmente entre 1995 y 2001, Hernán ocupó posiciones en Citicorp Equity Investments, Telefónica de Argentina y Motorola de Argentina. Hernán es Ingeniero Industrial del ITBA (1995) y tiene un MBA de la Kellogg Graduate School of Management (2001).



| ENRIQUE ELSACA  
**Vicepresidente Senior SSC**  
RUT: 8.732.095-2

El Sr. Enrique Elsaca Hirmas es el Vicepresidente Senior de los Países de Habla Hispana del Grupo LATAM, cargo que asumió en Octubre de 2015. El Sr. Elsaca partió trabajando en LAN Airlines el año 2004 desempeñándose como Vicepresidente de Planificación. Luego, en 2008 asume la Vicepresidencia de Operaciones y Servicio de Lan y posteriormente en 2012 es nombrado Gerente General Chile de Lan. Antes de entrar a la compañía, el Sr. Elsaca trabajó en la industria del retail en Santa Isabel-Cencosud (2000-2004), en consultoría estratégica en Booz, Allen & Hamilton (1997-1999) y en Esso Chile (1991-1995). El Sr. Elsaca es Ingeniero Industrial de la Universidad Católica de Chile (1990) y tiene un MBA del MIT Sloan School of Management (1997).



## | 2015

<i>Miembros del Directorio</i>	<i>Cargo</i>	<i>Dieta Directorio (US\$)</i>	<i>Dieta Comité Directores (US\$)</i>	<i>Dieta Subcomité (US\$)</i>	<i>Total (US\$)</i>
Mauricio Amaro	Presidente	38.315	0	9.224	47.539
Francisco Luzón López	Director	15.333	0	10.735	26.068
Juan José Cueto Plaza	Director	21.106	0	13.839	34.944
Ramón Eblen Kadis	Director	21.106	23.150	12.261	56.516
Juan Gerardo Jofré Miranda	Director	21.106	28.282	15.344	64.731
Carlos Heller Solari	Director	15.349	0	1.527	16.876
Georges Antoine de Bourguignon Covarrubias	Director	21.106	28.282	12.252	61.639
Ricardo J. Caballero	Director	15.360	0	9.233	24.593
Henri Philippe Reichstul	Director	21.106	0	10.804	31.909

## | 2014

<i>Miembros del Directorio</i>	<i>Cargo</i>	<i>Dieta Directorio (US\$)</i>	<i>Dieta Comité Directores (US\$)</i>	<i>Dieta Subcomité (US\$)</i>	<i>Total (US\$)</i>
Mauricio Rolim Amaro	Presidente	44.096	0	9.621	53.717
María Claudia Amaro	Director	8.221	0	3.289	11.510
Henri Philippe Reichstul	Director	6.157	0	1.642	7.799
Ricardo J. Caballero	Director	16.147	0	11.303	27.450
Juan José Cueto Plaza	Director	22.065	0	14.443	36.508
Ramón Eblen Kadis	Director	22.072	26.887	14.447	36.519
Georges Bourguignon	Director	21.523	28.841	12.523	34.046
José María Eyzaguirre Baeza	Director	4.694	0	1.252	5.946
Carlos Heller Solari	Director	16.592	0	1.475	18.067
Juan Gerardo Jofré Miranda	Director	22.053	29.551	14.435	36.488
Francisco Luzón López	Director	9.992	0	9.593	19.585



| EJECUTIVOS



- Las remuneraciones del ejercicio 2015 fueron convertidas al tipo de cambio promedio de \$654,25/US\$.
- Se hace presente que las remuneraciones informadas corresponde a dietas por asistencia mensual a directorios y comités del directorio, conforme a lo aprobado en la Junta Ordinaria de Accionistas de la sociedad celebrada con fecha 28 de Abril 2015.
- Durante el ejercicio 2015 tanto el Directorio como el Comité de Directores no incurrió en gastos adicionales por concepto de asesorías.

Para efectos de la organización gerencial de LATAM Airlines Group S.A., La Compañía utiliza nomenclaturas o denominaciones de grados estándares en las empresas nacionales y especialmente internacionales, que tienen por objeto identificar la jerarquía o seniority de los distintos ejecutivos que componen su administración, como también los niveles salariales en que se encuentra cada uno de ellos.

Conforme lo anteriormente expuesto, las designaciones internas en LATAM Airlines Group para fines de jerarquía, supervisión y escalas salariales, son las siguientes:

1. Vicepresidente Senior. Designación que corresponde a los principales ejecutivos de la compañía.
2. Vicepresidente. Designación que corresponde a ejecutivos senior que reportan al Vicepresidente Ejecutivo, a un Vicepresidente Senior o a un Gerente General.
3. Director Senior. Designación que corresponde a ejecutivos que reportan a un Vicepresidente Senior o a un Vicepresidente.
4. Director. Designación que corresponde a ejecutivos que reportan a Vicepresidente Senior o a un Vicepresidente.
5. Gerente Senior. Designación que corresponde a ejecutivos que reportan a un Vicepresidente, a un Director Senior o a un Director.

6. Gerente. Designación que corresponde a un ejecutivo que reporta a un Director Senior, Director o Gerente Senior.

7. Subgerente o Coordinador. Designación que corresponde a un ejecutivo que reporta a un Gerente Senior o Gerente.

La expresión "Directores", utilizada al informar las remuneraciones de los ejecutivos de la Compañía, se usa en el sentido de estos cargos o designaciones internas, y no en su sentido legal previsto en el Título IV de la Ley No. 18.046 de Sociedades Anónimas. Las remuneraciones o dietas de los miembros del Directorio de la Sociedad se informan en esta misma Memoria en la sección respectiva.

Adicionalmente, para efectos de esta Memoria Anual toda referencia a "ejecutivos principales" se entiende hecha a los cargos o grados internos de Vicepresidente, Gerente General, Director Senior y Director, con arreglo a lo expuesto precedentemente.

El año 2015, la LATAM Airlines Group pagó al conjunto de sus ejecutivos principales (considerando los niveles de Vicepresidentes, Gerentes Generales, Directores Senior y Directores, conforme las nomenclaturas explicadas anteriormente) un total de US\$40,404,395 y US\$13.789.916 correspondiente a incentivos por desempeño, pagados en Marzo 2016. Por consiguiente, la Compañía pagó a sus ejecutivos principales una remuneración bruta total de US\$54.194.311.



Durante el 2014 LATAM Airlines Group pagó al conjunto de sus ejecutivos principales un total de US\$44.133.566. No se pagaron incentivos por desempeño en el 2014, por lo que Compañía pagó a sus ejecutivos principales una remuneración bruta total ascendente a US\$44.133.566.

#### | PLANES DE COMPENSACIONES

En la Junta Extraordinaria de Accionistas celebrada con fecha 21 de diciembre de 2011, los accionistas de la Sociedad aprobaron la emisión de 4.800.000 acciones a ser destinadas a planes de compensación para los trabajadores de la Sociedad y de sus filiales (el "Plan de Compensación 2011").

Las principales condiciones del Plan de Compensación 2011 son las siguientes:

1. Las opciones asignadas a cada trabajador se devengarán por parcialidades en las siguientes tres oportunidades: (1) el 30% de ellas el 21 de diciembre de 2014; (2) el 30% de ellas el 21 de diciembre de 2015 y (3) el 40% de ellas el 21 de junio de 2016, sujeto a su permanencia en la Compañía.

2. Una vez devengadas las opciones, conforme las parcialidades antes indicadas, el trabajador podrá ejercerlas totalmente o por partes, en cuyo caso deberá suscribir y pagar las respectivas acciones al contado en el acto de su suscripción. Los ejercicios parciales no podrán ser por una cantidad inferior al 10% del total de las

opciones otorgadas al Trabajador.

3. El plazo dentro del cual el trabajador deberá ejercer las opciones, una vez devengadas expirará el día 21 de diciembre de 2016.

4. El precio a ser pagado por cada acción destinada al Plan de Compensación en caso de ejercerse las opciones respectivas, será de US\$17,22. A partir de la fecha de fijación del precio, dicho precio expresado en Dólares se reajustará de acuerdo a la variación que experimente el Consumer Price Index ("CPI") publicado mensualmente por el Ministerio del Trabajo de los Estados Unidos de América desde la fecha de fijación del precio hasta la fecha de suscripción y pago de las acciones. El pago del precio de suscripción se realizará en pesos, moneda nacional, de acuerdo con el tipo de cambio Dólar Observado publicado en el Diario Oficial en la misma fecha de la suscripción y pago de las acciones.

Con relación al Plan de Compensación 2011, al 31 de Diciembre de 2015 se han asignado un total de 4.518.000 acciones a trabajadores de la compañía, en su casi totalidad correspondientes a ejecutivos principales conforme la nomenclatura de cargo corporativos precedentemente explicada. Por consiguiente, existe un saldo de 282.000 acciones sin asignar, y del total asignado, a la fecha no se han devengado ni ejercido ninguna de ellas, según lo expuesto en el numeral 1 precedente.

En la Junta Extraordinaria de Accionistas celebrada con fecha 11 de junio de 2013, los



accionistas de la Sociedad aprobaron, entre otras materias, la emisión de 1.500.000 acciones destinadas a planes de compensación para los trabajadores de la Sociedad y de sus filiales (el "Plan de Compensación 2013").

El Plan de Compensación 2013 tiene las siguientes características generales:

1. Las opciones asignadas a cada trabajador se devengarán en su totalidad el día 15 de Noviembre de 2017, sujeto a su permanencia en la Compañía.
2. Una vez devengadas las opciones en la fecha antes indicada, el trabajador podrá ejercerlas totalmente o por partes, en cuyo caso deberá suscribir y pagar las respectivas acciones al contado en el acto de su suscripción, en dinero efectivo, cheque, vale vista bancario, transferencia electrónica de fondos o cualquier otro instrumento o efecto representativo de dinero pagadero a la vista. Los ejercicios parciales no podrán ser por una cantidad inferior al 10% del total de las opciones otorgadas al Trabajador.
3. El plazo dentro del cual el trabajador deberá ejercer las opciones, una vez devengadas según lo expuesto en el numeral 3) precedente, expirará el día 11 de junio de 2018. En caso que el trabajador no haya ejercido ni renunciado a las opciones dentro de dicho plazo, se entenderá para todos los efectos que ha renunciado a las opciones y que en consecuencia se ha extinguido todo derecho, facultad, promesa u oferta

en relación con la suscripción de las acciones de pago de la sociedad y que el trabajador ha renunciado irrevocablemente a todo derecho o facultad en relación con las mismas, quedando la sociedad liberada de cualquier obligación.

4. El precio a ser pagado por cada acción destinada al Plan de Compensación 2013 en caso de ejercerse las opciones respectivas, será de US\$16,40. A partir del primer día del período de opción preferente y hasta la fecha de suscripción y pago de las acciones, dicho precio expresado en Dólares se reajustará de acuerdo a la variación que experimente el Consumer Price Index ("CPI") publicado mensualmente por el Ministerio del Trabajo de los Estados Unidos de América. El pago del precio de suscripción se realizará en pesos, moneda nacional, de acuerdo con el tipo de cambio Dólar Observado publicado en el Diario Oficial en la misma fecha de la suscripción y pago de las acciones. Respecto del Plan de Compensación 2013, no existe todavía una fecha definida para su implementación, de manera que no existen acciones asignadas con cargo a este plan.



## PRÁCTICAS DE GOB. CORPORATIVO

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

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

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

La base de las decisiones y actividades comerciales realizadas en LATAM Airlines Group se sustenta en sus principios éticos, los cuales se

encuentran establecidos en el Código de Conducta de LATAM.

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

### | DIRECTORIO DE LATAM AIRLINES GROUP

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

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

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

### | COMITÉ DE DIRECTORES DE LATAM AIRLINES GROUP

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

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

Examinar los informes de los auditores externos de LATAM Airlines Group, los balances generales y otros estados financieros que los administradores de LATAM Airlines Group en-



PRÁCTICAS DE  
GOB. CORPORATIVO

tregan a los accionistas, y emitir una opinión con respecto a dichos informes previo a la presentación a los accionistas para su aprobación.

- Proponer auditores externos y agencias de clasificación de riesgos al Directorio.
- Examinar los informes de control interno y denuncias al respecto.
- Examinar e informar todo lo relacionado a transacciones con partes relacionadas.
- Examinar la escala de pagos de los altos directivos de LATAM Airlines Group.

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

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

Las normas de los Estados Unidos de América exigen tener un Comité de Auditoría compuesto por lo menos de tres miembros del

Directorio, que se ajuste a los requisitos de independencia establecidos en la Regla 10A del Exchange Act.

Al 31 de diciembre de 2015 todos los miembros del Comité de Directores, quienes también ejercen como parte del Comité de Auditoría, eran independientes de acuerdo a la Regla 10A del Exchange Act. A esa fecha, los miembros del comité eran los señores Ramón Eblen Kadis, Georges de Bourguignon Arndt y Juan Gerardo Jofré Miranda (Presidente del Comité de Directores). Para los efectos de la LSA, el director señor Ramón Eblen Kadis no tiene la calidad de director independiente. Los miembros del comité no han cambiado en los dos últimos ejercicios.

#### | INFORME ANUAL DE LA GESTIÓN DEL COMITÉ DE DIRECTORES

De acuerdo a lo dispuesto en el numeral 5° del inciso 8° del artículo 50 bis de la Ley No. 18.046 sobre Sociedades Anónimas, el Comité de Directores de LATAM Airlines Group S.A. (la "Sociedad" o "LATAM"), procede a emitir siguiente informe anual de su gestión respecto del ejercicio 2015.

##### I. Integración del Comité de Directores y Sesiones.

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

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

##### II. Informe de Actividades del Comité.

Durante el ejercicio 2015, el Comité de Directores sesionó en 21 ocasiones de manera de ejercer sus facultades y cumplir con sus deberes con arreglo al artículo 50 Bis de la Ley No. 18.046 sobre Sociedades Anónimas, como también acometer aquellos otros asuntos que el Comité de Directores estimó necesario examinar, revisar o evaluar. A continuación se informan los principales temas tratados.

#### Examen y Revisión de Balance y Estados Financieros.

El Comité de Directores examinó y revisó los estados financieros de la Sociedad al 31 de Diciembre de 2014, como también al cierre de los trimestres terminados al 31 de Marzo, 30 de Junio y al 30 de Septiembre de 2015, comprendiéndose al efecto el examen de los respectivos informes de los auditores externos de la Sociedad. En las respectivas sesiones del Comité participó el Auditor Externo de la Sociedad, para efectos de entregar su opinión de auditoría e informar los puntos relevantes de su revisión, los principales aspectos de control interno y las comunicaciones exigidas por los reguladores del Auditor Externos incluyendo en cada ocasión la confirmación que (i) no tuvo dificultades para realizar su auditoría, (ii) no tuvo diferencias de opinión con la Administra-





ción y (iii) no surgieron hechos que representaran una amenaza a su independencia. Asimismo, la firma KPMG en su calidad de auditor externo de TAM S.A. y filiales, participó en dos sesiones del Comité de Directores, con el objeto de exponer acerca de los principales aspectos de la auditoría externa de TAM, los focos principales de su proceso de revisión y aspectos de control interno.

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

En sesión de fecha 16 de Marzo de 2015, el Comité de Directores examinó y analizó los informes de deterioro correspondiente a las unidades generadoras de efectivo de la Sociedad, conforme los reportes al efecto emitidos por la administración de la Sociedad y por Deloitte, en calidad de firma consultora, contratada al efecto, y que estuvo presente en dicha sesión. Una actualización de este informe fue elaborada por la empresa consultora externa y revisado con la administración y con la presencia del Auditor Externo de la Sociedad, en la sesión del 13 de agosto de 2015.

#### **Sistemas de Compensación para Ejecutivos y Trabajadores.**

El Comité de Directores examinó en sesiones de fechas 6 de Abril y 4 de Diciembre de 2015, los sistemas de remuneraciones y planes de compensación de los gerentes, ejecutivos principales y trabajadores de la Sociedad. En dichas sesiones se examinaron los planes propuestos por la administración y los informes

de consultores externos contratados por la Vicepresidencia de Personas de la Sociedad. Otras materias propias de gestión de recursos humanos de la compañía incluyendo temas de (i) evaluación de desempeño de los principales ejecutivos (ii) aprobación de pagos de compensaciones variables (iii) clima organizacional y (iv) planes de sucesión, fueron evaluados y examinados en el Comité de Liderazgo de la compañía.

#### **Control de Operaciones con Partes Relacionadas.**

En sesiones de fechas 30 de Junio, 6 de Noviembre y 4 de Diciembre de 2015, el Comité de Directores revisó la Política de Operaciones Habituales de la Sociedad y el cumplimiento con las normas legales y contables relativas al control y reporte de operaciones con partes relacionadas, realizándose un proceso de revisión de tal política y de los controles asociados que se completará el año 2016. En esas oportunidades se examinaron asimismo, las transacciones que de acuerdo a la normativa legal y contable aplicables a la Sociedad, tienen el carácter de operaciones con partes relacionadas, otorgándose por el Comité las aprobaciones correspondientes.

#### **Prácticas de Gobierno Corporativo.**

Para efectos de dar cumplimiento a la Norma de Carácter General No. 385 de la Superintendencia de Valores y Seguros ("NCG 385"), el Comité de Directores en sesiones de fechas 10 de Septiembre, 20 de Noviembre y 14 de Diciembre de 2015, analizó y examinó las prácti-

cas de gobierno corporativo de LATAM para el año 2015, conforme el cuestionario previsto en el Anexo I de dicha NCG 385. En dichas sesiones evaluaron mejoras en las prácticas de gobierno corporativo de la Sociedad algunas de las cuales fueron recomendadas al Directorio para su implementación, tales como la aprobación de una Política de Gestión Integrada de Riesgo, Política de Contratación de Servicios Adicionales de Auditores Externos y de una Política de Inducción para Nuevos Directores.

#### **Contratación de Servicios Adicionales de Auditores Externos.**

El Comité de Directores examinó y evaluó en sesiones de fechas 26 de Enero, 1º de Junio y 30 de Junio de 2015, las reglas y directrices para el control de los servicios adicionales de parte de auditores externos, incluyendo el cumplimiento de las normativa legal en Chile y en el extranjero que aplica a la Sociedad al respecto, aprobando una Política de Contratación de Trabajos Adicionales de parte de Auditores Externos, la que fue recomendada al, y aprobada en última instancia por el, Directorio de la Sociedad.

#### **Evaluación e Implementación de Políticas Corporativas.**

Durante el año 2015, durante diversas sesiones Comité de Directores continuó el análisis relativo a la necesidad de implementar políticas a nivel de la Sociedad en materia de gestión de riesgos y en materia de gestión tributaria, con el objeto de implementar un modelo de gestión de aquellos riesgos que puedan afectar la sus-



tentabilidad, la continuidad operacional o que tengan un impacto en clientes, personas o medio ambiente, por una parte, y el cumplimiento de las obligaciones tributarias de la Sociedad y la debida adopción de criterios de gestión impositiva, lo que derivó en la aprobación de la Política de Gestión de Riesgo Integrada de LATAM y de la Política Tributaria de LATAM, las que fueron recomendadas al, y aprobadas en última instancia por el, Directorio de la Sociedad, durante el año 2015.

De conformidad con la Política de Gestión de Riesgo Integrada de LATAM, el Comité de Directores tiene el compromiso de supervisar, analizar y evaluar el desarrollo y la administración del Sistema de Gestión de Riesgo de Grupo LATAM Airlines, junto con reportar e informar al Directorio acerca de los resultados de su supervisión, análisis y evaluación.

En diversas sesiones el Comité analizó en profundidad ciertos riesgos de la compañía en conjunto con el Gerente de Riesgo.

#### Auditoría Interna

En cinco sesiones del Comité de Directores se examinaron y revisaron los informes sobre auditoría y control interno emitidas por el auditor interno de LATAM. En estas sesiones se aprobó el trabajo de auditoría del año 2015, y a lo largo del año se informó de sus principales resultados. Asimismo, se informó de las denuncias recibidas por los canales establecidos por la Compañía para tal efecto.

#### Recomendaciones del Comité de Directores.

Por otra parte, el Comité de Directores efectuó las recomendaciones que se indican más debajo de este informe de gestión anual, con ocasión de la designación de auditores externos de la Sociedad y clasificadoras privadas de riesgo para el ejercicio 2015.

#### Informe de Actividades por Sesión del Comité de Directores

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

- 1) Sesión Ordinaria N°151 26/01/15
  - Proceso de licitación de los servicios de auditoría externa.
  - Avance del plan de auditoría interna.
  - Política de contratación de servicios adicionales de parte de los auditores externos.
- 2) Sesión Extraordinaria N°32 16/03/15
  - Análisis de la prueba "Impairment" (deterioro) de ciertos activos incluidos en estados financieros al 31 de Diciembre de 2014.
  - Honorarios auditores externos.
- 3) Sesión Ordinaria N°152 17/03/15
  - Revisión de estados financieros al 31 de Diciembre de 2014.
- 4) Sesión Extraordinaria N°33 20/03/15
  - Presentaciones de propuestas de servi-

cios de auditoría externa.

- 5) Sesión Ordinaria N°153 06/04/15
  - Proposición de auditores externos y clasificadores privados de riesgo para el ejercicio 2015.
  - Sistema de remuneraciones y plan de compensación de ejecutivos LATAM.
  - Informe anual de la gestión del comité de directores.
  - Honorarios de auditores externos.
- 6) Sesión Ordinaria N°154 04/05/15
  - Cuenta de elección del directorio.
  - Iniciativas de mejoras al control interno.
  - Honorarios de auditores externos.
- 7) Sesión Extraordinaria N°34 14/05/15
  - Instalación y elección del presidente del
  - Revisión de estados financieros al 31 de marzo de 2015.
- 8) Sesión Extraordinaria N°35 19/05/15
  - Avance del plan de auditoría interna.
- 9) Sesión Ordinaria N°155 01/06/15
  - Revisión a la política de contratación de servicios adicionales de parte de los auditores externos.
  - Sistema de gestión corporativa de riesgos.
  - Presentación de la firma KPMG.
- 10) Sesión Ordinaria N°156 30/06/15
  - Revisión a la política de contratación de servicios adicionales de parte de los auditores externos.



PRÁCTICAS DE  
GOB. CORPORATIVO

- Análisis de la política de habitualidad respecto a transacciones con partes relacionadas.
- Migración a estructura LATAM de la flota financiada y arrendada TAM.

- 11) Sesión Extraordinaria N°36 02/07/15
- Plan de implementación de la reforma tributaria.
  - Gestión corporativa de riesgos.

- 12) Sesión Ordinaria N°157 03/08/15
- Informes de auditoría TAM.

- 13) Sesión Extraordinaria N°37 13/08/15
- Revisión de estados financieros al 30 de junio de 2015.

- 14) Sesión Ordinaria N°158 28/08/15
- Plan de auditoría externa 2015.
  - Tema segregación funcional.
  - Proceso de licitación de auditores externos para el ejercicio 2016.

- 15) Sesión Extraordinaria N°38 10/09/15
- Análisis de la información requerida por la norma de carácter general 385.
  - Plan de auditoría interna 2015.

- 16) Sesión Ordinaria N°159 01/10/15
- Informes de auditoría interna.
  - Política de tributación corporativa.
  - Estados financieros de TAM S.A.

- 17) Sesión Ordinaria N°160 06/11/15
- Presentación de la firma KPMG.
  - Análisis de la política de habitualidad respecto a partes relacionadas.

- 18) Sesión Extraordinaria N°39 12/11/15
- Revisión de estados financieros al 30 de septiembre de 2015.

- 19) Sesión Extraordinaria N°40 20/11/15
- Análisis de la información requerida por la norma de carácter general 385.

- 20) Sesión Extraordinaria N°161 4/12/15
- Política tributaria de la compañía.
  - Gestión de riesgos corporativos: actualización de avance de la implementación corporativa
  - Temas regulatorios.
  - Análisis de la política de habitualidad respecto a partes relacionadas.
  - Carta recibida de parte de los auditores externos.
  - Sistema de remuneraciones y plan de compensación de ejecutivos.

- 21) Sesión Extraordinaria N°41 14/12/15
- Análisis de la información requerida por la norma de carácter general 385.

### III. Remuneraciones y Gastos de Comité de Directores.

La Junta Ordinaria de Accionistas de la Sociedad, celebrada con fecha 28 de Abril de 2015, acordó que cada Director miembro del Comité perciba el equivalente a 67 Unidades de Fo-

mento por concepto de dieta mensual por asistencia a sesiones del Comité de Directores.

Para efectos del funcionamiento del Comité de Directores y sus asesores, la ley de Sociedades Anónimas establece que su presupuesto de gastos deberá ser al menos igual a la remuneración anual de los miembros del Comité, y en este sentido se aprobó por dicha Junta Ordinaria de Accionistas un presupuesto de 2.412 Unidades de Fomento para el ejercicio 2015.

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

### IV. Recomendaciones del Comité de Directores.

#### IV.1 Proposición de Designación de Auditores Externos.

En sesión del Comité de Directores de fecha 6 de Abril de 2015 y con arreglo a lo dispuesto en el numeral 2) del inciso octavo del artículo 50 bis de la Ley No. 18.046 sobre Sociedades Anónimas, el Comité de Directores acordó proponer al Directorio los auditores externos que serán sugeridos en la Junta Ordinaria de Accionistas de la Sociedad a celebrarse el día 28 de abril de 2015. En tal sentido, el Comité resolvió proponer al Directorio de la sociedad la designación de las firmas PriceWaterhouseCoopers Consultores, Auditores y Cía. Limitada



PRÁCTICAS DE  
GOB. CORPORATIVO

(“PWC”) y KPMG Auditores Consultores Ltda (“KPMG”) como Empresas de Auditoría de la Sociedad, en ese mismo orden de prioridad, pero sin perjuicio de recomendar la mantención de PWC como la Empresa de Auditoría para el ejercicio correspondiente al año 2015.

La recomendación del Comité de Directores de mantener a PWC como el auditor externo de la Sociedad para el año 2015 se basa en los siguientes motivos y fundamentos:

(i) En materia de honorarios y de horas y recursos disponibles no existen diferencias relevantes entre las dos empresas auditoras sugeridas a los accionistas de la Sociedad. Asimismo, se estima que el nivel profesional de los auditores de las dos firmas sería equivalente.

(ii) Ambas empresas de auditoría tienen sistemas de control interno que hacen presumir un adecuado y equivalente nivel independencia en la entrega del servicio de auditoría. Conforme lo anterior, si bien PWC ha sido el auditor externo de LATAM Airlines Group S.A. por los últimos 23 años, la independencia de esta empresa de auditoría se garantiza a través de la política que observa PriceWaterhouseCoopers a nivel internacional de rotar el socio a cargo del cliente cada 5 años, lo que es concordante con lo dispuesto en la letra f) del artículo 243 de la Ley No. 18.045 sobre Mercado de Valores. El actual socio a cargo de la auditoría de LATAM lleva 4 años desempeñando esta función.

(iii) La calidad del servicio de PWC hacia

LATAM Airlines Group, no presenta ninguna observación o reparo de parte de la administración de la Sociedad o de su Directorio.

(iv) El conocimiento por parte de PWC de los negocios y actividades de LATAM permite asumir un proceso de auditoría más rápido y eficiente que el que llevaría a cabo un auditor nuevo, materia que se considera de especial relevancia para el ejercicio 2015.

(v) Desde el año 2014 el auditor externo de TAM S.A., incluyendo sus filiales, es la firma KPMG Auditores Independientes, que forma parte de la red global de KPMG. Al respecto, TAM S.A. y sus filiales constituyen una parte importante del balance y de los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A., de manera que existe una segunda firma de auditores externos, también de las más importantes a nivel internacional, que en forma adicional a PWC, participaría en la prestación de servicios de auditoría externa.

(vi) Se ha estimado positiva la interacción y la coordinación entre las dos firmas de auditoría externa PWC y KPMG para el ejercicio 2014, en su calidad de auditoras externas de LATAM Airlines Group y de TAM S.A., respectivamente, de manera que existen dos firmas auditoras perfectamente habilitadas para hacerse cargo de la auditoría externa de LATAM en el futuro.

IV.2 Proposición de Clasificadoras Privadas de Riesgo.

El Comité de Directores en su sesión del día 6 de Abril de 2015 y con arreglo a lo dispuesto en el numeral 2) del inciso octavo del artículo 50 bis de la Ley No. 18.046 sobre Sociedades Anónimas, acordó proponer al Directorio los clasificadores de riesgo a ser sugeridos en la Junta Ordinaria de Accionistas de la Sociedad a celebrarse el día 28 de abril de 2015. En tal sentido, el Comité resolvió proponer al Directorio de la sociedad la designación de las firmas clasificadoras de riesgo Fitch Chile Clasificadora de Riesgo Limitada y Feller-Rate Clasificadora de Riesgo Limitada.

#### | COMITÉS DEL DIRECTORIO DE LATAM AIRLINES GROUP

Con arreglo al pacto de accionistas (“shareholders agreement”) celebrado con fecha 25 de enero de 2012 entre LATAM Airlines Group S.A. (antes LAN Airlines S.A.) y TEP Chile S.A., en sesión ordinaria de Directorio de fecha 3 de Agosto de 2012 se procedió a establecer los siguientes cuatro comités para revisar, discutir y efectuar recomendaciones al Directorio de la Sociedad sobre las materias de competencia de cada uno de ellos:

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



PRÁCTICAS DE  
GOB. CORPORATIVO

menos uno de sus miembros deberá ser un director elegido por TEP Chile S.A.

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

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

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

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

cas clave del programa y auditoría habitual del desempeño de la marca.

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

#### | TRANSACCIONES CON PARTES RELACIONADAS

En virtud de la LSA, las operaciones de una sociedad que cotiza en bolsa con una parte relacionada deben realizarse en condiciones de mercado, además de cumplir ciertos requisitos de autorización y divulgación, que son distintos de aquellos que se aplican a una sociedad cerrada.

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

La política de LATAM Airlines Group es no realizar transacciones con o en beneficio de cualquier accionista o miembro del Directorio, o con

cualquiera entidad controlada por dichas personas o en la cual éstas tienen un interés económico importante, salvo cuando la transacción está relacionada con LATAM y el precio y otras condiciones sean, por lo menos, tan favorables para la empresa como las que se podrían obtener de un tercero bajo condiciones de mercado.

Dichas transacciones se resumen en los estados financieros consolidados auditados para el ejercicio fiscal que finalizó el 31 de diciembre de 2015.

Finalmente, y junto con las reglas previstas en el Código de Conducta de LATAM Airlines Group sobre esta materia, LATAM Airlines Group tiene una política general de operaciones habituales para los fines de la letra b) del inciso final del artículo 147 de LSA, la cual fue aprobada por el Directorio de LATAM Airlines Group en sesión de directorio de fecha 29 de diciembre de 2009 e informada con esa misma fecha a la SVS mediante hecho esencial. Las operaciones indicadas en dicha política general de operaciones habituales, pueden ejecutarse sin los requisitos previstos en el artículo 147 antes citado.



PRÁCTICAS DE  
GOB. CORPORATIVO

### | PRINCIPIOS DE UN BUEN GOBIERNO CORPORATIVO

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

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

### | PILARES DEL GOBIERNO CORPORATIVO DE LATAM AIRLINES GROUP

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

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

normativo exigido por LATAM Airlines Group.

El Grupo LATAM tiene un Canal de Denuncias Éticas ([www.etica-grupolatam.com](http://www.etica-grupolatam.com)) por medio del cual los trabajadores pueden plantear sus inquietudes directamente por medio electrónico, en forma reservada y con la seguridad de que tales inquietudes serán debidamente tratadas o investigadas, garantizando que no se adoptará represalia alguna en contra del denunciante.

2. Código de Ética para altos ejecutivos financieros, que promueve conductas honestas y éticas en la divulgación de información financiera, cumplimiento normativo y ausencia de conflictos de interés.

3. Manual de Manejo de Información de Interés, el cual es una exigencia de la SVS y, a partir de la dictación de la Ley N° 20.382 sobre Gobiernos Corporativos, una exigencia también de la legislación chilena sobre Mercado de Valores. LATAM Airlines Group, más allá de las normas, regula los criterios de divulgación de operaciones, los períodos de bloqueo voluntarios para la compra y venta de acciones de LATAM, los mecanismos de difusión continua de información de interés para el mercado y los mecanismos de resguardo de la información confidencial por parte de los empleados y ejecutivos de LATAM.

4. Programa de Cumplimiento (“Compliance”), conforme al cual la Gerencia de Compliance LATAM, que forma parte de la Vicepresidencia Legal, de LATAM Airlines Group, en coordinación con y bajo la supervisión del Directorio

y su Comité de Directores, vela por el cumplimiento de las leyes y regulaciones que aplican a los negocios y actividad de LATAM Airlines Group en los distintos países en que opera.

### | PRÁCTICAS DE GOBIERNO CORPORATIVO

Con fecha 31 de marzo de 2015, se remitió a la SVS el Informe de Prácticas Corporativas de la Sociedad, aprobado por el Directorio de LATAM Airlines Group S.A. y elaborado con arreglo a la Norma de Carácter General N°341 de fecha 29 de noviembre de 2012, de la SVS. El deber de información previsto en esta norma es al 31 de diciembre de cada año, para ser presentada a más tardar el 31 de marzo del siguiente año.

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

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

Al 31 de diciembre de 2015, LATAM Airlines Group contaba con un total de 1.563 accionistas en su registro y es controlada por el Grupo Cueto.

|31 DE DICIEMBRE DE 2015

	<i>Nombre o Razon Social</i>	<i>Acciones al 2014/12/31</i>	<i>Porcentaje</i>
1	COSTA VERDE AERONAUTICA SA	90.427.620	16.6%
2	TEP CHILE SA	65.554.075	12.0%
3	INVERSIONES NUEVA COSTA VERDE AERONAUTICA LTDA	23.578.077	4.3%
4	BANCO DE CHILE POR CUENTA DE TERCEROS NO RESIDENTES	22.557.207	4.1%
5	J P MORGAN CHASE BANK	21.339.756	3.9%
6	COSTA VERDE AERONAUTICA SPA	20.000.000	3.7%
7	BANCO ITAU POR CUENTA DE INVERSIONISTAS EXTRANJEROS	18.653.574	3.4%
8	AXXION S A	18.473.333	3.4%
9	INVERSIONES ANDES SPA	17.146.529	3.1%
10	INVERSIONES HS SPA	14.894.024	2.7%
11	LARRAIN VIAL S A CORREDORA DE BOLSA	12.986.050	2.4%
12	BANCHILE C DE B S A	12.416.588	2.3%



ESTRUCTURA DE  
PROPIEDAD Y  
PRINCIPALES  
ACCIONISTAS

|31 DE DICIEMBRE DE 2014

	<i>Nombre o Razon Social</i>	<i>Acciones al 2014/12/31</i>	<i>Porcentaje</i>
1	COSTA VERDE AERONAUTICA SA	85,772,914	15.7%
2	TEP CHILE SA	65,554,075	12.0%
3	J P MORGAN CHASE BANK	41,936,775	7.7%
4	INVERSIONES NUEVA COSTA VERDE AERONAUTICA LTDA	22,928,277	4.2%
5	BANCO DE CHILE POR CUENTA DE TERCEROS NO RESIDENTES	21,904,156	4.0%
6	COSTA VERDE AERONAUTICA SPA	20,000,000	3.7%
7	BANCO ITAU POR CUENTA DE INVERSIONISTAS	19,744,217	3.6%
8	AXXION S A	18,473,333	3.4%
9	INVERSIONES ANDES SPA	17,146,529	3.1%
10	INVERSIONES HS SPA	14,894,024	2.7%
11	LARRAIN VIAL S A CORREDORA DE BOLSA	12,361,609	2.3%
12	BANCO SANTANDER POR CUENTA DE INV EXTRANJEROS	11,174,043	2.0%



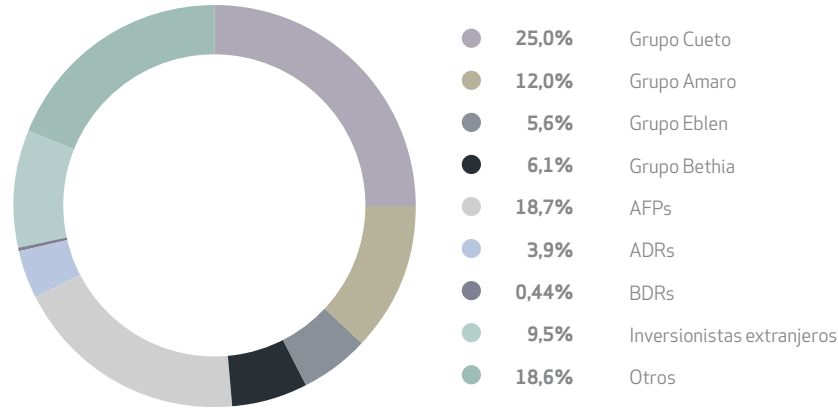
ESTRUCTURA DE  
PROPIEDAD Y  
PRINCIPALES  
ACCIONISTAS



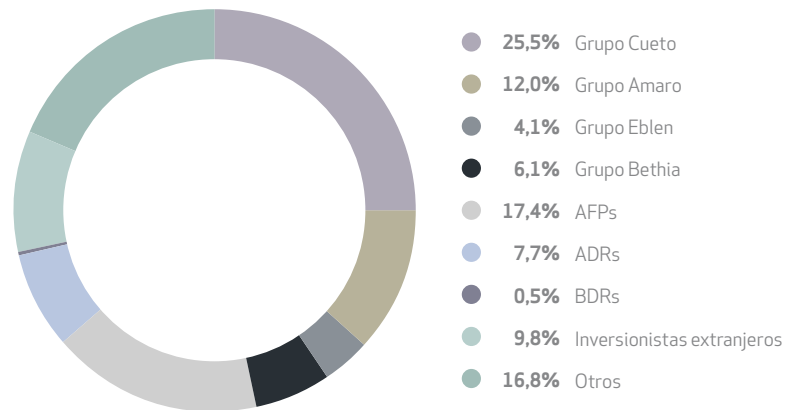


ESTRUCTURA DE PROPIEDAD Y PRINCIPALES ACCIONISTAS

| 2015



| 2014



A continuación se detalla el porcentaje controlado, directa e indirectamente, por el controlador y por cada uno de sus miembros y la identificación de las personas naturales que están detrás de las personas jurídicas.

1. El Grupo Cueto es el socio controlador de LATAM y está compuesto por los señores Juan José Cueto Plaza (uno de nuestros directores), Ignacio Cueto Plaza (CEO de LAN), Enrique Cueto Plaza (CEO de LATAM) y algunos otros miembros de la familia. Al 31 de diciembre de 2015 el Grupo Cueto poseía 25,0% de las acciones ordinarias de LATAM a través de las siguientes sociedades:

Nombre o razón social	RUT	Porcentaje
Costa Verde Aeronáutica S.A.	81.062.300-4	16,58%
Inversiones Nueva Costa Verde Aeronáutica Ltda.	76.116.741-3	4,32%
Costa Verde Aeronáutica SpA	76.213.859-K	2,20%
Inversiones Priesca Dos y Cía. Ltda.	76.237.354-8	0,65%
Inversiones Caravia Dos y Cía. Ltda.	76.237.329-7	0,65%
Inversiones El Fano Dos y Cía. Ltda.	76.237.343-2	0,50%
Inversiones La Espasa Dos y Cía. Ltda.	76.327.426-8	0,05%
Inv. Puerto Claro Dos y Cía. Ltda.	76.327.422-5	0,04%
Inversiones La Espasa Dos S.A.	76.809.110-2	0,01%
Inversiones Puerto Claro Dos Limitada	76.809.120-K	0,01%
Inversiones Mineras del Cantábrico S.A.	96.625.340-1	0,00%
<b>Total</b>		<b>25,0%</b>



ESTRUCTURA DE  
PROPIEDAD Y  
PRINCIPALES  
ACCIONISTAS

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

<i>Accionista</i>	<i>Porcentaje</i>
A. Inversiones Costa Verde Aeronáutica Limitada	99,81%
B. Inversiones Costa Verde Aeronáutica Ltda. y Cía. En Comandita por Acciones	0,17%
C. Larraín Vial S.A. C. de B.	0,02%
D. Inversiones Mineras del Cantábrico S.A.	0.0001%
E. Santander S.A. C. de B.	0,000008%

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

<i>Socio</i>	<i>Porcentaje</i>
A. Inversiones Costa Verde Limitada y Compañía en Comandita por Acciones	99,%
B. Inversiones Costa Verde y Cía. Ltda. <sup>1</sup>	0,9%
C. Inversiones Costa Verde Ltda. <sup>2</sup>	0,1%

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

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



ESTRUCTURA DE  
PROPIEDAD Y  
PRINCIPALES  
ACCIONISTAS

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

<i>Socios</i>	<i>Socio principal - 99,9%</i>	<i>Porcentaje</i>
A. Inmobiliaria e Inversiones El Fano Limitada	Enrique Cueto Plaza	8%
B. Inmobiliaria e Inversiones Caravia Limitada	Juan José Cueto Plaza	8%
C. Inmobiliaria e Inversiones Priesca Limitada	Ignacio Cueto Plaza	8%
D. Inmobiliaria e Inversiones La Espasa Limitada	Esperanza Cueto Plaza	8%
E. Inmobiliaria e Inversiones Puerto Claro Limitada	Sucesión Felipe Cueto Plaza	8%
F. Inmobiliaria e Inversiones Colunga Limitada	**	30%
G. Inversiones del Cantábrico Limitada	**	30%



ESTRUCTURA DE  
PROPIEDAD Y  
PRINCIPALES  
ACCIONISTAS

5. Respecto de INMOBILIARIA E INVERSIONES COLUNGA LIMITADA e INVERSIONES DEL CANTÁBRICO LTDA. son sociedades 100% de propiedad del Grupo Cueto, y sus accionistas finales son los señores :

<i>Socios</i>	<i>Rut</i>	<i>Socios</i>	<i>Rut</i>
A. Juan José Cueto Plaza	6.694.240-6	N. Manuela Cueto Sarquis	19.078.071-6
B. Ignacio Javier Cueto Plaza	7.040.324-2	O. Pedro Cueto Sarquis	19.246.907-4
C. Enrique Miguel Cueto Plaza	6.694.239-2	P. Juan Cueto Sarquis	19.639.220-3
D. María Esperanza Cueto Plaza	7.040.325-0	Q. Antonia Cueto Sarquis	20.826.769-8
E. Isidora Cueto Cazes	18.391.071-k	R. Fernanda Cueto Délano	18.395.657-4
F. Felipe Jaime Cueto Ruiz-Tagle	20.164.894-7	S. Ignacio Cueto Délano	19.077.273-k
G. María Emilia Cueto Ruiz-Tagle	20.694.332-7	T. Javier Cueto Délano	20.086.836-6
H. Andrea Raquel Cueto Ventura	16.098.115-6	U. Pablo Cueto Délano	20.086.837-4
I. Daniela Esperanza Cueto Ventura	16.369.342-9	V. José Cueto Délano,	20.963.574-7
J. Valentina Sara Cueto Ventura	16.369.343-7	W. Nieves Isabel Alcaíno Cueto	18.636.911-4
K. Alejandra Sonia Cueto Ventura	17.700.406-5	X. María Elisa Alcaíno Cueto	19.567.835-9
L. Francisca María Cueto Ventura	18.637.286-7	Y. María Esperanza Alcaíno Cueto	17.701.730-2
M. Juan José Cueto Ventura	18.637.287-5	Y. María Esperanza Alcaíno Cueto	17.701.730-2



ESTRUCTURA DE  
PROPIEDAD Y  
PRINCIPALES  
ACCIONISTAS

6. Los socios de INVERSIONES NUEVA COSTA VERDE AERONÁUTICA LIMITADA son los siguientes:

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

7. Los accionistas de COSTA VERDE AERONÁUTICA SpA son los siguientes:

Accionista	Porcentaje
A. Inversiones Nueva Costa Verde Aeronáutica Dos S.A.	100%

8. Los socios de INVERSIONES PRIESCA DOS Y CIA. LTDA. son los siguientes:

Socios	Porcentaje
A. Inversiones Priesca Dos S.A.	99%
B. Fernanda Cueto Délano Uno y Cía. Ltda.	1%

9. Los socios de INVERSIONES CARAVIA DOS Y CIA. LTDA. son los siguientes:

Socios	Porcentaje
A. Inversiones Caravia Dos S.A.	99%
B. Manuela Cueto Sarquis Uno y Cía. Ltda.	1%



ESTRUCTURA DE  
PROPIEDAD Y  
PRINCIPALES  
ACCIONISTAS



ESTRUCTURA DE  
PROPIEDAD Y  
PRINCIPALES  
ACCIONISTAS

10. Los socios de INVERSIONES EL FANO DOS Y CIA. LTDA. son los siguientes:

<i>Socios</i>	<i>Porcentaje</i>
A. Inversiones El Fano Dos S.A.	99%
B. Andrea Raquel Cueto Ventura Uno y Cía. Ltda.	1%

11. Los socios de INVERSIONES LA ESPASA DOS Y CIA. LTDA. son los siguientes :

<i>Socios</i>	<i>Porcentaje</i>
A. Inversiones La Espasa Dos S.A.	99%
B. María Esperanza Alcaíno Cueto Uno y Cía. Ltda.	1%

12. Los socios de INVERSIONES PUERTO CLARO DOS Y CIA. LTDA. son los siguientes:

<i>Socios</i>	<i>Porcentaje</i>
A. Inversiones Puerto Claro Dos Limitada	99%
B. Isidora Cueto Cazes y Cía. Ltda.	1%

13. Los socios de INVERSIONES LA ESPASA DOS S.A. son los siguientes:

<i>Accionistas</i>	<i>Porcentaje</i>
A. Inmobiliaria e Inversiones La Espasa Limitada	99%
B. María Esperanza Alcaíno Cueto Uno y Compañía Limitada	1%

14. Los socios de INVERSIONES PUERTO CLARO DOS LTDA. son los siguientes:

<i>Socios</i>	<i>Porcentaje</i>
A. Isidora Cueto Cazes	33,33%
B. Emilia Cueto Ruiz Tagle	33,33%
C. Felipe Cueto Ruiz Tagle	33,33%
D. Inversiones Colunga Limitada	0,01%

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

El resto de la base de accionistas está compuesta por una diversidad de inversionistas institucionales, entidades jurídicas y personas naturales. Al 31 de diciembre de 2015, un 3,9% de la propiedad de LATAM se encontraba en la forma de ADRs y un 0,4% en la forma de BDRs.



ESTRUCTURA DE  
PROPIEDAD Y  
PRINCIPALES  
ACCIONISTAS



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



## ESTRUCTURA DE PROPIEDAD Y PRINCIPALES ACCIONISTAS

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

<sup>4</sup> El Grupo Amaro, al cual también nos referimos como "Accionistas Controladores de TAM", ha suscrito un pacto de accionistas con LATAM y los accionistas controladores de LATAM, cuyos términos se detallan a continuación.

PARTICIPACIÓN (AL 31 DE DICIEMBRE DE 2015)	Propiedad de acciones ordinarias	Porcentaje de propiedad de acciones comunes
<b>Accionista</b>		
Grupo Cueto <sup>3</sup>	136,394,023	25,00%
Costa Verde Aeronáutica S.A.	88,759,650	16,27%
Inversiones Nueva Costa Verde Aeronáutica Ltda.	23,578,077	4,32%
Costa Verde Aeronáutica SpA	12,000,000	2,20%
Otros	12,056,296	2,21%
Grupo Amaro <sup>4</sup>	65.554.075	12,02%
TEP Chile S.A.	65.554.075	12,02%
Grupo Eblen.	30.550.333	5,60%
Inversiones Andes S.A.	17.146.529	3,14%
Inversiones PIA SpA	5.403.804	0,99%
Inversiones Andes II S.A	8.000.000	1,47%
Grupo Bethia	33.367.357	6,12%
Axxion S.A.	18.473.333	3,39%
Inversiones HS SpA	14.894.024	2,73%
Otros accionistas minoritarios	274.297.439	50,28%
<b>Total</b>	<b>545.558.101</b>	<b>100,00%</b>

A continuación de la combinación con TAM el año 2012, el Grupo Amaro es también accionista principal de LATAM Airlines Group, a través del 100% de propiedad en TEP Chile S.A. (Rut N° 76.152.798-3) y la propiedad mayoritaria de Holdco I, la cual posee 100% de las acciones ordinarias de TAM. Los miembros del Grupo Amaro incluyen a nuestro Presidente Mauricio Rolim Amaro y nuestra ex directora María Claudia Amaro. Al 31 de diciembre 2015, el Grupo Amaro era propietario de 12,01% de las acciones ordinarias de LATAM Airlines Group.

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

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



ESTRUCTURA DE  
PROPIEDAD Y  
PRINCIPALES  
ACCIONISTAS

Total Acciones Directorio	Nº acciones	Porcentaje
Georges de Bourguignon Amdt	3.153	0,00%
Juan José Cueto Plaza <sup>5</sup>	136.394.023	25,00%
Ramón Eblen Kadis <sup>5</sup>	30.550.333	5,60%
Carlos Heller Solari <sup>5</sup>	33.367.357	6,12%
Juan Gerardo Jofré	106.843	0,02%
Mauricio Rolim Amaro <sup>5</sup>	65.554.075	12,02%
<b>Total</b>	<b>265.975.784</b>	<b>48,75%</b>

Total Acciones Ejecutivos	Nº acciones	Porcentaje
Enrique Cueto Plaza <sup>5</sup> e Ignacio Cueto Plaza	136.394.023	25,00%
Armando Valdivieso Montes	67.359	0,01%
Andrés Osorio	23.824	0,00%
Enrique Elsaca	22.450	0,00%
<b>Total</b>	<b>136.507.656</b>	<b>25,02%</b>

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



## ESTRUCTURA DE PROPIEDAD Y PRINCIPALES ACCIONISTAS

### | PACTO DE ACCIONISTAS

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

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

### | GOBIERNO Y ADMINISTRACIÓN DEL GRUPO LATAM

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

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

entre LATAM, Holdco I, TAM y TEP Chile, el que establece los acuerdos relacionados con el gobierno corporativo, administración y operación de TAM y sus subsidiarias.

Luego de la combinación de negocios de LAN y TAM, el Pacto de Accionistas de Holdco I y el Pacto de Accionistas de TAM establecen los acuerdos entre las partes en relación al gobierno y administración de Holdco I, TAM y sus subsidiarias (colectivamente, el "Grupo TAM").

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

### | COMPOSICIÓN DEL DIRECTORIO DE LATAM AIRLINES GROUP

El señor Maurício Rolim Amaro fue reelegido director de LATAM Airlines Group en abril de 2015. Si el señor Amaro deja su cargo vacante por cualquier razón durante el periodo de dos años, TEP Chile tiene el derecho a designar su reemplazo para completar con el mencionado plazo. Con posterioridad, el directorio de LATAM Airlines Group designará cualquiera de sus miembros



## ESTRUCTURA DE PROPIEDAD Y PRINCIPALES ACCIONISTAS

como Presidente del mismo, en conformidad a sus estatutos vigentes. Maria Cláudia Oliveira Amaro fue elegida como directora de LATAM Airlines Group en junio de 2012, y renunció a su cargo en septiembre de septiembre 2014. En la misma fecha, y de acuerdo a la ley chilena, Henri Philippe Reichstul fue designado por el directorio para reemplazar a Maria Cláudia Oliveira Amaro hasta la próxima junta de accionistas que tuvo lugar en Santiago de Chile el día 28 de abril de 2015, en la que fue igualmente designado miembro del directorio.

### | ADMINISTRACIÓN DEL GRUPO LATAM

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

En junio de 2012, Ignacio Cueto Plaza se convirtió en CEO de LAN ("LAN CEO"). El CEO de LAN reporta directamente al CEO de LATAM y tiene a su cargo la supervisión general, dirección y control sobre las operaciones de pasajeros y carga del Grupo LATAM, excluyendo aquellas realizadas por Holdco I, TAM y sus subsidiarias,

y sobre el negocio internacional de pasajeros del Grupo LATAM. El CEO de LAN en conjunto con el CEO de TAM, son responsables de recomendar el candidato a CEO de LATAM para desempeñarse como cabeza del negocio internacional de pasajeros del Grupo LATAM (incluyendo operaciones de vuelos de largo alcance y regionales), el cual debe reportar en conjunto con el CEO de LAN y el CEO de TAM. Los ejecutivos clave del Grupo LATAM (además del CEO de LATAM y aquellos del Grupo TAM) serán designados por el, y le reportarán directa o indirectamente al, CEO de LATAM.

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

A continuación se describen las provisiones claves de los pactos de accionistas mencionados en los números 3 y 4 precedentes. Es importante hacer presente que los derechos y obligaciones de quienes conforman estos pactos, son normados por los términos y condiciones de dichos pactos de accionistas y no por el resumen de cualquier información contenida en esta memoria anual.

### | COMPOSICIÓN DE LOS DIRECTORIOS DE HOLDCO I Y TAM

El Pacto de Accionistas de Holdco I y el Pacto de Accionistas de TAM proveen, en términos generales, directorios idénticos y el mismo CEO de Holdco I y TAM, con LATAM designando dos directores y TAM cuatro directores (incluyendo al Presidente del directorio).

El 30 de abril de 2014 Marco Antonio Bologna fue nombrado Presidente del directorio de TAM. Maria Cláudia Oliveira Amaro renunció a su cargo de directora el 8 de septiembre de 2014 y en su reemplazo el directorio designó a don Henri Philippe Reichstul. Una renovación total del directorio de TAM se llevó a cabo en abril de 2015.

El Pacto de Accionistas del Grupo Controlador establece que las personas elegidas por o en representación de los accionistas controladores de LATAM o de los accionistas controladores de TAM, como miembros del directorio de LATAM, serán también miembros de los directorios de Holdco I y TAM.

### | ADMINISTRACIÓN DE HOLDCO I Y TAM

Los asuntos y el negocio diario de Holdco I serán administrados por el CEO del Grupo TAM bajo la supervisión del directorio de Holdco I. Los asuntos y el negocio diario de TAM serán administrados por TAM Diretoria bajo la supervisión del directorio de TAM. El "TAM Diretoria" estará compuesto por el CEO del Grupo TAM, el CFO de TAM, el COO de TAM y el CCO de TAM. Marco Bologna, fue el CEO inicial de Holdco I y TAM, o el "CEO del Grupo TAM". Actualmente dicho cargo es desempeñado por Claudia Sender. El CEO del Grupo TAM tendrá a su cargo la supervisión general, dirección y control sobre el negocio y operaciones del Grupo TAM (en lo referente a lo que no sea negocio internacional de pasajeros del Grupo LATAM) y llevará a cabo todas las órdenes y resoluciones de los directores de TAM. El CFO inicial de TAM, "CFO de



## ESTRUCTURA DE PROPIEDAD Y PRINCIPALES ACCIONISTAS

TAM CFO” ha sido designado en conjunto por LATAM y TEP Chile y cualquier sucesor del CFO será designado por TEP Chile dentro de tres candidatos propuestos por LATAM. El COO de TAM, “COO de TAM”, y el gerente comercial de TAM, “CCO de TAM”, serán designados en conjunto y recomendados al directorio de TAM por el CEO del Grupo TAM y el CFO de TAM, y además deberá ser aprobado por el directorio de TAM. Estos pactos de accionistas además regulan la composición de los directorios de las subsidiarias de TAM.

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

### | ACTUACIONES QUE REQUIEREN MAYORÍA CALIFICADA

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

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

- Aprobar el presupuesto anual y plan de negocios y el negocio multianual (colectivamente como los “Planes Aprobados”), y además las modificaciones a estos planes;
- Llevar a cabo o acordar cualquier acción que cause, o razonablemente cause, individual-

mente o en forma agregada, cualquier gasto de capital, operacional u otro gasto de cualquier compañía de TAM y sus subsidiarias que sean mayores a (i) el menor de 1% de ingresos o 10% de la utilidades bajo los planes aprobados, con respecto a las acciones que afecten las partidas del estado de resultados; o (ii) el menor de 2% de los activos o 10% de la caja y caja equivalentes (según la definición de IFRS) acorde a lo establecido en los Planes Aprobados y en efecto, en relación a las acciones que afecten el estado de flujo de caja;

- Crear, disponer de o admitir nuevos accionistas en alguna de las subsidiarias de la compañía relevante, excepto en la medida que esté expresamente contemplado en los planes aprobados;
- Aprobar la adquisición, disposición, modificación o gravamen por parte de cualquier empresa de TAM de cualquier activo mayor a \$15 millones o de cualquier valor accionario o valores convertibles en acciones de cualquier empresa de TAM o la Compañía, excepto en la medida que esté expresamente contemplado en los Planes Aprobados;
- Aprobar cualquier inversión en activos no relacionados con el propósito corporativo de cualquier compañía de TAM, excepto en la medida que esté expresamente contemplado en los Planes Aprobados;
- Suscribir cualquier contrato de monto superior a \$15 millones, excepto en la medida que esté expresamente contemplado en los Planes

Aprobados;

- Suscribir cualquier contrato relacionado con la distribución de utilidades, asociaciones de empresas, colaboraciones de negocios, membresía en alianzas, acuerdos de código compartido, excepto a lo aprobado en los planes de negocios y presupuesto y efectuado, excepto en la medida que esté expresamente contemplado en los Planes Aprobados;
- Finiquitar, modificar, o renunciar a cualquier derecho o demanda de una compañía relevante o sus subsidiarias en un monto superior a \$15 millones, excepto en la medida que esté expresamente contemplado en los Planes Aprobados;
- Comenzar, participar en, comprometer o establecer cualquier acción material con respecto a cualquier litigio o proceso en un monto superior a \$15 millones, relacionado con la compañía relevante, excepto en la medida que esté expresamente contemplado en los Planes Aprobados;
- Aprobar la ejecución, modificación, término o ratificación de acuerdos con terceros, excepto en la medida que esté expresamente contemplado en los Planes Aprobados;
- Aprobar cualquier estado financiero, modificaciones, o cualquier política contable, de dividendos o impositiva de la compañía relevante; aprobar el otorgamiento de cualquier interés de valores o garantías de obligaciones de terceros;



## ESTRUCTURA DE PROPIEDAD Y PRINCIPALES ACCIONISTAS

- Designar ejecutivos distintos al CEO de Holdco I o de TAM Diretoria o reelegir a los actuales CEO de TAM o CFO de TAM; y

- Aprobar cualquier voto de la compañía relevante o sus subsidiarias en su capacidad de accionista.

Las actuaciones que requieren aprobación de mayoría calificada de los accionistas son las siguientes:

- Aprobar cualquier modificación a los estatutos de cualquier compañía relevante o sus subsidiarias en relación a las siguientes materias: (i) propósitos corporativos; (ii) capital corporativo; (iii) derechos inherentes a cada clase de acciones y sus accionistas; (iv) las atribuciones de reuniones ordinarias de accionistas o las limitaciones a las atribuciones del directorio; (v) cambios en el número de directores o ejecutivos; (vi) el plazo; (vii) el cambio en las oficinas principales corporativas de una compañía relevante; (viii) la composición, atribuciones y compromisos de la administración de cualquier compañía relevante; y (ix) dividendos y otras distribuciones;

- Aprobar la disolución, liquidación o liquidación de una compañía relevante;

- Aprobar la transformación, fusión, escisión o cualquier tipo de reorganización corporativa de una compañía relevante;

- Pagar o distribuir dividendos o cualquier otro tipo de distribución a los accionistas;

- Aprobar la emisión, rescate o amortización de instrumentos de deuda, valores accionarios o valores convertibles;

- Aprobar un plan para la disposición por venta, gravámenes u otro de 50% o más de los activos, según se determina en el balance del año anterior, de Holdco I;

- Aprobar la disposición por venta, gravámenes u otro de 50% o más de los activos de una subsidiaria de Holdco I representando al menos 20% de Holdco I o aprobar la venta, gravámenes o disposición de valores accionarios de forma tal que Holdco I pierda el control;

- Aprobar la concesión de intereses sobre instrumentos o garantías para garantizar obligaciones en exceso del 50% de los activos de una compañía relevante; y

- Aprobar la ejecución, modificación, términos o ratificación de los actos o acuerdos con partes relacionadas pero sólo en los casos que la ley aplicable requiera la aprobación de dichas materias.

### | ACUERDOS DE VOTOS, TRANSFERENCIAS Y OTROS ACUERDOS

El grupo controlador de LATAM y TEP Chile han acordado en el Pacto de Accionistas del Grupo Controlador para votar sus respectivas acciones ordinarias de LATAM Airlines Group de la siguiente forma:

- Hasta ese momento TEP Chile vende cual-

quiera de sus acciones ordinarias de LAN (diferentes a las acciones exentas según se define a continuación y en poder de TEP Chile), el Grupo Controlador de LATAM Airlines Group votará sus acciones comunes de LATAM Airlines Group para elegir al directorio de LATAM Airlines Group a cualquier individuo designado por TEP Chile salvo que TEP Chile posea las suficientes acciones ordinarias de LATAM Airlines Group para elegir directamente dos miembros del directorio de LATAM Airlines Group; las partes acuerdan votar sus acciones ordinarias de LATAM Airlines Group para apoyar a las otras partes en remover o reemplazar a directores u otros designados por el directorio de LATAM Airlines Group;

- Las partes acuerdan consultar entre ellas y hacer uso de sus esfuerzos de buena fe para lograr acuerdos y actuar en conjunto en todas las acciones (excepto las acciones que requieran de la aprobación de la mayoría bajo la ley chilena) y ser consideradas por el directorio de LATAM Airlines Group o por los accionistas de LATAM Airlines Group;

- Las partes acuerdan mantener el tamaño del directorio de LATAM Airlines Group en un total de nueve miembros y mantener el quórum requerido por la mayoría del directorio de LATAM Airlines Group; y

- En caso de que, después de haber realizado esfuerzos de buena fe para lograr un acuerdo en relación a cualquier acción que requiera aprobación por mayoría calificada bajo la ley chilena y un periodo de mediación, las partes no logran



## ESTRUCTURA DE PROPIEDAD Y PRINCIPALES ACCIONISTAS

dicho acuerdo, entonces TEP Chile ha accedido a dar su voto a la materia que requiera mayoría calificada según lo indicado por los accionistas controladores de LATAM Airlines Group, al cual nos referimos como “voto directo”.

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

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

### | RESTRICCIONES A LAS TRANSFERENCIAS

De conformidad con el Pacto de Accionistas del Grupo Controlador, los accionistas controladores de LATAM Airlines Group y TEP Chile están sujetos a ciertas restricciones respecto a ventas, transferencias y gravámenes de las acciones ordinarias de LATAM Airlines Group y (solamente en el caso de TEP Chile) las acciones con derecho a voto de Holdco I. Excepto por un monto limitado de las acciones ordinarias de LATAM Airlines Group, ni los accionistas controladores de LATAM Airlines Group ni los de TEP Chile pueden vender las acciones ordinarias de LATAM Airlines Group, y TEP Chile

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

Adicionalmente, TEP Chile puede vender a partir de junio de 2015 todas las acciones ordinarias de LATAM Airlines Group y acciones con derecho a voto de Holdco I, sujeto a satisfacer las cláusulas de venta en bloque, si un evento





## ESTRUCTURA DE PROPIEDAD Y PRINCIPALES ACCIONISTAS

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

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

El Pacto de Accionistas del Grupo Controlador

provee ciertas excepciones a estas restricciones de transferencia para ciertas acciones en prenda de LATAM Airlines Group realizadas por las partes y para transferencias a las compañías afiliadas, en cada caso bajo ciertas circunstancias limitadas.

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

### | RESTRICCIONES A LAS TRANSFERENCIAS DE ACCIONES DE TAM

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

de propiedad de TEP Chile en relación a dicha venta.

### Opción de Conversión

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

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





## ESTRUCTURA DE PROPIEDAD Y PRINCIPALES ACCIONISTAS

dicha conversión no tuviera un efecto adverso pero no hubiéramos ejercido el derecho en su totalidad en un periodo específico, entonces los accionistas controladores de TAM tendrían el derecho de ofrecernos sus acciones con derecho a voto de Holdco I por un monto igual al precio de venta.

### Adquisiciones de Acciones de TAM

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

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

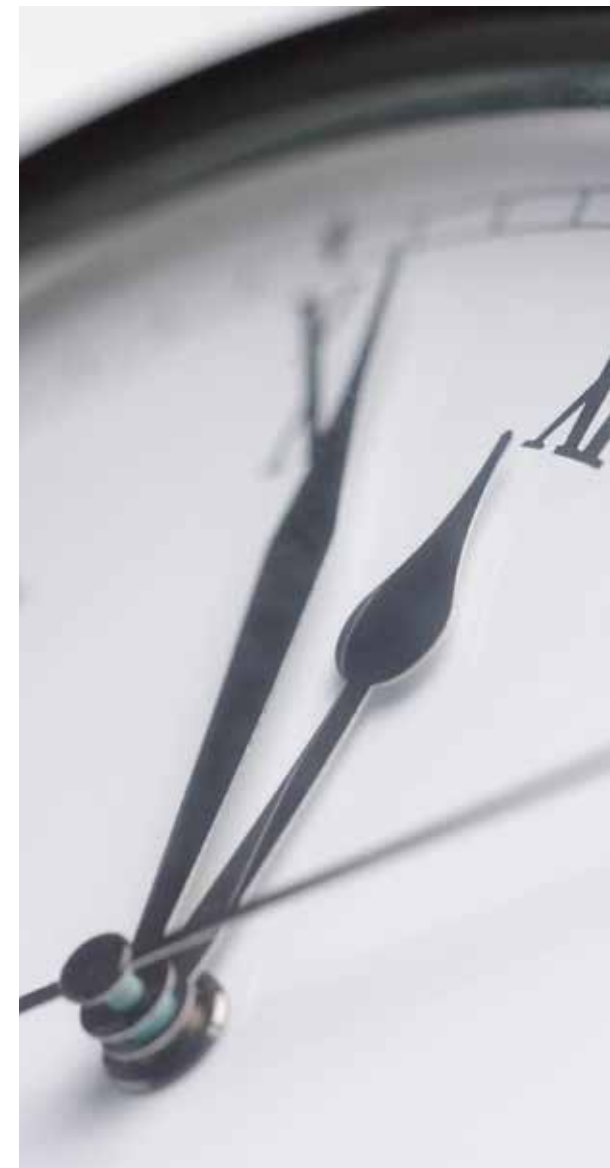
En materia de dividendos, la Compañía ha establecido que éstos sean iguales al mínimo exigido por la ley, es decir un 30% de las utilidades de acuerdo a la normativa vigente. Ello no se contrapone con que eventualmente se puedan repartir dividendos sobre dicho mínimo obligatorio atendiendo a las particularidades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

Durante los años 2013, 2014 y 2015 la Compañía no presentó utilidades por lo que no hubo reparto de dividendos.

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



ESTRUCTURA DE  
PROPIEDAD Y  
PRINCIPALES  
ACCIONISTAS



## | POLITICA FINANCIERA

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

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

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

- Asegurar un nivel de liquidez mínimo para la operación. Preservar y mantener niveles de caja adecuados para asegurar las necesidades de la operación y el crecimiento. Mantener un nivel adecuado de líneas de crédito con bancos locales y extranjeros para reaccionar ante contingencias.
- Mantener un nivel y perfil de endeudamiento óptimo, en una proporción que sea razonable en función del crecimiento de las operaciones y considerando el objetivo de minimizar los costos de financiamiento.
- Rentabilizar los excedentes de caja, mediante inversiones financieras que garanti-

cen un riesgo y liquidez consistente con la Política de Inversiones Financieras.

- Disminuir los impactos que implican los riesgos de mercado tales como variaciones en el precio de combustible, los tipos de cambio y la tasa de interés sobre el margen neto de la compañía.
- Reducir el Riesgo de Contraparte, mediante la diversificación y límites en las inversiones y operaciones con las contrapartes.
- Mantener una visibilidad de la situación financiera proyectada de la compañía en el largo plazo, de manera de anticipar situaciones de incumplimiento de covenants, baja liquidez, deterioro de ratios financieros comprometidos con agencias de rating, etc.

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

## | POLÍTICA DE LIQUIDEZ E INVERSIÓN FINANCIERA

Durante el año 2015 LATAM Airlines Group realizó operaciones en el mercado de capital para mantener la liquidez en los niveles adecuados, cerrando en Diciembre 2015 con un ratio de liquidez de aprox. 13,4% sobre las ventas totales.

En este contexto, LATAM mantuvo los niveles de deuda de corto plazo en aprox. US\$387 millones al cierre de 2015, levemente superior que el saldo de Diciembre 2014. Adicionalmente, durante el año 2015, la compañía aumentó el saldo de deuda en aprox. US\$324,6 millones, el cual se explica principalmente por la operación de manejo de pasivos realizada durante Junio de 2015, mediante la cual LATAM emitió y colocó en el mercado internacional un bono de largo plazo un monto de US\$500 millones a una tasa de 7,25% y realizó el rescate total de US\$300 millones del bono emitido por la sociedad TAM Capital 2, Inc. con una tasa 9,50%. Esta operación permitió aumentar la liquidez y al mismo tiempo reducir la tasa de endeudamiento del grupo.

Durante el año 2015, LATAM mantuvo un adecuado nivel de liquidez, con el objetivo de resguardarse ante potenciales shocks externos y la volatilidad y ciclos inherentes a la industria. El objetivo de largo plazo es mantener el índice de liquidez en torno a un 15%.

Adicionalmente, LATAM mantuvo al cierre de 2015 líneas de crédito comprometidas por un monto total de US\$105 millones con instituciones financieras, tanto locales como internacionales, las que al cierre del ejercicio no han sido utilizadas. Con fecha 29 de Marzo, 2016, estas líneas de crédito fueron reemplazadas por una línea de crédito rotativa comprometida, la cual está garantizada por aviones, motores y repuestos por un monto total de US\$275 millones.



| POLÍTICA FINANCIERA

Adicionalmente, durante este año 2015 se continuó financiando con fondos propios una parte importante de los anticipos asociados a la fabricación de los aviones (pre-delivery payments), vinculados a las aeronaves que LATAM recibirá en el futuro, tanto de Boeing como de Airbus. Al 31 de Diciembre de 2015, LATAM Airlines Group contaba con US\$1.361 millones en caja y valores de fácil liquidación y con US\$409,6 millones en anticipos de aviones financiados con fondos propios.

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

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

#### | POLÍTICA DE FINANCIAMIENTO

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

La gran mayoría de las inversiones realizadas por LATAM Airlines Group corresponden a los programas de adquisición de flota, los que en general son financiados mediante la combinación de recursos propios y deuda financiera estructurada de largo plazo. Normalmente

LATAM financia entre un 80% a 85% 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 pago de las distintas estructuras de financiamiento varían entre 12 y 16 años, siendo la gran mayoría de éstos a 12 años. Adicionalmente LATAM contrata un porcentaje importante de sus compromisos de compra de flota mediante arrendamientos operativos como una medida adicional a los financiamientos.

Con el objetivo de diversificar las alternativas de financiamiento de aeronaves, LATAM realizó con fecha 29 de mayo de 2015 la emisión y colocación privada de títulos de deuda denominados Enhanced Equipment Trust Certificates ("EETC") por un monto agregado de US\$ 1,020.8 millones. La ejecución de esta operación permite ampliar el abanico de alternativas de financiamiento de aeronaves y particularmente permitió financiar la adquisición de once nuevos Airbus A321-200, dos Airbus A350-900 y cuatro Boeing 787-9, cuyas entregas estaban previstas entre julio de 2015 y marzo de 2016. El reconocimiento de deuda se realiza contra la entrega de cada una de las aeronaves, la que al 31 de diciembre de 2015 fue de US\$675,7 millones.

En relación al financiamiento de corto plazo, LATAM mantiene al 31 de Diciem-



POLÍTICA  
FINANCIERA



## POLÍTICA FINANCIERA

bre 2015 aproximadamente un 4% de su deuda total en préstamos a exportadores e importadores con el propósito de financiar necesidades de capital de trabajo.

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

### | POLÍTICA DE RIESGOS DE MERCADO

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

#### **i. Riesgo de precio del combustible:**

La variación en los precios del combustible depende en forma importante de la oferta

y demanda de petróleo en el mundo, de las decisiones tomadas por la Organización de Países Exportadores de Petróleo ("OPEP"), de la capacidad de refinación a nivel mundial, de los niveles de inventario mantenidos, de la ocurrencia o no de fenómenos climáticos y de factores geopolíticos. LATAM compra combustible para aviones denominado Jet Fuel grado 54. Existe un índice de referencia en el mercado internacional para este activo subyacente, que es el US Gulf Coast Jet 54, el cual fue utilizado por LATAM Airlines Group para realizar coberturas durante 2015.

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

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

La variación en las tasas de interés depende fuertemente del estado de la economía mundial. Un mejoramiento en las perspectivas económicas de largo plazo mueve las tasas de largo plazo hacia el alza, mientras que una caída provoca un descenso por efectos del mercado. Sin embargo, si se considera la intervención gubernamental, en períodos de contracción económica se suelen reducir las

tasas de referencia con el fin de impulsar la demanda agregada al hacer más accesible el crédito y aumentar la producción (de la misma forma que existen alzas en la tasa de referencia en períodos de expansión económica).

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

La exposición de LATAM frente a riesgos en los cambios en la tasa de interés de mercado está relacionada, principalmente, a obligaciones de largo plazo con tasa variable. Con el fin de disminuir el riesgo de una eventual alza en los tipos de interés, LATAM Airlines Group mantiene vigente contratos swap y opciones call de tasas de interés.

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

#### **iii. Riesgo de tipos de cambio:**

La moneda funcional utilizada por la Sociedad matriz es el dólar estadounidense en términos de fijación de precios de sus servicios, de composición de su estado de situación financiera clasificado y de efec-



## POLÍTICA FINANCIERA

tos sobre los resultados de las operaciones. Existen dos tipos de riesgos de tipo de cambios: riesgo de flujos y riesgo de balance. El riesgo de flujo se genera como consecuencia de la posición neta de ingresos y costos en moneda no dólar estadounidense.

LATAM vende la mayor parte de sus servicios en dólares estadounidenses, en precios equivalentes al dólar estadounidense y reales brasileños. Aproximadamente un 60% de los ingresos están denominados en dólar estadounidense mientras que aproximadamente un 25% en real brasileño. Gran parte de los gastos están denominados en dólares estadounidenses o equivalentes al dólar estadounidense, en particular costos de combustible, tasas aeronáuticas, arriendo de aeronaves, seguros y componentes y accesorios para aeronaves. Los gastos de remuneraciones están denominados en monedas locales. El porcentaje total de costos denominados en dólar estadounidense es de alrededor de un 67%, mientras que el porcentaje aproximado de costos en real brasileño es de un 19%.

LATAM Airlines Group mantiene las tarifas de los negocios de carga y pasajeros internacionales mayoritariamente en dólares estadounidenses. En los negocios domésticos existe una mezcla: las ventas en Perú son en moneda local, sin embargo los precios están indexados al dólar estadounidense. En Brasil, Chile, Argentina y Colombia, las tarifas son en moneda 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, LATAM se encuentra expuesta a la fluctuación en diversas mo-

nedas, principalmente real brasileño y euro.

LATAM Airlines Group ha realizado coberturas de exposición al riesgo de tipo de cambio utilizando contratos forward de moneda. Al 31 de Diciembre 2015, LATAM mantiene principalmente cobertura para el real brasileño por US\$ 270 millones para el período Enero-Junio 2016.

Por otro lado, el riesgo de balance se presenta cuando partidas registradas en balance están expuestas a variaciones del tipo de cambio, dado que estas partidas están expresadas en una unidad monetaria distinta a la moneda funcional. Si bien LATAM puede suscribir contratos de derivados de cobertura para proteger el impacto de una posible apreciación o depreciación de monedas respecto a la moneda funcional utilizada por la sociedad matriz, durante el año 2015, LATAM no realizó cobertura para cubrir el riesgo de balance.

El principal factor de descalce se produce en la sociedad TAM S.A, cuya moneda funcional es el real brasileño y gran parte de sus pasivos están expresados en moneda dólar. Al cierre 2015 el descalce en el balance de TAM fue menor a US\$700 millones.



| OPERACIÓN  
INTERNACIONAL



| OPERACIÓN  
DE CARGA



| PROPIEDADES,  
PLANTAS Y  
EQUIPOS



| BRASIL



| ARGENTINA - CHILE  
COLOMBIA  
ECUADOR - PERÚ



| PROGRAMAS  
DE FIDELIDAD

Estamos  
conectados a  
todo el mundo.

LATAM es el principal operador de vuelos internacionales dentro de la región, ofreciendo a sus pasajeros la más amplia red de conectividad con un total de 45 destinos internacionales (adicionales a su red doméstica) en 23 países, atendidos con una flota compuesta por 112 aviones promedio durante el ejercicio. La operación de pasajeros de LATAM considera los vuelos regionales dentro de Sudamérica y El Caribe, y los de largo alcance entre este subcontinente y el resto del mundo.

Durante el año 2015 el volumen total de pasajeros transportados por LATAM se aproximó a los 14,2 millones de personas, con un aumento de 3,9% en relación al año anterior. De ellos, 8,5 millones correspondieron a pasajeros que volaron en rutas regionales y 5,7 millones a quienes lo hicieron en vuelos de largo alcance.

En este período la operación internacional de pasajeros se desarrolló en un entorno macroeconómico complejo en Sudamérica, caracterizado por un bajo crecimiento en los países de habla hispana en los cuales opera LATAM, decrecimiento y alta tasa inflación principalmente en Brasil, además de importantes devaluaciones de las divisas latinoamericanas, en particular del real brasileño y el peso Colombiano. Adicionalmente, la Compañía enfrentó un fuerte desbalance entre oferta y demanda, principalmente en las rutas desde Brasil hacia Estados Unidos, lo que generó una significativa caída de la tarifa media.

Para mitigar los efectos de este complejo escenario LATAM redujo su oferta de capacidad en rutas desde Brasil a Estados Unidos, buscando potenciar las rutas con mayor demanda como son El Caribe y Europa. A ello se sumó el fortalecimiento de su principal hub internacional en el aeropuerto de Guarulhos, Sao Paulo. Es así como el tráfico consolidado de pasajeros transportados por LATAM en vuelos internacionales (RPK) aumentó 5,4% en comparación con el año anterior, mientras su capacidad medida en ASK se incrementó en 6,4%, dando como resultado un factor de ocupación que se situó en un 84,6%, con una disminución de 0,8 puntos porcentuales en relación a 2014.

A nivel regional, el total de las aerolíneas que integran Grupo LATAM sirvieron 28 destinos, incluyendo cuatro destinos en El Caribe, para lo cual utilizaron una flota conformada principalmente por aviones Airbus de la familia A320. Su amplia red de cobertura le permitió a LATAM mantener el liderazgo del mercado en las rutas regionales que opera, con un 42,9% de participación medida en capacidad (ASK). Sus principales competidores en estas rutas son Avianca, Aerolíneas Argentinas, Gol y Tame, que en este período alcanzaron participaciones de 22,1%, 10,5%, 9,4% y 4,2%, respectivamente.

En su permanente objetivo por proveer de la mejor conectividad a sus pasajeros en la región, LATAM incrementó en 75% la oferta hacia El Caribe, principalmente gracias a las



OPERACIÓN  
INTERNACIONAL





OPERACIÓN  
INTERNACIONAL

nuevas rutas a Punta Cana (República Dominicana) desde Buenos Aires, Brasilia y Bogotá. Asimismo, en 2015 la Compañía inició vuelos directos desde Sao Paulo a Bogotá. Adicionalmente, durante el año se inauguraron las rutas Buenos Aires-Brasilia y Buenos Aires-Recife, y se abrió la ruta Sao Paulo (Guarulhos)-Punta del Este.

Uno de los hitos del ejercicio fue la apertura de la ruta Antofagasta-Lima, en diciembre, con tres frecuencias semanales, convirtiendo el aeropuerto de Antofagasta en el segundo terminal internacional de Chile con vuelos de itinerario. A ello se sumará, en enero de 2016, la inauguración de la ruta Montevideo-Lima, potenciando de esta forma el hub de Lima, que conecta Sudamérica con Centroamérica, Estados Unidos y Europa.

En lo que respecta a las rutas de largo alcance, a diciembre de 2015 la Compañía cubre 27 destinos, siendo Estados Unidos y Europa los dos mercados más relevantes y por lo tanto estratégicos para LATAM. Para desarrollar sus operaciones de largo alcance, la Compañía utiliza principalmente aviones Boeing B767 y B787-8/9. Cabe destacar que en este ejercicio se completó el retiro total de la flota Airbus A340 que LAN utilizó por casi 15 años para servir la ruta Santiago-Auckland-Sydney, modelo que fue reemplazado por los Boeing 787-8 y posteriormente por los B787-9. Estos son aviones más modernos, eficientes y de mayor capacidad, cuya incorporación en 2015 también está destinada a reforzar las

operaciones en las rutas Santiago-Madrid y Santiago-Lima-Los Ángeles.

Asimismo, en diciembre se integró el primer Airbus A350 a la flota de TAM, con la misión de convertirse en uno de los principales aviones para operar vuelos de largo alcance a Estados Unidos y Europa. Este avión comenzará a ser operado por la Compañía en abril de 2016 en la ruta Sao Paulo (Guarulhos)-Madrid, operación que se ampliará en el segundo semestre con la ruta Sao Paulo-Orlando, convirtiéndose en la primera aerolínea de las Américas en operar esta aeronave de última generación.

En lo que respecta a Norteamérica, la participación de LATAM se incrementó a 24,3% (versus 22,8% en 2014) medida en ASK, siendo American Airlines, United Continental y Delta sus principales competidores con 27,7%, 10,4% y 9,4% de la capacidad, respectivamente. En este período se inauguraron las rutas Lima-Orlando y Brasilia-Orlando, y se potenció la ruta Sao Paulo-Nueva York con la extensión a Toronto. Adicionalmente, la Compañía anunció planes para lanzar nuevas rutas internacionales a partir del año 2016, como el primer vuelo directo y sin escalas de LAN Perú entre Lima y Washington, a partir de mayo, que la convertirá en la única aerolínea de la región en conectar de forma directa 4 veces por semana las capitales de Perú y Estados Unidos.





OPERACIÓN  
INTERNACIONAL

En las rutas a Europa, la participación de LATAM aumentó a 11,9% (versus 10,8% en 2014) medida en ASK, donde compite fundamentalmente con los grupos AirFrance-KLM e Iberia-British Airways, con 22,1% y 20,2% de la capacidad, respectivamente, además de las aerolíneas TAP y Lufthansa, con 10,7% y 9,1% respectivamente. Como hito del período destaca el crecimiento de 7,0% y 6% en la oferta de vuelos a Europa desde Brasil y Chile respectivamente, en una operación rentable y destinada a reforzar la conectividad con esa región. Es así como TAM inauguró vuelos directos desde Sao Paulo (Guarulhos) a Barcelona con tres frecuencias semanales, siendo el primer nuevo destino que se abre desde Brasil a Europa en los últimos 5 años, y constituyéndose en el sexto destino que la Compañía ofrece en Europa y el segundo en España.

Adicionalmente, TAM está a la espera de la aprobación de las autoridades para volar desde San Pablo a Johannesburgo, con lo que Grupo LATAM será el único operador en América Latina en tener vuelos regularmente programados al continente africano.

En las rutas a Oceanía, LATAM alcanzó un 42,8% de participación en términos de tráfico (versus 39% en 2014). En estas operaciones sus principales competidores son la australiana Qantas, con el 43,3%; Emirates Airlines con el 5,2% y Etihad Airways (la segunda aerolínea de los Emiratos Árabes Unidos), con el 3,6%, entre otros.

Gracias al permanente fortalecimiento de las alianzas comerciales con otras aerolíneas –como acuerdos interlineales, códigos compartidos y su participación en la alianza oneworld–, sumado a los 140 aeropuertos que ofrece la red actual de la Compañía, LATAM puede hoy trasladar a sus pasajeros a todos los destinos alrededor del mundo, ofreciendo la mejor conectividad de la industria a nivel regional.

En materia de servicio, en este período LATAM continuó trabajando para mantener la preferencia de sus clientes brindándoles la mejor experiencia de viaje. En esta línea, la Compañía implementó entretenimiento inalámbrico en 131 aviones de fuselaje estrecho y en más de 3.000 trayectos cortos. Adicionalmente, en 2015 lanzó dos nuevos servicios en su sitio web: “Manage my booking” (Administrar mis reservas) y “Flight Status” (Estado del vuelo), que permiten a los clientes mantenerse informados en todo momento y tomar la mejor decisión relacionada con sus viajes. Asimismo, la Compañía continuó con el proceso de unificación de los mostradores de check-in entre LAN y TAM, a la vez que comenzó a probar el servicio Self-Bag Tag en los aeropuertos de Guarulhos y Brasilia, para hacer más rápidos los tiempos de embarque.

Líderes en el país más grande de la región.

Con más de 200 millones de habitantes, Brasil es por lejos el mercado doméstico más grande de Sudamérica y el tercero a nivel mundial transportando en el 2015 98 millones de pasajeros dentro del país, mercado que continúa siendo una oportunidad para LATAM con una baja penetración del transporte aéreo y un alto potencial de crecimiento.

El 2015 fue un año especialmente complejo para el transporte de pasajeros en Brasil, dado el difícil escenario que enfrenta su economía y que se vio reflejado en un decrecimiento de 3,8% del PIB, una inflación de 10,7% (la más alta desde 2002) y una depreciación de su moneda frente al dólar estadounidense de 49% en relación a 2014 (su mayor retroceso en 13 años).

Esta recesión, tuvo un impacto directo en el sector de la aviación comercial, afectando particularmente la demanda del pasajero corporativo. Para LATAM, la operación doméstica de Brasil representa aproximadamente un tercio de su negocio global de pasajeros, más que la suma de todas sus operaciones locales en los países de habla hispana donde está presente.

Clave para mitigar el impacto de la desaceleración económica del país y especialmente la debilidad del real, ha sido la disciplina de oferta que la Compañía ha venido aplicando desde su ingreso a Brasil, en 2012, en un mercado que se caracteriza aún por enfrentar una situación de sobrecapacidad de oferta. Cabe destacar que durante el 2015

LATAM fue la única compañía en reducir capacidad en el mercado doméstico de Brasil. En 2015 la Compañía redujo su oferta en 2,5% medida en ASK (asientos por kilómetro), que se suma a la disminución de 1,4% aplicada en 2014 y de 8,4% en 2013. Por su parte, la demanda disminuyó en 2,6% (medida en RPK), dando como resultado un saludable factor de ocupación total para el año de 81,6% –por sobre el promedio de la industria–, con una caída de 0,1 puntos porcentuales en relación a 2014.

Dado que el panorama en Brasil continuará presionado durante el 2016, en medio de una esperada nueva contracción de su economía, LATAM anunció una reducción de ASK de entre 8% y 10%, con el objetivo de ser más eficiente en las rutas nacionales, sin perjudicar la conectividad de nuestros pasajeros.

A diciembre de 2015, TAM cubre 44 destinos domésticos desde los 46 aeropuertos existentes en el país, operando aproximadamente 650 vuelos diarios. Con 32 millones de pasajeros transportados, y una baja de 4,0% en comparación a 2014, la Compañía se mantuvo como el operador líder de los vuelos domésticos medido en RPK), con un 37% de participación, seguido de las aerolíneas GOL, con el 36%, y Azul, con el 17%, sus principales competidores. Adicionalmente, en 2015 TAM se mantuvo como la aerolínea preferida en el segmento de pasajeros corporativos alcanzando una participación de 32% a Diciembre 2015.

Para desarrollar sus operaciones domésti-



| BRASIL



| BRASIL

cas, TAM utilizó una flota compuesta por 120 aviones de la familia Airbus A320, incluyendo dentro de ellos 27 Airbus A321 –10 más que en 2014– que le permiten atender con mayor eficiencia las rutas internas de alta densidad.

Adicionalmente, durante 2015 la Compañía continuó enfocada en mantener su posición estratégica dentro Brasil, mejorando la conectividad desde sus principales hubs, como son los terminales de Guarulhos y Brasilia, este último el más importante para los vuelos domésticos. En línea con el objetivo de fortalecer nuestro hub de Brasilia, se destaca la apertura de 4 nuevos destinos en el país: Bauru, Juazeiro Do Norte, São José Dos Campos y Jaguaruna, esta última conexión de Congonhas, buscando fortalecer la operación en mercados más rentable y alcanzando un aumento de 8% en el número de pasajeros con conexiones en vuelos internos en Brasil comparado con el 2014.

Cabe destacar que en este ejercicio, y por séptimo año consecutivo, TAM lideró el ranking de “Top of Mind” en Brasil, aumentando la brecha con el segundo lugar, y consolidando su posición de liderazgo en el mercado brasileño, a pesar de las reducciones de capacidad en la red doméstica.



## BRASIL

**31,9**MILLONES  
DE PASAJEROS**120**

AVIONES

**44**DESTINOS  
DOMÉSTICOS**37%**PARTICIPACIÓN  
DE MERCADOGOL  
AZUL  
AVIANCA BRASIL**36%**  
**17%**  
**10%**

## Operamos 6 mercados domésticos de la región.

En 2015 se cumplieron 10 años de LAN Argentina, aerolínea que ha logrado posicionarse como el segundo mayor operador de vuelos domésticos del país, en un mercado dominado por Aerolíneas Argentinas, la compañía de bandera estatal, con cerca de un 75% de participación.

Mantener este posicionamiento ha sido posible gracias al irrenunciable compromiso de la Compañía por brindar los más altos estándares de seguridad, calidad y servicio, lo que se ve reflejado en los altos puntajes de satisfacción y recomendación de los pasajeros obtenidos durante el año.

Con 2,4 millones de pasajeros transportados en rutas internas, LAN cerró el año con una participación de mercado de 25%, con una baja de 2,0 puntos porcentuales respecto a 2014. Su tráfico consolidado medido en kilómetros pasajero (RPK) creció 4,0%, mientras la capacidad (ASK) aumentó en igual porcentaje, situando el factor de ocupación en 76%, lo que representa un alza de 0,2 puntos porcentuales en relación al ejercicio previo.

En 2015 la Compañía sirvió 14 destinos domésticos, conectando desde y hacia Buenos Aires a las ciudades de Bahía Blanca, Bariloche, Comodoro Rivadavia, Córdoba, El Calafate, Iguazú, Mendoza, Neuquén, Río Gallegos, Salta, San Juan, Tucumán y Ushuaia.

Para operar los vuelos nacionales LAN Argentina utilizó 13 aviones Airbus de la familia A320, uno más que en el año anterior, luego de que en septiembre se incorporara un equipo adicional de este modelo a su flota. La suma de este avión, así



ARGENTINA - CHILE  
COLOMBIA  
ECUADOR - PERÚ



como las perspectivas de renovación y aumento de flota a futuro, constituye un factor vital para mejorar la propuesta de valor de la Compañía, cuya prioridad es continuar mejorando el producto y servicio. Estos aviones son considerados los más eficientes de la industria para este tipo de operaciones, a la vez que disponen de la cabina de pasajeros más amplia y cómoda que existe en la categoría.

En el marco de su estrategia corporativa enfocada en brindar la mejor experiencia de viaje a los pasajeros, en este período LAN incorporó el nuevo servicio IFE (In-Flight Entertainment) en todos sus aviones, permitiéndole al viajero acceder a contenido de películas, música, juegos e información a través de su propia tablet o laptop.

En la misma línea, en 2015 LAN inauguró dos nuevas islas de ventas en shoppings ubicados en la ciudad de Avellaneda (provincia de Buenos Aires) y en Rosario (provincia de Santa Fe), totalizando tres tiendas islas y 17 oficinas comerciales en todo el país, a diciembre de 2015.

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



## ARGENTINA

2,4

MILLONES  
DE PASAJEROS



13

AVIONES  
A 320



14

DESTINOS  
DOMÉSTICOS



25%

PARTICIPACIÓN  
DE MERCADO



AEROLINEAS  
ARGENTINAS

75%



ARGENTINA - CHILE  
COLOMBIA  
ECUADOR - PERÚ

## Operamos 6 mercados domésticos de la región.



ARGENTINA - CHILE  
COLOMBIA  
ECUADOR - PERÚ

### | CHILE

Con 7,2 millones de pasajeros transportados al interior de Chile (sin considerar Isla de Pascua), volumen similar al movilizado en el año anterior, LAN mantuvo en 2015 el liderazgo de la industria, con el 75% de participación, en el contexto de un mercado que fue plano en términos de demanda y capacidad debido a la desaceleración económica del país. En las rutas nacionales la Compañía compite principalmente con SKY Airlines, que a diciembre de 2015 alcanzó una participación de 24,3%. El total de pasajeros movilizados dentro de Chile en el período enero-diciembre se aproximó a los 9,7 millones, con un crecimiento de 0,6%, en comparación con igual lapso del año 2014, según estadísticas de la Junta Aeronáutica Civil (JAC Chile).

La Compañía sirve 15 destinos nacionales (sin considerar Isla de Pascua), cubriendo las principales ciudades de norte a sur. Con motivo de la Copa América de Fútbol realizada en los meses de junio y julio en Chile, LAN operó 30 vuelos incrementales, con 13 refuerzos a La Serena y otros 7 a Temuco, además de 10 vuelos charters realizados a los aeropuertos regionales de Antofagasta, La Serena, Concepción y Temuco.

En este período, su tráfico consolidado de pasajeros (RPK) creció 1,3% y la capacidad aumentó 0,6% (ASK) en comparación con el año previo, y como resultado el factor de ocupación promedio se situó en un sólido 82,8%, con un aumento de 0,8 puntos por-

centuales en relación a 2014, el más alto de los últimos 5 años.

Para servir las rutas internas la Compañía utilizó una flota compuesta por 27 aviones de la familia Airbus A320, tres menos que en el año anterior. Esto se debió a la incorporación de seis nuevos Airbus A321, con capacidad para 220 pasajeros -46 más por vuelo-, completando un total de siete unidades de este modelo al cierre del año. El Airbus A321 es el más grande y moderno de la familia, cuya tecnología, materiales y aerodinámica permite una operación más eficiente en los vuelos domésticos y una fuerte reducción de las emisiones de CO2 por menor consumo de combustible, contribuyendo al cuidado del medio ambiente. Para los vuelos a Isla de Pascua, en tanto, LAN inició este año la operación de esta ruta con el Boeing B787 Dreamliner.

Entre los avances del período, destaca la compañía inauguró un nuevo Salón Vip en el aeropuerto de Santiago, siendo el más grande del Sudamérica, con acceso cercano a nuestro Check-in Preferente en el aeropuerto Arturo Merino Benítez, inmediatamente después de pasar por policía internacional. La nueva propuesta considera un servicio de muy alto nivel, consistente y memorable, así como un diseño de clase mundial.

Entre los desafíos que debió enfrentar la Compañía durante este ejercicio en Chile



destaca el paro de trabajadores de la Dirección General de Aeronáutica Civil, ocurrido el 16 de septiembre –previo al fin de semana largo de Fiestas Patrias–, contexto en el cual LAN y TAM dispusieron de vuelos adicionales entregando más alternativas de viaje dentro de Chile y también en vuelos internacionales con origen o destino Santiago. De esta forma, la Compañía pudo sortear la contingencia y evitar que su operación se viera afectada.

En lo que respecta a la infraestructura aeroportuaria, el aeropuerto de Santiago dispuso este año de 15 espacios adicionales para el estacionamiento de aeronaves en plataforma remota. A ello se sumó el término de los trabajos de la primera fase de conservación mayor de la pista principal del aeropuerto y el restablecimiento del sistema ILS CAT III, que permite el aterrizaje de aviones bajo condiciones de baja visibilidad (niebla). A su vez, en regiones, se completaron las obras de mejoramiento en los aeropuertos de Calama, Iquique y La Serena.

Adicionalmente, durante el 2015, se adjudicó la concesión de Aeropuerto Arturo Merino Benítez a la Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel por un periodo de 20 años. Se trata de un consorcio de gran experiencia internacional, responsable de operación de aeropuertos como Charles de Gaulle y Orly en París. El nuevo proyecto considera un aumento de capacidad a 29 millones de pasajeros para el 2020, así como también inversión elementos distintivos de servicio y tecnología.



## CHILE

**7,2**

MILLONES DE PASAJEROS



**27**

AVIONES



**15**

DESTINOS DOMÉSTICOS



**75%**

PARTICIPACIÓN DE MERCADO



SKY  
OTROS

**24%**  
**1%**



## Operamos 6 mercados domésticos de la región.



ARGENTINA - CHILE  
COLOMBIA  
ECUADOR - PERÚ

### | COLOMBIA

En su cuarto año de operaciones como LAN Colombia, la Compañía transportó 4,6 millones de pasajeros en vuelos internos, un 4,0% más que en 2014, consolidándose como el segundo mayor operador del país, con una participación de 22%, en un mercado que se caracteriza por ser uno de los más competitivos de América Latina. En las rutas domésticas compite con Avianca (58%), Viva Colombia (12%), Satena (3,0%), Copa e Easy-Fly, con el 2% cada una, entre los principales.

A diciembre de 2015 LAN Colombia vuela a 14 ciudades dentro del país con 17 rutas, ofreciendo una amplia conectividad desde Bogotá y Medellín. Su tráfico consolidado de pasajeros (RPK) creció 15% y la capacidad aumentó en igual porcentaje, y como resultado el factor de ocupación se mantuvo en 79%, similar al obtenido en el ejercicio anterior. Esto, en un mercado que también se vio afectado por la desaceleración económica regional.

Entre los avances del período destaca la inauguración de los vuelos Cali-Medellín y Medellín-Cartagena, con trece y siete frecuencias semanales, respectivamente, permitiéndole a la Compañía seguir profundizando su plan de descentralización de la operación doméstica, con una oferta competitiva para el mercado interno sin tener que pasar por Bogotá. Adicionalmente, durante 2015 LAN Colombia fortaleció su servicio local con el incremento de siete frecuencias semanales en la ruta Bogotá-Cúcuta, dupli-

cando de esta manera sus vuelos por semana en este trayecto. Asimismo, se aumentó la oferta en la ruta Medellín-San Andrés, para alcanzar las cuatro frecuencias semanales, apalancando uno de los destinos turísticos de mayor demanda en el país.

Para desarrollar sus operaciones de corto alcance al interior del país, la Compañía cerró el año con 15 Airbus de la familia A320, con capacidad para 174 pasajeros, aeronaves que también utiliza para servir sus vuelos a Aruba, Cancún y Punta Cana en El Caribe. De cara al cliente, en el mes de agosto LAN Colombia lanzó su sistema de entretenimiento a bordo inalámbrico LAN Entertainment en todos los aviones de su flota A320, innovación tecnológica que le permite hacer mucho más competitiva su oferta de servicio a bordo y diferenciarse de las aerolíneas que operan localmente, toda vez que permite a los viajeros acceder a películas, series y noticias, entre otras, desde sus propios dispositivos móviles.

Cabe hacer notar que en el segundo semestre del año la Compañía completó la total devolución de los últimos equipos Dash 8-200 que integraban su flota (aviones turbohélice heredados de la extinta Aires, con capacidad para 37 pasajeros y una antigüedad promedio de 17 años), que operaban en las ciudades de Neiva y Villavicencio, dando cumplimiento al plan de renovación de flota jet iniciado en 2012.



En materia de servicio, uno de los hitos del período es la consolidación de LAN Colombia –por tercer año consecutivo– como la aerolínea más cumplida del país en rutas domésticas, con un 95,2%, de acuerdo con el último informe de cumplimiento de aerolíneas de la autoridad aeronáutica colombiana a septiembre de 2015. Este reconocimiento obedece al gran esfuerzo desplegado por la Compañía por continuar fomentando la cultura de puntualidad, invirtiendo en capacitaciones, tecnología y flota moderna. Para LAN Colombia, la puntualidad es un atributo que la distingue de cara al cliente.

Entre otras iniciativas destinadas a elevar la propuesta de valor para los pasajeros, destaca el lanzamiento del programa “LAN Eventos y Convenciones”, cuya finalidad es ofrecerle a todas las compañías del país una alternativa para realizar las actividades empresariales en diferentes ciudades del país. Desde su lanzamiento hasta el mes de diciembre, 50 empresas se vincularon al programa, con más de 1.700 pasajeros transportados.



## COLOMBIA

**4,6**

MILLONES  
DE PASAJEROS



**15**

AVIONES  
A320



**14**

DESTINOS  
DOMÉSTICOS



**21%**

PARTICIPACIÓN  
DE MERCADO



AVIANCA  
VIVA COLOMBIA  
SATENA  
EASYFLY  
COPA

**60%**  
**11%**  
**3%**  
**2%**  
**2%**

## Operamos 6 mercados domésticos de la región.



ARGENTINA - CHILE  
COLOMBIA  
ECUADOR - PERÚ

### | ECUADOR

LAN Ecuador inició sus operaciones domésticas en 2009 y desde entonces se ha ido posicionando progresivamente como un operador relevante en las rutas nacionales, gracias a un trabajo constante destinado a mejorar la propuesta de valor en términos de producto y servicio, para así diferenciarse de la competencia y ganar su preferencia.

La Compañía opera cinco destinos al interior del país, través de las rutas Quito-Guayaquil y Quito-Cuenca, además de Quito/Guayaquil hacia las islas San Cristóbal y Baltra en el archipiélago de Galápagos, ofreciendo una conectividad que busca promover el turismo y el desarrollo económico nacional. En esta línea, anunció que a partir de enero de 2016 lanzará un vuelo directo en la ruta Quito-Baltra.

Durante el año 2015 la operación aérea se desarrolló en un escenario económico difícil, al igual que en gran parte de los países de la región. Ecuador es un mercado pequeño, con aproximadamente 16 millones de habitantes, cuya economía se vio golpeada severamente por el desplome de los precios del petróleo –su principal producto de exportación– y la apreciación del dólar, moneda adoptada por la nación en el año 2000.

A ello se sumó la reactivación del volcán Cotopaxi, cuyas cenizas afectaron la operación en las rutas Guayaquil-Quito y Quito-Cuenca desde la segunda semana de

agosto hasta fines de noviembre. En este contexto la Compañía gestionó ante la Dirección General de Aviación Civil del Ecuador (DGAC) y la Fuerza Aérea Ecuatoriana la apertura de una ruta alternativa de aeronavegación, en un espacio militar, a fin de evitar la nube de cenizas volcánicas que había ocupado la ruta de vuelo comercial.

LAN Ecuador movilizó 1,1 millones de pasajeros en rutas internas, con un aumento de 1,0% en relación a 2014, y se mantuvo como el segundo mayor operador de vuelos domésticos, con un 33% de participación, un 2,2% más que en el año previo. Sus principales competidores son la aerolínea de bandera Tame, con el 43%, y Avianca, con el 25%.

La cancelación del servicio de Avianca en la ruta Quito-Cuenca a partir de enero tuvo un impacto favorable en LAN, permitiéndole incrementar en 11 puntos porcentuales su participación de mercado en este trayecto y aumentar la tarifa media en 27%. Por su parte, Tame redujo su oferta en la ruta Guayaquil-Quito a partir de mayo, lo que se tradujo en una caída de 12% en la capacidad total de asientos en comparación con el año anterior. Si bien esto no generó un mayor impacto en términos de participación de mercado, sí le permitió a LAN incrementar el factor de ocupación industrial en 1,7 puntos porcentuales en relación a 2014, situándose en 74,9%.



Durante 2015 el tráfico consolidado de pasajeros de LAN Ecuador aumentó 7,0% medido en RPK, en tanto la capacidad medida en ASK creció 8,0%. Como resultado, el factor de ocupación promedio se situó en 81,2%, con una caída de 0,5 puntos porcentuales en relación a 2014.

Para servir las rutas domésticas, LAN Ecuador dispone de una flota de tres aviones Airbus A319, sin variaciones respecto del año anterior, que son aviones de menor capacidad en relación a los A320 y que le permiten adecuarse a las condiciones de demanda en este mercado.



## ECUADOR

**1,1**

MILLONES DE PASAJEROS



**3**

AVIONES



**5**

DESTINOS DOMÉSTICOS



**33%**

PARTICIPACIÓN DE MERCADO



TAME  
AVIANCA

**43%**  
**25%**

## Operamos 6 mercados domésticos de la región.



ARGENTINA - CHILE  
COLOMBIA  
ECUADOR - PERÚ

### | PERÚ

En medio de la desaceleración que caracterizó a la región latinoamericana durante el año 2015, Perú destaca como una de las economías con mejor desempeño, con una tasa de crecimiento de 3,3%.

Durante el 2015, la industria aérea registró un crecimiento de 11,3% en la cantidad de pasajeros transportados dentro del país respecto al año anterior, con más de 9,9 millones de personas movilizadas. LAN Perú se mantuvo como el principal operador de estas rutas, transportando 6,2 millones de pasajeros, con un aumento de 9,9% en relación al año anterior. El tráfico consolidado de pasajeros (RPK) de la Compañía creció 8,3% y la capacidad (ASK) aumentó 8,0%. Así mismo, el factor de ocupación fue 81,6%, por encima del promedio de la industria, con un incremento de 0,2 puntos porcentuales sobre el ejercicio previo.

LAN Perú vuela a 16 destinos en el interior del país –con hasta 110 vuelos diarios dentro del territorio nacional–, ofreciendo la mejor conectividad de la industria, con la mayor variedad de destinos y frecuencias y con un claro enfoque en brindar el mejor servicio a sus clientes. Esto ha contribuido a consolidarla como la empresa líder en el mercado nacional, alcanzando el 62.1% de participación de pasajeros. Sus principales competidores son Peruvian Airlines, Avianca, Star Perú y LC que en este ejercicio alcanzaron cuotas de mercado de 13,1%, 12,7%, 6,0% y 4,8% respectivamente.

Para desarrollar sus operaciones domésticas la Compañía utilizó una flota de 17 aviones, uno menos que en 2014, compuesta por nueve aviones Airbus A319 y ocho Airbus A320.

Entre los hitos más importantes del año, destaca el reconocimiento obtenido por LAN Perú como una de las “Empresas más Admiradas de Perú”, de acuerdo al ranking entregado por la consultora internacional PwC Perú y la Revista G de Gestión. Este reconocimiento se otorga a aquellas empresas nacionales que sobresalen por su visión estratégica, manejo financiero, capacidad de innovación, estrategia comercial, calidad de la plana gerencial, prácticas de buen gobierno corporativo e iniciativas de responsabilidad social empresarial. La designación de las 10 compañías ganadoras se hizo en base a una encuesta realizada a 4.500 ejecutivos de las 1.500 empresas de mayor facturación en Perú.

Asimismo, por segundo año consecutivo LAN Perú obtuvo el primer lugar en el ranking MERCO 2015, categoría transporte aéreo, ubicándose además en el puesto Nº 11 del ranking general de empresas versus el puesto Nº 27 obtenido en 2014.

Adicionalmente, LAN Perú fue distinguida con el Premio Creatividad Empresarial, otorgado por la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC), en las categorías Turismo & Entretenimiento y Tecnología & Informática, por el proyecto de “Vuelos Nocturnos a Cusco”



con tecnología RNP (Required Navigation Performance) de navegación satelital. El sistema RNP aplicado en la ruta Lima-Cusco (desde septiembre de 2013) representa un ejemplo exitoso de las prácticas de revenue generation implementadas por la Compañía. Esta tecnología utiliza la capacidad de la avanzada aviónica (disciplina que estudia las técnicas electrónicas que se aplican a la navegación aérea) y es apoyada por una guía de satélite, permitiendo recorridos más precisos y operar con seguridad en condiciones de baja visibilidad, evitando demoras y cancelaciones de vuelos. A ello se suma una reducción del tiempo de viaje en 6,3 minutos, al acortar la ruta en 35 millas náuticas. Todas estas ventajas se traducen en un menor consumo de combustible –con un ahorro de 67,5 galones– y una reducción de 644 kilos de CO<sub>2</sub> por vuelo. Aún más, la aplicación de la tecnología de navegación aerosatelital en esta ruta permitió extender las horas de operación del aeropuerto de Cusco en la noche, lo cual representa un ingreso extra para la Compañía.

Finalmente, durante el año LAN Perú continuó avanzando en su objetivo de mantenerse como una empresa socialmente responsable. En este ámbito, es importante consignar que LAN Perú logró compensar, por cuarto año consecutivo, la huella de carbono generada tanto en la operación terrestre como en las comisiones de servicio generadas por sus trabajadores, equivalentes a 6.500 toneladas de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), sumando un total de 25.390 toneladas compensadas a 2015.



## PERÚ

6,2

MILLONES  
DE PASAJEROS

17

AVIONES



16

DESTINOS  
DOMÉSTICOS

62%

PARTICIPACIÓN  
DE MERCADOPERUVIAN  
AIRLINES  
AVIANCA  
STAR PERÚ13%  
13%  
6%

Somos el mayor operador de carga en la región.

LATAM es el mayor grupo operador de carga aérea en América Latina, ofreciendo a sus clientes la más amplia conectividad entre puntos de la región y del mundo, con 140 destinos en 29 países. La Compañía transporta carga en las bodegas de 315 aviones de pasajeros y en 11 aviones cargueros dedicados (tres B777-200F y ocho B767-300F, excluyendo aviones que han sido sub-arrendados a otros operadores).

Durante el año 2015 transportó 1 millón de toneladas, 9,0% menos que en 2014. La oferta medida en ATKs disminuyó 1,9%, y como resultado su factor de ocupación se situó en 53,6%, con una disminución de 6,2 puntos porcentuales versus el año anterior. Estos resultados se dan en un complejo escenario para la demanda de carga aérea a nivel mundial, la que lleva varios años exhibiendo bajas tasas de crecimiento. En 2015, ésta solo aumentó cerca de un 3% en comparación con el año previo.

Para los mercados de carga aérea en la región, la situación ha sido aún más difícil dado el débil desempeño de las economías, la fuerte depreciación de las monedas frente al dólar y una importante inestabilidad política. Este entorno afectó principalmente los tráficos de carga de importación, que disminuyeron 17% en las rutas desde Estados Unidos hacia América Latina, siendo Brasil el destino más afectado con una caída del 25% respecto del año anterior.

Los mercados de exportación desde América Latina se mantuvieron estables, a pesar de efectos coyunturales como fueron los problemas climáticos, que afectaron demandas de temporada como la fruta desde Argentina y la menor producción de

semilla desde Chile, un 60% menor que el 2014. Aislado estos efectos puntuales, se observaron sanos crecimientos de los principales *commodities* como el salmón de Chile y las flores de Colombia y Ecuador, con crecimientos de 10% y 3% respectivamente, en relación al 2014.

En lo que respecta a los mercados domésticos de carga, éstos también se vieron afectados por el complejo entorno de la región, siendo nuevamente Brasil el país más impactado, con un decrecimiento del 9,0% en toneladas transportadas. Es importante destacar que en este desafiante contexto, TAM Cargo continuó siendo líder de mercado con una participación de aproximadamente 47%.

Al exigente escenario de demanda observado en este período, se suma una situación de sobreoferta impulsada por el crecimiento de la capacidad de carga en aviones de pasajeros y por el aumento de operaciones de aviones cargueros en la región. Esta intensidad competitiva, sumada a la importante baja del precio del combustible, presionó las tarifas de la industria a la baja. Es así como nivel global éstas fueron 18% menores en comparación con el año 2014.

Para enfrentar este escenario, la Compañía continuó profundizando el trabajo iniciado en 2014 de ajustar la flota de sus aviones cargueros dedicados. En esta línea, durante 2015 se retiraron de la operación dos aviones con baja utilización, un B767-300F y un B777-200F, los que fueron entregados en subarriendo a otro operador. De esta manera, al cierre del ejercicio la flota carguera de LATAM y sus filiales está conformada por tres B777-200F y ocho B767-300F, disminuyendo su



OPERACIÓN  
DE CARGA



OPERACIÓN  
DE CARGA

oferta potencial en 30% respecto al año 2013. Lo anterior no solo le ha permitido a la Compañía mejorar la rentabilidad de sus activos, sino también enfocar los esfuerzos en optimizar el llenado de la capacidad de carga en los aviones de pasajeros.

Con todo, el foco de LATAM en 2015 se centró no solo en enfrentar las coyunturas sino además en robustecer las capacidades y competitividad de largo plazo. En este sentido, se trabajó en optimizar los costos, fortalecer el desarrollo de la red y mejorar el servicio y la propuesta de valor para el cliente.

En términos de competitividad, se avanzó en la disminución continua de los costos de la Compañía, gracias a procesos más simples y eficientes, ejecutados bajo la metodología LEAN. Además se integraron las áreas operativas y de soporte con las áreas corporativas de LATAM, y se simplificaron las estructuras de las áreas de negocio de acuerdo a los desafíos de largo plazo.

En relación a la red internacional, por un lado destaca la mayor capacidad de conectividad generada por una mejor planificación y optimización en la operación de los principales *hubs* de la Compañía, así como los acuerdos comerciales suscritos con otros operadores que permiten seguir ampliando la cobertura hacia otras regiones. De esto último, es importante mencionar la profundización de ciertos acuerdos con aerolíneas asiáticas que permitirán conectar mejor la red de LATAM con ese continente.

En cuando a las mejoras en la propuesta de valor para el cliente, en 2015 se trabajó en diseñar y estandarizar procesos que permitan entregar mayor consistencia y promesas claras al merca-

do. El primer logro fue la implementación del producto Pharma, dirigido al mercado de carga farmacéutica, que permite optimizar el proceso de transporte de este tipo de mercancía con un estricto control de temperatura y un manejo especializado.

Con todo, 2015 fue un año desafiante para la unidad de carga de Grupo LATAM, en que se logró hacer frente a un complejo contexto externo y además se avanzó en consolidar una red integrada de carga y pasajeros, robustecer la conectividad, fortalecer la propuesta de valor y portafolio de productos para los clientes, además de seguir optimizando los procesos y costos de manera de asegurar la competitividad futura de la Compañía.



## OPERACIÓN CARGA

**1M**

MILLONES  
DE TONELADAS  
TRANSPORTADAS



**11**

AVIONES  
CARGUEROS



**140**

DESTINOS EN  
**29 PAÍSES**







Más beneficios para nuestros clientes.

Tanto LAN como TAM tienen “programas de pasajero frecuente” –LANPASS y TAM Fidelidade, respectivamente– cuyo objetivo es reconocer la fidelidad de los pasajeros que más vuelan con diversos beneficios y premios. Durante el año 2015 los planes de cada aerolínea siguieron operando en forma independiente, no obstante se continuó avanzando en su homologación de cara al cliente, en el marco del proceso de armonización de operaciones en que está comprometido Grupo LATAM en todas sus áreas.

Por lo pronto, los pasajeros inscritos en cada uno de estos programas pueden acumular y canjear kilómetros o puntos cada vez que vuelan en la red administrada por ambas aerolíneas y sus asociadas de oneworld. Asimismo, los socios de las categorías más altas (*top tier*) ya son reconocidos de forma cruzada a nivel de servicio, lo que por ejemplo significa que los socios LANPASS pueden solicitar un upgrade en vuelos TAM y lo

propio pueden hacer los socios de TAM Fidelidade en vuelos LAN, además de tener los mismos servicios de aeropuerto, como el check-in preferente, entre otros avances.

LANPASS es el programa de fidelización creado por LAN en 1984, mediante el cual los socios acumulan kilómetros cada vez que vuelan en LAN, TAM y en las aerolíneas miembros de oneworld, y también comprando en comercios adheridos o utilizando los servicios de las empresas que tienen convenio con LANPASS alrededor del mundo. Estos kilómetros permiten canjear pasajes gratis, así como distintos productos de su catálogo o gift cards en determinados comercios, entre otros premios. El programa incluye 4 categorías de socios Elite, como son: Premium, Premium Silver, Comodoro y Black, todas las cuales tienen sus equivalentes en oneworld, donde Ruby corresponde a la categoría Premium, Sapphire a Premium Silver, y Emerald a Comodoro y Black.





PROGRAMAS DE FIDELIDAD

A diciembre de 2015 LANPASS cuenta con 10,9 millones de inscritos, un 13% más que en 2014, distribuidos principalmente en Chile, Perú, Argentina, Colombia, Ecuador y Estados Unidos.

Por su parte, el programa de pasajero frecuente de TAM nació en 1993, con el objetivo de premiar a quienes vuelan constantemente en la aerolínea con diversos beneficios y promociones exclusivas. En este caso, los socios acumulan puntos cada vez que viajan en TAM y LAN, así como en vuelos operados por las compañías miembros de oneworld. A diciembre de 2015, TAM Fidelidade tiene 12,8 millones de inscritos, de los cuales 10,8 residen en Brasil, con un crecimiento de 9,0% en relación a 2014. El programa incluye cuatro categorías de socios Elite, como son Azul, Vermelho, Vermelho Plus y Black, los que también tienen sus categorías equivalentes en el programa oneworld, donde Ruby corresponde a la categoría Azul, Sapphire a Vermelho, y Emerald en el caso de Vermelho Plus y Black, permitiéndoles acceder a más beneficios, entre ellos tener prioridad en la lista de espera de cualquier aerolínea miembro de la alianza global.

El programa TAM Fidelidade forma parte de Multiplus, sociedad anónima abierta y listada en la bolsa de valores de Sao Paulo, de la cual Grupo LATAM es el principal accionista con el 73% de la propiedad. Esta es la mayor y mejor red de fidelización de Brasil, que permite a los participantes acumular puntos Multiplus en una cuenta única al comprar en más de 13.000 tiendas adscritas al programa, pudiendo canjear sus puntos por más de 550.000 opciones

de productos y servicios. A diciembre de 2015 la red Multiplus está formada por más de 465 socios y tiene cerca de 13 millones de miembros inscritos.

A mediados de 2015 TAM y Multiplus modificaron el contrato de canje de puntos, vigente desde hace aproximadamente 10 años, con el objetivo de perfeccionar la relación a largo plazo entre ambas compañías. El nuevo contrato reduce en un 3% el costo por cada 10.000 puntos canjeados en pasajes de TAM, y además se modificó el sistema de cobro de puntos, pasando de una tarifa fija por asiento a una fórmula de precios dinámicos de acuerdo al tipo de silla.

Entre los avances del período destaca la implementación de la campaña "Vuela más alto", tanto en LAN como TAM, cuya finalidad es premiar la preferencia de los pasajeros con más beneficios. Entre éstos se incluye el acceso a asientos preferentes gratuitos en cabina Economy en vuelos domésticos, bonos extra de acumulación de kilómetros/puntos para los

vuelos en cabina Business y acceso a la mejor red de salones VIP de Sudamérica junto a un acompañante.

Por otra parte, en la mayoría de países donde opera la Compañía se bajaron las reglas de calificación en las cuatro categorías Elite. Así por ejemplo, si antes se necesitaban 150.000 KMS LANPASS para ser socio Comodoro en Chile, ahora se requieren 140.000 KMS.





## PROPIEDADES PLANTAS Y EQUIPOS

### | SEDE

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

### | BASE DE MANTENIMIENTO

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

### | INSTALACIONES DE MIAMI

Nuestras instalaciones en el Aeropuerto Internacional de Miami son arrendadas por el aeropuerto a través de un acuerdo de concesión. Ellas incluyen un edificio corporativo de alrededor de 4.150 m<sup>2</sup>, bodegas de carga (incluyendo un área de refrigeración) de alrededor de 35.300 m<sup>2</sup>, y una plataforma de estacionamiento de aeronaves de alrededor de 72.700 m<sup>2</sup>, además de oficinas totalmente equipadas. Adicionalmente, durante 2015, se inauguró el primer hangar de mantenimiento de la Compañía en Miami, con una superficie de 6.140

m<sup>2</sup> destinados mantenimiento de aviones más infraestructura adyacente (taller, almacenes y oficinas). El proyecto consideró una inversión final por US\$16,4 millones, financiado en un 100% por la compañía.

### | OTRAS INSTALACIONES

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

### | PROPIEDAD PLANTAS Y EQUIPOS LAN PERÚ

LAN Perú tiene aproximadamente 19.000 m<sup>2</sup> de área construida. Todas las instalaciones son arrendadas y están distribuidas de la siguiente forma:

- Oficinas Administrativas: 7.000 m<sup>2</sup>
- Oficinas de Ventas: 2.000 m<sup>2</sup>
- Concesiones de aeropuertos: 10.000 m<sup>2</sup>

### | PROPIEDAD PLANTAS Y EQUIPOS LAN COLOMBIA

LAN Colombia tiene aproximadamente 27.500 m<sup>2</sup> de área construida. Todas las instalaciones son arrendadas y están distribuidas de la siguiente forma:

- Oficinas Administrativas: 4.500 m<sup>2</sup>
- Oficinas de Ventas: 1.700 m<sup>2</sup>
- Concesiones de aeropuertos: 21.300 m<sup>2</sup>

#### | PROPIEDAD PLANTAS Y EQUIPOS LAN ECUADOR

LAN Ecuador tiene aproximadamente 14.500 m<sup>2</sup> de área construida. Todas las instalaciones son arrendadas y están distribuidas de la siguiente forma:

- Oficinas Administrativas: 1.600 m<sup>2</sup>
- Oficinas de Ventas: 1.000 m<sup>2</sup>
- Concesiones de aeropuertos: 11.900 m<sup>2</sup>

#### | PROPIEDAD PLANTAS Y EQUIPOS LAN ARGENTINA

LAN Argentina tiene aproximadamente 18.000 m<sup>2</sup> de área construida. Todas las instalaciones son arrendadas y están distribuidas de la siguiente forma:

- Oficinas Administrativas: 6.600 m<sup>2</sup>
- Oficinas de Ventas: 2.600 m<sup>2</sup>
- Concesiones de aeropuertos: 8.700 m<sup>2</sup>

#### | PROPIEDAD PLANTAS Y EQUIPOS TAM SEDES

Las principales instalaciones de TAM están ubicadas en São Paulo, en los hangares dentro del aeropuerto de Congonhas y sus alrededores. En el aeropuerto de Congonhas, TAM arrienda hangares que pertenecen a INFRAERO (Administradora Local del aeropuerto): Hangar VII,

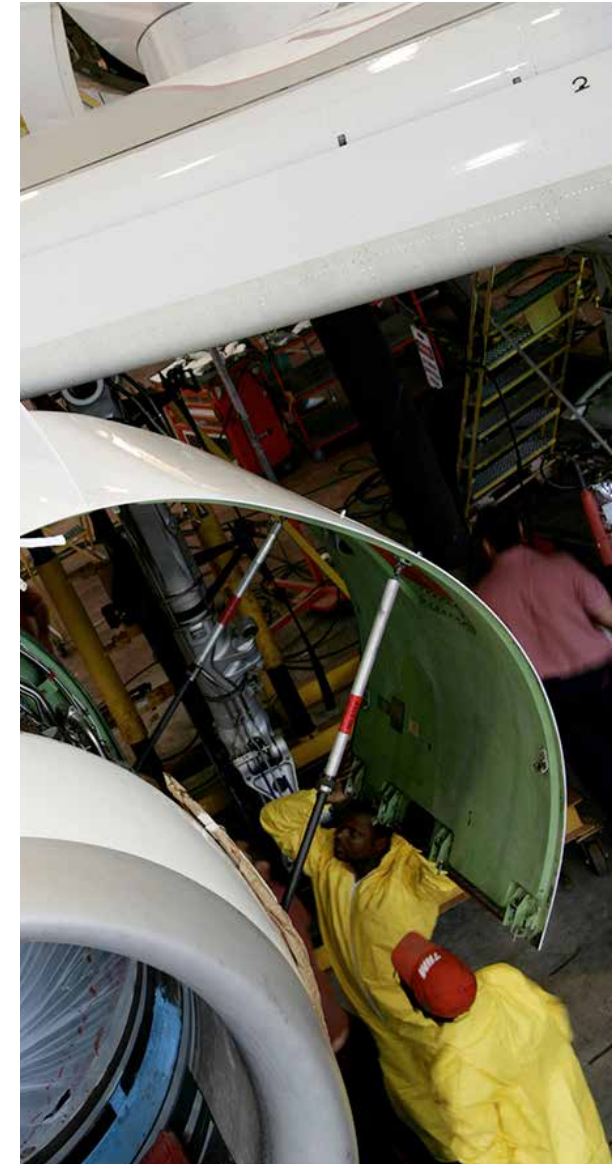
Hangar VIII y Hangar III. La Academia de Servicios está ubicada a aproximadamente 2,5 km del aeropuerto de Congonhas, es una propiedad separada de propiedad de TAM, exclusivamente para las áreas de Selección, Atención Médica, Capacitación y Simulaciones.

#### | MANTENIMIENTO DE BASE

En los Hangares II y V en el aeropuerto de Congonhas, TAM mantiene oficinas y hangares. El local incluye también las áreas de Mantenimiento de Aeronaves, Adquisición y Logística de Materiales Aeronáuticos.

#### | OTRAS INSTALACIONES

En Sao Paulo, TAM tiene otras instalaciones, tales como: Sede Comercial, Edificio de Uniformes, Edificio Morumbi Office Tower y Edificio de Call Center. Además, en São Paulo, TAM tiene las oficinas que pertenecen al Grupo: Oficina de Multiplus, Oficina de TAM Viagens, una tienda TAM Viagens y estado de Bahia. En Guarulhos, TAM mantiene un Terminal de Pasajeros, Áreas Operativas como Check-in, Venta de Pasajes, Check Out, Áreas de Operaciones, Salones VIP, Mantenimiento de Aeronaves, GSE, Terminal de Cargas, Centros de Distribución, etc.



PROPIEDADES  
PLANTAS Y  
EQUIPOS



| ENTORNO DE  
LA INDUSTRIA



| MARCO  
REGULATORIO



| RESULTADOS  
FINANCIEROS



| PREMIOS  
RECONOCIMIENTOS



| HECHOS  
ESENCIALES



| INFORMACIÓN  
BURSÁTIL



| FACTORES  
DE RIESGO



| INFORMACIÓN  
ADICIONAL



| PLAN DE  
INVERSIÓN

## Las economías emergentes impulsan la industria.

Durante el año 2015, la industria aérea global estuvo impactada por diversos factores macroeconómicos. Dentro de los factores positivos se destaca al fuerte caída observada en el precio del fuel, cuyo promedio se situó en US\$52,3/barril, una caída de 47% comparado con el 2014. Dentro de los factores negativos, destaca la fuerte depreciación de las monedas locales con respecto al dólar, sumado a un menor crecimiento en las principales economías de la región especialmente Brasil.

En general, el año 2015 fue un buen año para la industria, lo cual se ve reflejado en el crecimiento de 6,5% que experimentó el tráfico de pasajeros en el período –superando el crecimiento promedio de los últimos 10 años y mostrando aumentos en la demanda en todas las distintas regiones-, destacando el crecimiento en Medio Oriente, Asia Pacífico y Latinoamérica llevando a una significativa mejora en el resultado operacional y utilidades de la industria global, las cuales se estiman en US\$33,0 billones (vs US\$17,3 billones en 2014).

A nivel doméstico y regional continuamos viendo una tendencia hacia el modelo low cost, donde vemos una expansión; y una mayor segmentación de los pasajeros según sus necesidades de viaje. Adicionalmente, continúa la tendencia hacia la profundización de alianzas y acuerdos de cooperación entre las aerolíneas del mundo, siendo un factor clave en el mejor desempeño de este el último tiempo, mejorando así la conectividad para los pasajeros.

Con respecto a los distintos mercados geográficos, las aerolíneas Norteamericanas, tuvieron un año un año record en términos de utilidad, producto del de los bajos precios del combustible, sumado a una fuerte demanda doméstica, compensando la caída en ingresos debido a la fortaleza del dólar con respecto a otras monedas. Adicionalmente se observa una industria menos fragmentada, más disciplinada, con mejores relaciones laborales y que se ha apoyado en la creación de mayores fuentes de ingresos (ancillary revenues).

En Europa, el crecimiento del tráfico fue impulsado por una recuperación en el gasto de los consumidores de la Eurozona, sumado a un leve incremento de frecuencias dentro de la región. A pesar de que el contexto económico fue mejor que en los años anteriores, siguieron existiendo dificultades, principalmente producto de los paros de trabajadores de Lufthansa y Air France-KLM ante sus intentos de reestructurar sus operaciones hacia un modelo low cost, con el fin de competir con las cada vez más populares Ryanair y easyJet, además del cierre de la operación de la aerolínea Rusa, Transaereo.

En Asia Pacífico, los operadores mostraron el segundo mayor crecimiento del tráfico entre las regiones, impulsado por un aumento en el número de aeropuerto con conexiones directas dentro de la región, lo que ayudó a estimular la demanda de pasajeros, traduciendo en menores tiempos de espera para los clientes, contrarrestando en parte el menor crecimiento económico de la región.



ENTORNO DE  
LA INDUSTRIA



## ENTORNO DE LA INDUSTRIA

En Latinoamérica, la desaceleración de las economías con la consecuente fuerte depreciación de las monedas locales, presionaron los ingresos unitarios para los operadores durante el 2015. Específicamente Brasil, país que representa aproximadamente el 50% del tráfico de la región, se vio impactado por una fuerte desaceleración, presionando la demanda del pasajero corporativo, donde la disciplina en capacidad mostró ser un factor clave alcanzar factores de ocupación saludables. A pesar de lo anterior, el tráfico internacional de pasajero dentro de la región continúa mostrando sólidas tasas de crecimiento (9,3%), mientras que el tráfico en los mercados domésticos muestra un debilitamiento, principalmente en Brasil

En cuanto al negocio de carga, el tráfico mostró una leve ralentización en su crecimiento, con un aumento en el tráfico de 2,2% en el año 2015 en comparación con el crecimiento de 4,5% en 2014. El crecimiento del periodo se atribuyó principalmente a las regiones de Medio Oriente (+11,3%), mientras la carga en Latinoamérica (-6,0%) se mantuvo débil principalmente producto de las menores importaciones desde Brasil. Sumado a esto, el menor crecimiento de los mercados Asiáticos explica gran parte del debilitamiento del negocio de carga a nivel mundial.

El combustible fue uno de los principales protagonistas del año 2015, debido a la caída que experimentó el jet fuel durante el

año, y que llevó al promedio anual a situarse en US\$52,3/barril. El impacto de esta caída, si bien fue positivo para las aerolíneas, tuvo diferencias por regiones, donde la fortaleza/debilidad de las economías y monedas, y la situación competitiva, tuvieron un rol importante en determinar la magnitud de los efectos. Por otra parte, las coberturas, en algunos casos, eliminaron gran parte del beneficio de la caída del combustible. Para 2016, se espera que los precios del combustible se mantengan en niveles bajos, beneficiando a las aerolíneas.

Dada la estructura actual de la industria y las perspectivas del precio del combustible, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) espera una mejora en la ganancia global de las aerolíneas en el año 2016, con una utilidad de US\$36.3 billones y un margen operación de 5,1%, siendo esto un record a nivel industria. Este crecimiento es impulsado en parte por un menor precio promedio del combustible para el 2016 así como también por las mejoras en eficiencias que ha logrado la industria en general. Es importante destacar que los impulsores del crecimiento del tráfico global en 2016 continuarían siendo las economías emergentes, principalmente Asia Pacífico, Medio Oriente y Latinoamérica. Esta tendencia se mantendría en los próximos 20 años, debido a las proyecciones de crecimiento económico de estas regiones y a la aún baja penetración del transporte aéreo en sus países.



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

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

#### | REGLAMENTACIÓN AERONÁUTICA CHILENA

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

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

Hemos obtenido y seguimos contando con la autorización que se requiere del gobierno chileno para realizar operaciones de vuelo, incluyendo los certificados de autorización de la JAC y los certificados técnicos operativos de la DGAC, cuya vigencia está sujeta a que se sigan cumpliendo con los estatutos, normas y reglamentos que rigen a la indus-

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

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

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

#### | DERECHOS DE RUTA

##### **Rutas Nacionales**

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



MARCO  
REGULATORIO





## MARCO REGULATORIO

Ministerio de Economía de Chile anunciaron la apertura unilateral de los cielos nacionales de Chile. Esto fue confirmado en noviembre de 2013 y sigue vigente.

### Rutas internacionales

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

Los derechos de rutas internacionales, así como los derechos correspondientes de aterrizaje se derivan de una serie de acuerdos de transporte aéreo negociados entre Chile y gobiernos extranjeros. En virtud de tales acuerdos, el gobierno de uno de los países le otorga a otro gobierno el derecho de designar la operación de servicios programados entre determinados destinos de ese país a una o más de sus aerolíneas domésticas.

En Chile, cuando se abren rutas hacia y desde ciudades extranjeras, toda aerolínea que reúna los requisitos necesarios puede solicitar el uso de las mismas. Al existir más de un solicitante de una determinada ruta,

la JAC la adjudica por un período de cinco años mediante subastas públicas. La JAC otorga el uso de las rutas bajo la condición de que la aerolínea a la que se otorguen las opere de manera permanente. En caso de que una aerolínea deje de operar una ruta durante un período de seis meses o más, la JAC podrá revocar sus derechos sobre dicha ruta. Es posible transferir el uso de las rutas internacionales sin costo. En el pasado generalmente sólo hemos pagado montos nominales por concepto de derechos de uso de las rutas internacionales adjudicados en subastas públicas en las cuales éramos el único solicitante.

## | POLÍTICA DE FIJACIÓN DE TARIFAS

### AÉREAS

Las aerolíneas chilenas pueden fijar sus propias tarifas nacionales e internacionales sin regulación alguna por parte del gobierno. En 1997, la Resolución N° 496 de la H. Comisión Resolutiva (antecesor del H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia) aprobó un plan de auto-regulación de tarifas presentado por LAN para nuestras operaciones nacionales en Chile.

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





## MARCO REGULATORIO

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

### | REGISTRO DE AERONAVES

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

- Una persona natural de nacionalidad chilena.
- Una persona jurídica constituida en Chile que tenga su domicilio principal y su sede real y efectiva en Chile, y cuya mayoría de capital social pertenezca a personas naturales o jurídicas chilenas, entre los demás requerimientos establecidos en el artículo 38 del CAC.
- El Código Aeronáutico faculta expresamente a la DGAC para permitir la matriculación de aeronaves cuyos propietarios no sean personas naturales o jurídicas chilenas, siempre y cuando éstas tengan un domicilio comercial permanente en Chile. Podrán asimismo matricularse en Chile las aeronaves cuyos propietarios no son chilenos, pero que son operadas por chilenos o por una aerolínea afiliada

con una entidad aérea chilena. La matrícula de cualquier aeronave puede ser revocada en caso de no cumplir con los requisitos de matriculación, y particularmente en los siguientes casos.

- No se cumplen los requisitos de propiedad.
- La aeronave no cumple con cualquiera de los requisitos aplicables de seguridad que haya estipulado la DGAC.

### | PREVENCIÓN

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

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

aeronave podrán efectuar la mantención y las reparaciones de las aeronaves que operan las aerolíneas chilenas.

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

### | SEGURIDAD

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

Dichos estándares y normas se basan en los estándares que han desarrollado las organizaciones internacionales aeronáuticas comerciales. Cada una de las aerolíneas y aeropuertos de Chile deberá presentar ante la DGAC un manual de seguridad aérea en el cual se describen los procedimientos de seguridad que implementan en sus operaciones comerciales aéreas diarias, así como los procedimientos de capacitación del personal en relación con la seguridad. LAN ha presentado su manual de seguridad aérea a la DGAC. Las aerolíneas chilenas que operan rutas internacionales deberán adoptar medidas de seguridad conforme con los requerimientos aplicables de los acuerdos bilaterales internacionales.



## MARCO REGULATORIO

### | POLÍTICAS AEROPORTUARIAS

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

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

### | REGULACIÓN MEDIOAMBIENTAL Y DE RUIDO

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

El reglamento que se ha propuesto exigirá que dichas aeronaves cumplan determinadas restricciones en cuanto al ruido, las cua-

les en el mercado se denominan estándares de la Etapa 3.

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

### | REGULACIÓN ANTIMONOPOLIO

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

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

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





## MARCO REGULATORIO

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

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

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

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

1. Intercambiar 4 pares de slots diarios en el Aeropuerto de Guarulhos en São Paulo, para ser utilizados exclusivamente para el servicio en la ruta SCL – GRU, en vuelos non-stop.

2. Extender por un período de 5 años su programa de pasajeros frecuentes a las aerolíneas que operen (o manifiesten su intención de operar) las rutas Santiago – São Paulo, Santiago – Río de Janeiro, Santiago – Montevideo y Santiago – Asunción; y que soliciten a LATAM la extensión del referido programa para dicha(s) ruta(s).

3. Celebrar acuerdos interlineales en las rutas Santiago – São Paulo, Santiago – Río de Janeiro y/o Santiago – Asunción, con aquellas aerolíneas interesadas que operen dichas rutas y que así se lo soliciten.

4. Observar ciertas restricciones transitorias de capacidad y oferta en la ruta Santiago – São Paulo.

5. Implementar determinadas modificaciones al Plan de Autorregulación Tarifaria de LATAM, aplicable a su operación doméstica.

6. Renunciar antes del 22 de junio de 2014 a alguna de las dos alianzas globales a que pertenecían LAN y TAM a la fecha de la Resolución.

7. Observar ciertas restricciones en la celebración y mantención, sin previa consulta al H. Tribunal de Defensa de la Li-

bre Competencia, de acuerdos de código compartido en determinadas rutas y con aerolíneas miembros o asociadas de una alianza distinta de aquella a la que pertenezca LATAM.

8. Observar ciertas restricciones en su participación en futuras licitaciones de derechos de tráfico de 3ª, 4ª y 5ª libertad entre Santiago y Lima; y renunciar a 4 cuatro frecuencias de 5ª libertad a Lima.

9. Manifiestar a las autoridades del transporte aéreo su opinión favorable a la apertura unilateral de cielos para cabotaje en Chile por empresas aéreas de otros Estados, sin exigencias de reciprocidad.

10. Comprometerse, en todo aquello que le fuere pertinente, a promover el crecimiento y la normal operación de los aeropuertos de Guarulhos en São Paulo y Arturo Merino Benítez en Santiago.

11. Observar ciertas directrices en el otorgamiento de incentivos a las agencias de viaje.

12. Mantener en forma transitoria, salvo en casos de fuerza mayor: i) al menos 12 vuelos de ida y vuelta y sin escalas a la semana, operados directamente por LATAM en las rutas entre Chile y Estados Unidos y; ii) al menos 7 vuelos de ida y vuelta y sin escalas a la semana, operados directamente por LATAM en las rutas entre Chile y Europa.

13. Observar ciertas restricciones en: el ingreso medio de los pasajes aéreos para el transporte de pasajeros, correspondientes a las rutas Santiago - São Paulo y Santiago - Río de Janeiro; y en las tarifas, vigentes y publicadas a la fecha de la Resolución, para el tráfico de carga en cada una de las rutas entre Chile y Brasil.

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

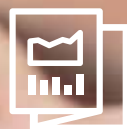
El Consejo Administrativo de Defensa Económica de Brasil ("CADE") aprobó la operación de concentración entre LAN y TAM por decisión unánime en la sesión del 14 de diciembre de 2011, sujeto a las siguientes

condiciones: (1) el nuevo grupo (LATAM) debe renunciar a una de las dos alianzas globales en las que participaba (Star Alliance o Oneworld), debe ofrecer para intercambio dos pares de slots en el Aeropuerto Internacional de Guarulhos, para ser utilizados por un tercero interesado en ofrecer vuelos directos non-stop entre São Paulo y Santiago de Chile. Estas imposiciones están en línea con las medidas de mitigación adoptadas por el TDLC, en Chile.

Adicionalmente, la operación de concentración entre LAN y TAM fusión fue sometida a las autoridades de libre competencia de Alemania, Italia y España. Todas estas jurisdicciones otorgaron aprobaciones incondicionales de esta operación. Esta operación de concentración fue presentada a las autoridades de competencia legal en Argentina, estando pendiente aún dicha aprobación.



MARCO  
REGULATORIO



RESULTADOS  
FINANCIEROS

Grupo LATAM Airlines registró un resultado operacional de US\$ 513,9 millones durante el 2015

Grupo LATAM Airlines registró un resultado operacional de US\$ 513,9 millones durante el 2015 un aumento de 0,1% comparado al resultado operacional del año 2014. El margen operacional alcanzó un 5,1%, representando un aumento de 1,0 puntos porcentuales con respecto al año anterior. La mejora de los resultados de LATAM se explica principalmente por la reducción de los costos operacionales producto de la reducción del precio de los combustibles, además de los continuos esfuerzos de la Compañía en control de costos y el efecto de la devaluación de las monedas locales de la región.

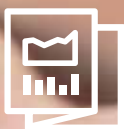
Los ingresos totales del año 2015 alcanzaron los US\$ 10.125,8 millones, en comparación a US\$ 12.471,1 millones el 2014. La reducción del 18,8% se explica por la caída del 19,0% en los ingresos de pasajeros y del 22,4% en los ingresos de carga, parcialmente compensado por un aumento de 2,2% en otros ingresos. La caída en los ingresos se produce debido al complejo escenario macroeconómico en Sudamérica y las importantes devaluaciones de las divisas latinoamericanas durante el periodo, especialmente la depreciación de 42% del Real brasileño. El 2015, los ingresos de pasajeros y carga correspondieron al 83,1% y el 13,1% de los ingresos operacionales totales, respectivamente.

La reducción del 19,0% en los ingresos de pasajeros en el año, refleja el aumento del 3,1% en la oferta, compensado por la reducción del 21,4% en los ingresos unitarios consolidados por pasajero (RASK), en com-

paración al 2014. La reducción del RASK es resultado de la reducción del 21,1% en los yields y una leve reducción de 0,3 p.p. en el factor de ocupación alcanzando un 83,0%. El desempeño de los yields se continúa viendo afectado por débil escenario macroeconómico en Sudamérica y la devaluación de las monedas locales, principalmente del real brasileño.

El aumento de capacidad de 3,1% durante el 2015, se debió principalmente a un aumento de 6,4% en la capacidad del negocio internacional, centrado en el fortalecimiento de nuestros hubs internacionales y rutas hacia el Caribe, contrarrestado por una reducción en las rutas con menor demanda como las operaciones entre Brasil y Estados Unidos. La capacidad en los mercados domésticos de habla hispana aumentó en 4,8% impulsado principalmente por los mercados de Colombia y Perú. En cuanto a las operaciones domésticas en Brasil, continúa la disciplina de capacidad en vuelos domésticos, logrando reducciones nuestra oferta por cuarto año consecutivo, cerrando el año con un 2,5% menos de capacidad que el 2014, liderando las reducciones de capacidad en el país.

Los ingresos de carga disminuyeron en un 22,4% durante el año 2015 como resultado de una disminución de 12,0% en el tráfico de carga, y de una caída de 11,8% en los yields. Durante el año, la demanda de servicios de carga se mantuvo débil, especialmente en el mercado local y en el mercado



RESULTADOS  
FINANCIEROS

internacional de Brasil, como resultado de una disminución en la actividad económica del país, impactando directamente las importaciones. A esto último, se suma la situación de sobreoferta impulsada por el aumento en la competencia de aerolíneas regionales e internacionales en Sudamérica. Lo anterior, sumado a la importante baja del precio del combustible, explica en mayor medida la caída en los yields del negocio de carga.

Los costos operacionales durante el año 2015 alcanzaron US\$ 9.611,9 millones, una disminución del 19,6% en comparación a los costos operacionales de 2014, resultando en una reducción de 20,1% en el costo por ASK equivalente (incluyendo gastos financieros netos). La reducción de costos se explica principalmente por la caída de 47,1% en el precio del combustible, así como también como resultado del programa de reducción de costos impulsado por la compañía sumado al efecto positivo de la devaluación de las monedas sobre los costos asignados en monedas locales.

El gasto en combustible disminuyó en 36,4% alcanzando US \$2.651,1 millones en comparación con US\$4.167,0 millones en el año 2014. La disminución se explica por la caída en el precio del fuel así como también por una caída de 1,2% en el consumo de combustible por ASK-equivalente, como resultado de los programas de eficiencia en el uso de combustible y una flota cada vez más eficiente.

Adicionalmente, la compañía reconoció en 2015 una pérdida por cobertura de US \$239,4 millones en comparación con una pérdida por cobertura de US \$108,7 millones para el año 2014. En cuanto a las coberturas de tipo de cambio, la Compañía reconoció en esta línea una ganancia por cobertura de monedas de US\$19,2 millones en el año 2015 versus una ganancia de US\$3,8 millones en el 2014.

Las Remuneraciones y beneficios disminuyeron en un 11,8% en el año 2015 debido principalmente a la depreciación de las monedas locales sobre los salarios, en especial la depreciación de 41,7% del real brasileño y de 14,7% del peso chileno en el período comparado con el año 2014. Adicionalmente, durante el cuarto trimestre del año, se reconoció un reverso por US\$37 millones por concepto de no pago de bonos de desempleo durante el año.

En cuanto al resultado no operacional, la compañía mostró una pérdida no caja por diferencia de cambio de US\$467,9 millones, explicado principalmente por la devaluación del real brasileño en el año.

En el acumulado del año, LATAM registró una pérdida neta atribuible a la controladora de US\$ 219,3 millones, en comparación a una pérdida neta de US\$ 109,8 millones el 2014. Lo anterior implica un margen neto negativo de 2,2%, lo que representa una caída de 1,3 puntos porcentuales en comparación con el margen neto del año 2014.

Para los 12 meses terminados el 31 de diciembre	2015	2014	
INGRESOS			
Pasajeros	8.410.614	10.380.122	-19,0%
Carga	1.329.431	1.713.379	-22,4%
Otros	385.781	377.645	2,2%
<b>TOTAL INGRESOS OPERACIONALES</b>	<b>10.125.826</b>	<b>12.471.146</b>	<b>-18,8%</b>
COSTOS			
Remuneraciones	-2.072.805	-2.350.102	-11,8%
Combustible	-2.651.067	-4.167.030	-36,4%
Comisiones	-302.774	-365.508	-17,2%
Depreciación y Amortización	-934.406	-991.264	-5,7%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	-1.109.826	-1.327.238	-16,4%
Servicio a Pasajeros	-295.439	-300.325	-1,6%
Arriendo de Aviones	-525.134	-521.384	0,7%
Mantenimiento	-437.235	-452.731	-3,4%
Otros Costos Operacionales	-1.283.221	-1.482.198	-13,4%
<b>TOTAL COSTOS OPERACIONALES</b>	<b>-9.611.907</b>	<b>-11.957.780</b>	<b>-19,6%</b>
<b>RESULTADO OPERACIONAL</b>	<b>513.919</b>	<b>513.366</b>	<b>0,1%</b>
Margen Operacional	5,1%	4,1%	1,0 pp
Ingresos Financieros	75.080	90.500	-17,0%
Gastos Financieros	-413.357	-430.034	-3,9%
Otros Ingresos / Costos	-532.757	-108.599	390,6%

Para los 12 meses terminados el 31 de diciembre	2015	2014	
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS E INTERES MINORITARIO	-357.115	65.233	-647,4%
Impuestos	178.383	-142.194	-225,5%
UTILIDAD ANTES DE INTERES MINORITARIO	-178.732	-76.961	132,2%
Atribuible a:			
Inversionistas de la Matriz	-219.274	-109.790	99,7%
Interes Minoritario	40.452	32.829	23,2%
<b>UTILIDAD NETA</b>	<b>-219.274</b>	<b>-109.790</b>	<b>99,7%</b>
Margen Neto	-2,2%	-0,9%	-1,3 pp
Tasa Efectiva de Impuestos	44,9%	438,8%	-394,0 pp
EBITDA	1.448.325	1.504.630	-3,7%
EBITDA Margen	14,3%	12,1%	2,2 pp.
EBITDAR	1.973.459	2.026.014	-2,6%
EBITDAR Margen	19,5%	16,2%	3,2 pp.





RESULTADOS  
FINANCIEROS

PARA LOS 12 MESES TERMINADOS EL 31 DE DICIEMBRE	2015	2014	Var. %
SYSTEM			
ASKs-equivalente (millones)	208,857	206,198	1.3%
RPKs-equivalente (millones)	151,478	153,978	-1.6%
Factor de Ocupación (basado en ASK-equivalente)	72.5%	74.7%	-2.1 pp
FO de Equilibrio (basado en ASK-equivalente)%	73.9%	70.6%	3.3 pp
Yield basado en RPK-equivalente (US Cent)	6.4	7.9	-18.1%
Ingresos Op. por ASK-equivalente (US Cent)	4.7	5.9	-20.5%
Costos por ASK-equivalente (US Cent)	4.8	6.1	-20.1%
Costos por ASK-equivalente ex fuel (US Centavos)	3.6	4.0	-11.5%
Galones de Combustible Utilizados (millones)	1,221	1,220	0.1%
Galones consumidos por 1.000 ASKs equivalentes	6	6	-1.2%
Distancia Ruta Promedio (miles de km)	1.6	1.6	2.7%
Número Total de Empleados (promedio)	52,697	53,300	-1.1%
Número Total de Empleados (al cierre)			
PASSENGER			
ASKs (millones)	134,302	130,201	3.1%
RPKs (millones)	111,510	108,534	2.7%
Pasajeros Transportados (miles)	67,835	67,833	0.0%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	83.0%	83.4%	-0.3 pp
Yield basado en RPKs (US Centavos)	7.5	9.6	-21.1%
Ingresos por ASK (US Centavos)	6.3	8.0	-21.4%



RESULTADOS  
FINANCIEROS

PARA LOS 12 MESES TERMINADOS EL 31 DE DICIEMBRE	2015	2014	Var. %
CARGO			
ATKs (millones)	7,083	7,220	-1.9%
RTKs (millones)	3,797	4,317	-12.0%
Toneladas Transportadas (miles)	1,009	1,102	-8.5%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	53.6%	59.8%	-6.2 pp
Yield basado en RTKs (US Centavos)	35.0	39.7	-11.8%
Ingresos por ATK (US Centavos)	18.8	23.7	-20.9%

\*Galones consumidos por 1.000 ASKs equivalentes

INGRESOS DE PASAJEROS Y CARGA POR ÁREA GEOGRÁFICA	2015	2014	% Change
Perú	681,340	660,057	3.2%
Argentina	979,324	813,472	20.4%
EEUU	1,025,475	1,224,264	-16.2%
Europa	723,062	935,893	-22.7%
Colombia	353,007	391,678	-9.9%
Brasil	3,464,297	5,361,594	-35.4%
Ecuador	238,500	248,585	-4.1%
Chile	1,575,519	1,589,202	-0.9%
Asia Pacífico y resto de Latinoamérica	699,521	868,756	-19.5%
Ingresos de las actividades ordinarias	9,740,045	12,093,501	-19.5%
Otros ingresos de operación	385,781	377,645	

Nuestros reconocimientos más destacados.



PREMIOS RECONOCIMIENTOS

Las compañías que pertenecen al Grupo LATAM Airlines recibieron alrededor de 25 reconocimientos en diversos ámbitos: Servicios, Sostenibilidad, Entretenimiento a bordo, entre otros. A continuación, se enumeran los reconocimientos más destacados que recibió el Grupo LATAM durante el año 2015:

#### | PREMIOS DE SERVICIO

##### **World Line Airline Awards- Skytrax 2015:**

Es el premio más reconocido en la industria.

- LAN: Primer puesto en la categoría "Mejor Aerolínea de Sudamérica".
- TAM: Tercer puesto en la categoría "Mejor Aerolínea de Sudamérica".
- LAN: Primer puesto en la categoría "Mejor servicio en Sudamérica".
- TAM: Tercer puesto en la categoría "Mejor servicio en Sudamérica".

##### **Airline of the Year Awards 2015:**

Reconocimiento de AirlineRatings a las mejores aerolíneas con el propósito de ayudar a los pasajeros a elegir con quién viajar.

- LAN: Ganador de la categoría Long Haul Americas.

#### | PREMIOS DE SOSTENIBILIDAD

##### **Dow Jones Sustainability Index 2014:**

- Cuarto año en la categoría "DJSI Emerging Markets".
- Segundo año en la categoría "DJSI World".

##### **CDP (Carbon Disclosure Project):**

- Reconocimiento "Mejor Empresa en Latinoamérica".

##### **IEvA Registered Airline (IATA):**

- Certificación Stage 2 IEvA.

##### **Premio Empresa Alas20:**

- Premio "Mejor de los Mejores".
- Segundo lugar en categoría "Empresa Líder en Gobierno Corporativo".
- Primer lugar en categoría "Empresa Líder en Relaciones con Inversionistas".
- Gerente General Líder en Sustentabilidad: Enrique Cueto.

##### **Aviation Climate Solutions:**

- Reconocimiento "Efficiency in the air: RNP".
- Reconocimiento "Efficiency in the air: Ultra-Light Containers".
- Reconocimiento "Carbon Management: Smart Fuel Program".

##### **Bureau Veritas Certification:**

- Certificación ISO 14.001 en MIA.

##### **AENOR Medio Ambiente:**

- Medición y verificación externa huella de carbono.

##### **Revista CAPITAL Y The Note:**

- Empresa Líder en Cambio Climático.

### | PREMIOS DE ENTRETENIMIENTO A BORDO

#### **Folio: Eddie & Ozzie Awards 2015:**

Uno de los principales galardones de la industria de revistas print y digitales a nivel global.

- Revista IN: Premio de Oro por “Mejor uso de Ilustración” por el reportaje “Reyes de la Velocidad” de junio 2015.
- Revista IN: Premio de Oro por “Mejor Diseño General” por el “Especial Gastronomía” de noviembre 2014.
- Periódico local in Perú: Premio de Oro por “Mejor Nueva Publicación del año”.

### | OTROS PREMIOS

#### **Structured Financing of the Year – Revista Latin Finance**

- Premio a la transacción financiera EETC, por la envergadura, complejidad legal y el ser pioneros en una transacción de este tipo, innovadora en el mercado.

#### **Reporte de Transparencia Corporativa 2015 – UDD, KPMG Y Chile Transparente**

- LATAM: Segundo Lugar en categoría “Best Practices 2015” en Sociedades Anónimas Abiertas

#### **Premio empresas más admiradas de Brasil – Revista Carta Capital (BR):**

- TAM: Ganadora en la categoría “Compañías aéreas” (por séptima vez consecutiva).

#### **Ethical Boardroom Corporate Governance Awards 2015:**

- LAN: Ganador de la categoría “Best Corporate Governance – Airlines – South America - 2015”.

#### **E Commerce Awards 2015:**

El premio más importante del sector de comercio electrónico.

- LAN CL: Lan.com “Líder en eCommerce en la Industria Turística”.
- LAN PE: Lan.com “Líder en eCommerce en la Industria Turística”.
- LAN EC: Lan.com reconocida por aportar a la economía digital dentro del país.

#### **Premio Cellars in the Sky – Business Traveller:**

- LAN Y TAM: Medalla de Plata en la categoría “Mejor Vino Fortificado de Sobremesa en Primera Clase” (Por vino Croft Port LVB safra 2007).
- TAM: Medalla de Bronce por vino blanco Dr Bürkin-Wolf Gasbohl 2009, Pfalz.

#### **Premio Fohla Top of Mind 2015 (BR):**

- TAM: Marca más recordada en la categoría “Compañía Aérea”.



PREMIOS  
RECONOCIMIENTOS

LATAM,  
nuestra nueva  
marca.



HECHOS  
ESENCIALES

#### 6 AGOSTO/ OTROS

Luego de un extenso trabajo de integración tras la asociación entre LAN y TAM, durante los cuales se ha avanzado firmemente en la homologación de sus procesos, optimización de sus conexiones aéreas, además de la reestructuración y modernización de su flota de aviones, el Directorio de LATAM Airlines Group ha resuelto adoptar un nombre e identidad única, y anuncia que la marca del grupo de aerolíneas más importantes de Latinoamérica y sus filiales, será LATAM.

La marca LATAM, que es el resultado de la consolidación de LAN Y TAM, agrupará a todas las compañías de pasajeros y de carga que hoy forman parte: LAN Airlines y sus filiales en Perú, Argentina, Colombia y Ecuador; TAM Linhas Aereas S.A., TAM Transportes Aéreos Del Mercosur S.A. (TAM Airlines (Paraguay); y las líneas aéreas de carga del Grupo LATAM integrada por LAN CARGO, LAN CARGO Colombia, ABSA (TAM Cargo) y Mas Air.

LATAM Airlines Group ya se encuentra trabajando en modificar su imagen corporativa, y este será un proceso que tomara aproximadamente 3 años, y que comenzará a ser visible en 2016 de manera gradual en espacios físicos, aviones, oficinas comerciales, sitios web, uniformes, entre otros, a partir del primer semestre del 2016.

#### 9 JUNIO / COLOCACIÓN MERCADO DE VALORES

LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM"), ha emitido y colocado en el mercado internacional, al amparo de la Norma 144-A y la Regulación S de las leyes de valores de los Estados Unidos de América, bonos no garantizados de largo plazo por un monto de US\$500.000.000, con vencimiento el año 2020, a una tasa de interés de 7,25% anual (los "Bonos 144-A" o la "Emisión").

Tal como se informó en los Hechos Esenciales del 20 de Mayo y 5 de Junio pasado, la Emisión y colocaciones de los Bonos 144-A tendrá por objeto: (i) financiar la recompra, canje y rescate de los bonos garantizados de largo plazo emitidos por la sociedad TAM Capital 2 Inc., al amparo de la Norma 144-A y la Regulación S de las leyes de valores de los Estados Unidos de América, con vencimiento el año 2020 ("Bonos TAM 2020"); y (ii) en el evento de existir cualquier remanente, financiar otros fines corporativos generales.

#### 5 JUNIO / COLOCACIÓN MERCADO DE VALORES

a.- Como fuera informado mediante Hecho Esencial de la fecha 21 de Mayo de 2015, con fecha 4 de junio de 2015 LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM"), ha acordado emitir y colocar en el mercado internacional, al amparo de la Norma 144-A y la Regulación S de las leyes de valores de los Estados Unidos



HECHOS  
ESENCIALES

de América, bonos no garantizados de largo plazo por un monto de US\$500.000.000, con vencimiento el año 2020, a una tasa de interés de 7,25% anual (los “Bonos 144-A” o la “Emisión”); y

**b.-** Tal como se informó en el referido Hecho Esencial del 20 de Mayo pasado, la Emisión y colocaciones de los Bonos 144-A tendrá por objeto: (i) financiar la recompra, canje y rescate de los bonos garantizados de largo plazo emitidos por la sociedad TAM Capital 2 Inc., al amparo de la Norma 144-A y la Regulación S de las leyes de valores de los Estados Unidos de América, con vencimiento el año 2020 (“Bonos TAM 2020”); y (ii) en el evento de existir cualquier remanente, financiar otros fines corporativos generales..

#### 29 MAYO / COLOCACIÓN MERCADO DE VALORES

LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM”), informa en carácter de Hecho Esencial, que con esta fecha, se ha realizado la emisión y colocación privada de títulos de deuda denominados Enhanced Equipment Trust Certificates (“EETC”) por un monto agregado de US\$1.020.823.000 (los “Certificados”), en conformidad a lo siguiente:

Los Certificados fueron emitidos y colocados, en forma privada, por fiduciarias o pass-through trusts (“Trusts”).

Esta oferta privada se compone de Certificados clase A que tendrán una tasa de interés de 4,200% anual, con una fecha de distribución estimada el 15 de noviembre de 2027, mientras

que los Certificados clase B tendrán una tasa de interés de 4,500% anual, con una fecha de distribución estimada el 15 de noviembre de 2023.

Los Trusts usarán los fondos resultantes de la colocación, los que se mantendrán en custodia (“escrow”) con un banco de primera categoría, para adquirir “Equipment Notes” emitidos por cuatro entidades de propósito especial separadas, cada una de las cuales es íntegramente de propiedad de LATAM. (cada una, un “Emisor”).

Cada Emisor usará el producto de la venta de los Equipment Notes y la renta inicial bajo cada Lease (según este término se define más adelante) para financiar la adquisición de once nuevos Airbus A321-200, dos Airbus A350-900 y cuatro Boeing 787-9, cuyas entregas están previstas entre julio de 2015 y marzo de 2016 (las “Aeronaves”).

#### 21 MAYO / COLOCACIÓN MERCADO DE VALORES

**a.-** LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM”), ha anunciado su intención de emitir y colocar en el mercado internacional, bonos no garantizados de largo plazo al amparo de la Norma 144-A y la Regulación S de las leyes de valores de los Estados Unidos de América (los “Bonos 144-A” o la “Emisión”); y

**b.-** Citigroup Global Markets Inc. (el “Oferente”), en virtud de una declaración de oferta de compra y solicitud de consentimiento en idioma inglés de esta misma fecha denomina-

da Tender Offer and Consent Solicitation (en adelante, la “Oferta”) y a su vez, en representación de LATAM Y TAM Capital 2 Inc. – esta última una sociedad filiar de TAM S.A., debidamente constituida y existente de conformidad con las leyes de Islas Caimán ha anunciado la recompra, canje y rescate de los bonos garantizados de largo plazo emitidos por la sociedad TAM Capital 2 Inc. Al amparo de la Norma 144-A y la Regulación S de las leyes de valores de los Estados Unidos de América, con vencimiento el año 2020 (los “Bonos TAM 2020”) por US\$300.000.000 por concepto de capital. Es la intención del Oferente que todos los bonos TAM 2020 que adquiera en virtud de la referida Oferta sean intercambiados por el Oferente con LATAM, por una porción de los Bonos 144-A emitidos y colocados por LATAM en virtud de la emisión. Por lo tanto, la colocación de los Bonos 144-A tendrá por objeto: (i) financiar en parte la recompra, canje y rescate de los Bonos TAM 2020; y (ii) en el evento de existir cualquier remanente, financiar otros fines corporativos generales.

Se hace presente que el documento de Oferta tiene por objeto además, eliminar sustancialmente todos los covenants restrictivos y ciertos eventos de incumplimiento contenidos en el contrato de emisión de bonos o Indenture de los Bonos TAM 2020.

Cada uno de los Emisores arrendará las Aeronaves de que es dueño a LATAM de acuerdo a un contrato de arriendo financiero (“Lease”), quien podrá a su vez subarrendar las Aeronaves bajo sub-lease operativos.



HECHOS  
ESENCIALES

Conforme lo anteriormente expuesto, LATAM tratará estos Equipment Notes como deuda contra la entrega de cada una de las Aeronaves.

Los Certificados no han sido registrados bajo la United States Securities Act de 1933 (la "Ley de Valores de Estados Unidos") o según las leyes de valores aplicables en cualquier otra jurisdicción. Consecuentemente, los Certificados han sido ofrecidos y vendidos a personas que califican razonablemente como inversionistas institucionales de acuerdo a la regla 144A en virtud de la Ley de Valores de los Estados Unidos, y a otras personas no residentes en Estados Unidos en transacciones fuera de los Estados Unidos con arreglo a la Regulación S de dicho cuerpo normativo.

#### 28 ABRIL / CAMBIOS EN LA ADMINISTRACIÓN

En Junta Ordinaria de Accionistas (la "Junta") de LA TAM Airlines Group S.A. ("LATAM") celebrada este día 28 de Abril de 2015, los señores accionistas de LATAM procedieron a elegir los miembros del Directorio de LATAM, 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:

- Mauricio Rolim Amaro.
- Juan José Cueto Plaza.
- Henri Philippe Reichstul.

- Ramón Eblen Kadis.
- Carlos Heller Solari.
- Francisco Luzón López.
- Ricardo J. Caballero.
- Juan Gerardo Jofré Miranda.
- Georges de Bourguignon Arndt.

Se hace presente al señor Superintendente que los Directores indicados en los números, 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.

#### 17 MARZO 2015 / JUNTA ORDINARIA DE ACCIONISTAS, CITACIONES, ACUERDOS Y PROPOSICIONES.

En Sesión Extraordinaria celebrada el día 17 de Marzo de 2015, el Directorio de LATAM Airlines Group S.AA. (en adelante, la "Sociedad") acordó citar a Junta Ordinaria de Accionistas para el día 28 de abril de 2015 a las 10:00 horas en Hotel Marina de Las Condes, Best Western Premier, ubicado en Av. Alonso de Cordova 5727, Las Condes, Santiago, Chile para tratar las siguientes materias:

- Aprobación de la Memoria, Balance y Estados Financieros de la Sociedad correspondientes al ejercicio terminado al 31 de diciembre 2014;
- Elección del Directorio de la Sociedad;
- Fijación de las remuneraciones del di-

rectorio de la Sociedad;

- Fijación de la remuneración del Comité de Directores de la Sociedad, y determinación de su presupuesto;

- Designación de empresa de auditoría externa de la Sociedad; designación e 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;

- 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;

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

- Demás materias de interés social propias del conocimiento del conocimiento de la Junta Ordinaria de Accionistas de la Sociedad,

Durante 2015, la acción local de LATAM Airlines Group mostró una rentabilidad negativa de 47,3%, así mismo el ADR y BDR mostró una rentabilidad negativa de 55,0% y 25,2%, respectivamente. Al 31 de diciembre de 2015, la capitalización bursátil de la Compañía fue de US \$2.897 millones. Durante 2015, la acción de LATAM Airlines Group mostró una rentabilidad por debajo del IPSA, índice que mostró una rentabilidad negativa de 4,4% en tal período. Con respecto al movimiento de la acción en la Bolsa de Santiago, este año la acción de LATAM Airlines Group tuvo una presencia bursátil del 100%.

#### | VOLÚMENES TRANSADOS POR TRIMESTRE ACCIÓN (BOLSA DE SANTIAGO)

2013	N° de acciones transadas	Precio Promedio (CLP)	Monto Total (CLP)
Primer Trimestre	45.824.242	11.187	512.631.523.416
Segundo Trimestre	66.209.581	9.205	609.426.139.245
Tercer Trimestre	94.212.031	7.054	664.535.231.195
Cuarto Trimestre	97.328.542	8.178	795.928.230.440
<b>2014</b>			
Primer Trimestre	105.975.361	8.216	870.703.928.011
Segundo Trimestre	49.562.708	8.142	403.544.960.523
Tercer Trimestre	48.588.109	7.185	349.114.118.897
Cuarto Trimestre	58.938.484	6.944	409.287.411.331
<b>2015</b>			
Primer Trimestre	47.381.218	6.427	304.500.240.890
Segundo Trimestre	70.656.700	5.317	375.650.771.299
Tercer Trimestre	55.159.498	3.956	218.193.406.987
Cuarto Trimestre	41.229.003	3.787	156.150.008.936



INFORMACIÓN  
BURSÁTIL



## | VOLUMENES TRANSADOS POR TRIMESTRE ADR (NYSE)

2013	Nº de acciones transadas	Precio Promedio (USD\$)	Monto Total (USD\$)
Primer Trimestre	36.049.549	23,6	850.767.594
Segundo Trimestre	48.815.517	19,0	927.668.038
Tercer Trimestre	58.233.292	13,9	809.046.393
Cuarto Trimestre	73.916.615	15,9	1.178.817.436
<b>2014</b>			
Primer Trimestre	57.623.444	14,9	861.131.150
Segundo Trimestre	48.612.920	14,7	713.771.218
Tercer Trimestre	53.971.810	12,4	669.402.973
Cuarto Trimestre	51.527.871	11,6	597.454.463
<b>2015</b>			
Primer Trimestre	71.826.622	10,2	735.991.434
Segundo Trimestre	84.752.685	8,6	725.268.774
Tercer Trimestre	56.545.265	5,8	329.437.631
Cuarto Trimestre	40.270.138	5	221.441.987



INFORMACIÓN  
BURSÁTIL

## | VOLÚMENES TRANSADOS POR TRIMESTRE BDR (BOVESPA)

<b>2013</b>	<i>Nº de acciones transadas</i>	<i>Precio Promedio (BRL)</i>	<i>Monto Total (BRL)</i>
Primer Trimestre	4.405.443	45,8	201.746.038
Segundo Trimestre	1.750.147	37,5	65.595.608
Tercer Trimestre	1.588.164	30,6	48.624.696
Cuarto Trimestre	457.913	15,9	7.302.767
<b>2014</b>			
Primer Trimestre	1.685.200	34,7	58.492.169
Segundo Trimestre	681.600	33,2	22.598.036
Tercer Trimestre	973.200	28,2	27.405.206
Cuarto Trimestre	444.700	29,0	12.889.775
<b>2015</b>			
Primer Trimestre	953.800	28,4	27.109.116
Segundo Trimestre	1.204.000	25,9	31.142.320
Tercer Trimestre	1.000.500	20,3	20.261.756
Cuarto Trimestre	322.000	22,4	7.218.470

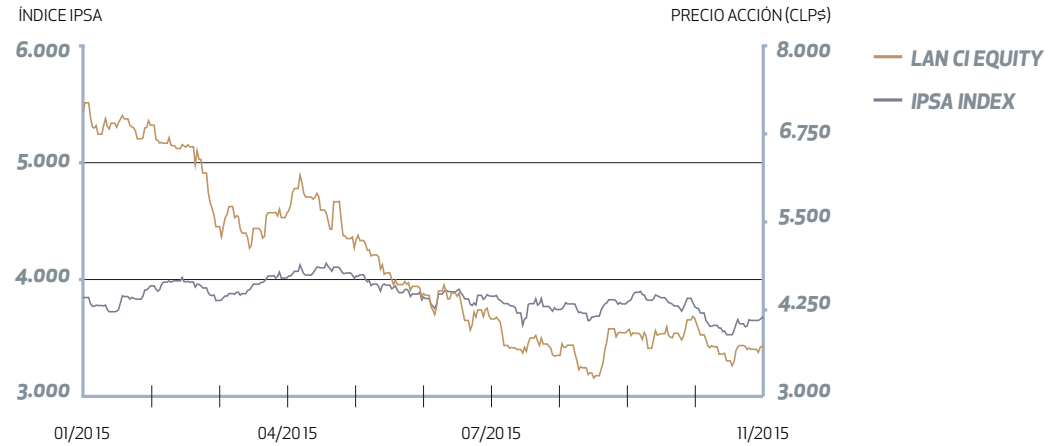


INFORMACIÓN  
BURSÁTIL

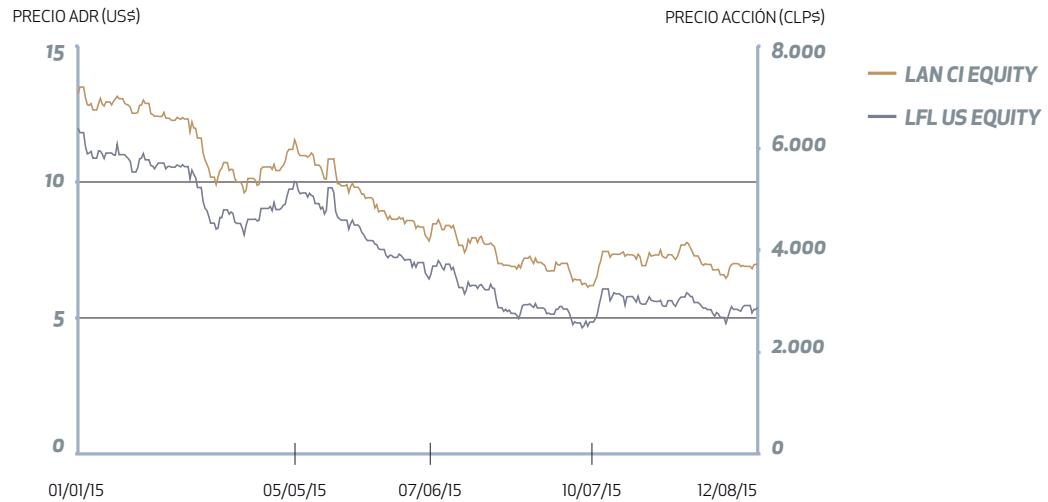


INFORMACIÓN  
BURSÁTIL

| LAN IPSA

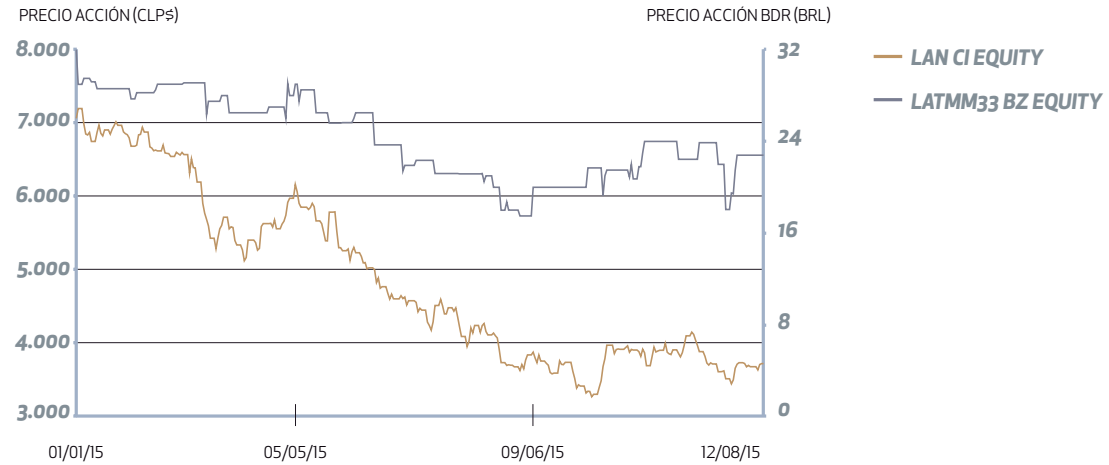


| LAN LFL





| LAN IPSA



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



FACTORES  
DE RIESGO

### **LATAM no tiene control sobre las acciones con derecho a voto o al directorio de TAM Como consecuencia de la combinación de LAN y TAM:**

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

Como resultado de esta estructura de propiedad:

- El Grupo controlador de TAM, retienen el control de los votos en el directorio de TAM y de cada filial de TAM; y
- LATAM mantiene la totalidad de los derechos económicos de TAM.

LATAM y TEP Chile y otras sociedades acordaron un acuerdo de accionistas que establece acuerdos y restricciones relacionadas a gobierno corporativo en un esfuerzo por equilibrar los intereses de LATAM, como el propietario de sustancialmente todos los derechos económicos en TAM, y de los accionistas controladores de TAM, como los controladores y que continúan en su calidad de socios controladores de TAM al amparo de la ley brasilera. Véase el "Item 7. Principales Accionistas y Transacciones con Partes Relacionadas—Acuerdo de Accionistas." Estos acuerdos de accionistas prohíben llevar a cabo ciertas acciones corporativas materiales específicas y decisiones sin la aprobación previa de la mayoría calificada de los accionistas (5/6 del total de accionistas) y/o el directorio de Holdco I o TAM. Sin embargo, no se puede asegurar que los accionistas controladores de LATAM y TAM podrían lograr acuerdo en relación a la votación según mayoría calificada o materias del directorio en el futuro y si ellos no lo logran, los negocios, situación financiera, resultados de las operaciones y proyecciones de las compañías combinadas podrían verse adversamente afectadas.

LATAM y TEP Chile y otras sociedades acordaron un acuerdo de accionistas que establece acuerdos y restricciones relacionadas a gobierno corporativo. Ciertas acciones específicas requieren aprobación mayoritaria, lo que significa que requieren aprobación previa de LATAM y TEP Chile. Ejemplos de requieren la aprobación por



## FACTORES DE RIESGO

mayoría calificada del directorio de Holdco I o TAM incluyen, entre otros, realizar adquisiciones o alianzas de negocios, modificar o aprobar presupuestos, planes comerciales, estados financieros y políticas contables, contratar deuda, gravar activos, celebrar en ciertos acuerdos, realizar ciertas inversiones, modificar derechos o demandas, participar en acuerdos, designar ejecutivos, crear participaciones garantizadas, emitir, rescatar, o recomprar instrumentos y votar en materias en calidad de accionista de las filiales de TAM. Las medidas que requieren aprobación de la mayoría calificada de los accionistas de Holdco I o TAM incluyen, entre otros, ciertas modificaciones en los estatutos de las filiales de Holdco I, TAM o TAM o cualquier disolución/ liquidación, reorganización corporativa, pago de dividendos, emisión de instrumentos, disponer o gravar ciertos activos, creación de participaciones garantizadas o la celebración de garantías y contratos con partes relacionadas. Para mayor información referente a los pactos de accionistas, véase “Item 7. Socios Controladores y Transacciones con Partes Relacionadas—Pactos de Accionistas.”

### **Los activos de LATAM incluyen un monto significativo de mayor valor de inversiones**

Los activos de LATAM Airlines Group incluyen US\$2.281 millones de mayor valor de inversiones en diciembre 31, 2015, US\$2.155 millones de los cuales resultan de la fusión entre LAN y TAM. Bajo IFRS, el valor de inversiones está sujeto a un test anual de de-

terioro y pruebas más frecuentes podrían ser requeridas si eventos o circunstancias indican un deterioro potencial. Cualquier deterioro podría resultar en el reconocimiento de un cargo significativo en los ingresos del estado de resultados de LATAM, el cual podría material y adversamente afectar nuestros resultados consolidados para el periodo en el cual el deterioro ocurre.

***Si fallamos en implementar exitosamente la estrategia de crecimiento o si fallamos en ajustarnos a la situación económica actual, se podría dañar nuestro negocio y el valor de mercado de los ADSs y acciones comunes.***

LATAM ha desarrollado un nuevo plan estratégico con el objetivo de convertirse en el mejor grupo de aerolíneas del mundo, y renueva su compromiso de entregar una rentabilidad sostenida en el tiempo y retornos superiores a los accionistas. La nueva estrategia de LATAM requiere identificar las proposiciones de valor que son atractivas para los clientes de LATAM, con el fin de encontrar eficiencias en las operaciones diarias, y para transformar a LATAM en una compañía más fuerte y resiliente. El plan estratégico de LATAM también anticipa el fortalecimiento de sus redes, lo cual requiere identificar aquellas ciudades con la infraestructura adecuada y suficiente demanda. Sin embargo, no podemos asegurar que seremos capaces de identificar correctamente las ciudades y regiones para expandir las operaciones de LATAM, o que seremos capaces de

atraer los suficientes pasajeros y tráfico de carga para hacer rentables las operaciones de LATAM. Las dificultades en implementar la estrategia de LATAM y expandir nuestras operaciones puede afectar adversamente nuestro negocio, resultados de operaciones y el valor de mercado de los ADSs y acciones comunes de LATAM.

***Si fallamos en transferir de forma exitosa la propuesta de valor de las marcas LAN y TAM en la nueva marca única, podría afectar adversamente el negocio de LATAM y el valor de mercado de sus ADSs y acciones comunes.***

Luego de la fusión en el 2012, LAN y TAM han continuado operando con sus marcas originales. En el 2016, LATAM Airlines Group comenzará la transición de LAN y TAM en una sola marca. LAN y TAM actualmente tienen diferentes proposiciones de valor, y no se puede asegurar que LATAM será capaz de transferir el total de valor de las marcas originales de LAN y TAM en una sola única marca. Las dificultades de implementar la marca única pueden evitar que LATAM se consolide como el operador preferente y puede afectar adversamente su negocio y resultados de operaciones y el valor de mercado de sus ADSs y acciones comunes.

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

LATAM ha integrado los programas de pasa-

jero frecuente de LAN y TAM, de tal forma que los pasajeros pueden usar las millas tanto en LAN como en TAM. Sin embargo, no existe garantía que la integración total de los programas se lleve a cabo en el corto plazo. Aún si la integración ocurre, la integración exitosa de estos dos programas involucraría tiempo y costos. Hasta que LATAM combine estos programas de forma efectiva, los pasajeros podrían preferir programas de viajero frecuente ofrecidos por otras líneas aéreas, lo cual podría afectar negativamente nuestro negocio.

**Los resultados financieros de LATAM están más expuestos a fluctuaciones cambiarias**

LATAM prepara y presenta sus estados financieros consolidados en dólares. La combinación de LAN y TAM ha aumentado significativamente la proporción de los activos netos consolidados de LATAM, ingresos y utilidades denominadas en monedas distintas a U.S. dólar, principalmente pesos chilenos, y reales brasileños. En particular, la mayoría de los ingresos de TAM están denominados en reales brasileños, mientras que una proporción significativa de sus gastos operacionales están denominados o relacionados al U.S. dólar u otras monedas. La situación financiera consolidada y los resultados de LATAM serán por lo tanto más sensibles a los movimientos de los tipos de cambio del U.S. dólar en relación a otras monedas. Una depreciación de las monedas distintas al U.S. dólar en relación al U.S. dólar podría tener un tener un impacto adverso en

la situación financiera, los resultados de las operaciones y las proyecciones de LATAM. Operamos en numerosos países y enfrentamos riesgos inherentes a las variaciones del tipo de cambio entre diversas monedas extranjeras y el dólar estadounidense o entre las monedas de estos distintos países. Las variaciones del tipo de cambio entre el peso chileno y el dólar estadounidense u otras monedas en los países en que operamos podrían afectar negativamente nuestro negocio, situación financiera y resultados operacionales. Al 31 de diciembre de 2015, aproximadamente 100% de nuestra deuda está denominado en dólares estadounidenses, y aproximadamente un 43% de nuestros ingresos y el 39% de nuestros gastos operacionales estén denominados en monedas distintas del dólar estadounidense, principalmente en pesos chilenos y reales brasileños. Si el valor del peso o el de otras monedas en las que están denominados nuestros ingresos se deprecia frente al dólar estadounidense, necesitaremos una mayor cantidad de pesos o de otras monedas para pagar la misma cantidad de dólares. El real brasileño y el peso chileno han experimentado importante volatilidad en los últimos años, con una depreciación nominal media de respecto del dólar estadounidense de 10.5% y 1.8% en 2013, 9.1% y 15.2% en 2014, y 41.7% y 15.7% en 2015. Los tipos de cambio entre el peso chileno, el dólar estadounidense y otras monedas en relación al dólar, podrían fluctuar significativamente en el futuro.

Las modificaciones de las políticas guber-

namentales que afecten los tipos de cambio en Chile y en otros países podrían perjudicar nuestro negocio, situación financiera y resultados operacionales, además del retorno sobre las acciones ordinarias o ADS de nuestros inversionistas. Los controles cambiarios en Venezuela retrasan nuestra capacidad para repatriar el efectivo generado por las operaciones en Venezuela. Además, aumentan nuestra exposición a pérdidas cambiarias debidas a potenciales devaluaciones del bolívar venezolano respecto del dólar estadounidense durante el plazo que transcurre entre la fecha en que recibimos pagos en bolívares venezolanos y la fecha en que podemos repatriar esos ingresos en dólares estadounidenses. En 2015, la Compañía modificó el tipo de cambio utilizado para determinar la equivalencia de dólares en caja y caja equivalente en Venezuela, lo cual representó una pérdida por tipo de cambio de US\$41 millones en nuestros resultados.

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

En varias de las jurisdicciones en las cuales LATAM opera, LATAM ha mostrado interés en mantener un número de alianzas y otras relaciones comerciales. Estas alianzas o relaciones comerciales permiten potenciar nuestras redes y, en algunos casos, ofrecer servicios a nuestros clientes que de otra forma no podríamos haber ofrecido. Si cual-



FACTORES  
DE RIESGO



## FACTORES DE RIESGO

quiera de nuestras alianzas estratégicas o relaciones comerciales se deterioraran, y, en particular con American Airlines, Iberia, Qantas, British Airways, Interjet, Japan Airlines, Korean Airlines, Cathay Pacific, Jetstar Airways o Alaska Airlines, o si cualquiera de estos acuerdos terminaran, nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones podrían verse afectados negativamente.

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

Nuestro negocio depende de nuestro acceso a rutas claves y aeropuertos. Los acuerdos bilaterales de aviación así como aprobaciones locales de aviación frecuentemente involucran consideraciones políticas y otras fuera de nuestro control. Nuestras operaciones podrían verse limitadas por cualquier retraso o incapacidad de obtener el acceso a las rutas o aeropuertos clave, incluyendo:

- limitaciones a nuestra capacidad de procesar más pasajeros;
- imposición de restricciones de capacidad de los vuelos;
- la incapacidad de asegurar o mantener derechos de ruta en mercados locales o bajo acuerdos bilaterales; o

- la incapacidad de mantener los espacios existentes y de obtener slots adicionales.

Operamos numerosas rutas internacionales, las cuales están sujetas a acuerdos bilaterales, y además operamos vuelos internos en Chile, Perú, Brasil, Argentina, Ecuador, Colombia y otros países, los cuales están sujetos a aprobaciones de rutas locales y de acceso a los aeropuertos. Véase “Item 4. Información de la Compañía—Visión General del Negocio—Regulación”

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

***Una porción importante de nuestro ingreso de carga proviene de una cantidad relativamente baja de tipos de productos y podría verse impactado por eventos que afecten***

***su producción, comercio o demanda.***

Nuestra demanda por cargo, especialmente de exportadores de América Latina, está concentrada en un pequeño número de categorías de producto, tales como la exportación de pescado, productos del mar y productos producidos en Chile y Perú, y exportaciones de flores frescas provenientes de Ecuador y Colombia. Eventos que negativamente afecten la producción, comercialización o demanda de estos bienes podría afectar adversamente el volumen de bienes que transportamos y podría tener un impacto significativo en los resultados de las operaciones. Algunos de nuestros productos de cargo son sensibles a los tipos de cambio y, por lo tanto, los volúmenes de tráfico podrían verse afectados por la apreciación o depreciación de las monedas locales.

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

Mayores precios del combustible de aviones, podría tener un impacto negativo en nuestro negocio, situación financiera y resultados de las operaciones. Históricamente, los costos de combustible de aviones han representado un monto significativo de los gastos operacionales, y en 2015 representaron aproximadamente 28% de nuestros gastos operacionales. Tanto los costos como la disponibilidad de combustible están sujetos



a múltiples factores económicos de políticos y eventos que no podemos ni controlar ni predecir. Hemos contratado instrumentos de cobertura, pero no podemos asegurar que estos contratos sean adecuados para protegernos de aumentos significativos en el precio de combustibles en el futuro cercano o en el largo plazo. Además, mientras estos contratos de cobertura están diseñados para limitar el efecto de aumentos en los precios del combustible, algunos de nuestros métodos de cobertura nos permiten aprovechar las ventajas de disminuciones en los precios de combustibles, como fue el caso durante el 2015. Aunque hemos implementado medidas para traspasar a nuestros clientes una porción de los mayores costos de combustibles, nuestra capacidad de disminuir el impacto de estos aumentos usando este tipo de mecanismos podría verse limitado.

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

Uno de los elementos clave de nuestra estrategia de negocios es mantener una alta tasa diaria de ocupación de aviones, la cual se mide por el número de horas de vuelo diarias por avión. Una alta tasa diaria de ocupación de aviones, nos permite maximizar los ingresos generados por un avión y se logra, en parte, reduciendo los tiempos de permanencia en aeropuertos y programando horarios que nos permiten aumentar las horas promedio de vuelo diario. Nuestra tasa de ocu-

pación de aviones puede verse afectada por una serie de factores que están más allá de nuestro control, incluyendo tráfico aéreo y congestión en los aeropuertos, condiciones climáticas adversas, y retrasos de proveedores de servicios externos en tareas tales como reabastecimiento de combustible and servicios en tierra. Estos retrasos podrían afectar nuestro desempeño operacional, y conduciendo a insatisfacción del cliente por retrasos o pérdida de conexiones.

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

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

- nuestra incapacidad o fracaso de adquirir aviones Airbus o Boeing, partes o servicios de soporte relacionados a tiempo debido a la alta demanda u otros factores;
- la interrupción del servicio de flota como resultado del requerimiento de mantenimiento no programado o imprevisto;
- la emisión por parte de autoridades chilenas u de otros países de directivas que restrinjan o prohíban el uso de aviones

Airbus o Boeing, o el requerimiento de inspecciones y mantenimiento por periodos prolongados;

- la percepción negativa del público en relación al fabricante como resultado de un accidente u otra publicidad negativa; o
- demoras entre el plazo en que nos damos cuenta que requerimos de nuevos aviones y el tiempo que nos toma hacer las gestiones para la entrega del avión Airbus and Boeing por parte de ellos o un proveedor externo.

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

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

En el 2015, LATAM Airlines recibió su primer avión Airbus A350 de una orden total de 27 aviones de este modelo, convirtiéndose en la primera línea aérea de América Latina en operar esta moderna y nueva tecnología de aviones. Sin embargo, no se puede asegurar que el resto de la orden de flota será entregada en los tiempos pactados. Cualquier retraso en la recepción del Airbus A350 o temas operacionales no planificados relacionados con este nuevo modelo de avión podría afectar adversamente nuestro plan de flota. ***Si no somos capaces de incorporar en el fu-***



FACTORES  
DE RIESGO

***turo aviones arrendados a nuestra flota a precios y en términos aceptables, nuestro negocio podría verse adversamente afectado***

Una parte importante de nuestros aviones está sujeta a contratos de leasing operativo de largo plazo. Nuestros contratos de leasing operativo suelen durar de tres a 12 años desde la fecha de entrega. Es posible que enfrentemos más competencia o un suministro limitado de aviones en arrendamiento, dificultándose la negociación en términos competitivos cuando expiren nuestros actuales contratos de leasing operativo o arrendar la capacidad adicional necesaria para cumplir con nuestro nivel programado de operaciones. Si en el futuro nos vemos obligados a pagar precios de leasing más altos a fin de mantener el número de aviones de nuestra flota, nuestra rentabilidad podría verse negativamente afectada.

***Nuestro negocio podría verse adversamente afectado si no pudiéramos satisfacer nuestros compromisos financieros futuros***

Requerimos de importantes cantidades de financiamiento para satisfacer los requerimientos de capital en el financiamiento de aviones, y podríamos necesitar financiamiento adicional para otros fines del negocio. No podemos garantizar que en el futuro tendremos acceso a fuentes de financiamiento en términos favorables. Después de la combinación de LAN y TAM, Fitch Ratings Inc. y Standard and Poor's rebajaron

la clasificación de riesgo de LATAM Airlines Group S.A. a niveles bajo grado de inversión. Estas rebajas en la clasificación de riesgo y las rebajas de otras agencias clasificadoras de riesgo podrían aumentar el costo financiero de LATAM. Si no lográramos obtener financiamiento para una parte importante de nuestros requerimientos de capital, nuestra capacidad de adquirir nuevas aeronaves o de incrementar nuestras operaciones podrían verse interrumpida y nuestro negocio se vería afectado en forma negativa.

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

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





FACTORES  
DE RIESGO

***Tenemos una significativa exposición a la LIBOR y a otras de intereses flotantes, un aumento de estas tasas podría aumentar nuestros costos financieros y podría tener efectos adversos en nuestra situación financiera***

Estamos expuestos al riesgo de variaciones de tasas de interés, principalmente en relación a la tasa LIBOR (U.S. dollar London Interbank Offer Rate). Una parte de nuestro leasing operativo y financiero está denominado en dólares y tiene asociado un interés a tasa flotante. Aproximadamente el 66% de la deuda vigente de LATAM al 31 de diciembre de 2014 genera intereses a tasa flotante. La volatilidad de las tasas LIBOR o de TJLP podría aumentar nuestro interés periódico y pagos de leasing y por lo tanto tendrían un efecto adverso en el costo financiero total. Podríamos no ser capaces de ajustar los precios para compensar el mayor costo financiero, lo cual tendría un efecto adverso en nuestros ingresos y resultados de operaciones.

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

Los acontecimientos importantes que afectan la industria de seguros de aeronáutica (tales como atentados terroristas, secuestros o accidentes aéreos) podría causar aumentos importantes de las primas de seguros o en disminuciones importantes de la cobertura de seguros, esto tiene lugar des-

pués de los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001. Los aumentos de costos y/o reducciones importantes de las coberturas podrían perjudicar nuestra situación financiera y nuestros resultados operacionales, y aumenta el riesgo de obtener pérdidas no cubiertas.

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

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

***Nuestro negocio se apoya extensivamente en proveedores externos de servicios. Cualquier falla de las partes en realizar lo esperado, o las interrupciones de las relaciones con estos proveedores o la provisión del servicio que nos entregan, podría tener un***

***efecto adverso en nuestra posición financiera y resultados de operaciones.***

Hemos contratado un número creciente de proveedores externos de servicios para realizar un gran número de funciones que son parte integral de nuestro negocio, incluyendo operaciones regionales, operación de centros de llamados de servicio al cliente, distribución y venta de inventario de asientos de aviones, provisión de servicios e infraestructura de tecnologías de información, provisión de mantenimiento de aviones y reparaciones, provisión de varios servicios y el rendimiento de operaciones relacionados con combustible de aviones, entre otras funciones vitales y servicios. No controlamos directamente a estos proveedores externos, aunque firmamos contratos con varios de ellos en los que se define el rendimiento esperado del servicio. Cualquiera de estos proveedores externos, sin embargo, podrían fallar en forma material para llevar a cabo su compromiso en cuanto al rendimiento, podrían sufrir interrupciones a sus sistemas que podrían impactar sus servicios, o los contratos con los proveedores que podrían terminar. Por ejemplo, las reservas de vuelos realizadas por clientes y/o agencias de viaje via GDSs (Global Distribution Systems), podría ser adversamente afectado por interrupciones de nuestras relaciones de negocios con operadores de GDS. Estas interrupciones, incluyendo la incapacidad de acordar términos aceptables en los contratos cuando éstos expiran, o cuando son sujeto de renegociación, podrían causar que



## FACTORES DE RIESGO

la información de vuelo de los operadores aéreos sea limitada o no disponible para ser mostrada, aumentando en forma significativa nuestras tarifas y deterioro de nuestras relaciones con clientes y agencias de viajes. El incumplimiento de cualquiera de nuestros proveedores externos de servicios de proveer en forma adecuada sus obligaciones, u otras interrupciones de servicios, puede reducir nuestros ingresos y aumentar nuestros gastos o evitar que operemos nuestros vuelos y entreguemos otros servicios a nuestros clientes. Adicionalmente, nuestro negocio, desempeño financiero, y reputación podría ser materialmente dañado si nuestros clientes creen que nuestro servicio no es confiable o insatisfactorio.

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

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

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

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

operaciones y daño reputacional, y cualquier otro que pueda afectar nuestro negocio.

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

Al 31 de diciembre de 2015, el 68% de los empleados de LATAM, incluido el personal administrativo, tripulación de cabina, auxiliares de vuelo, pilotos y técnicos de mantenimiento, son miembros del sindicato y tienen contratos y acuerdos de negociación colectiva que vencen periódicamente. Nuestro negocio, situación financiera y resultados operacionales podrían verse sustancialmente perjudicados si no lográramos acuerdos con cualquiera de los sindicatos que representan a dichos empleados, o si celebráramos un acuerdo con un sindicato que no satisface nuestras expectativas o nos impide competir eficazmente con otras líneas aéreas.

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

Ciertos grupos de empleados, tales como los pilotos, auxiliares de vuelo, mecánicos y el personal de aeropuerto desempeñan tareas altamente especializadas. Por lo tanto, las acciones de estos grupos, tales como huelgas, abandono o interrupción de tareas, podrían perjudicar gravemente nuestras ope-



## FACTORES DE RIESGO

raciones e impactar negativamente nuestro desempeño operacional y financiero, así como también la percepción de nuestros clientes.

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

Los costos de mano de obra constituyen un porcentaje importante de nuestros costos operacionales totales (22% en 2014), y en ciertos momentos de nuestro historial operativo hemos experimentado presiones para lograr aumentos de salarios y beneficios para nuestros empleados. Un aumento importante de los costos de mano de obra superior los costos previstos generaría una reducción sustancial de nuestras utilidades.

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

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

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

| RIESGOS RELACIONADOS CON LA INDUSTRIA AERONÁUTICA Y A LOS PAÍSES DONDE OPERAMOS

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

La demanda de transporte aéreo de pasajeros y carga es fuertemente cíclica y altamente dependiente del crecimiento económico local y global, las expectativas económicas y las variaciones en los tipos de cambio de monedas extranjera, entre otros. En el pasado, nuestro negocio se vio negativamente afectado por las condiciones globales en recesión, débil crecimiento económico en Chile, la reciente recesión macroeconómica en Brasil, recesión en Argentina y pobre crecimiento económico en ciertos mercados emergentes donde operamos.

La ocurrencia de eventos similares en el fu-

turo podría afectar negativamente nuestro negocio. Planeamos continuar con la expansión de nuestras operaciones basadas en América Latina y nuestro desempeño, por lo tanto, continuará dependiendo fuertemente de las condiciones económicas en la región. Cualquiera de los factores mencionados a continuación podrían afectar negativamente nuestro negocio, situación financiera y resultados de las operaciones en los países donde operamos:

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

Durante el 2015 Brasil sufrió un debilitamiento en su economía, mostrando una caída de 3,8% en el PIB, reduciendo la demanda del doméstico Brasil en 2,6%. Estimaciones macroeconómicas para Brasil, advierten una caída de 3,5% en el PIB para el 2016, según las últimas estimaciones del Fondo Monetario Internacional (FMI) de Enero 2016. Se espera que para el 2016 y 2017 continúen las débiles condiciones macroeconómicas en Brasil. Debido a la importancia de Brasil en nuestras operaciones, si continúa la rece-



## FACTORES DE RIESGO

sión en el país podría impactar negativamente nuestro resultado operacional.

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

***Our business is highly regulated and changes in the regulatory environment in which we operate may adversely affect our business and results of operations.***

Our business is highly regulated and depends substantially upon the regulatory environment in the countries in which we operate or intend to operate. For example, price controls on fares may limit our ability to effectively apply customer segmentation profit maximization techniques ("passenger revenue management") and adjust prices to reflect cost pressures. High levels of government regulation may limit the scope of our operations and our growth plans, and the possible failure of aviation authorities to maintain the required governmental authorizations or our failure to comply with applicable regulations, may adversely affect our business and results of operations.

***Las pérdidas y obligaciones derivadas de accidentes que afecten a una o más avio-***

***nes podrían perjudicar sustancialmente nuestros negocios.***

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

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

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

Las primas de seguros también pueden in-

crementarse a raíz de un accidente o incidente que afecte a una de nuestras líneas aéreas filiales o aliados estratégicos o a otras líneas aéreas.

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

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

***Chile abrió sin restricciones su industria aeronáutica nacional a aerolíneas extranjeras, lo que podría cambiar el ambiente***



## FACTORES DE RIESGO

### **competitivo del sector de aviación nacional chilena y afectar nuestro negocio y resultados de las operaciones**

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

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

Algunos de nuestros competidores podrían recibir apoyo de fuentes externas, tales como los gobiernos de sus propios países, lo cual podría no estar disponible para nosotros. El apoyo podría incluir, entre otros, subsidios, ayuda financiera o exenciones de

impuestos. Esta ayuda constituiría una desventaja competitiva que afectaría negativamente nuestras operaciones y desempeño financiero.

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

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

Dentro de los riesgos emergentes que pueden generar potenciales cobros de externalidades negativas y afectar la estructura de costos de la operación en un escenario

de mediano plazo, identificamos de forma sistemática las emisiones al aire correspondientes a ruido ambiental y gases provenientes de la combustión de los motores con especial relevancia en los gases de efecto invernadero, causantes del calentamiento global y por lo tanto del cambio climático. Con el propósito de aportar a la solución del problema, la compañía ha sido una de las primeras en adquirir aviones de última generación con el objetivo de reducir tanto la huella de carbono como el ruido ambiental en nuestras operaciones y también con una planificación de rutas con foco en el consumo eficiente de combustible y la consecuente minimización de emisiones. Adicional a esto la compañía ha suscrito un compromiso en conjunto con las aerolíneas pertenecientes a IATA de lograr un crecimiento carbono neutro a partir de 2020.

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



## FACTORES DE RIESGO

2016, es altamente probable que en el futuro seremos requeridos a participar de alguna forma en un programa internacional de emisiones de aviones. Actualmente, operamos seis rutas hacia y desde Europa, y servimos a destinos adicionales a través de acuerdos de códigos compartidos.

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

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

La propagación de enfermedades infecto-contagiosas es un riesgo que afecta la salud de nuestro entorno y que cada día nos preocupa más por el aumento del número de viajes y la duración de estos. Dependiendo de la gravedad de estas enfermedades identificamos eventuales impactos de reducción de

demanda derivados ya que nuestros clientes prefieren postergar o eliminar sus viajes para disminuir la probabilidad de verse contagiados, así como restricciones a la oferta cuando eventualmente los países sanos controlen la cantidad o impidan la entrada de personas desde países enfermos.

La compañía considera que en un escenario extremo de peligrosidad y ubicación de este brote podría ser crítico para la compañía y el cumplimiento de sus objetivos estratégicos. Para ello la compañía i. Desarrolla y ejecuta procedimientos operacionales para mitigar contagio de EIC en coordinación con las autoridades competentes, ii. Realiza campañas preventivas de comunicación para nuestras personas, clientes y sociedad, y en caso de una emergencia declarada iii. Activa el plan de respuesta a emergencias que tiene como objetivo dar continuidad operacional en la compañía en ambientes de catástrofe.

Los ingresos de las aerolíneas dependen del número de pasajeros transportados, la tarifa pagada por cada pasajero y factores del servicio, tales como la puntualidad en los horarios de salida y llegada de vuelos. Durante periodos de neblina, hielo, bajas temperaturas, tormentas y otras condiciones climáticas adversas, algunos o todos nuestros vuelos podrían ser cancelados o tener retrasos significativos, reduciendo así nuestros ingresos. Adicionalmente, los precios de combustibles y suministros, los que constituyen costos significativos para nosotros, podrían aumentar como resultado de ataques terroristas futuros, y en general, el



FACTORES  
DE RIESGO

aumento de hostilidades y la reducción de la producción de petróleo, de forma voluntaria u otra, por parte de los países productores de petróleo. Estos aumentos pueden resultar en la combinación de alzas de precios de los pasajes y disminución de demanda por transporte aéreo en general, los cuales tendrían un efecto adverso en los ingresos y resultados de operaciones.

**Los Juegos Olímpicos de 2016 que tienen lugar en Brasil, uno de nuestros principales mercados, puede crear desafíos operacionales y reducir el tráfico del pasajero corporativo, afectando negativamente nuestro negocio.**

Río de Janeiro fue elegido como la sede de los Juegos Olímpicos de 2016 que se realizarán entre el 5 y 21 de agosto. El aumento de tráfico a Brasil durante el período del evento va a crear desafíos operacionales para la Compañía y el consecuente aumento de los retrasos. Además, durante el mes del evento, esperamos una fuerte disminución en el tráfico del pasajero corporativo, aunque esperamos que esta disminución se compense con un aumento en el tráfico del pasajero turista, el efecto neto sobre los ingresos y los yields podrían ser negativos. Nuestra marca LATAM Airlines podría verse afectada si no cumplen plenamente con los requerimientos de nuestros pasajeros durante meses en cuestión o si los déficits de infraestructura en algunos de los principales aeropuertos de Brasil obstaculizan nuestras operaciones regulares.

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

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

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

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

RIESGOS RELACIONADOS CON  
NUESTRAS ACCIONES ORDINARIAS Y ADS

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

Tenemos dos grupos de socios controladores, el Grupo Cueto ("Socios Controladores de LATAM") y el Grupo Amaro ("Socios Controladores de TAM"). Al 31 de enero de 2015, los socios controladores de LATAM, poseían en total 25,5% de las acciones con derecho a voto, y los controladores de TAM mantenían el 12,0% de las acciones con derecho a voto. Los socios controladores de LATAM pueden elegir tres de los nueve miembros de nuestro directorio y dirigir a nuestra ge-



FACTORES  
DE RIESGO

rencia. Además, los socios controladores de LATAM suscribieron un pacto de accionistas con los socios controladores de TAM, en el cual acordaron que ambos grupos controladores deben votar en conjunto para designar los miembros que los socios controladores de TAM designen para nuestro directorio. Véase “Item 7. Accionistas Controladores y Transacciones con Partes Relacionadas—Principales Accionistas.”

Bajo los términos del acuerdo de depósito que rige a las ADS, si los titulares de ADS no entregaran a JP Morgan Chase Bank, N.A., en su calidad de depositario de los ADS, instrucciones oportunas para la votación de las acciones ordinarias subyacentes en sus ADR, el depositario estaría habilitado para entregar a una persona designada por el directorio, el derecho a voto discrecional sobre esas acciones ordinarias. La persona designada por el directorio podría tener intereses alineados con los accionistas controladores, los que podría diferir de los intereses de los otros accionistas. Históricamente, nuestro directorio ha designado al presidente, para asumir dicho rol, quien actualmente es Mauricio Amaro.

***Las transacciones de nuestras ADS y acciones ordinarias en los mercados de valores es limitada y podría experimentar mayor liquidez y volatilidad de precios.***

Los mercados de valores de Chile son sustancialmente más reducidos, menos líquidos y más volátiles que los principales mercados de valores en Estados Unidos. Además, los

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

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

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

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

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

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

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



## FACTORES DE RIESGO

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

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

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



## INFORMACIÓN ADICIONAL

### | PROVEEDORES

Durante el año 2015, y al igual que en años anteriores, los principales proveedores de LATAM Airlines correspondieron a los fabricantes de aviones, Airbus y Boeing. Junto con éstos, LATAM Airlines cuenta con una serie de otros proveedores, fundamentalmente relacionados con accesorios, repuestos y componentes para aviones, tales como Pratt & Whitney, IAE International Aero Engines AG, Rolls-Royce plc, General Electric Comercial Aviation Services Ltd., MTU Hannover, Snecma, CFMI, Air France/KLM, Pratt and Whitney Canada, Honeywell, Hamilton (motores y APU); Zodiac Seats US, Recaro, BE Aerospace, Zodiac Seats UK (asientos); Teledyne (TCS B787-9); Honeywell y Rockwell Collins (Avionics); Air France, LUFTHANSA Technik (Componentes MRO); Panasonic, Thales (Entretenimiento Abordo); Messier Bugatti (Trenes y Frenos); UTC Aerospace (Nacelas). A esto deben agregarse nuestros proveedores de combustibles, tales como Raizen, World Fuel Services, YPF, Petrobras, Terpel, Repsol, Shell, Copex, entre otros.

### | SEGUROS

LATAM Airlines, considerando todas aquellas áreas que involucran un riesgo potencial, contrata seguros que pueden ser clasificados en tres principales categorías: Seguros de Aviación, Casco y Responsabilidades Legales. Este tipo de seguros cubre todos los riesgos inherentes a la aeronavegación comercial, tales como aeronaves, motores, repuestos y

seguros de responsabilidad civil hacia terceros: pasajeros, carga, equipajes, productos, aeropuertos, etc. Después de la fusión de LAN con TAM, los seguros de ambas compañías empiezan a ser comprados por LATAM Airlines Group, generando aumentos en los volúmenes negociados y resultando en menores costos operacionales.

### | SEGUROS GENERALES

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

### | MARCAS Y PATENTES

La Compañía y sus filiales utilizan diversas marcas comerciales, que se encuentran debidamente registradas ante los organismos competentes en los diversos países en los cuales desarrollan sus operaciones o constituyen el origen y/o destino de las mismas, con el objeto de distinguir y comercializar sus productos y servicios en dicho país.

## Plan de renovación constante.

Grupo LATAM Airlines anunció en el 2012 la implementación de un plan de reestructuración de su flota con el objetivo de reducir la variedad de aeronaves actualmente en operación y retirar gradualmente aquellas menos eficientes. A diciembre 2015, el plan de la Compañía continúa avanzando, habiendo retirado durante el 2015 un total de 19 aviones, entre ellos los últimos siete aviones Dash Q200, tres aviones A340 y tres aviones A330, este último modelo también será retirado completamente de la flota durante el año 2016. Adicionalmente se incorporaron 23 aeronaves de modelos más grandes y eficientes como los A321, Boeing 787-9 y el primer Airbus A350.

En paralelo, LATAM revisó su cronograma de entregas de flota para 2016-2018, alcanzando una reducción de US\$ 2,9 billones, o el 36%, de los compromisos de flota en ese periodo, a través de la postergación y venta de aeronaves de largo y corto alcance. La reestructuración tiene como objetivo, principalmente, ajustar la capacidad a las condiciones actuales de mercado en América Latina, y está en línea con el objetivo de mantener un balance sano y un adecuado nivel de liquidez a través de la reducción de inversiones (Capex).

El plan de flota presentado a continuación refleja los compromisos actuales de flota del Grupo:



PLAN DE  
INVERSIÓN

AL FINAL DEL AÑO	2015	2016	2017	2018
FLOTA PASAJEROS				
NARROW BODY				
AIRBUS A319 - 100	50	48	48	48
AIRBUS A320 - 200	154	146	136	130
AIRBUS A320 NEO	0	2	16	24
AIRBUS A321 - 200	36	47	47	47
AIRBUS A321 NEO	0	0	0	6
<b>TOTAL</b>	<b>240</b>	<b>243</b>	<b>247</b>	<b>255</b>
WIDE BODY				
AIRBUS A330 - 200	10	0	0	0
BOEING 767 - 300	38	37	36	34
AIRBUS A350 - 900	1	7	11	13
BOEING 777 - 300 ER	10	10	10	7
BOEING 787 - 8	10	10	10	10
BOEING 787 - 9	7	12	14	18
<b>TOTAL</b>	<b>76</b>	<b>76</b>	<b>81</b>	<b>82</b>
FLOTA CARGUERA				
BOEING 777 - 200F	3	3	2	2
BOEING 767 300F	8	7	6	6
<b>TOTAL</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>8</b>	<b>8</b>
<b>TOTAL FLOTA</b>	<b>327</b>	<b>329</b>	<b>336</b>	<b>345</b>
<b>COMPROMISO FLOTA</b>	<b>1,689</b>	<b>1,952</b>	<b>1,409</b>	<b>1,486</b>

Nota: Esta tabla no incluye tres 767-300F y un 777-200F que LATAM actualmente arrienda a otro operador.



PLAN DE  
INVERSIÓN



| VISIÓN DE  
SOSTENIBILIDAD



| GOBERNANZA  
DE SOSTENIBILIDAD



| CAMBIO  
CLIMÁTICO



| CIUDADANÍA  
CORPORATIVA



| RELACIÓN CON  
GRUPOS DE INTERÉS

## Nuestra aspiración de ser más.

Para el Grupo LATAM Airlines, alcanzar la aspiración de estar entre las tres mejores aerolíneas del mundo significa avanzar más allá del desempeño meramente económico, incluye lograr la preferencia de los clientes, mejorar la conectividad de la región y consolidar una cultura de trabajo interna. La visión de la Compañía se basa en dinámicas de relación y negocio que se sostienen en el tiempo y buscan generar valor compartido para accionistas, inversionistas, empleados, clientes, proveedores y toda la sociedad, y en las cuales el compromiso con el futuro se construye día a día en el presente.

Para materializar esta visión, el Grupo LATAM Airlines se orienta por la Estrategia Corporativa de Sostenibilidad 2015-2018, que responde a los temas materiales más importantes identificados por la Compañía, los cuáles fueron definidos el año 2013 y son revalidados anualmente para mantener a LATAM como líder en la industria. La Estrategia Corporativa de Sostenibilidad está alineada a los pilares estratégicos del negocio – liderazgo en red, marca líder y experiencia del cliente, competitividad en costos, fuerza operacional, y gestión de riesgos – y se compone de tres dimensiones:

**Gobernanza de Sostenibilidad:** la Compañía adopta un posicionamiento claro y transparente acerca de sus compromisos y objetivos; las estructuras internas de toma de decisión, ejecución y monitoreo de resultados dan soporte a la ejecución de la estrategia;

**Cambio Climático:** equilibrar una visión de mitigación de riesgos y búsqueda de nuevas



VISION DE  
SOSTENIBILIDAD







VISION DE  
SOSTENIBILIDAD

oportunidades en la gestión de impactos ambientales reales y potenciales del negocio, con énfasis en la reducción de la huella de carbono, uso de fuentes alternativas de energía y acciones de eco eficiencia;

Ciudadanía Corporativa: hacer del negocio y de las relaciones que mantiene LATAM en su cadena de valor un catalizador socioeconómico y de equilibrio ambiental en la región a través de acciones de desarrollo laboral, inversión social privada, estímulo a buenas prácticas y fomento al turismo.

Estas tres dimensiones rigen la actuación de la Compañía y la ayudan a afrontar la responsabilidad con los diversos públicos con que se relaciona en su rol de líder en la región.

En el día a día, la estrategia del Grupo LATAM Airlines se traduce en iniciativas llevadas a cabo de forma conjunta por distintas áreas de la Compañía y en el monitoreo de temas materiales, es decir aquellos que son rele-

vantes para la Compañía y su sector de actuación. La definición de estos temas permite gestionar los puntos críticos, definir y hacer el seguimiento de metas, establecer planes de acción para los principales impactos y comunicar el compromiso de la organización alineada a las expectativas y necesidades de sus públicos de interés.

Finalmente, para el Grupo LATAM Airlines, el 2015 fue un año de logros y nuevos proyectos. Por segundo año consecutivo se logró mantener la categoría Mundial del Índice de Sostenibilidad Dow Jones, que selecciona las 319 empresas con mejor evaluación en temas económicos, sociales y ambientales dentro de las 2500 más grandes a nivel mundial. Como proyecto destacado, la Vicepresidencia de Asuntos Corporativos comenzó un proceso de mapeo de stakeholders con el fin de identificar temas críticos, priorizar y establecer canales de comunicación y, últimamente, generar acciones en conjunto con los grupos de interés.

## Nuestra gestión de la sostenibilidad.

Definimos gobernanza como el sistema que moviliza, monitorea e integra la sostenibilidad en el negocio. La estructura de toma de decisiones es una de las dimensiones más importantes al momento de dirigir una Compañía, y cobra aún más relevancia si se busca salir del espacio tradicional empresarial y transitar hacia una organización que aporte profundamente al desarrollo sostenible, ampliando la visión del negocio e incorporando en la toma de decisiones a otros grupos de interés. Es por ello que en LATAM Airlines Group estamos comprometidos con incorporar la sostenibilidad desde la alta dirección de la Compañía, lo que se materializa en los múltiples reconocimientos que hemos recibido en el último tiempo, tales como el pertenecer al índice de sostenibilidad de Dow Jones, al índice de sostenibilidad de la Bolsa de Santiago, entre otros.

Como parte de la implementación de la estrategia de sostenibilidad, el reporte de la gestión de estos temas se trasladó directamente al comité ejecutivo del grupo LATAM, donde además se revisan los objetivos y metas de la estrategia de sostenibilidad de la Compañía.

Las prácticas de gobierno corporativo de la Compañía están sujetas a continua revisión, asegurando que se cumplan tanto las políticas y códigos internos como las regulaciones de los mercados donde operamos. La toma de decisiones y las actividades comerciales deben incorporar los principios éticos y de

conducta definidos en el Código de Conducta del Grupo LATAM.

Éste código fue publicado en 2014 y se capacita a todos los funcionarios para su conocimiento y aplicación, entregando una orientación y lineamientos únicos para la relación con los diferentes grupos de interés.

Para garantizar el correcto relacionamiento con los representantes de gobiernos y asociaciones, tenemos como marco de actuación el Código de Conducta de LATAM, sus Políticas Anticorrupción, sus Políticas de Regalos, Entretenimientos y Viajes para Funcionarios Públicos y Terceros Representantes, así como de Regalos, Entretenimiento y Hospitalidad para Clientes y Proveedores, además del irrestricto apego a la legislación aplicable en los distintos países en que operamos. Respecto a los convenios o aportes financieros a nombre del grupo para causas de caridad, sociales o políticas, el Código determina que la aprobación del directorio es necesaria.

En términos específicos del ámbito de la Sostenibilidad, Grupo LATAM Airlines es signatario del Pacto Global y se rige por los principios de la ISO 26000. Reporta anualmente su gestión en un Reporte de Sostenibilidad con lineamientos GRI y participa del índice de Sostenibilidad Dow Jones y del Carbon Disclosure Project.



GOBERNANZA  
DE SOSTENIBILIDAD



CAMBIO  
CLIMÁTICO

## Nuestro compromiso con el medio ambiente.

La Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático define a este fenómeno como un cambio en el clima que altera la atmósfera mundial, generando efectos nocivos significativos en la composición, la capacidad de recuperación o la productividad de los ecosistemas naturales. Lograr estabilidad y controlar la liberación de gases de efecto invernadero es el objetivo fundamental para combatirlo.

Siendo conscientes de los impactos generados como industria (responsable de un 2% de las emisiones de gases de efecto invernadero atribuibles a la actividad humana), desarrollamos una estrategia de cambio climático que nos permite abordar iniciativas en dos ámbitos: impacto y rentabilidad, con acciones directamente relacionadas a los impactos de nuestras operaciones, que son abordados desde el punto de vista de la gestión de riesgos, y controlados y mitigados por medio de nuestro sistema de gestión; e involucramiento y reconocimiento, cuyo foco está en iniciativas de concientización y capacitación de nuestros colaboradores y la difusión de acciones y buenas prácticas ambientales.

El Sistema de Gestión Ambiental del Grupo LATAM Airlines, alineado a los requerimientos de la ISO 14001 para las operaciones terrestres y el IEnvA (IATA Environmental Assessment) desarrollado en conjunto con IATA por y para las aerolíneas especialmente

para la gestión de sus operaciones aéreas, establecen programas de eficiencia a los aspectos ambientales significativos, controles operacionales, optimización de procesos y gestión de los riesgos asociados a las emisiones de la operación. Durante 2015 tuvimos dos grandes hitos: LAN CARGO se convirtió en la primera Compañía aérea de carga con operaciones en el Aeropuerto Internacional de Miami en recibir la certificación internacional ISO 14001:2004, y también alcanzamos la certificación de la segunda etapa de IEnvA, el mayor nivel que se puede obtener en este sistema, para los vuelos internacionales operados por LAN desde Chile.

La mayor parte de nuestras emisiones de gases de efecto invernadero provienen de la quema de combustibles, por lo que aumentar la eficiencia, reducir el consumo y realizar una buena gestión sobre este aspecto es clave. En este sentido tenemos un plan de renovación de flota que nos permite operar con aeronaves modernas con motores de última generación e incluir criterios de eficiencia en las decisiones de flota de la Compañía que nos permiten ser una de las aerolíneas más eficientes en emisiones por kilómetro pasajero transportado de la industria aérea mundial. Durante 2015, los programas de eficiencia en combustible de LAN y TAM se unificaron en un solo programa llamado LATAM Fuel el cual gestiona todas las iniciativas de ahorro de combustible, que incluyen proyectos operacionales y tecnológicos que varían



desde hacer más eficientes nuestras operaciones hasta mejorar la gestión de tráfico aéreo y la inclusión de desarrollos estructurales en aeronaves. Los resultados de la implementación de estas iniciativas durante 2015 corresponden a un ahorro de combustible de más de 38 millones de galones que se traducen en que dejamos de emitir más de 360 mil toneladas de CO<sub>2</sub>, además de reducción de ruido y una mejora en la calidad de aire local.

Estamos comprometido con la meta de la industria de alcanzar un crecimiento carbono neutro al 2020, para esto realizamos diversas acciones con el fin de disminuir nuestra huella de carbono. El desarrollo de energías alternativas sostenibles es un punto importante para la industria de transporte aéreo, y como LATAM Airlines Group nos alineamos a estos esfuerzos y vamos a seguir trabajando hacia el desarrollo y la futura incorporación de combustibles alternativos sostenibles. Además de la eficiencia de combustible en vuelo, tenemos iniciativas de eficiencia energética en tierra. Y, sumado a lo anterior, desde 2012 en Perú y 2014 en Colombia, neutralizamos las emisiones de nuestras operaciones terrestres a través de programas locales de reforestación.

El desafío estratégico de LATAM Airlines Group es convertirse en líder y referente mundial en cambio climático, aportando a su vez a la eficiencia y competitividad de la Compañía.

## Nuestro compromiso con la región.

La Ciudadanía Corporativa busca enriquecer los vínculos con clientes, empleados, comunidades, gobiernos y proveedores, construyendo relaciones positivas que aporten a la Compañía, a la sociedad y a los destinos donde operamos. Permite obtener la “Licencia Social” para operar, es decir el voto de confianza de los públicos de interés. La Ciudadanía Corporativa incluye la filantropía, pero amplía el marco de visión para incluir acciones que mejoran el impacto social.

En la Estrategia Corporativa de Sostenibilidad 2015-2018 se definen cuatro focos de acción que involucran tanto a las comunidades de los destinos donde operamos como a nuestras personas:

1. Apoyar la cultura interna de la Compañía y el bienestar de sus colaboradores.
2. Integrar variables sociales y ambientales en productos y servicios que mejoran la experiencia del cliente.
3. Contribuir al desarrollo económico de los destinos donde opera.
4. Contribuir a la preservación del patrimonio cultural y ambiental de América Latina.

Esta mirada se alinea con dos pilares estratégicos de la Compañía: “Marca y Experiencia de Cliente” y “Fortaleza Organizacional”, esenciales para fomentar una cultura donde cada una de las nuestras acciones y decisiones considere equilibradamente su impacto no solo sobre

los resultados sino también sobre las personas y clientes. Para asegurar que esa experiencia diferenciadora que LATAM busca entregar a sus clientes sea consistente en el tiempo – independiente del país donde se opere – la Compañía tiene un propósito común que da dirección, motiva y moviliza las acciones de las más de 51 mil personas que integran el equipo humano de la empresa.

Para dar cumplimiento a este objetivo, LATAM cuenta con tres guías o pilares que orientan el comportamiento para ofrecer un servicio memorable y diferenciador:

**Seguridad:** garantizamos en todo momento nuestra seguridad, la de nuestro equipo y la de nuestros clientes.

**Ser Atentos:** nos preocupamos por las necesidades y emociones de las personas y resolvemos con gentileza.

**Eficiencia:** nos esforzamos por superarnos continuamente

Ofrecer un servicio de excelencia y proporcionar una experiencia diferenciada para los clientes es un punto fundamental para el éxito de los negocios de Grupo LATAM, tanto en el segmento de pasajeros como en el de carga. En este sentido, los proyectos relacionados al pilar de experiencia de Clientes y Marca son muy relevantes.

Buscamos optimizar nuestros procesos desde una cultura de mejora continua, trabajando para conquistar la confianza y fidelización de nuestros clientes; desde la planificación,



CIUDADANÍA  
CORPORATIVA



## CIUDADANÍA CORPORATIVA

oferta de vuelo, el check-in o embarque, hasta la finalización del viaje o la entrega de la mercadería transportada. Estamos trabajando con la convicción de transformar la experiencia de un viaje tradicional en algo ágil, rápido, con menos tiempo de espera en aeropuertos, menor tiempo entre las conexiones, más opciones de entretenimiento a bordo y mayores informaciones en caso de contingencia.

El proyecto más importante relacionado a la experiencia de los clientes, es el proyecto de transformación cultural, el cual establece transversalmente una nueva cultura organizacional. Durante el 2015 se implementaron las primeras etapas de este proyecto en el aeropuerto de Brasilia y en el Contact center de Santiago.

El primer paso fue identificar la manera como se organizan los equipos, el flujo de demanda, los perfiles de los clientes y las necesidades de las unidades. La propuesta es elaborar una estrategia global, con bajadas específicas, adaptándose a los requerimientos y realidades locales.

Durante tres meses, los equipos de transformación implementaron cambios en las rutinas operacionales y monitorearon los resultados. Se llevaron a cabo más de 40 iniciativas, abarcando desde la manera de aplicar las políticas compañía hasta la repartición de roles y responsabilidades; adoptando además herramientas de monitoreo de la satisfacción de los clientes en tiempo real. Una pieza clave fue un aumento en el compromiso de los colaboradores dado por una mayor autonomía en la toma de decisiones.

Los resultados fueron positivos en las 3 dimensiones que se monitorearon: satisfacción del cliente, compromiso de los trabajadores y productividad. La iniciativa se extenderá al resto de la red de servicios durante 2016 y 2017.

Al operar en múltiples países de la región, el alcance de nuestro impacto es amplio; afectando a todas las comunidades que operamos a través de la conectividad generada y el impacto local de nuestras operaciones. Es por ello que, hemos definido, en el marco de nuestro vínculo con las Comunidades, que buscaremos contribuir al desarrollo económico y a la conservación del patrimonio cultural y ambiental de América Latina.

Respecto de la gestión de proveedores, se podría definir el 2015 como un año de alineamiento interno, de implementación de políticas y procedimientos de adquisición de productos y servicios y de gestión de proveedores; consolidando la política de compras LATAM, la cual se basa en el Código de Ética y anti corrupción del Grupo LATAM, además de las regulaciones específicas que los países donde la compañía opera. El documento es el resultado de un extensivo proceso desarrollado por los equipos de Compras, Compliance y Legal.

Esta nueva política define la relación con los proveedores, en particular en la gestión de riesgos, códigos éticos, cumplimiento legal y criterios sociales y ambientales.

Buscamos contribuir al desarrollo de la región mediante la promoción del turismo sostenible, posicionándonos como líderes en sostenibilidad en la región.



## CIUDADANÍA CORPORATIVA

En el marco del turismo sostenible, en 2015 el programa Cuido mi Destino (CMD) cumplió 6 años de vida en Argentina, Chile, Colombia, Ecuador y Perú, y se realizó por primera vez también en Brasil. En él, estudiantes y miembros de la comunidad trabajan conjuntamente en la recuperación de espacios públicos de valor turístico, como monumentos y/o construcciones importantes de cada ciudad. Como parte del programa CMD, estudiantes y autoridades reciben charlas formativas sobre conciencia turística, medioambiente y cultura local, impulsando así el turismo responsable y promoviendo el cuidado del patrimonio histórico y cultural Latinoamericano. Desde su creación en 2009, el programa se ha desarrollado 59 veces en 24 localidades de Latinoamérica, con la participación de más de 3.000 estudiantes y voluntarios del Grupo LATAM Airlines.

Por último, buscamos, a través de nuestra operación, apoyar la Inversión Social, que hemos enfocado en el aporte que podemos generar a organizaciones no gubernamentales, que con su labor buscan contribuir al desarrollo del continente combatiendo la pobreza, velando por la preservación ambiental, la ciudadanía y la protección a los derechos humanos. Apoyamos con el transporte de voluntarios o donaciones directas. Durante 2015 se donaron 3.537 pasajes y se transportaron más de 120 toneladas de bienes y artículos para apoyar casos de catástrofes.

## | DIVERSIDAD CORPORATIVA

Grupo LATAM reconoce y respeta la diversidad al interior de la organización, lo que se refleja en la composición de su dotación, donde se procura brindar iguales oportunidades para hombres y mujeres de distintas nacionalidades y rango etario para desempeñarse en las distintas áreas.

Asimismo, la Compañía se preocupa de ofrecer prácticas laborales justas, en cumplimiento con las legislaciones aplicables en cada país donde opera, incluyendo la prohibición y rechazo de todas las formas de discriminación y acoso.

Al propiciar igualdad de acceso y tratamiento justo a todos los empleados y colaboradores, considerando el mérito como base, se aumenta el éxito de la Compañía y, al mismo tiempo, se promueve el progreso de los individuos.

| DIVERSIDAD DE LA ORGANIZACIÓN

PERSONAS POR NACIONALIDAD Y GÉNERO

		
	17.300	8.931
	7.382	5.031
	1.494	1.209
	881	866
	1.034	571
	1.855	2.041
	247	189
	737	645
<b>total</b>	<b>30.930</b>	<b>19.483</b>

PERSONAS POR RANGO DE EDAD

<b>18.081</b>	<b>20.444</b>	<b>8.391</b>	<b>2.980</b>	<b>482</b>	<b>35</b>	<b>50.413</b>
hasta 30 años	31 a 40 años	41 a 50 años	51 a 60 años	61 a 70 años	70+ años	total

PERSONAS POR ANTIGÜEDAD

<b>18.290</b>	<b>10.960</b>	<b>10.726</b>	<b>4.265</b>	<b>6.172</b>	<b>50.413</b>
hasta 3 años	4 - 6 años	7 - 9 años	10 - 12 años	12+ años	total













| CIUDADANÍA CORPORATIVA



| DIVERSIDAD EN LA GERENCIA

PERSONAS POR NACIONALIDAD Y GÉNERO

		
	441	169
	364	149
	38	16
	38	10
	35	14
	15	8
	63	11
	51	14
<b>total</b>	<b>1045</b>	<b>391</b>

PERSONAS POR RANGO DE EDAD

119	727	407	163	20	1.436
hasta 30 años	31 a 40 años	41 a 50 años	51 a 60 años	61 a 70 años	total

PERSONAS POR ANTIGÜEDAD

334	296	243	191	372	1.436
hasta 3 años	4 - 6 años	7 - 9 años	10 - 12 años	12+ años	total



CIUDADANÍA CORPORATIVA

| DIVERSIDAD EN EL DIRECTORIO

PERSONAS POR NACIONALIDAD Y GÉNERO

		
	5	0
	2	0
	1	0
	1	0
<b>total</b>	<b>9</b>	<b>0</b>



PERSONAS POR RANGO DE EDAD

<b>0</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>9</b>
31 a 40 años	41 a 50 años	51 a 60 años	61 a 70 años	70+ años	

PERSONAS POR ANTIGÜEDAD

<b>2</b>	<b>5</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2</b>	<b>9</b>
hasta 3 años	4-6 años	7-9 años	10-12 años	12+ años	

| PROPORCIÓN DE SUELDO BRUTO POR GÉNERO

		
NIVEL EJECUTIVO	<b>1,36</b> veces	
MANDOS MEDIOS	<b>1,07</b> veces	
ROL GENERAL	<b>0,96</b> veces	



CIUDADANÍA CORPORATIVA



## RELACIÓN CON GRUPOS DE INTERÉS

En 2015, la Vicepresidencia de Asuntos Corporativos lideró un proceso que tuvo como principales objetivos: identificar los stakeholders de Grupo LATAM Airlines y definir sus temas críticos; determinar aquellos grupos de interés prioritarios y mapear su relevancia; establecer y sistematizar un modelo de gestión de relacionamiento corporativo con stakeholders; identificar áreas de vinculación con cada grupo de interés con indicadores y seguimiento; establecer canales de comunicación y vinculación permanentes, coordinados, transparentes y definidos, con el fin de lograr una relación articulada y de confianza; y finalmente generar acciones conjuntas, que permitan identificar brechas y oportunidades.

El trabajo de campo se basó en el análisis del más reciente proceso de Materialidad y la revisión de documentos internos, tales como: código de conducta, memoria anual y reporte de sostenibilidad, entre otros. A partir de dicha información se estableció un criterio que consideró dos variables: relevancia e influencia. El análisis de la información disponible y el cruce con las variables dio como resultado la identificación de 19 stakeholders representativos y genéricos:

- Academia
- Accionistas
- Asociaciones gremiales
- Calificadoras de riesgos y analistas de mercado
- Clientes cargo
- Clientes pasajeros
- Colaboradores

- Comunidades locales
- Concesionarios aeroportuarios
- Entidades públicas y regulatorias
- Especialistas del sector
- Industria
- Inversionistas
- Medios de comunicación
- ONG / Fundaciones
- Organismos internacionales
- Proveedores primarios
- Proveedores secundarios
- Sindicatos
- Terceros y subcontratados

Se dividieron los grupos de interés en 4 categorías:

**Determinantes:** grupos de interés que pueden fijar los términos de una resolución. Su influencia tiene alto impacto para la empresa.

**Facultativos:** grupos de interés que presentan alto nivel de influencia. Su movilidad depende del impacto que pueda tener su acción.

**Vigilantes:** tienen una alta facultad para impactar a la empresa, sin embargo su nivel de influencia es mediano o bajo.

**Inactivos:** la carencia de acción en estos grupos de interés los condiciona a la categoría de observadores. Poseen un mediano o bajo nivel de influencia e impacto.

Por medio de las relaciones que mantiene con los órganos gubernamentales y las en-

tidades sectoriales en los diferentes mercados en que actúa, LATAM mantiene una voz activa frente a cuestiones que influyen directa o indirectamente en su estrategia de negocios, la que es siempre ejercida con pleno cumplimiento de la normativa aplicable y de las reglas previstas en el Código de Conducta de LATAM y sus políticas internas. A lo largo del tiempo, hemos buscado fortalecer nuestra participación en organismos gremiales o industriales que representan la industria aérea.

Globalmente, actuamos a través de IATA, que es un espacio clave de discusión de nuevas tecnologías, seguridad operacional y desafíos actuales y futuros del sector aéreo. A nivel regional, participamos también de Latin American and Caribbean Air Transport Association (ALTA), donde Enrique Cueto, CEO de LATAM Airlines Group, asumió como presidente en 2015, hecho que refuerza el compromiso de Grupo LATAM Airlines con la industria aeronáutica.

Defendiendo siempre el diálogo legítimo y transparente, buscamos soluciones conjuntas y con foco en la eficiencia y la rentabilidad. LATAM posee equipos responsables de monitorear y participar en tales debates. En Chile y en otros mercados, también trabajamos para estudiar rutas y vuelos que permitan la generación de turismo, empleo y rentabilidad para las localidades donde antes no operábamos, incluyendo la necesaria coordinación con las comunidades y sus gobiernos locales.



---

TORRES DEL PAINE, CHILE.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES  
ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS  
31 DE DICIEMBRE DE 2015

## CONTENIDO

Estado de situación financiera clasificado consolidado  
Estado de resultados consolidado por función  
Estado de resultados integrales consolidado  
Estado de cambios en el patrimonio  
Estado de flujos de efectivo consolidado - método directo  
Notas a los estados financieros consolidados

CLP - PESOS CHILENOS  
ARS - PESOS ARGENTINOS  
US\$ - DOLARES ESTADOUNIDENSES  
MUS\$ - MILES DE DOLARES ESTADOUNIDENSES  
COP - PESOS COLOMBIANOS  
BRL/R\$ - REALES BRASILEÑOS  
MR\$ - MILES DE REALES BRASILEÑOS  
MXN - PESO MEXICANO  
VEF - BOLIVAR FUERTE

Índice de las Notas a los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales

Notas	Página
1 - Información general.....	1
2 - Resumen de principales políticas contables.....	4
2.1. Bases de preparación.....	4
2.2. Bases de consolidación.....	7
2.3. Transacciones en moneda extranjera.....	8
2.4. Propiedades, plantas y equipos.....	8
2.5. Activos intangibles distintos de la plusvalía.....	9
2.6. Plusvalía.....	10
2.7. Costos por intereses.....	10
2.8. Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros.....	10
2.9. Activos financieros.....	10
2.10. Instrumentos financieros derivados y actividades de cobertura.....	11
2.11. Inventarios.....	13
2.12. Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar.....	13
2.13. Efectivo y equivalentes al efectivo.....	13
2.14. Capital emitido.....	13
2.15. Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar.....	14
2.16. Préstamos que devengan intereses.....	14
2.17. Impuestos corrientes y diferidos.....	14
2.18. Beneficios a los empleados.....	15
2.19. Provisiones.....	15
2.20. Reconocimiento de ingresos.....	15
2.21. Arrendamientos.....	16
2.22. Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta.....	17
2.23. Mantenimiento.....	17
2.24. Medio ambiente.....	17
3 - Gestión del riesgo financiero.....	18
3.1. Factores de riesgo financiero.....	18
3.2. Gestión del riesgo del capital.....	32
3.3. Estimación del valor justo.....	32
4 - Estimaciones y juicios contables.....	36
5 - Información por segmentos.....	39
6 - Efectivo y equivalentes al efectivo.....	41
7 - Instrumentos financieros.....	43
7.1. Instrumentos financieros por categorías.....	43
7.2. Instrumentos financieros por monedas.....	45
8 - Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar corrientes y cuentas por cobrar no corrientes.....	46
9 - Cuentas por cobrar y por pagar a entidades relacionadas.....	49
10 - Inventarios.....	50
11 - Otros activos financieros.....	51
12 - Otros activos no financieros.....	52
13 - Inversiones en subsidiarias.....	53
14 - Activos intangibles distintos de la plusvalía.....	56
15 - Plusvalía.....	57
16 - Propiedades, plantas y equipos.....	59
17 - Impuestos corrientes y diferidos.....	65
18 - Otros pasivos financieros.....	71
19 - Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar.....	79
20 - Otras provisiones.....	80

21 - Otros pasivos no financieros .....	83
22 - Provisiones por beneficios a los empleados.....	84
23 - Cuentas por pagar, no corrientes .....	86
24 - Patrimonio .....	86
25 - Ingresos de actividades ordinarias .....	90
26 - Costos y gastos por naturaleza.....	91
27 - Otros ingresos, por función .....	92
28 - Moneda extranjera y diferencias de cambio .....	93
29 - Ganancia por acción.....	100
30 - Contingencias.....	101
31 - Compromisos.....	110
32 - Transacciones con partes relacionadas.....	115
33 - Pagos basados en acciones .....	116
34 - Medio ambiente.....	120
35 - Hechos posteriores a la fecha de los estados financieros.....	121

## LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

## ESTADO DE SITUACION FINANCIERA CLASIFICADO CONSOLIDADO

ACTIVOS	Nota	Al 31 de	Al 31 de
		diciembre de 2015	diciembre de 2014
		MUS\$	MUS\$
Activos corrientes			
Efectivo y equivalentes al efectivo	6 - 7	753.497	989.396
Otros activos financieros, corrientes	7 - 11	651.348	650.401
Otros activos no financieros, corrientes	12	330.016	247.871
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	7 - 8	796.974	1.378.835
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	7 - 9	183	308
Inventarios corrientes	10	224.908	266.039
Activos por impuestos corrientes	17	64.015	100.708
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		2.820.941	3.633.558
Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios		1.960	1.064
Total activos corrientes		2.822.901	3.634.622
Activos no corrientes			
Otros activos financieros, no corrientes	7 - 11	89.458	84.986
Otros activos no financieros, no corrientes	12	235.463	342.813
Cuentas por cobrar, no corrientes	7 - 8	10.715	30.465
Activos intangibles distintos de la plusvalía	14	1.321.425	1.880.079
Plusvalía	15	2.280.575	3.313.401
Propiedades, plantas y equipos	16	10.938.657	10.773.076
Activos por impuestos corrientes, no corrientes	17	25.629	17.663
Activos por impuestos diferidos	17	376.595	407.323
Total activos no corrientes		15.278.517	16.849.806
Total activos		18.101.418	20.484.428

Las Notas adjuntas números 1 a 35 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

## LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

## ESTADO DE SITUACION FINANCIERA CLASIFICADO CONSOLIDADO

PATRIMONIO Y PASIVOS	Nota	Al 31 de	Al 31 de
		diciembre de 2015	diciembre de 2014
		MUS\$	MUS\$
Pasivos corrientes			
Otros pasivos financieros, corrientes	7 - 18	1.644.235	1.624.615
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	7 - 19	1.483.957	1.489.373
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	7 - 9	447	56
Otras provisiones, corrientes	20	2.922	12.411
Pasivos por impuestos, corrientes	17	19.378	17.889
Otros pasivos no financieros, corrientes	21	2.490.033	2.685.386
Total pasivos corrientes		5.640.972	5.829.730
Pasivos no corrientes			
Otros pasivos financieros, no corrientes	7 - 18	7.532.385	7.389.012
Cuentas por pagar, no corrientes	7 - 23	417.050	577.454
Otras provisiones, no corrientes	20	424.497	703.140
Pasivo por impuestos diferidos	17	811.565	1.051.894
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	22	65.271	74.102
Otros pasivos no financieros no corrientes	21	272.130	355.401
Total pasivos no corrientes		9.522.898	10.151.003
Total pasivos		15.163.870	15.980.733
PATRIMONIO			
Capital emitido	24	2.545.705	2.545.705
Ganancias acumuladas	24	317.950	536.190
Acciones propias en cartera	24	(178)	(178)
Otras reservas		(6.942)	1.320.179
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora		2.856.535	4.401.896
Participaciones no controladoras	13	81.013	101.799
Total patrimonio		2.937.548	4.503.695
Total patrimonio y pasivos		18.101.418	20.484.428

Las Notas adjuntas números 1 a 35 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

## LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

## ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADO POR FUNCION

	Nota	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
		2015 MUSS	2014 MUSS
Ingresos de actividades ordinarias	25	9.740.045	12.093.501
Costo de ventas		(7.636.709)	(9.624.501)
Ganancia bruta		2.103.336	2.469.000
Otros ingresos, por función	27	385.781	377.645
Costos de distribución		(783.304)	(957.072)
Gastos de administración		(878.006)	(980.660)
Otros gastos, por función		(323.987)	(401.021)
Otras ganancias (pérdidas)		(55.280)	33.524
Ganancias/(pérdidas) de actividades operacionales		448.540	541.416
Ingresos financieros		75.080	90.500
Costos financieros	26	(413.357)	(430.034)
Participación en las ganancias (pérdidas) de asociadas y negocios conjuntos que se contabilicen utilizando el método de la participación		37	(6.455)
Diferencias de cambio	28	(467.896)	(130.201)
Resultado por unidades de reajuste		481	7
Ganancia/(Pérdida), antes de impuestos		(357.115)	65.233
Gasto por impuesto a las ganancias	17	178.383	(142.194)
GANANCIA/(PÉRDIDA) DEL EJERCICIO		(178.732)	(76.961)
Ganancia/(Pérdida), atribuible a los propietarios de la controladora		(219.274)	(109.790)
Ganancia/(Pérdida) atribuible a participaciones no controladoras	13	40.542	32.829
Ganancia/(Pérdida) del ejercicio		(178.732)	(76.961)
GANANCIAS/(PÉRDIDAS) POR ACCION			
Ganancias/(Pérdidas) básicas por acción (US\$)	29	(0,40193)	(0,20125)
Ganancias/(Pérdidas) diluidas por acción (US\$)	29	(0,40193)	(0,20125)

Las Notas adjuntas números 1 a 35 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

## LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

## ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES CONSOLIDADO

	Nota	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
		2015 MUSS	2014 MUSS
GANANCIA/(PÉRDIDA) DEL EJERCICIO		(178.732)	(76.961)
Componentes de otro resultado integral que no se reclasificarán al resultado del ejercicio, antes de impuestos			
Otro resultado integral, antes de impuestos, ganancias (pérdidas) por nuevas mediciones de planes de beneficios definidos	24	(14.631)	-
Total otro resultado integral que no se reclasificará al resultado del ejercicio antes de impuestos		(14.631)	-
Componentes de otro resultado integral que se reclasificarán al resultado del ejercicio antes de impuestos			
Diferencia de cambio por conversión			
Ganancias (pérdidas) por diferencia de cambio de conversión, antes de impuestos	28	(1.409.439)	(650.439)
Otro resultado integral, antes de impuestos, diferencias de cambio por conversión		(1.409.439)	(650.439)
Coberturas del flujo de efectivo			
Ganancias (pérdidas) por coberturas de flujos de efectivo, antes de impuestos	18	80.387	(163.993)
Otro resultado integral, antes de impuestos, coberturas del flujo de efectivo		80.387	(163.993)
Total otro resultado integral que se reclasificará al resultado del ejercicio, antes de impuestos		(1.329.052)	(814.432)
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto		(1.343.683)	(814.432)
Impuesto a las ganancias relativos a componentes de otro resultado integral que no se reclasificará al resultado del ejercicio			
Impuesto a las ganancias relativo a nuevas mediciones de planes de beneficios definidos de otro resultado integral	17	3.911	-
Impuestos a las ganancias acumulados relativos a componentes de otro resultado integral que no se reclasificarán al resultado del ejercicio		3.911	-
Impuesto a las ganancias relativos a componentes de otro resultado integral que se reclasificará al resultado del ejercicio			
Impuesto a las ganancias relacionado con coberturas de flujos de efectivo de otro resultado integral		(21.103)	47.979
Impuestos a las ganancias acumulados relativos a componentes de otro resultado integral que se reclasificarán al resultado del ejercicio		(21.103)	47.979
Total otro resultado integral		(1.360.875)	(766.453)
Total resultado integral		(1.539.607)	(843.414)
Resultado integral atribuible a:			
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora		(1.551.331)	(830.502)
Resultado integral atribuible a participaciones no controladoras		11.724	(12.912)
TOTAL RESULTADO INTEGRAL		(1.539.607)	(843.414)

Las Notas adjuntas números 1 a 35 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.



**LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES**  
**ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO**

Nota	Patrimonio atribuible a la controladora											Participaciones no controladoras	Patrimonio total
	Cambios en otras reservas										Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora		
	Capital emitido	Acciones propias en cartera	Reservas de diferencias de cambio en conversiones	Reservas de flujo de coberturas de flujo de efectivo	Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos	Reservas de pagos basados en acciones	Otras reservas varias	Total otras reservas	Ganancias acumuladas				
MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	
Patrimonio 1 de enero de 2015	2.545.705	(178)	(1.193.871)	(151.340)	-	29.642	2.635.748	1.320.179	536.190	4.401.896	101.799	4.503.695	
Cambios en patrimonio													
Resultado integral													
Ganancia (pérdida)	24	-	-	-	-	-	-	(219.274)	(219.274)	40.542	(178.732)		
Otro resultado integral		-	(1.382.170)	60.830	(107.171)	-	-	(1.332.057)	-	(1.332.057)	(28.818)	(1.360.875)	
Total resultado integral		-	(1.382.170)	60.830	(107.171)	-	-	(1,332,057)	(219,274)	(1,551,331)	11,724	(1,539,607)	
Transacciones con los accionistas													
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios, patrimonio	24-33	-	-	-	-	6.005	(1.009)	4.936	1.034	5.970	(32.510)	(26.540)	
Total transacciones con los accionistas		-	-	-	-	6.005	(1.009)	4.936	1.034	5.970	(32.510)	(26.540)	
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2015		2.545.705	(178)	(2.576.041)	(90.510)	(107.171)	35.647	2.634.679	(6.942)	317.950	2.856.535	81.013	2.937.548

Las Notas adjuntas números 1 a 35 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

**LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES**  
**ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO**

Nota	Patrimonio atribuible a la controladora											Participaciones no controladoras	Patrimonio total
	Cambios en otras reservas										Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora		
	Capital emitido	Acciones propias en cartera	Reservas de diferencias de cambio en conversiones	Reservas de coberturas de flujo de efectivo	Reserva de pagos basados en acciones	Otras reservas varias	Total otras reservas	Ganancias acumuladas					
MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	
Patrimonio 1 de enero de 2014	2.389.384	(178)	(589.991)	(34.508)	21011	2.657.800	2.054.312	795.303	5.238.821	87.638	5.326.459		
Cambios en patrimonio													
Resultado integral													
Ganancia (pérdida)	24	-	-	-	-	-	-	(109.790)	(109.790)	32.829	(76.961)		
Otro resultado integral		-	(603.880)	(116.832)	-	-	(720.712)	-	(720.712)	(45.741)	(766.453)		
Total resultado integral		-	(603.880)	(116.832)	-	-	(720.712)	(109.790)	(830.502)	(12.912)	(843.414)		
Transacciones con los accionistas													
Emisión de patrimonio	24-33	156.321	-	-	-	-	-	-	156.321	-	156.321		
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios, patrimonio	24-33	-	-	-	-	8.631	(22.052)	(13.421)	(149.323)	(162.744)	27.073	(135.671)	
Total transacciones con los accionistas		156.321	-	-	-	8.631	(22.052)	(13.421)	(149.323)	(162.744)	27.073	20.650	
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2014		2.545.705	(178)	(1.193.871)	(151.340)	29.642	2.635.748	1.320.179	536.190	4.401.896	101.799	4.503.695	

Las Notas adjuntas números 1 a 35 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

## LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

## ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO - METODO DIRECTO

	Nota	Por los ejercicios terminados	
		al 31 de diciembre de	
		2015	2014
		MUS\$	MUS\$
<b>Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de operación</b>			
Clases de cobros por actividades de operación			
Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios		11.372.397	13.367.838
Otros cobros por actividades de operación		88.237	96.931
Clases de pagos			
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios		(7.029.582)	(8.823.007)
Pagos a y por cuenta de los empleados		(2.165.184)	(2.433.652)
Otros pagos por actividades de operación		(351.177)	(528.214)
Intereses recibidos		43.374	11.589
Impuestos a las ganancias pagados		(57.963)	(108.389)
Otras entradas (salidas) de efectivo	6	(184.627)	(251.657)
<b>Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación</b>		<b>1.715.475</b>	<b>1.331.439</b>
<b>Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de inversión</b>			
Flujos de efectivo utilizados para obtener el control de subsidiarias u otros negocios			
Otros cobros por la venta de patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades		519.460	524.370
Otros pagos para adquirir patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades		(704.115)	(474.656)
Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo		57.117	564.266
Compras de propiedades, planta y equipo		(1.569.749)	(1.440.445)
Importes procedentes de ventas de activos intangibles		91	-
Compras de activos intangibles		(52.449)	(55.759)
Otras entradas (salidas) de efectivo	6	10.576	(17.399)
<b>Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión</b>		<b>(1.739.069)</b>	<b>(899.105)</b>
<b>Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación</b>			
Importes procedentes de la emisión de acciones			
Pagos por adquirir o rescatar las acciones de la entidad		-	4.661
Importes procedentes de préstamos de largo plazo		1.791.484	1.042.820
Importes procedentes de préstamos de corto plazo		205.000	603.151
Reembolsos de préstamos		(1.263.793)	(2.315.120)
Pagos de pasivos por arrendamientos financieros		(342.614)	(394.131)
Dividendos pagados		(35.032)	(35.362)
Intereses pagados		(383.648)	(368.789)
Otras entradas (salidas) de efectivo	6	(99.757)	(13.777)
<b>Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación</b>		<b>(128.360)</b>	<b>(1.320.226)</b>
Incremento (disminución) neto 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		(151.954)	(887.892)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo		(83.945)	(107.615)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo		(235.899)	(995.507)
<b>EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL PRINCIPIO DEL EJERCICIO</b>	6	<b>989.396</b>	<b>1.984.903</b>
<b>EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO</b>	6	<b>753.497</b>	<b>989.396</b>

Las Notas adjuntas números 1 a 35 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

## LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

## NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS

AL 31 DE DICIEMBRE DE 2015

## NOTA 1 - INFORMACION GENERAL

LATAM Airlines Group S.A. (la "Sociedad") es una sociedad anónima abierta inscrita ante la Superintendencia de Valores y Seguros bajo el N° 306, cuyas acciones se cotizan en Chile en la Bolsa de Corredores - Bolsa de Valores (Valparaíso), la Bolsa Electrónica de Chile - Bolsa de Valores y la Bolsa de Comercio de Santiago - Bolsa de Valores, además de cotizarse en Estados Unidos de Norteamérica en la New York Stock Exchange ("NYSE"), en la forma de American Depositary Receipts ("ADRs") y en la República Federativa de Brasil, en BM&FBOVESPA S.A. - Bolsa de Valores, Mercadorias e Futuros, en la forma de Brazilian Depositary Receipts ("BDRs").

Su negocio principal es el transporte aéreo de pasajeros y carga, tanto en los mercados domésticos de Chile, Perú, Argentina, Colombia, Ecuador y Brasil, como en una serie de rutas regionales e internacionales en América, Europa y Oceanía. Estos negocios son desarrollados directamente o a través de sus filiales en distintos países. Además, la Sociedad cuenta con filiales que operan en el negocio de carga en México, Brasil y Colombia.

La Sociedad se encuentra ubicada en Chile, en la ciudad de Santiago, en Avenida Américo Vespucio Sur N° 901, comuna de Renca.

Las prácticas de Gobierno Corporativo de la Sociedad se rigen por lo dispuesto en la Ley de Mercado de Valores, Ley sobre Sociedades Anónimas y su Reglamento, y por la normativa de la Superintendencia de Valores y Seguros y las leyes y regulaciones de los Estados Unidos de Norteamérica y de la Securities and Exchange Commission ("SEC") de dicho país, en lo que corresponde a la emisión de ADRs, y de la República Federativa de Brasil y de la Comissão de Valores Mobiliários ("CVM") de dicho país, en lo que corresponde a la emisión de BDRs.

El Directorio de la Sociedad está integrado por nueve miembros titulares que se eligen cada dos años por la Junta Ordinaria de Accionistas. El Directorio se reúne en sesiones ordinarias mensuales y en sesiones extraordinarias, cada vez que las necesidades sociales así lo exijan. De los nueve integrantes del Directorio, tres de ellos forman parte de su Comité de Directores, el cual cumple tanto el rol previsto en la Ley sobre Sociedades Anónimas, como las funciones del Comité de Auditoría exigido por la Ley Sarbanes-Oxley de los Estados Unidos de Norteamérica y la respectiva normativa de la SEC.

El controlador de la Sociedad es el grupo Cueto, que a través de las sociedades Costa Verde Aeronáutica S.A., Costa Verde Aeronáutica SpA, Inversiones Nueva Costa Verde Aeronáutica Limitada, Inversiones Priesca Dos y Cía. Ltda., Inversiones Caravia Dos y Cía. Ltda., Inversiones El Fano Dos y Cía. Ltda., Inversiones La Espasa Dos S.A., Inversiones Puerto Claro Dos Limitada, Inversiones La Espasa Dos y Cía. Limitada, Inversiones Puerto Claro Dos y Cía. Limitada e Inversiones Mineras del Cantábrico S.A. es dueño del 25,00% de las acciones emitidas por la Sociedad, por lo que es el controlador de la Sociedad de acuerdo a lo dispuesto por la letra b) del artículo 97° y artículo 99° de la Ley de Mercado de Valores, atendido que influye decisivamente en la administración de ésta.

2

Al 31 de diciembre de 2015, la Sociedad contaba con un total de 1.563 accionistas en su registro. A esa fecha, aproximadamente un 3,91% de la propiedad de la Sociedad se encontraba en la forma de ADRs y aproximadamente un 0,44% en la forma de BDRs.

Para el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2015, la sociedad tuvo un promedio de 51.466 empleados, terminando este período con un número total de 50.413 personas, distribuidas en 9.118 empleados de Administración, 5.990 en Mantenimiento, 16.878 en Operaciones, 9.383 Tripulantes de Cabina, 4.022 Tripulantes de Mando y 5.022 en Ventas

Las principales filiales que se incluyen en estos estados financieros consolidados, son las siguientes:

## (a) Porcentajes de participación

RUT	Sociedad	País de origen	Moneda funcional	Al 31 de diciembre de 2015			Al 31 de diciembre de 2014		
				Directo	Indirecto	Total	Directo	Indirecto	Total
				%	%	%	%	%	%
96.518.860-6	Lantours Division Servicios Terrestres S.A. y Filial	Chile	US\$	99,9900	0,0100	100,0000	99,9900	0,0100	100,0000
96.763.900-1	Inmobiliaria Aeronáutica S.A.	Chile	US\$	99,0100	0,9900	100,0000	99,0100	0,9900	100,0000
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A. y Filiales	Chile	US\$	99,8361	0,1639	100,0000	99,8361	0,1639	100,0000
Extranjera	Lan Perú S.A.	Perú	US\$	49,0000	21,0000	70,0000	49,0000	21,0000	70,0000
Extranjera	Lan Chile Investments Limited y Filial	Islas Caymán	US\$	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
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	Bahamas	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.969.690-8	Lan Cargo Inversiones S.A. y Filial	Chile	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	0,2900	100,0000	99,7100	0,2900	100,0000
59.068920-3	Technical Training LATAM S.A.	Chile	CLP	99,8300	0,1700	100,0000	99,8300	0,1700	100,0000
Extranjera	TAM S.A. y Filiales (*)	Brasil	BRL	63,0901	36,9099	100,0000	63,0901	36,9099	100,0000

(\*) El porcentaje de participación indirecto sobre TAM S.A. y Filiales proviene de Holdco I S.A., sociedad sobre la cual LATAM Airlines Group S.A. posee una participación del 99,9983% sobre los derechos económicos. Adicionalmente, LATAM Airlines Group S.A. es dueña de 226 acciones con derecho a voto de Holdco I S.A., lo que equivale a un 19,42% del total de acciones con derecho a voto de dicha sociedad.

3

## (b) Información financiera

RUT	Sociedad	Estados de Situación Financiera						Resultado	
		Al 31 de diciembre de 2015			Al 31 de diciembre de 2014			Por los ejercicios terminados	
		Activos	Pasivos	Patrimonio	Activos	Pasivos	Patrimonio	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014
MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	Ganancia/(pérdida)		
96.518.860-6	Lantours Division Servicios Terrestres S.A. y Filial	5.613	5.522	91	3.229	2.289	940	2.341	2.074
96.763.900-1	Inmobiliaria Aeronáutica S.A.	39.302	14.832	24.470	39.920	16.854	23.066	1.404	1.906
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A. y Filiales (*)	519.588	1.049.232	(521.907)	640.020	1.065.157	(426.016)	(35.187)	(14.511)
Extranjera	Lan Perú S.A.	255.691	240.938	14.753	239.470	228.395	11.075	5.068	1.058
Extranjera	Lan Chile Investments Limited y Filial (*)	2.015	13	2.002	2.015	-	2.015	(13)	2.844
93.383.000-4	Lan Cargo S.A.	483.033	217.037	265.996	575.979	234.772	341.207	(74.408)	(9.966)
Extranjera	Connecta Corporation	37.070	38.298	(1.228)	27.431	28.853	(1.422)	194	740
Extranjera	Prime Airport Services Inc. y Filial (*)	6.683	11.180	(4.497)	18.120	22.897	(4.777)	279	107
96.951.280-7	Transporte Aéreo S.A.	331.117	122.666	208.451	367.570	147.278	220.292	5.878	(8.983)
96.634.020-7	Ediciones Ladeco América S.A.	-	-	-	-	484	(484)	-	-
Extranjera	Aircraft International Leasing Limited	-	4	(4)	-	-	-	(4)	2.805
96.631.520-2	Fast Air Almacenes de Carga S.A.	8.985	4.641	4.344	9.601	3.912	5.689	1.811	923
96.631.410-9	Ladeco Cargo S.A.	297	13	284	346	13	333	(1)	6
Extranjera	Laser Cargo S.R.L.	27	39	(12)	41	138	(97)	69	12
Extranjera	Lan Cargo Overseas Limited y Filiales (*)	62.406	43.759	15.563	60.634	46.686	12.218	3.344	(84.603)
96.969.690-8	Lan Cargo Inversiones S.A. y Filial (*)	54.179	68.220	(12.601)	45.589	59.768	(12.711)	113	(4.276)
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A. y Filiales (*)	16.512	14.676	1.828	16.035	14.746	1.272	2.772	(4.546)
59.068920-3	Technical Training LATAM S.A.	1.527	2.66	1.261	1.660	2.63	1.397	(72)	-
Extranjera	TAM S.A. y Filiales (*) (**)	4.711.316	4.199.223	437.953	6.817.698	5.809.529	912.634	(183.912)	171.655

(\*) El Patrimonio informado corresponde al de la controladora, no incluye intereses no controlantes.

(\*\*) Durante el año 2014 LATAM Airlines Group S.A. realizó aumentos de Capital en la sociedad TAM S.A. por un total de MUS\$ 250.000.

Adicionalmente, se ha procedido a consolidar entidades de cometido específico: 1. JOL (Japanese Operating Lease), destinada al financiamiento de aeronaves; 2. Chercán Leasing Limited, destinada al financiamiento de anticipos de aeronaves; 3. Guanay Finance Limited, destinada a la emisión de bono securitizado con futuros pagos de tarjeta de crédito; 4. Fondos de inversión privados y 5. Avoceta Leasing Limited, destinada al financiamiento de anticipos de aeronaves. Estas Compañías han sido consolidadas según es requerido por NIIF 10.

Todas las entidades sobre las cuales se tiene control han sido incluidas en la consolidación.

Los cambios ocurridos en el perímetro de consolidación entre el 1 de enero de 2014 y 31 de diciembre de 2015, se detallan a continuación:

## (1) Incorporación o adquisición de sociedades.

- Lan Pax Group S.A. filial de LATAM Airlines Group S.A., propietaria directa del 55% de Aerolane Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A., obtiene durante el año 2014 el 100% de los derechos económicos de esta Sociedad, a través de su participación en la Sociedad Holdco Ecuador S.A. quien es dueña del 45% restante de Aerolane Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A., siendo Lan Pax Group S.A. dueño del 20% de las acciones con derecho a voto y del 100% de las acciones con derechos económicos de Holdco Ecuador S.A. Dado que LATAM Airlines Group S.A. era controladora, a través de Lan Pax Group S.A. de Aerolane Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A., para propósitos contables, esta transacción fue reconocida como interés no controlante.

- En noviembre de 2014, LATAM Airlines Group S.A. adquiere el 50% restante de las acciones en la sociedad coligada Lufthansa Lan Technical Training S.A. transformándose en filial. Posteriormente se modifica la razón social de la sociedad a Technical Training LATAM S.A.

## (2) Disolución de sociedades.

- En diciembre de 2014, la sociedad Ediciones Ladeco América S.A. filial de Lan Cargo S.A.

fue disuelta. 4

#### NOTA 2 - RESUMEN DE PRINCIPALES POLITICAS CONTABLES

A continuación, se describen las principales políticas contables adoptadas en la preparación de estos estados financieros consolidados.

##### 2.1. Bases de preparación

Los presentes estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. corresponden al ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2015 y han sido preparados de acuerdo con Normas e Instrucciones impartidas por la Superintendencia de Valores y Seguros ("SVS"), las cuales, excepto por lo dispuesto por su Oficio Circular N° 856, según se detalla en el párrafo siguiente, son consistentes con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) emitidas por el International Accounting Standards Board ("IASB") y con las interpretaciones emitidas por el comité de Interpretaciones de las Normas Internacionales de Información Financiera (CINIIF).

Con fecha 26 de septiembre de 2014 se promulgó la ley 20.780, publicada el 29 de septiembre de 2014 en el Diario Oficial de la República de Chile, la cual introduce modificaciones al sistema tributario en Chile en lo referente al impuesto a la renta, entre otras materias. En relación con dicha Ley, el 17 de octubre de 2014 la SVS emitió el Oficio Circular N° 856, en el cual dispuso que la actualización de los activos y pasivos por impuestos a la renta diferidos que se producen como efecto directo del incremento en la tasa de impuestos de primera categoría introducido por la Ley 20.780 (Reforma Tributaria) se realizaran contra patrimonio y no como indica la NIC 12. En Notas 2.17 y 17 se detallan los criterios empleados e impactos relacionados con el registro de los efectos derivados de la reforma y la aplicación del Oficio Circular citado.

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 lo descrito precedentemente, requiere el uso de ciertas estimaciones contables críticas. También exige a la Administración que ejerza su juicio en el proceso de aplicación de las políticas contables de la Sociedad. En la Nota 4, se revelan las áreas que implican un mayor grado de juicio o complejidad o las áreas donde las hipótesis y estimaciones son significativas para los estados financieros consolidados.

Con el objeto de facilitar la comparación, se han realizado algunas reclasificaciones menores a los estados financieros consolidados correspondientes al ejercicio anterior.

(a) Pronunciamientos contables con aplicación efectiva a contar del 1 de enero de 2015: 5

	Fecha de emisión	Aplicación Obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
(i) Normas y enmiendas		
Enmienda a NIC 19: Beneficios a los empleados.	noviembre 2013	01/07/2014
(ii) Mejoras		
Mejoras a las Normas Internacionales de Información Financiera (2012): NIIF 2: Pagos basados en acciones; NIIF 3: Combinación de negocios, consecuentemente, también se hacen cambios en NIIF 9, NIC 37 y NIC 39; NIIF 8: Segmentos de operación; NIIF 13: Medición del valor razonable, consecuentemente se hacen cambios en NIIF 9 y NIC 39; NIC 16: Propiedad, planta y equipo y NIC 38: Activos intangibles; y NIC 24: Información a revelar sobre partes relacionadas.	diciembre 2013	01/07/2014
Mejoras a las Normas Internacionales de información Financiera (2013): NIIF 1: Adopción por primera vez de las Normas Internacionales de información Financiera; NIIF 3: Combinación de negocios; NIIF 13: Medición del valor razonable; y NIC 40: Propiedades de inversión.	diciembre 2013	01/07/2014

La aplicación de las normas, enmiendas, interpretaciones y mejoras no tuvo impacto significativo en los estados financieros consolidados de la Sociedad.

(b) Pronunciamientos contables no vigentes para los ejercicios financieros iniciados el 1 de enero de 2015, para los cuales no se ha efectuado adopción anticipada

	Fecha de emisión	Aplicación Obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
(i) Normas y enmiendas		
NIIF 9: Instrumentos financieros.	diciembre 2009	01/01/2018
NIIF 15: Ingresos procedentes de contratos con clientes	mayo 2014	01/01/2018
Enmienda a NIIF 9: Instrumentos financieros.	noviembre 2013	01/01/2018

	6		
Enmienda a NIIF 11: Acuerdos conjuntos.	mayo 2014	01/01/2016	
Enmienda a NIC 16: Propiedad, planta y equipo y NIC 38: Activos intangibles.	mayo 2014	01/01/2016	
Enmienda a NIC 27: Estados financieros separados	agosto 2014	01/01/2016	
	Fecha de emisión	Aplicación Obligatoria:	
(i) Normas y enmiendas		ejercicios iniciados a partir de	
Enmienda a NIIF 10: Estados financieros consolidados y NIC 28: Inversiones en asociadas y negocios conjuntos	septiembre 2014	Por determinar	
Enmienda NIC 1: Presentación de Estados Financieros	diciembre 2014	01/01/2016	
Enmienda NIIF 10: Estados financieros consolidados, NIIF 12 Información a revelar sobre participaciones en otras entidades y NIC 28: Inversiones en asociadas y negocios conjuntos	diciembre 2014	01/01/2016	
(ii) Mejoras			
Mejoras a las Normas Internacionales de Información Financiera (ciclo 2012-2014): NIIF 5: Activos no corrientes mantenidos para la venta y operaciones discontinuas; NIIF 7: Instrumentos financieros; Información a revelar; NIC 19: Beneficios a los empleados y NIC 34: Información financiera intermedia.	septiembre 2014	01/01/2016	

La administración de la Sociedad estima que la adopción de las normas, enmiendas e interpretaciones antes descritas, no tendrá un impacto significativo en los estados financieros consolidados de la Sociedad en el ejercicio de su primera aplicación, excepto por IFRS 15 que aún se encuentra en proceso de evaluación.

En enero de 2016 fue emitida la IFRS 16 Arrendamientos, la que establece los principios para el reconocimiento, medición, presentación y revelación de los contratos de arrendamiento por parte del arrendatario y del arrendador. Esta norma entra en vigencia a partir del 1 de enero de 2019, puede ser adoptada en forma anticipada sólo si la Sociedad adopta también la IFRS 15 Ingresos procedentes de contratos con clientes.

La IFRS 16 Arrendamientos incorpora cambios importantes en la contabilidad de los arrendatarios al requerir un tratamiento similar al de los arrendamientos financieros para todos aquellos arrendamientos que actualmente son clasificados como operacionales con una vigencia mayor a 12

7  
meses. Esto significa, en términos generales, que se deberá reconocer un activo representativo del derecho de uso de los bienes sujetos a contratos de leasing operacional y un pasivo, equivalente al valor presente de los pagos asociados al contrato. En cuanto a los efectos sobre el resultado, los pagos de arriendo mensuales serán reemplazados por la depreciación del activo y el reconocimiento de un gasto financiero. LATAM Airlines Group S.A. y filiales se encuentra analizando esta norma para determinar los efectos que pueda tener sobre sus Estados Financieros, covenants y otros indicadores financieros.

## 2.2. Bases de consolidación 8

### (a) Filiales o subsidiarias

Filiales son todas las entidades (incluidas las entidades de cometido especial) sobre las que la Sociedad tiene poder para dirigir las políticas financieras y de explotación, lo que, generalmente, viene acompañado de una participación superior a la mitad de los derechos de voto. A la hora de evaluar si la Sociedad controla otra entidad se considera la existencia y el efecto de los derechos potenciales de voto que sean actualmente susceptibles de ser ejercidos o convertidos a la fecha de los estados financieros consolidados. Las filiales se consolidan a partir de la fecha en que se transfiere el control a la Sociedad, y se excluyen de la consolidación en la fecha en que cesa el mismo. Los resultados y flujos se incorporan a partir de la fecha de adquisición.

Se eliminan 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.

Para contabilizar y determinar la información financiera a ser revelada cuando se lleve a cabo una combinación de negocios, como lo es la adquisición de una entidad por la Sociedad, se aplicará el método de adquisición previsto en NIIF 3: Combinaciones de Negocios.

### (b) Transacciones y participaciones minoritarias

El Grupo aplica la política de considerar las transacciones con minoritarios, cuando no corresponden a pérdidas de control, como transacciones patrimoniales sin efecto en resultados.

### (c) Venta de subsidiarias

Cuando ocurre la venta de una subsidiaria y no se retiene algún porcentaje de participación sobre ella, la Sociedad da de baja los activos y pasivos de la subsidiaria, las participaciones no controladoras y los otros componentes de patrimonio relacionados con la subsidiaria. Cualquier ganancia o pérdida que resulte de la pérdida de control se reconoce en el estado de resultados consolidado en Otras ganancias (pérdidas).

Si LATAM Airlines Group S.A. y Filiales retienen un porcentaje de participación en la subsidiaria vendida, y no representa control, este es reconocido a su valor razonable en la fecha en que se pierde el control, los montos previamente reconocidos en Otros resultados integrales se contabilizan como si la Sociedad hubiera dispuesto directamente de los activos y pasivos relacionados, lo que puede originar que estos montos sean reclasificados al resultado del ejercicio. El porcentaje retenido valorado a su valor justo posteriormente se contabiliza por el método de participación.

### (d) Coligadas o asociadas

Coligadas o asociadas son todas las entidades sobre las que LATAM Airlines Group S.A. y Filiales ejerce influencia significativa pero no tiene control. Esto, generalmente, surge de una participación entre un 20% y un 50% de los derechos a voto. Las inversiones en coligadas o asociadas se contabilizan por el método de participación e inicialmente se reconocen por su costo.

## 2.3. Transacciones en moneda extranjera 9

### (a) Moneda de presentación y moneda funcional

Las partidas incluidas en los estados financieros de cada una de las entidades de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, se valoran utilizando la moneda del entorno económico principal en que la entidad opera (moneda funcional). La moneda funcional de LATAM Airlines Group S.A. es el dólar estadounidense, que constituye, además, la moneda de presentación de los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

### (b) Transacciones y saldos

Las transacciones en moneda extranjera se convierten a la moneda funcional utilizando los tipos de cambio vigentes en las fechas de las transacciones. Las pérdidas y ganancias en moneda extranjera que resultan de la liquidación de estas transacciones y de la conversión a los tipos de cambio de cierre de los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera, se reconocen en el estado de resultados consolidado por función o se difieren en Otros resultados integrales cuando califican como cobertura de flujo de caja.

### (c) Entidades del grupo

Los resultados y la situación financiera de todas las entidades del Grupo (ninguna de las cuales tiene la moneda de una economía hiperinflacionaria), que tienen una moneda funcional diferente de la moneda de presentación, se convierten a la moneda de presentación como sigue:

- (i) Los activos y pasivos de cada estado de situación financiera presentado, se convierten al tipo de cambio de cierre en la fecha del estado de situación financiera consolidado;
- (ii) Los ingresos y gastos de cada cuenta de resultados, se convierten a los tipos de cambio existentes en las fechas de la transacción, y
- (iii) Todas las diferencias de cambio por conversión resultantes se reconocen en Otros resultados integrales.

Los tipos de cambio utilizados corresponden a los fijados en el país en el que se encuentra ubicada la filial, cuya moneda funcional es distinta al dólar estadounidense.

Los ajustes a la Plusvalía y al valor justo que surgen en la adquisición de una entidad extranjera, se tratan como activos y pasivos de la entidad extranjera y se convierten al tipo de cambio de cierre del período o ejercicio informado.

### 2.4. Propiedades, plantas y equipos

Los terrenos de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, se reconocen a su costo menos cualquier pérdida por deterioro acumulado. El resto de las Propiedades, plantas y equipos están registrados, tanto en su reconocimiento inicial como en su medición subsecuente, a su costo histórico menos la correspondiente depreciación y cualquier pérdida por deterioro.

Los montos de anticipos pagados a los fabricantes de las aeronaves, son activados por la Sociedad bajo Construcciones en curso hasta la recepción de las mismas.

Los costos posteriores (reemplazo de componentes, mejoras, ampliaciones, etc.) se incluyen en el valor del activo inicial o se reconocen como un activo separado, sólo cuando es probable que los beneficios económicos futuros asociados con los elementos de Propiedades, plantas y equipos, vayan a fluir a la Sociedad y el costo del elemento pueda determinarse de forma fiable. El valor del componente sustituido se da de baja contablemente. El resto de las reparaciones y mantenimientos se cargan en el resultado del ejercicio en el que se incurren.

10

La depreciación de las Propiedades, plantas y equipos se calcula usando el método lineal sobre sus vidas útiles técnicas estimadas; excepto en el caso de ciertos componentes técnicos los cuales se deprecian sobre la base de ciclos y horas voladas.

El valor residual y la vida útil de los activos se revisan, y ajustan si es necesario, una vez al año. Cuando el valor de un activo es superior a su importe recuperable estimado, su valor se reduce de forma inmediata hasta su importe recuperable (Nota 2.8).

Las pérdidas y ganancias por la venta de las Propiedades, plantas y equipos, se calculan comparando la contraprestación con el valor en libros y se incluyen en el estado de resultados consolidado.

## 2.5. Activos intangibles distintos de la plusvalía

### (a) Marcas, Slots aeroportuarios y Loyalty program

Las marcas, Slots aeroportuarios y Programa de coalición y fidelización (Loyalty program) corresponden a activos intangibles de vida útil indefinida y son sometidos anualmente a pruebas de deterioro como parte integral de cada UGE, de acuerdo a las premisas que le son aplicables, incluidos de la siguiente forma:

Slots aeroportuarios – UGE Transporte aéreo,  
Loyalty program – UGE Programa de coalición y fidelización Multiplus, y  
Marca – UGE Transporte aéreo.  
(Ver Nota 15).

Los Slots aeroportuarios corresponden a una autorización administrativa para la realización de operaciones de llegada y salida de aeronaves, en un aeropuerto específico, dentro de un período de tiempo determinado.

El Loyalty program corresponde al sistema de acumulación y canje de puntos que ha desarrollado Multiplus S.A., filial de TAM S.A.

Las Marcas, Slots aeroportuarios y Loyalty program fueron reconocidos a valor justo bajo IFRS 3, como consecuencia de la combinación de negocios con TAM S.A. y Filiales.

11

### (b) Programas informáticos

Las licencias para programas informáticos adquiridas, se capitalizan sobre la base de los costos en que se ha incurrido para adquirirlas y prepararlas para usar el programa específico. Estos costos se amortizan durante sus vidas útiles estimadas, para los cuales la Sociedad ha definido una vida útil entre 3 y 10 años.

Los gastos relacionados con el desarrollo o mantenimiento de programas informáticos se reconocen como gasto cuando se incurre en ellos. Los costos del personal y otros directamente relacionados con la producción de programas informáticos únicos e identificables controlados por la Sociedad, se reconocen como Activos intangibles distintos de la plusvalía cuando se cumplen todos los criterios de capitalización.

### 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 apto se capitalizan durante el período de tiempo que es necesario para completar y preparar el activo para el uso que se pretende. Otros costos por intereses se reconocen en el estado de resultados consolidado en el momento en que se devengan.

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

Los activos intangibles que tienen una vida útil indefinida y los proyectos informáticos en desarrollo, no están sujetos a amortización y se someten anualmente a pruebas de pérdidas por deterioro de valor. Los activos sujetos a amortización se someten a pruebas de pérdidas por deterioro siempre que algún suceso o cambio en las circunstancias indique que el importe en libros puede no ser recuperable. Se reconoce una pérdida por deterioro por el exceso del importe en libros del activo sobre su importe recuperable. El importe recuperable es el valor justo de un activo menos los costos para la venta o el valor de uso, el mayor de los dos. A efectos de evaluar las pérdidas por deterioro de valor, los activos se agrupan al nivel más bajo para el que hay flujos de efectivo identificables por separado (UGE). Los activos no financieros, distintos de la plusvalía, que hubieran sufrido una pérdida por deterioro se someten a revisiones si existen indicadores de reverso de pérdidas.

### 2.9. Activos financieros

La Sociedad clasifica sus activos financieros en las siguientes categorías: activos financieros a valor razonable con cambios en resultados y préstamos y cuentas a cobrar. La clasificación depende del propósito con el que se adquirieron los activos financieros. La administración determina la clasificación de sus activos financieros en el momento de su reconocimiento inicial, lo cual ocurre en la fecha de la transacción.

## 12

## (a) Activos financieros a valor razonable con cambios en resultados

Los Activos financieros a valor razonable con cambios en resultados son activos financieros mantenidos para negociar y aquellos que en su clasificación inicial han sido designados como a valor razonable con cambios en resultado. Un activo financiero se clasifica en esta categoría si se adquiere, principalmente, con el propósito de venderse en el corto plazo o cuando estos activos se gestionen o evalúen según el criterio de valor razonable. Los derivados también se clasifican como mantenidos para negociar a menos que sean designados como cobertura. Los activos financieros de esta categoría y que han sido designados al momento inicial a valor justo con cambios en resultados, se clasifican como Efectivo y equivalentes al efectivo y Otros activos financieros corrientes, y aquellos designados como mantenidos para negociar se clasifican como Otros activos financieros corrientes y no corrientes.

## (b) Préstamos y cuentas a cobrar

Los préstamos y cuentas a cobrar son activos financieros no derivados con pagos fijos o determinables que no cotizan en un mercado activo. Se incluyen en activos corrientes, excepto aquellos con vencimiento superior a 12 meses desde la fecha del estado de situación financiera consolidado, que se clasifican como activos no corrientes. Los préstamos y cuentas a cobrar se incluyen en Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar en el estado de situación financiera consolidado (Nota 2.12).

Las compras y ventas convencionales de activos financieros, se reconocen en la fecha de transacción, la fecha en que el grupo se compromete a comprar o vender el activo. Las inversiones se registran inicialmente a su valor razonable más los costos de transacción para todos los activos financieros no contabilizados a valor razonable con cambios en resultados. Los activos financieros a valor razonable con cambios en resultados, se reconocen inicialmente por su valor razonable y los costos de transacción se cargan en la cuenta de resultados. Los activos financieros son dados de baja cuando los derechos a recibir flujos de efectivo de las inversiones han vencido o se han transferido y el grupo ha cedido de manera sustancial todos los riesgos y beneficios de la propiedad.

Los activos financieros a valor razonable con cambios en resultado son, posteriormente, valorados por su valor razonable. Los préstamos y cuentas por cobrar son, posteriormente, valorados a su costo amortizado utilizando el método de tasa de interés efectiva.

La Sociedad evalúa en la fecha de cada estado de situación financiera consolidado si existe evidencia objetiva de que un activo financiero o un grupo de activos financieros puedan haber sufrido pérdidas por deterioro.

## 2.10. Instrumentos financieros derivados y actividades de cobertura

Los derivados se reconocen inicialmente al valor justo en la fecha en que se ha efectuado el contrato de derivados y posteriormente se vuelven a valorar a su valor justo. El método para reconocer la pérdida o ganancia resultante depende de si el derivado se ha designado como un instrumento de cobertura y, si es así, de la naturaleza de la partida que está cubriendo. La Sociedad designa determinados derivados como:

## 13

- (a) Coberturas del valor justo de activos reconocidos (cobertura de 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 de valor justo

Los cambios en el valor justo de derivados que se designan y califican como coberturas del valor razonable se registran en el estado de resultados consolidado, junto con cualquier cambio en el valor razonable del activo o pasivo cubierto que sea atribuible al riesgo cubierto.

## (b) Cobertura de flujos de caja

La parte efectiva de cambios en el valor justo de los derivados que se designan y califican como coberturas de flujos de efectivo se reconocen en el estado de otros resultados integrales. La pérdida o ganancia relativa a la parte no efectiva, se reconoce inmediatamente en el estado de resultados consolidado, dentro de "Otras ganancias (pérdidas)". Los montos acumulados en patrimonio se reclasifican a resultado en los períodos en que la partida protegida impacta resultados.

En el caso de las coberturas de tasas de interés variable, esto significa que los importes reconocidos en el estado de otros resultados integrales, se reclasifican a resultados a la línea de gastos financieros a medida que se devengan los intereses de las deudas asociadas.

Para las coberturas del precio de combustible, los importes reconocidos en el estado de otros resultados integrales, se reclasifican a resultados a la línea de costo de ventas a medida que se utiliza el combustible sujeto de la cobertura.

Para las coberturas de las variaciones de moneda extranjera, los importes reconocidos en el Estado de otros resultados integrales, se reclasifican a resultado a medida que los ingresos diferidos originados por el uso de los puntos, son reconocidos como Ingresos.



14

Cuando un instrumento de cobertura vence o se vende o cuando no cumple los requisitos exigidos para contabilidad de cobertura, cualquier ganancia o pérdida acumulada en el estado de otros resultados integrales, hasta ese momento permanece en el estado de otros resultados integrales y se reconoce cuando la transacción prevista es reconocida finalmente en el estado de resultados consolidado. Cuando se espera que la transacción prevista no se vaya a producir, la ganancia o pérdida acumulada en el estado de otros resultados integrales, se lleva inmediatamente al estado de resultados consolidado dentro de "Otras ganancias (pérdidas)".

(c) Derivados no registrados como de cobertura

Los cambios en el valor justo de cualquier instrumento derivado que no se registra como de cobertura se reconocen, inmediatamente, en el estado de resultados consolidado en "Otras ganancias (pérdidas)".

#### 2.11. Inventarios

Los Inventarios, detallados en Nota 10, se valorizan a su costo o a su valor neto realizable, el menor de los dos. El costo se determina por el método precio medio ponderado (PMP). El valor neto realizable es el precio de venta estimado en el curso normal del negocio, menos los costos variables de venta aplicables.

#### 2.12. Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar

Las cuentas comerciales a cobrar se reconocen inicialmente por su valor justo y posteriormente por su costo amortizado de acuerdo con el método de tasa de interés efectiva, menos la provisión por pérdidas por deterioro del valor. Se establece una provisión para pérdidas por deterioro de cuentas comerciales a cobrar cuando existe evidencia objetiva de que la Sociedad no será capaz de cobrar todos los importes que se le adeudan de acuerdo con los términos originales de las cuentas a cobrar.

La existencia de dificultades financieras significativas por parte del deudor, la probabilidad de que el deudor entre en quiebra o reorganización financiera y la falta o mora en los pagos se consideran indicadores de que la cuenta a cobrar se ha deteriorado. El importe de la provisión es la diferencia entre el importe en libros del activo y el valor actual de los flujos futuros de efectivo estimados, descontados a la tasa de interés efectiva original. El importe en libros del activo se reduce a medida que se utiliza la cuenta de provisión y la pérdida se reconoce en el estado de resultados consolidado dentro de "Costo de ventas". Cuando una cuenta a cobrar es castigada, se regulariza contra la cuenta de provisión para las cuentas a cobrar.

#### 2.13. Efectivo y equivalentes al efectivo

El Efectivo y equivalentes al efectivo incluyen el efectivo en caja, saldos en bancos, los depósitos a plazo en instituciones financieras y otras inversiones a corto plazo de gran liquidez.

#### 2.14. Capital emitido

Las acciones ordinarias se clasifican como patrimonio neto.

Los costos incrementales directamente atribuibles a la emisión de nuevas acciones u opciones se presentan en el patrimonio neto como una deducción de los flujos obtenidos por la colocación de acciones.

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

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

#### 2.16. Préstamos que devengan intereses

Los pasivos financieros se reconocen, inicialmente, por su valor justo, netos de los costos en que se haya incurrido en la transacción. Posteriormente, los pasivos financieros se valorizan por su costo

15

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 corrientes y diferidos

El gasto por impuesto corriente del ejercicio comprende al impuesto a la renta y a los impuestos diferidos.

El cargo por impuesto corriente es calculado sobre la base de las leyes tributarias vigentes a la fecha de cierre del estado de situación financiera, en los países en los que las subsidiarias y asociadas del Grupo operan y generan renta gravable.

Los impuestos diferidos se calculan de acuerdo con el método del pasivo, sobre las diferencias temporarias que surgen entre las bases fiscales de los activos y pasivos y sus importes en libros. Sin embargo, si los impuestos diferidos surgen del reconocimiento inicial de un pasivo o un activo en una transacción distinta de una combinación de negocios que en el momento de la transacción no afecta ni al resultado contable ni a la ganancia o pérdida fiscal, no se contabiliza. El impuesto diferido se determina usando las tasas de impuesto (y leyes) aprobadas o a punto de aprobarse en la fecha de cierre del estado de situación financiera consolidado y que se espera aplicar cuando el correspondiente activo por impuesto diferido se realice o el pasivo por impuesto diferido se liquide.

Los activos por impuestos diferidos se reconocen en la medida en que es probable que vaya a disponerse de beneficios fiscales futuros con los cuales compensar las diferencias temporarias.

De acuerdo a las instrucciones impartidas por la Superintendencia de Valores y Seguros de Chile en su Oficio Circular N° 856 del 17 de octubre del 2014, los efectos en activos y pasivos por concepto de impuestos diferidos producidos por el incremento en la tasa de impuesto de primera categoría aprobado por la Ley 20.780 (reforma tributaria), que de acuerdo a NIC 12 debieran imputarse a los resultados del ejercicio, han sido contabilizados como Resultados Acumulados, en el rubro Ganancias Acumuladas. Las modificaciones posteriores, serán reconocidas en los resultados del ejercicio de acuerdo a la NIC 12.

Excepto por lo mencionado en el párrafo anterior, el impuesto (corriente y diferido) es registrado en el estado de resultados salvo que se relacione con un ítem reconocido en Otros resultados integrales, directamente en patrimonio o proviene de una combinación de negocios. En ese caso, el impuesto también es contabilizado en Otros resultados integrales, directamente en resultados o con contrapartida en la plusvalía mercantil, respectivamente.

#### 2.18. Beneficios a los empleados

(a) Vacaciones del personal

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

(b) Compensaciones basadas en acciones

Los planes de compensación implementados 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 forma 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

16

Las obligaciones que se provisionan aplicando el método del valor actuarial del costo devengado del beneficio, consideran estimaciones como permanencia futura, tasas de mortalidad e incrementos salariales futuros determinados sobre la base de cálculos actuariales. Las tasas de descuento se determinan por referencia a curvas de tasas de interés de mercado. Las ganancias y pérdidas actuariales se reconocen en otros resultados integrales.

## (d) Incentivos

La Sociedad contempla para sus empleados un plan de incentivos anuales por cumplimiento de objetivos y aportación individual a los resultados. Los incentivos, que eventualmente se entregan, consisten en un determinado número o porción de remuneraciones mensuales y se provisionan sobre la base del monto estimado a repartir.

## 2.19. Provisiones

Las provisiones se reconocen cuando:

- (i) La Sociedad tiene una obligación presente, ya sea legal o implícita, como resultado de sucesos pasados;
- (ii) Es probable que vaya a ser necesaria una salida de recursos para liquidar la obligación; y
- (iii) El importe se ha estimado de forma fiable.

## 2.20. Reconocimiento de ingresos

Los ingresos ordinarios incluyen el valor justo de las contraprestaciones recibidas o a recibir por la venta de bienes y servicios en el curso ordinario de las actividades de la Sociedad. Los ingresos ordinarios se presentan netos de devoluciones, rebajas y descuentos.

## (a) Ventas de servicios

## (i) Transporte de pasajeros y carga

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

Consecuentemente con lo anterior, la Sociedad presenta sus ingresos diferidos, originados por la venta anticipada de pasajes aéreos y servicios de transporte de carga, en el rubro Otros pasivos no financieros en el Estado de situación financiera clasificado.

## (ii) Programa de pasajero frecuente

La Sociedad tiene en vigor programas de pasajero frecuente, cuyos objetivos son la fidelización de clientes a través de la entrega de kilómetros o puntos cada vez que los titulares de los programas realizan determinados vuelos, utilizan servicios de entidades adscritas al mismo o realizan compras con una tarjeta de crédito asociada. Los kilómetros o puntos obtenidos pueden ser canjeados por pasajes u otros servicios de las entidades asociadas.

Los estados financieros consolidados incluyen pasivos por este concepto (ingresos diferidos), de acuerdo con la estimación de la valoración establecida para los kilómetros y puntos acumulados pendientes de utilizar a dicha fecha, en concordancia con lo establecido en CINIIF 13: Programas de fidelización de clientes.

## (iii) Otros ingresos

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

## (b) Ingresos por intereses

17

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.

18

## (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 clasificados como activos mantenidos para la venta, se reconocen al menor valor entre su valor en libros y el valor justo menos el costo de venta.

## 2.23. Mantenimiento

Los costos incurridos en el mantenimiento mayor programado de fuselaje y motores de aeronaves, son capitalizados y depreciados hasta la próxima mantención. La tasa de depreciación es determinada sobre bases técnicas, de acuerdo a la utilización de las aeronaves expresada en base a ciclos y horas de vuelo.

En el caso de las aeronaves propias o bajo modalidad de arrendamiento financiero, estos costos de mantenimiento son capitalizados como Propiedades, plantas y equipos, mientras que en el caso de aeronaves bajo modalidad de arrendamiento operativo, se reconoce un pasivo que se devenga en función de la utilización de los principales componentes, ya que existe la obligación contractual con el arrendador de devolver la aeronave en condiciones acordadas de niveles de mantenimiento. Este costo es reconocido en el Costo de ventas.

Adicionalmente, algunos contratos de arrendamiento establecen la obligación del arrendatario de realizar depósitos al arrendador a modo de garantía de cumplimiento del mantenimiento y condiciones de devolución. Estos depósitos, frecuentemente llamados reservas de mantenimiento, se acumulan hasta que se efectúe un mantenimiento mayor, una vez realizado, se solicita su recupero al arrendador. Al final del período del contrato, se realiza un balance entre las reservas pagadas y las condiciones acordadas de niveles de mantenimiento en la entrega, compensándose las partes si corresponde.

Tanto las mantenciones no programadas de las aeronaves y motores, como las mantenciones menores, son cargadas a resultado en el ejercicio en que son incurridas.

## 2.24. Medio ambiente

Los desembolsos asociados a la protección del medio ambiente se imputan a resultados cuando se incurrir.

19

## NOTA 3 - GESTION DEL RIESGO FINANCIERO

## 3.1. Factores de riesgo financiero

La sociedad está expuesta a los siguientes riesgos financieros: (a) riesgo de mercado, (b) riesgo de crédito y (c) riesgo de liquidez. El programa de gestión del riesgo global de la Sociedad tiene como objetivo minimizar los efectos adversos de los riesgos financieros que afectan a la compañía.

## (a) Riesgo de mercado

Debido a la naturaleza de sus operaciones, la Sociedad está expuesta a factores de mercado, tales como: (i) riesgo de precio del combustible, (ii) riesgo de tipo de cambio y (iii) riesgo de tasa de interés.

La Sociedad ha desarrollado políticas y procedimientos para gestionar el riesgo de mercado, que tienen como objetivo identificar, cuantificar, monitorear y mitigar los efectos adversos de los cambios en los factores de mercado antes mencionados.

Para lo anterior, la Administración monitorea la evolución de los niveles de precios y tasas, cuantifica las exposiciones y su riesgo (Value at Risk), y desarrolla y ejecuta estrategias de cobertura.

## (i) Riesgo de precio del combustible:

Exposición:

Para la ejecución de sus operaciones la Sociedad compra combustible denominado Jet Fuel grado 54 USGC, que está afecto a las fluctuaciones de los precios internacionales de los combustibles.

Mitigación:

Para cubrir la exposición al riesgo de combustible, la Sociedad opera con instrumentos derivados (Swaps y Opciones) cuyos activos subyacentes pueden ser distintos al Jet Fuel, siendo posible realizar coberturas en crudo West Texas Intermediate ("WTI"), crudo Brent ("BRENT") y en destilado Heating Oil ("HO"), los cuales tienen una alta correlación con Jet Fuel y son más líquidos.

Resultados Cobertura Fuel:

Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2015, la Sociedad reconoció pérdidas por US \$ 239,4 millones por concepto de cobertura de combustible neto de primas. Durante igual ejercicio de 2014, la Sociedad reconoció pérdidas por US\$ 108,7 millones por el mismo concepto.

Al 31 de diciembre de 2015, el valor de mercado de las posiciones de combustible ascendía a US\$ 56,4 millones (negativo). Al cierre de diciembre de 2014, este valor de mercado era de US\$ 157,2 millones (negativo).

20

Las siguientes tablas muestran el nivel de cobertura para los distintos ejercicios:

Posiciones al 31 de diciembre de 2015 (*)	Vencimientos				Total
	Q116	Q216	Q316	Q416	
Porcentaje de cobertura sobre el volumen de consumo esperado	63%	27%	27%	11%	32%

(\*) El porcentaje mostrado en la tabla considera la totalidad de los instrumentos de cobertura (swap y opciones).

Posiciones al 31 de diciembre de 2014 (*)	Vencimientos				Total
	Q115	Q215	Q315	Q415	
Porcentaje de cobertura sobre el volumen de consumo esperado	30%	15%	30%	20%	24%

(\*) El porcentaje mostrado en la tabla considera la totalidad de los instrumentos de cobertura (swap y opciones).

#### Sensibilización:

Una caída en los precios de combustible afecta positivamente a la Sociedad por la reducción de costos, sin embargo, afecta negativamente, en algunos casos, a las posiciones de derivados contratadas. Por lo mismo, la política es mantener un porcentaje libre de coberturas de forma de ser competitivos en caso de una caída en los precios.

Las posiciones de cobertura vigentes son registradas como contratos de cobertura de flujo de caja, por lo tanto, una variación en el precio del combustible tiene un impacto en el patrimonio neto de la Sociedad.

En las siguientes tablas se muestra la sensibilización de los instrumentos financieros de acuerdo a cambios razonables en el precio de combustible y su efecto en patrimonio. El plazo de proyección se definió hasta el término del último contrato de cobertura de combustible vigente, siendo el último día hábil del último trimestre del año 2016.

Los cálculos se hicieron considerando un movimiento paralelo de 5 dólares por barril en la curva del precio de referencia futuro de crudo BRENT y JET al cierre de diciembre del año 2015 y al cierre de diciembre del año 2014.

Precio de referencia (US\$ por barril)	Posición al 31 de diciembre de 2015	Posición al 31 de diciembre de 2014
	efecto en patrimonio (millones de US\$)	efecto en patrimonio (millones de US\$)
+5	+5,41	+24,90
-5	-2,78	-25,06

Dada la estructura de cobertura de combustible durante el año 2015, que considera una porción libre de coberturas, una caída vertical en 5 dólares en el precio de referencia del BRENT y JET (considerado como el promedio diario mensual), hubiera significado un impacto aproximado de US\$ 125,61 millones de dólares de menor costo de combustible. Para el año 2015, un alza vertical

21

de 5 dólares en el precio de referencia del BRENT y JET (considerado como el promedio diario mensual), hubiera significado un impacto aproximado de US\$ 116,83 millones de dólares de mayor costo de combustible.

(ii) Riesgo de tipo de cambio:

#### Exposición:

La moneda funcional y de presentación de los Estados Financieros de la Sociedad Matriz es el dólar estadounidense, por lo que el riesgo de tipo de cambio Transaccional y de Conversión surge principalmente de las actividades operativas propias del negocio, estratégicas y contables de la Sociedad que están expresadas en una unidad monetaria distinta a la moneda funcional.

Las Filiales de LATAM también están expuestas al riesgo cambiario cuyo impacto afecta el Resultado Consolidado de la Sociedad.

La mayor exposición al riesgo cambiario de LATAM proviene de la concentración de los negocios en Brasil, los que se encuentran mayormente denominados en Real Brasileño (BRL), siendo gestionada activamente por la compañía.

Adicionalmente, la compañía gestiona la exposición económica a los ingresos operacionales en Euro (EUR) y Libra Esterlina (GBP).

En menor concentración, la Sociedad también se encuentra expuesta a la fluctuación de otras monedas, tales como: peso chileno, peso argentino, guaraní paraguayo, peso mexicano, nuevo sol peruano, peso colombiano, dólar australiano y dólar neozelandés.

#### Mitigación:

La Sociedad mitiga las exposiciones al riesgo cambiario mediante la contratación de instrumentos derivados o a través de coberturas naturales o ejecución de operaciones internas.

#### Resultado Cobertura FX:

Con el objetivo de reducir la exposición al riesgo de tipo de cambio en los flujos de caja operacionales del año 2015 y 2016, y asegurar el margen operacional, LATAM y TAM realizan coberturas mediante derivados FX.

Al 31 de diciembre de 2015, el valor de mercado de las posiciones de derivado de FX ascendía a US\$ 8,0 millones (positivo). Al cierre de diciembre de 2014, este valor de mercado era de US\$ 0,1 millones (negativo).

Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2015, la Sociedad reconoció ganancias por US\$ 19,0 millones por concepto de cobertura FX neto de primas. Durante igual ejercicio del 2014, la sociedad reconoció ganancias por US\$ 3,8 millones por este concepto.

Al cierre de diciembre de 2015, la Sociedad ha contratado derivados de FX por US\$ 270 millones para BRL, US\$ 30 millones para EUR y US\$ 15 millones para GBP. Para el cierre de diciembre de 2014, la sociedad había contratado derivados por US\$ 100 millones para BRL, mientras que para EUR y GBP no existían posiciones vigentes.

#### Sensibilización:

Una depreciación del tipo de cambio R\$/US\$, US\$/EUR y US\$/GBP afecta negativamente a los flujos operacionales de la Compañía, sin embargo, también afecta positivamente en el valor de las posiciones de derivados contratadas.

22

Los derivados FX son registrados como contratos de cobertura de flujo de caja, por lo tanto, una variación en el tipo de cambio tiene un impacto en el valor de mercado de los derivados, cuyos cambios afectan el patrimonio neto de la Sociedad.

En la siguiente tabla se muestra la sensibilización de los instrumentos derivados FX de acuerdo a cambios razonables en el tipo de cambio y su efecto en patrimonio. El plazo de proyección se definió hasta el término del último contrato de cobertura vigente, siendo el último día hábil del segundo trimestre del año 2016:

Apreciación (depreciación)* de R\$/US\$ / US\$/EUR / US\$/GBP	Efecto al 31 de diciembre de 2015 MMUS\$	Efecto al 31 de diciembre de 2014 MMUS\$
-10%	-21,28	-9,98
+10%	+16,71	+9,98

En el caso de TAM S.A., cuya moneda funcional es el real brasileño, gran parte de sus pasivos están expresados en dólares estadounidenses. Por lo tanto, al convertir activos y pasivos financieros, de dólar a reales, tienen un impacto en el resultado de TAM S.A., que se consolidada en el Estado de Resultados de la Sociedad.

Con el objetivo de reducir el impacto en el resultado de la Compañía causado por apreciaciones o depreciaciones del R\$/US\$, la Sociedad ha ejecutado operaciones internas para disminuir las obligaciones netas en US\$ para TAM S.A.

La siguiente tabla muestra la variación de los resultados financieros al apreciar o depreciar un 10% la tasa de cambio R\$/US\$:

Apreciación (depreciación)* de R\$/US\$	Efecto al 31 de diciembre de 2015 MMUS\$	Efecto al 31 de diciembre de 2014 MMUS\$
-10%	+67,6	+69,8
+10%	-67,6	-69,8

(\*) Apreciación (depreciación) del US\$

23

Efectos de derivados de tipo de cambio en los Estados Financieros

Ganancias o pérdidas a causas de cambios en el valor justo de los instrumentos de cobertura son segregados entre valor intrínseco y valor temporal. El valor intrínseco corresponde al porcentaje efectivo del flujo de caja cubierto, inicialmente es registrado en el patrimonio y más tarde transferido a los ingresos, al mismo tiempo que la transacción de cobertura es registrada en los ingresos. El valor temporal corresponde a la porción inefectiva de la cobertura de flujo de caja y es contabilizada en los resultados financieros de la Sociedad (Nota 18).

Debido a que la moneda funcional de TAM S.A. y Filiales es el real brasileño, la Sociedad presenta efectos por la variación del tipo de cambio en los Otros resultados integrales al convertir el Estado de situación financiera y el Estado de resultados de TAM S.A. y Filiales desde su moneda funcional al dólar estadounidense, siendo esta última la moneda de presentación de los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales. La Plusvalía generada en la Combinación de negocios se reconoce como un activo de TAM S.A. y Filiales en reales brasileños cuya conversión al dólar estadounidense también genera efectos en los Otros resultados integrales.

La siguiente tabla muestra la variación en los Otros resultados integrales reconocidos en el Patrimonio Total al apreciar o depreciar un 10% la tasa de cambio R\$/US\$:

Apreciación (depreciación) de R\$/US\$	Efecto al 31 de diciembre de 2015 MMUS\$	Efecto al 31 de diciembre de 2014 MMUS\$
-10%	+296,41	+464,01
+10%	-242,52	-379,69

(iii) Riesgo de tasa de interés:

Exposición:

La Sociedad está expuesta a las fluctuaciones de las tasas de interés de los mercados afectando los flujos de efectivo futuros de los activos y pasivos financieros vigentes y futuros.

La Sociedad está expuesta principalmente a la tasa London Inter Bank Offer Rate ("LIBOR") y a otros tipos de interés de menor relevancia como Certificados de Depósito Interbancarios brasileños ("CDI") y la Tasa de Interés de Largo Plazo de Brasil ("TJLP").

Mitigación:

Con el fin de disminuir el riesgo de una eventual alza en los tipos de interés, la Sociedad suscribió contratos swaps y opciones de tasas de interés. Actualmente un 71% (69% al 31 de diciembre de 2014) de la deuda está fija ante fluctuaciones en los tipos de interés.

Resultado Cobertura Tasas:

Al 31 de diciembre de 2015, el valor de mercado de las posiciones de derivados de tasas de interés ascendía a US\$ 39,8 millones (negativo). Al cierre de diciembre de 2014, este valor de mercado era de US\$ 60,7 millones (negativo).

24

Sensibilización:

La siguiente tabla muestra la sensibilidad de cambios en las obligaciones financieras que no están cubiertas frente a variaciones en las tasas de interés. Estos cambios son considerados razonablemente posibles, basados en condiciones de mercado actuales.

Aumento (disminución)	Posición al 31 de diciembre de 2015	Posición al 31 de diciembre de 2014
de curva futuros	efecto en resultados antes de impuestos	efecto en resultados antes de impuestos
de tasa libor tres meses	(millones de US\$)	(millones de US\$)
+100 puntos base	-26,7	-27,53
-100 puntos base	+26,7	+27,53

Gran parte de los derivados de tasas vigentes son registrados como contratos de cobertura de flujo de caja, por lo tanto, una variación en las tasas de interés tiene un impacto en el valor de mercado de los derivados, cuyos cambios afectan el patrimonio neto de la Sociedad.

Los cálculos se realizaron aumentando (disminuyendo) en forma vertical 100 puntos base de la curva futuros de la libor tres meses, siendo ambos escenarios razonablemente posibles según las condiciones de mercado históricas.

Aumento (disminución)	Posición al 31 de diciembre de 2015	Posición al 31 de diciembre de 2014
de curva futuros	efecto en patrimonio	efecto en patrimonio
de tasa libor tres meses	(millones de US\$)	(millones de US\$)
+100 puntos base	+8,71	+15,33
-100 puntos base	-9,02	-15,95

La hipótesis del cálculo de sensibilidad, debe asumir que las curvas forward de tasas de interés no necesariamente reflejarán el valor real de la compensación de los flujos. Además, la estructura de tasas de interés es dinámica en el tiempo.

Durante los ejercicios presentados, la Sociedad no ha registrado montos por ineffectividad en el estado de resultados consolidado para este tipo de coberturas.

## (b) Riesgo de crédito

El riesgo de crédito se produce cuando la contraparte no cumple sus obligaciones con la Sociedad bajo un determinado contrato o instrumento financiero, derivando a una pérdida en el valor de mercado de un instrumento financiero (sólo activos financieros, no pasivos).

La Sociedad está expuesta a riesgo de crédito debido a sus actividades operacionales y a sus actividades financieras incluyendo depósitos con bancos e instituciones financieras, inversiones en

25

otro tipo de instrumentos, transacciones de tipo de cambio y contratación de instrumentos derivados u opciones.

26

Para reducir el riesgo de crédito relacionado con las actividades operacionales, la Sociedad ha establecido límites de crédito para acotar la exposición de sus deudores los cuales se monitorean permanentemente (principalmente en el caso de las actividades operacionales en Brasil con las agencias de viajes).

Como una manera de mitigar el riesgo de crédito relacionado con las actividades financieras, la Sociedad exige que la contraparte en las actividades financieras mantengan al menos grado de inversión según las principales Agencias Clasificadoras de Riesgo. Adicionalmente la sociedad ha establecido límites máximos para las inversiones los cuales son monitoreados periódicamente.

## (i) Actividades financieras

Los excedentes de efectivo que quedan después del financiamiento de los activos necesarios para la operación, están invertidos de acuerdo a límites crediticios aprobados por el Directorio de la Sociedad, principalmente, en depósitos a plazo con distintas instituciones financieras, fondos de inversión privados, fondos mutuos de corto plazo y bonos corporativos y soberanos de vidas remanentes cortas y fácilmente liquidables. Estas inversiones están contabilizadas como Efectivo y equivalentes al efectivo y Otros activos financieros corrientes.

Con el fin de disminuir el riesgo de contraparte, y que el riesgo asumido sea conocido y administrado por la Sociedad, se diversifican las inversiones con distintas instituciones bancarias (tanto locales como internacionales). De esta manera, la Sociedad evalúa la calidad crediticia de cada contraparte y los niveles de inversión, basada en (i) su clasificación de riesgo (ii) el tamaño del patrimonio de la contraparte, y (iii) fija límites de inversión de acuerdo al nivel de liquidez de la Sociedad. De acuerdo a estos tres parámetros, la Sociedad opta por el parámetro más restrictivo de los tres anteriores y en base a éste establece límites a las operaciones con cada contraparte.

La Sociedad no mantiene garantías para mitigar esta exposición.

## (ii) Actividades operacionales

La Sociedad tiene cuatro grandes "clusters" de venta: las agencias de viaje, agentes de carga, compañías aéreas y las administradoras de tarjetas de crédito. Las tres primeras están regidas por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo ("IATA"), organismo internacional compuesto por la mayoría de las líneas aéreas que representan más del 90% del tráfico comercial programado y uno de sus objetivos principales es regular las operaciones financieras entre líneas aéreas y las agencias de viaje y carga. Cuando una agencia o línea aérea no paga su deuda, queda excluida para operar con el conjunto de aerolíneas de IATA. Para el caso de las administradoras de tarjetas de crédito, éstas se encuentran garantizadas en un 100% por las instituciones emisoras.

La exposición se explica por los plazos otorgados y estos fluctúan entre 1 y 45 días.

27

Una de las herramientas que la Sociedad utiliza para disminuir el riesgo crediticio, es participar en organismos mundiales relacionados a la industria, tales como IATA, Business Sales Processing ("BSP"), Cargo Account Settlement Systems ("CASS"), IATA Clearing House ("ICH") y entidades bancarias (tarjetas de crédito). Estas instituciones cumplen el rol de recaudadores y distribuidores entre las compañías aéreas y las agencias de viaje y carga. En el caso del Clearing House, actúa como un ente compensador entre las compañías aéreas por los servicios que se prestan entre ellas. A través de estos organismos se ha gestionado la disminución de plazos e implementación de garantías. Actualmente la facturación de las ventas de TAM Linhas Aéreas S.A. relacionadas con las agencias de viaje y agentes de carga para el transporte doméstico en Brasil se realiza directamente por TAM Linhas Aéreas S.A.

## Calidad crediticia de activos financieros

El sistema de evaluación crediticia externo que utiliza la Sociedad es el proporcionado por IATA. Además, se utilizan sistemas internos para evaluaciones particulares o mercados específicos a partir de los informes comerciales que están disponibles en el mercado local. La calificación interna es complementaria con la calificación externa, es decir, si las agencias o líneas aéreas no participan en IATA, las exigencias internas son mayores.

Para reducir el riesgo de crédito relacionado con las actividades operacionales, la Sociedad ha establecido límites de crédito para acotar la exposición de sus deudores los cuales se monitorean permanentemente (principalmente en el caso de las actividades operacionales de TAM Linhas Aéreas S.A. con las agencias de viajes). La tasa de incobrabilidad, en los principales países donde la Sociedad posee presencia, es poco significativa.

## (c) Riesgo de liquidez

El riesgo de liquidez representa el riesgo de que la Sociedad no posea fondos suficientes para pagar sus obligaciones.

Debido al carácter cíclico de su negocio, a la operación y a las necesidades de inversión y financiamiento derivadas de la incorporación de nuevas aeronaves y a la renovación de su flota, junto con la necesidad de financiamiento, la Sociedad requiere de fondos líquidos, definido como Efectivo y equivalentes al efectivo más otros activos financieros de corto plazo, para cumplir con el pago de sus obligaciones.

El saldo de fondos líquidos, la generación de caja futura y la capacidad de obtención de financiamiento, tanto a través de emisión de bonos como de préstamos bancarios, entrega a la Sociedad suficientes alternativas para enfrentar los compromisos de inversión y financiamiento futuro.

Al 31 de diciembre de 2015, el saldo de fondos líquidos es de US\$ 1.361 millones, que están invertidos en instrumentos de corto plazo a través de entidades financieras con una alta clasificación de riesgo.

Adicional al saldo de fondos líquidos, la Sociedad tiene acceso a líneas de crédito de corto plazo. Al 31 de diciembre de 2015, LATAM tiene líneas de crédito para capital de trabajo no comprometidas con varios bancos y adicionalmente tiene una línea comprometida no utilizada de US \$ 130 millones.

# ESTADOS FINANCIEROS

Clase de parte para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimientos al 31 de diciembre de 2015  
 Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 97.902.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días	Hasta 91 días a más	Más de 91 días a más	Más de 91 días a más	Más de 91 días a más	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %				
<b>Pólizas y exportadores</b>																	
97.002.000-4	REVA	Chile	US\$	100.255	-	-	-	-	100.255	100.000	Al Vencimiento	1,00	1,00				
97.006.000-6	SANTANDER	Chile	US\$	100.261	-	-	-	-	100.261	100,000	Al Vencimiento	1,00	1,00				
97.008.000-7	ELIUM	Chile	US\$	55.712	-	-	-	-	55.712	55,000	Al Vencimiento	1,00	1,00				
97.004.000-5	BANCIER CHILE	Chile	US\$	50.059	-	-	-	-	50,059	50,000	Al Vencimiento	1,02	1,02				
97.005.000-0	BANCIEROBANK	Chile	US\$	70.153	-	-	-	-	70,153	70,000	Al Vencimiento	1,00	1,00				
97.951.000-4	IBER	Chile	US\$	12.020	-	-	-	-	12,020	12,000	Al Vencimiento	0,66	0,66				
<b>Pólizas bancarias</b>																	
97.021.000-0	COBRANCA	Chile	US\$	19.873	58.407	112.252	35.953	-	226.485	211,155	Trinominal	4,18	4,18				
0-0	BLANCA	E.U.	US\$	0.762	30.526	15.514	-	-	55.712	50,000	Subordinada	4,28	4,28				
0-0	DVBANK SE	E.U.	US\$	146	4.900	154.061	-	-	164,007	153,514	Trinominal	1,07	1,07				
97.036.000-0	SANTANDER	Chile	US\$	1.053	-	226.712	-	-	227.765	220.712	Trinominal	2,24	2,24				
0-0	BANK OF NEW YORK	E.U.	US\$	-	56.250	72.300	554.375	-	682,925	500,000	Al vencimiento	3,77	3,75				
<b>Obligaciones garantizadas</b>																	
0-0	CHRYE AGRIKOLE	Francia	US\$	31.833	30.167	210.841	85.361	12.677	400.279	390,007	Trinominal	1,63	1,66				
0-0	BPP FABRILAS	E.U.	US\$	9.499	20.973	82.094	83.427	148.004	234.299	319,397	Trinominal	2,29	2,22				
0-0	WILLAFARGO	E.U.	US\$	35.636	100.999	285.967	286.699	554.614	1.163,800	1.180,761	Trinominal	2,27	1,67				
0-0	WILMINGTON TRUST	E.U.	US\$	6.130	60.232	135.134	133.363	530.019	863,078	675,096	Trinominal	4,20	4,25				
0-0	CITIBANK	E.U.	US\$	49.478	16.764	158.057	424.499	244.273	863,868	417,002	Trinominal	2,40	1,64				
97.036.000-0	SANTANDER	Chile	US\$	5.585	18.848	45.637	66.740	50.126	166,930	130,669	Trinominal	1,07	0,93				
0-0	BNP	E.U.	US\$	2.902	6.033	24.141	25.214	30.000	68,310	60,112	Trinominal	1,02	1,02				
0-0	APLE BANK	E.U.	US\$	8.211	4.448	12.070	12.81	20.000	48,524	40,142	Trinominal	1,12	1,02				
0-0	US BANK	E.U.	US\$	18.413	15.823	147.094	146.700	303.660	437,770	593,039	Trinominal	3,09	2,83				
0-0	CREDITING BANK	US\$	US\$	5.653	17.640	70.100	30.720	45.000	160,000	146,000	Trinominal	2,40	2,40				
0-0	NATION	Francia	US\$	13.740	41.750	115.026	80.627	240.194	520,307	449,423	Trinominal	2,08	2,05				
0-0	IBER	E.U.	US\$	1.500	6.700	12.900	13.612	25.171	57,575	51,963	Trinominal	2,40	1,90				
0-0	PE AFFINANCE	E.U.	US\$	2.172	6.873	18.029	20.812	18.100	66,691	42,516	Manual	2,04	2,04				
0-0	BPP PISA BANK	Alemania	US\$	274	2.232	9.844	4.131	1.608	14,643	12,000	Trinominal	2,45	2,45				
<b>Otras obligaciones garantizadas</b>																	
0-0	DVBANK SE	E.U.	US\$	8.225	24.895	-	-	-	33,920	33,492	Trinominal	2,32	2,32				
<b>Atendimientos Financieros</b>																	
0-0	ING	E.U.	US\$	9.214	26.954	41.827	28.234	-	106,029	94,098	Trinominal	5,13	4,57				
0-0	CHRYE AGRIKOLE	Francia	US\$	1.751	9.216	7.316	-	-	14,283	13,055	Trinominal	1,38	1,38				
0-0	CITIBANK	E.U.	US\$	4.683	15.250	48.467	19.896	-	111,296	97,263	Trinominal	6,40	6,47				
0-0	PERCO	E.U.	US\$	17.556	25.474	115.514	23.221	-	300,775	192,814	Trinominal	3,37	4,57				
0-0	BPP FABRILAS	E.U.	US\$	13.308	14.292	46.206	11.782	-	105,688	151,107	Trinominal	4,08	3,64				
0-0	WILLAFARGO	US\$	US\$	5.214	16.768	44.463	44.463	24.125	135,115	121,428	Trinominal	3,06	2,64				
0-0	DVBANK SE	E.U.	US\$	4.732	14.225	14.249	-	-	33,226	32,567	Trinominal	2,06	2,06				
0-0	BANK OF AMERICA	E.U.	US\$	301	2.756	-	-	-	3,057	2,750	Manual	1,61	1,61				
<b>Otras pólizas</b>																	
0-0	IBERING	E.U.	US\$	455	573	131.362	-	-	132,390	131,362	Al vencimiento	1,40	1,40				
0-0	CITIBANK (*)	E.U.	US\$	25.820	77.850	207.190	206.749	-	517,609	454,000	Trinominal	6,00	6,00				
<b>Derivados de cobertura</b>																	
-	OTROS	US\$	US\$	12.232	33.063	40.986	3.688	16	94,983	85,653	-	-	-				
<b>Total</b>											688.745	927.748	2.468.962	2.104.751	2.316.782	8.866.988	7.720.678

(\*) Bono securitizado con los flujos futuros de las ventas con surtido en Ecuador, Chile y Canadá.

Clase de parte para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimientos al 31 de diciembre de 2015  
 Nombre empresa deudora: TAM S.A. y Filiales, Rut 02.012.802.000-05 Brasil.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días	Más de 90 días a más	Más de 90 días a más	Más de 90 días a más	Más de 90 días a más	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %				
<b>Pólizas bancarias</b>																	
0-0	SEBEE ANDSICHE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
0-0	CREDITVEERKERING MAATSCHAPPI	Holanda	US\$	181	493	1.315	1.304	712	4.015	3.353	Manual	6,01	6,01				
<b>Obligaciones con el Público</b>																	
0-0	BANK OF NEW YORK	E.U.	US\$	460	65.321	397.785	84.500	521.727	1.071,863	800,000	Al Vencimiento	8,17	8,00				
<b>Atendimientos Financieros</b>																	
0-0	ASSURMENTWELIC	E.U.	US\$	2.771	7.700	20.327	18.808	-	49,806	43,505	Manual	1,25	1,25				
0-0	ABEUS FINANCIAL	E.U.	US\$	3.715	11.004	21.400	15.730	-	52,329	49,995	Manual	1,43	1,43				
0-0	CREDIT AGRICOLE CB	Francia	US\$	4.562	-	-	-	-	4.562	4.500	Trinominal/Manual	2,25	3,25				
0-0	DVB BANK SE	E.U.	US\$	123	361	284	-	-	768	735	Manual	1,64	1,64				
0-0	GENERAL ELECTRIC CAPITAL CORPORATION	E.U.	US\$	3.834	11.477	9.650	-	-	24,921	23.761	Manual	1,25	1,25				
0-0	KFW BERLIN BANK	Alemania	US\$	3.585	6.879	15.973	12.429	-	38,826	36,809	Manual/Trinominal	1,72	1,72				
0-0	NATION	Francia	US\$	4.208	7.823	22.415	23.609	70.925	128,600	115,000	Trinominal/Manual	3,45	3,45				
0-0	PR AFFINANCE US, INC.	E.U.	US\$	1.428	21.992	-	-	-	23,420	23.045	Manual	1,75	1,75				
0-0	WAGNINGER LEASING S.A.	Lucemburgo	US\$	520	1.306	3.108	14.549	-	19,473	18,368	Trinominal	2,80	2,80				
0-0	SOCIETE GENERALE MILAN BRANCH	Italia	US\$	11.993	31.874	85.495	214.612	-	344,974	312,486	Trinominal	3,63	3,65				
0-0	BANCIOMIA S.A.	Brasil	BRL	267	848	1.230	-	-	2.343	1.728	Manual	14,14	14,14				
0-0	BPFINANCIAL SERVICE	Brasil	BRL	181	544	180	-	-	905	832	Manual	10,02	10,02				
0-0	SOCIETE GENERALE	Francia	BRL	391	330	626	-	-	1.347	771	Manual	14,14	14,14				
<b>Total</b>											37.707	102.649	986.130	217.000	923.364	1.766.071	1.618.072



ESTADOS FINANCIEROS



30

Clase de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2015

Table with columns: Tipo de empresa acreedora, País de la moneda, Descripción, Hasta 90 días, Más de 90 días hasta 1 año, Más de 1 año hasta 5 años, Más de 5 años, Valor nominal, Tipo de amortización, Tasa efectiva, Tasa nominal. Includes sub-sections for 'Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar' and 'Cuentas por pagar a entidades relacionadas corrientes'.

Total consolidado

31

Clase de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2014

Table with columns: Tipo de empresa acreedora, País de la moneda, Descripción, Hasta 90 días, Más de 90 días hasta 1 año, Más de 1 año hasta 5 años, Más de 5 años, Valor nominal, Tipo de amortización, Tasa efectiva, Tasa nominal. Includes sub-sections for 'Préstamos a proveedores', 'Obligaciones garantizadas', 'Otras obligaciones garantizadas', 'Administración Financiera', 'Otras préstamos', 'Deudados de cobertura', 'Deudados de no cobertura', 'Total', and 'Préstamos bancarios'.

(\*) Base contabilizada con los flujos financieros de las ventas con tarjetas de crédito en Estados Unidos y Canadá

Clase de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2014

Table with columns: Tipo de empresa acreedora, País de la moneda, Descripción, Hasta 90 días, Más de 90 días hasta 1 año, Más de 1 año hasta 5 años, Más de 5 años, Valor nominal, Tipo de amortización, Tasa efectiva, Tasa nominal. Includes sub-sections for 'Obligaciones con el público', 'Administración Financiera', 'Otras préstamos', 'Deudados de cobertura', 'Deudados de no cobertura', 'Total', and 'Préstamos bancarios'.

32

Cuentas de pagar por el estado del riesgo de liquidez agregado por vencimiento al 31 de diciembre de 2015

Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, R# 89.862.200-2 Chile

Por empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de la empresa acreedora	Descripción de la moneda	Monto		Máximo		Máximo		Total Valor	Total Monto	Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa anual %
				90 días	1 año	1 año	1 año							
				ME\$	ME\$	ME\$	ME\$	ME\$	ME\$					
<b>Cuentas por pagar comerciales y otros cuentas por pagar</b>														
<b>VARIOS</b>														
	US\$			529.043	26.483	-	-	555.526	555.526	-	-	-	-	-
	US\$			1.407	10.649	-	-	11.556	11.431	Trimestral	2,11	2,11	-	-
	CLP			21.678	241	-	-	22.119	22.119	-	-	-	-	-
	BRL			380.766	13	-	-	380.779	380.779	-	-	-	-	-
	Otras monedas			224.688	228	-	-	224.916	224.916	-	-	-	-	-
<b>Cuentas por pagar a entidades relacionadas controladas</b>														
65.216.000 R	COMERCIOS MIBRE	Chile	CLP	2	-	-	-	2	2	-	-	-	-	-
78.931.750 R	BIBLIOTECA VIREADIS	Chile	CLP	6	-	-	-	6	6	-	-	-	-	-
	BAJOSERA AERONAUTICA ARGENTINA S	Argentina	US\$	27	-	-	-	27	27	-	-	-	-	-
<b>Total</b>				<b>1.038.869</b>	<b>27.453</b>			<b>1.106.385</b>	<b>1.086.106</b>					
<b>Total consolidado</b>				<b>1.817.431</b>	<b>1.045.714</b>	<b>3.136.842</b>	<b>1.796.762</b>	<b>3.572.194</b>	<b>3.502.893</b>					

33

La Sociedad ha definido estrategias de cobertura de combustible, tasas de interés y tipo de cambio, que implica contratar derivados con distintas instituciones financieras. La Sociedad posee líneas de márgenes con cada institución financiera con el fin de regular la exposición mutua que producen los cambios en la valorización de mercado de los derivados.

Al cierre del año 2014, la Sociedad había entregado US\$ 91,8 millones en garantías por márgenes de derivados, correspondientes a efectivo y cartas de crédito stand by. Al 31 de diciembre de 2015, se han entregado US\$ 49,6 millones en garantías correspondientes a efectivo y cartas de crédito stand by. La disminución se debió i) al vencimiento de los contratos de cobertura, ii) adquisición de nuevos contratos de combustible, y iii) cambios en los precios del combustible, cambios en los tipos de cambio y en las tasas de interés.

### 3.2. Gestión del riesgo del capital

Los objetivos de la Sociedad, en relación con la gestión del capital son: (i) cumplir con las exigencias de patrimonio mínimo y ii) mantener una estructura de capital óptima.

La Sociedad monitorea las obligaciones contractuales y las exigencias regulatorias en los diferentes países donde las empresas del grupo están domiciliadas para asegurar el fiel cumplimiento de exigencia de patrimonio mínimo, cuyo límite más restrictivo es mantener un patrimonio líquido positivo.

Adicionalmente, la Sociedad monitorea periódicamente las proyecciones de flujo de caja de corto y largo plazo para asegurar que cuenta con suficientes alternativas de generación de caja para enfrentar los compromisos de inversión y financiamiento futuro.

El rating crediticio internacional de la Sociedad es producto de la capacidad de la Sociedad de cumplir con los compromisos financieros de largo plazo. Al 31 de diciembre de 2015, la Sociedad tiene un rating internacional de largo plazo de BB con perspectiva negativa por Standard & Poor's, un rating BB- con perspectiva estable por Fitch Ratings y Ba2 con perspectiva estable por Moody's.

### 3.3. Estimación del valor justo

Al 31 de diciembre de 2015, la Sociedad mantenía instrumentos financieros que deben ser registrados a su valor justo. Estos se agrupan en dos categorías:

#### 1. Instrumentos de Cobertura:

En esta categoría se encuentran los siguientes instrumentos:

- Contratos de instrumentos derivados de tasas de interés,
- Contratos de derivados de combustible,
- Contratos derivados de moneda

34

## 2. Inversiones Financieras:

En esta categoría se encuentran los siguientes instrumentos:

- Inversiones en fondos mutuos de corto plazo (efectivo equivalente),
- Certificado de depósito bancario – CDB,
- Fondos de inversión privados

La Sociedad ha clasificado la medición de valor justo utilizando una jerarquía que refleja el nivel de información utilizada en la valoración. Esta jerarquía se compone de 3 niveles (I) valor justo basado en cotización en mercados activos para una clase de activo o pasivo similar, (II) valor justo basado en técnicas de valoración que utilizan información de precios de mercado o derivados del precio de mercado de instrumentos financieros similares (III) valor justo basado en modelos de valoración que no utilizan información de mercado.

El valor justo de los instrumentos financieros que se transan en mercados activos, tales como las inversiones adquiridas para su negociación, está basado en cotizaciones de mercado al cierre del ejercicio utilizando el precio corriente comprador. El valor justo de activos financieros que no transan en mercados activos (contratos derivados) es determinado utilizando técnicas de valoración que maximizan el uso de información de mercado disponible. Las técnicas de valoración generalmente usadas por la Sociedad son: cotizaciones de mercado de instrumentos similares y/o estimación del valor presente de los flujos de caja futuros utilizando las curvas de precios futuros de mercado al cierre del ejercicio.

35

A continuación, se muestra la clasificación de los instrumentos financieros a valor justo, según el nivel de información utilizada en la valoración:

	Al 31 de diciembre 2015				Al 31 de diciembre 2014			
	Mediciones de valor justo usando valores considerados como				Mediciones de valor justo usando valores considerados como			
	Valor justo MUS\$	Nivel I MUS\$	Nivel II MUS\$	Nivel III MUS\$	Valor justo MUS\$	Nivel I MUS\$	Nivel II MUS\$	Nivel III MUS\$
<b>Activos</b>								
Efectivo y equivalentes al efectivo	26.600	26.600	-	-	200.753	200.753	-	-
Fondos mutuos corto plazo	26.600	26.600	-	-	200.753	200.753	-	-
Otros activos financieros, corriente	624.200	607.622	16.578	-	546.535	526.081	20.454	-
Valor justo derivados tasa de interés	-	-	-	-	1	-	1	-
Valor justo derivados de combustible	6.293	-	6.293	-	1.783	-	1.783	-
Valor justo derivados de moneda extranjera	9.888	-	9.888	-	-	-	-	-
Intereses devengados desde la última fecha de pago Cross currency swap de monedas	397	-	397	-	377	-	377	-
Fondos de inversión privados	448.810	448.810	-	-	480.777	480.777	-	-
Certificado de depósito (CDB)	-	-	-	-	18.293	-	18.293	-
Bonos nacionales y extranjeros	158.812	158.812	-	-	4111	4111	-	-
Otras inversiones	-	-	-	-	4.193	4.193	-	-
<b>Pasivos</b>								
Otros pasivos financieros, corrientes	134.089	-	134.089	-	227.233	-	227.233	-
Valor justo derivados tasa de interés	33.518	-	33.518	-	26.395	-	26.395	-
Valor justo derivados de combustible	39.818	-	39.818	-	157.233	-	157.233	-
Valor justo derivados moneda extranjera	56.424	-	56.424	-	37.242	-	37.242	-
Intereses devengados desde la última fecha de Swap tasas de interés	4.329	-	4.329	-	5.173	-	5.173	-
Derivado tasas de interés no registrado como cobertura	-	-	-	-	1.190	-	1.190	-
Otros pasivos financieros, no corrientes	16128	-	16128	-	28.327	-	28.327	-
Valor justo derivados tasa de interés	16128	-	16128	-	28.327	-	28.327	-

36

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2015, la Sociedad tiene instrumentos financieros que no se registran a valor justo. Con el propósito de cumplir con los requerimientos de revelación de valores justos, la Sociedad ha valorizado estos instrumentos según se muestra en el siguiente cuadro:

	Al 31 de diciembre de 2015		Al 31 de diciembre de 2014	
	Valor libro MUS\$	Valor justo MUS\$	Valor libro MUS\$	Valor justo MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	726.897	726.897	788.643	788.643
Efectivo en caja	10.656	10.656	11.568	11.568
Saldo en bancos	302.696	302.696	239.514	239.514
Overnight	267.764	267.764	154.666	154.666
Depósitos a plazo	145.781	145.781	382.895	382.895
Otros activos financieros, corrientes	27.148	27.148	103.866	103.866
Otros activos financieros	27.148	27.148	103.866	103.866
Deudores comerciales, otras cuentas por cobrar y cuentas por cobrar corrientes	796.974	796.974	1.378.835	1.378.835
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	183	183	308	308
Otros activos financieros, no corrientes	89.458	89.458	84.986	84.986
Cuentas por cobrar, no corrientes	10.715	10.715	30.465	30.465
Otros pasivos financieros, corrientes (*)	1.510.146	1.873.552	1.397.382	1.446.100
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	1.483.957	1.483.957	1.489.373	1.489.373
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	447	447	56	56
Otros pasivos financieros, no corrientes (*)	7.516.257	7.382.221	7.360.685	8.319.022
Cuentas por pagar, no corrientes	417.050	417.050	577.454	577.454

(\*) Valor razonable nivel II

El importe en libros de las cuentas por cobrar y por pagar se asume que se aproximan a sus valores justos, debido a la naturaleza de corto plazo de ellas. En el caso de efectivo en caja, saldo en bancos, overnight, depósitos a plazo y cuentas por pagar, no corrientes, el valor justo se aproxima a su valor en libros.

El valor justo de los Otros pasivos financieros, se estima descontando los flujos contractuales futuros de caja a la tasa de interés corriente del mercado que está disponible para instrumentos financieros similares. En el caso de Otros activos financieros la valoración se realizó según cotización de mercado al cierre del período.

37

## NOTA 4 - ESTIMACIONES Y JUICIOS CONTABLES

La Sociedad ha utilizado estimaciones para valorar y registrar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos. Básicamente estas estimaciones se refieren a:

(a) Evaluación de posibles pérdidas por deterioro de la plusvalía y activos intangibles de vida útil indefinida

Al 31 de diciembre de 2015 y 2014 la plusvalía asciende a MUS\$ 2.280.575 y MUS\$ 3.313.401, respectivamente, mientras que los activos intangibles comprenden los Slots aeroportuarios por MUS\$ 816.987 y MUS\$ 1.201.028, y las Marcas y Loyalty Program por MUS\$ 325.293 y MUS\$ 478.204, respectivamente.

La Sociedad comprueba al menos una vez al año si la plusvalía y los activos intangibles de vida útil indefinida han sufrido alguna pérdida por deterioro. Para esta evaluación la Sociedad ha identificado dos unidades generadoras de efectivo (UGE), "Transporte aéreo" y "Programa de coalición y fidelización Multiplus". El valor libro de la plusvalía asignada a cada UGE al 31 de diciembre de 2015 ascienden a MUS\$ 1.835.088 y MUS\$ 445.487 (MUS\$ 2.658.503 y MUS\$ 654.898 al 31 de diciembre de 2014).

El valor recuperable de estas unidades generadoras de efectivo (UGE) ha sido determinado basados en los cálculos de valor en uso. Los principales supuestos empleados por la administración incluyen: tasa de crecimiento, tipo de cambio, tasa de descuento, precio del combustible y otros supuestos económicos. La estimación de estos supuestos exige un juicio administrativo importante, pues dichas variables implican incertidumbres inherentes; sin embargo, los supuestos utilizados son consistentes con la planificación interna de la Sociedad. Por lo tanto, la administración evalúa y actualiza anualmente las estimaciones, basándose en las condiciones que afectan estas variables. Los principales supuestos utilizados, así como los análisis de sensibilidad correspondientes se presentan en Nota 15.

(b) Vida útil, valor residual y deterioro de propiedades, plantas y equipos

La depreciación de los activos es calculada con base al método de lineal, excepto en el caso de ciertos componentes técnicos los cuales se deprecian sobre la base de ciclos y horas voladas. Estas vidas útiles se revisan anualmente de acuerdo con las proyecciones de la Compañía de aquellos beneficios económicos futuros que se deriven de los mismos.

Cambios en circunstancias tales como: avances tecnológicos, modelo comercial, uso planificado de los activos o estrategia de capital podrían hacer que la vida útil fuera diferente a la estimada. En aquellos casos en que se determine que la vida útil de las propiedades, plantas y equipos debería disminuirse, como puede ocurrir con cambios en el uso planificado de los activos, se deprecia el exceso entre el valor libro neto y el valor recuperable estimado, de acuerdo a la vida útil restante revisada.

Los valores residuales se estiman de acuerdo al valor de mercado que tendrán al final de su vida dichos activos. El valor residual y la vida útil de los activos se revisan, y ajustan si es necesario, una vez al año. Cuando el valor de un activo es superior a su importe recuperable estimado, su valor se reduce de forma inmediata hasta su importe recuperable (Nota 2.8).

(c) Recuperabilidad de los activos por impuestos diferidos

Los impuestos diferidos se calculan de acuerdo con el método del pasivo, sobre las diferencias temporarias que surgen entre las bases fiscales de los activos y pasivos y sus importes en libros. Los activos por impuestos diferidos sobre pérdidas fiscales se reconocen en la medida en que es probable que vaya a disponerse de beneficios fiscales futuros con los cuales compensar las diferencias temporarias. La Sociedad efectúa proyecciones financieras y fiscales para evaluar la realización en el tiempo de este activo por impuesto diferido. Adicionalmente, se asegura que estas

38

proyecciones sean consistentes con las empleadas para medir otros activos de larga vida. Al 31 de diciembre de 2015 y 2014 la Sociedad ha reconocido Activos por impuesto diferido por MUS\$ 376.595 y MUS\$ 407.393, y ha dejado de reconocer Activos por impuestos diferido sobre pérdidas fiscales por MUS\$ 15.513 y MUS\$ 2.781, respectivamente (Nota 17).

(d) Tickets aéreos vendidos que no serán finalmente utilizados.

La Sociedad registra la venta anticipada de pasajes aéreos como ingresos diferidos. Los ingresos ordinarios por la venta de pasajes se reconocen en el estado de resultados cuando el servicio de transporte de pasajeros es prestado o cuando los pasajes aéreos no sean utilizados (caducidad por no uso), reduciendo el ingreso diferido correspondiente. La Sociedad evalúa mensualmente la probabilidad de caducidad en base al historial de uso de los pasajes aéreos. Un cambio en esta probabilidad podría generar un impacto en los ingresos ordinarios en el ejercicio en que se produce el cambio y en ejercicios futuros. Al 31 de diciembre de 2015 y 2014 los ingresos diferidos asociados a los tickets aéreos vendidos a MUS\$ 1.223.886 y MUS\$ 1.392.717, respectivamente. Un hipotético cambio del 1% en el comportamiento del pasajero con respecto al uso, es decir si dentro de los 6 meses después de la emisión de la venta se tuviese el 89% usado y no un 90% como es actualmente, se generaría un cambio en el período de caducidad de 6 a 7 meses lo que se traduciría en un impacto al 31 de diciembre de 2015 de hasta MUS\$ 25.000.

(e) Valoración de los kilómetros y puntos otorgados a los titulares de los programas de fidelización, pendiente de utilizar.

Al 31 de diciembre de 2015 y 2014 la Sociedad mantiene los siguientes programas de fidelización: LANPASS, TAM Fidelidade y Multiplus, cuyo objetivo es la fidelización a través de la entrega de kilómetros o puntos (ver Nota 21).

Cuando los kilómetros y puntos son canjeados por productos y servicios distintos a los servicios prestados por la Sociedad el ingreso es reconocido inmediatamente, cuando el canje es efectuado por pasajes aéreos de alguna línea aérea del LATAM Airlines Group S.A. y filiales, el ingreso será diferido hasta la prestación del servicio de transporte o caducidad por no uso.

El cálculo del ingreso diferido por programas de fidelización al cierre del período, corresponde a la valorización de los kilómetros y puntos otorgados a los titulares de los programas de fidelización, pendientes de utilizar, y la probabilidad de canje de los mismos.

39

De acuerdo a lo indicado en la CINIIF-13, para los kilómetros y puntos que la Sociedad estima no serán canjeados reconoce el valor asociado proporcionalmente durante el período en el que se espera que los kilómetros y puntos restantes serán canjeados. La Sociedad utiliza modelos estadísticos para estimar la probabilidad de canje la cual se basa en patrones históricos de canje proyectados. Un cambio en la probabilidad de canje podría generar un impacto material en los ingresos del año en el que se produce el cambio y en años futuros.

Al 31 de diciembre de 2015 y 2014 los ingresos diferidos asociados al programa de fidelización LANPASS ascienden a MUS\$ 973.264 y MUS\$ 860.835, respectivamente. Un hipotético cambio de 1% en la probabilidad de canje se traduciría en un impacto al 31 de diciembre de 2015 de unos MUS\$ 30.000. Mientras que los ingresos diferidos asociados a los programas de fidelización TAM Fidelidade y Multiplus ascienden a MUS\$ 452.264 y MUS\$ 590.342, respectivamente. Un hipotético cambio de 2% en el número de puntos pendientes de canje se traduciría en un impacto al 31 de diciembre de 2015 de unos MUS\$ 11.755.

El valor razonable de los kilómetros es determinado por la Sociedad con base en su mejor estimación del precio que se han vendido en el pasado. Un hipotético cambio de 1% en el valor razonable de los kilómetros pendientes de canje se traduciría en un impacto al 31 de diciembre de 2015 de unos MUS\$ 6.396.

(f) La necesidad de constituir provisiones y, en el caso de ser requeridas, el valor de las mismas.

En el caso de las contingencias conocidas, la Sociedad registra una provisión cuando tiene una obligación presente, ya sea legal o implícita, como resultado de sucesos pasados, es probable que vaya a ser necesaria una salida de recursos para liquidar la obligación y el importe se ha estimado de forma fiable. Basados en información disponible, la Sociedad utiliza los conocimientos, experiencia y juicio profesional a las características específicas de los riesgos conocidos. Este proceso facilita la evaluación temprana y la cuantificación de los riesgos potenciales en los casos individuales o en el desarrollo de asuntos contingentes.

(g) Inversión en filial (TAM)

La administración ha aplicado su juicio al determinar que LATAM Airlines Group S.A. controla TAM S.A. y Filiales, para efectos contables, y por lo tanto ha consolidado sus estados financieros.

Este juicio se hace sobre la base de que LATAM emitió sus acciones ordinarias a cambio de la mayoría de las acciones ordinarias y preferentes en circulación de TAM, a excepción de aquellos accionistas de TAM que no aceptaron el intercambio y los cuales fueron sujetos del squeeze out, dando derecho a LATAM a sustancialmente todos los beneficios económicos que se generan por el Grupo LATAM y también, en consecuencia, exponiéndolo a sustancialmente todos los riesgos que inciden en las operaciones de TAM. Este intercambio alinea los intereses económicos de LATAM y de todos sus accionistas, incluyendo a los accionistas controladores de TAM, garantizando que los accionistas y directores de TAM no tendrán ningún incentivo para ejercer sus derechos de una manera que sea beneficiosa para TAM, pero perjudicial para LATAM. Además, todas las acciones importantes necesarias para la operación de las aerolíneas requieren el voto favorable de los accionistas controladores de LATAM y TAM.

40

Desde la integración de las operaciones de LAN y TAM, las actividades aéreas más críticas en Brasil han sido gestionadas por el CEO de TAM y las actividades globales, por el CEO de LATAM, quien está a cargo de la operación total del Grupo LATAM y que informa al Directorio de LATAM.

Además, el CEO de LATAM evalúa el desempeño de los ejecutivos del Grupo LATAM y, en conjunto con el Directorio de LATAM, establece compensaciones. Aunque existen restricciones sobre los porcentajes de votación que actualmente pueden ser detentados por inversionistas extranjeros bajo la Ley Brasileña, LATAM considera que el fondo económico de estos acuerdos cumple los requisitos de las normas contables vigentes y que la consolidación de las operaciones de LATAM y TAM es apropiada.

Estas estimaciones se realizan en función de la mejor información disponible sobre los hechos analizados.

En cualquier caso, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas en los próximos períodos, lo que se realizaría de forma prospectiva.

#### NOTA 5 - INFORMACION POR SEGMENTOS

La Sociedad considera que tiene dos segmentos operativos: el de transporte aéreo y el programa de coaliación y fidelización Multiplus.

El segmento de Transporte aéreo corresponde a la red de rutas para el transporte aéreo y se basa en la manera en que el negocio es administrado y gestionado, conforme la naturaleza centralizada de sus operaciones, la habilidad de abrir y cerrar rutas, así como reasignar recursos (aviones, tripulación, personal, etc.) dentro de la red, lo que supone una interrelación funcional entre todas ellas, haciéndolas inseparables. Esta definición de segmento es una de las más comunes a nivel de la industria aérea a nivel mundial.

El segmento Programa de coaliación y fidelización Multiplus, a diferencia de los programas LanPass y TAM Fidelidade que son programas de viajero frecuente que operan como un sistema de fidelización unilateral, ofrece un sistema de coaliación flexible, interrelacionado entre sus miembros, que cuenta con 14,2 millones de socios, junto con tratarse de una entidad con una administración separada y un negocio no directamente relacionado con el transporte aéreo.

41

Por los ejercicios terminados

	Transporte aéreo		Programa de coaliación y fidelización Multiplus		Eliminaciones		Consolidado	
	al 31 de diciembre de 2015	2014	al 31 de diciembre de 2015	2014	al 31 de diciembre de 2015	2014	al 31 de diciembre de 2015	2014
	MESES	MESES	MESES	MESES	MESES	MESES	MESES	MESES
Ingreso de las actividades ordinarias procedentes de clientes existentes (*)	9.278.041	11.587.224	462.004	506.277	-	-	9.740.045	12.093.501
Pasajeros LAN	4.241.918	4.464.761	-	-	-	-	4.241.918	4.464.761
Pasajeros TAM	3.706.092	5.409.084	462.004	506.277	-	-	4.168.096	5.915.361
Carga	1.329.431	1.712.379	-	-	-	-	1.329.431	1.712.379
Ingresos de las actividades ordinarias procedentes de asociaciones con otros segmentos de operación	462.004	506.277	67.826	106.030	(520.830)	(612.307)	-	-
Otros ingresos de operación	230.823	215.500	154.958	160.258	-	-	385.781	377.645
Ingresos por intereses	21.818	32.390	63.647	58.100	(10.385)	-	75.080	90.500
Gastos por intereses	(423.742)	(430.030)	-	(4)	-	-	(413.357)	(430.034)
Total gastos por intereses netos	(401.924)	(397.640)	63.647	58.100	-	-	(338.277)	(330.934)
Depreciación y amortización	(922.311)	(983.847)	(11.090)	(2.475)	-	-	(933.401)	(986.322)
Pérdidas significativas no monetarias distintas de la depreciación y amortización	(307.921)	(168.373)	1.893	(2.350)	-	-	(306.028)	(170.923)
Reajustes de activos fijos y mejoras de existencias	(20.923)	(28.786)	-	(816)	-	-	(21.739)	(29.602)
Inscripciones	(18.292)	(9.437)	61	(1.822)	-	-	(17.681)	(11.190)
Diferencias de cambio	(469.178)	(130.187)	1.282	(14)	-	-	(467.890)	(130.201)
Resultado por unidades de negocio	481	7	-	-	-	-	481	7
Ganancia/(Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	(354.039)	(254.151)	136.765	144.761	-	-	(219.274)	(109.790)
Participación de la entidad en el resultado de las asociadas	37	(2.175)	-	(4.280)	-	-	37	(6.455)
Gastos por impuestos a las ganancias	249.090	(108.293)	(70.707)	(73.901)	-	-	178.383	(182.194)
Ganancia/(Pérdida) del segmento antes de que se retiren	16.924.200	18.759.848	1.821.111	1.771.584	(4.893)	(49.002)	17.875.322	20.484.430
Activos del segmento	(15.407)	(182.077)	136.765	105.106	-	-	(15.270)	(76.971)
Impuesto de las ganancias de activos no corrientes	1.492.281	1.522.298	-	-	-	-	1.492.281	1.522.298
Propiedades, plantas y equipos	1.439.089	1.444.402	-	-	-	-	1,439,089	1,444,402
Intangibles distintos a la plusvalía	53.224	77.896	-	-	-	-	53.224	77.896
Pasivos del segmento	14.780.072	15.293.668	490.076	723.438	(26.278)	(36.371)	15.163.870	15.980.715
Desembolsos de los activos no monetarios del segmento	1.622.198	1.496.204	-	-	-	-	1.622.198	1.496.204

(\*) La Sociedad no tiene ingresos de actividades ordinarias por intereses.

43

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

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2015	2014
	MUS\$	MUS\$
Perú	681.340	660.057
Argentina	979.324	813.472
E.E.U.U.	1.025.475	1.224.264
Europa	723.062	935.893
Colombia	353.007	391.678
Brasil	3.464.297	5.361.594
Ecuador	238.500	248.585
Chile	1.575.519	1.589.202
Asia Pacífico y resto de Latinoamérica	699.521	868.756
Ingresos de las actividades ordinarias	9.740.045	12.093.501
Otros ingresos de operación	385.781	377.645

La Sociedad asigna los ingresos al área geográfica sobre la base del punto de venta del pasaje o la carga. Los activos están constituidos, principalmente, por aviones y equipos aeronáuticos, los cuales son utilizados a lo largo de diferentes países y, por lo tanto, no es posible asignar a un área geográfica.

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

## NOTA 6 - EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO

	Al 31 de	Al 31 de
	diciembre de	diciembre de
	2015	2014
	MUS\$	MUS\$
Efectivo en caja	10.656	11.568
Saldos en bancos	302.696	239.514
Overnight	267.764	154.666
Total efectivo	581.116	405.748
Equivalentes al efectivo		
Depósitos a plazo	145.781	382.895
Fondos mutuos	26.600	200.753
Total equivalentes al efectivo	172.381	583.648
Total efectivo y equivalentes al efectivo	753.497	989.396

44

Saldos por monedas que componen el Efectivo y equivalentes al efectivo:

Tipo de moneda	Al 31 de	Al 31 de
	diciembre de	diciembre de
	2015	2014
	MUS\$	MUS\$
Peso argentino	18.733	44.697
Real brasileño	106.219	45.591
Peso chileno (*)	17.978	30.758
Peso colombiano	14.601	17.188
Euro	10.663	9.639
Dólar estadounidense	564.214	745.214
Bolívar fuerte (**)	2.986	63.236
Otras monedas	18.103	33.073
Total	753.497	989.396

(\*) Al 31 de diciembre de 2015 y al 31 de diciembre de 2014, la Sociedad no mantiene contratos de derivados de moneda (forward), para la conversión a dólares de las inversiones en pesos.

(\*\*) Al 31 de diciembre de 2015, la Sociedad decidió reflejar una pérdida por tipo de cambio de MUS\$ 40.968 producida por la modificación de la tasa SICAD de Venezuela (13,5 VEF/US\$) a la tasa SIMADI equivalente a 198,70 VEF/US\$ de 2015. Los activos que la Sociedad mantiene al 31 de Diciembre de 2015 es equivalente a MUS\$ 2.986.

Durante el año 2014, la Sociedad modificó el tipo de cambio empleado en la determinación de la equivalencia en dólares estadounidenses desde 6,3 VEF/US\$ a 12,0 VEF/US\$ lo cual representó un cargo a resultados en el ejercicio 2014, por diferencia de cambio, equivalente a la suma de MUS\$ 61.021.

La Sociedad ha realizado transacciones no monetarias relacionadas principalmente con arrendamientos financieros, los cuales se encuentran descritos en la Nota 16 letra (d), información adicional en numeral (iv) Arrendamientos financieros.

Otras entradas (salidas) de efectivo:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2015	2014
	MUS\$	MUS\$
Garantías márgenes de derivados	87.842	(64.334)
Cambio en sistema de reservas	11.000	-
Derivados de moneda	1.802	(1.153)
Comisiones bancarias, impuestos pagados y otros	(5.137)	(47.724)
Impuestos sobre transacciones financieras	(7.176)	-
Garantías	(8.439)	(86.006)
Primas derivados de combustible	(20.932)	(7.075)
Derivados de combustible	(243.587)	(45.365)
Total Otras entradas (salidas) Flujo de operación	(184.627)	(251.657)
Recuperación préstamo convertible en acciones	20.000	-
Certificado de depósitos bancarios	3.497	(17.399)
Impuestos sobre transacciones financieras	(12.921)	-
Total Otras entradas (salidas) Flujo de inversión	10.576	(17.399)
Préstamo administradora tarjeta de crédito	3.227	23.864
Premio rescate anticipado bonos TAM 2020	(15.328)	-
Garantía por emisión de bonos	(26.111)	-
Financiamiento anticipos de aeronaves	(28.144)	-
Liquidación contratos de derivados	(35.891)	(42.962)
Otros	2.490	(3.348)
Total Otras entradas (salidas) Flujo de financiación	(99.757)	(13.777)

## NOTA 7 - INSTRUMENTOS FINANCIEROS 45

## 7.1. Instrumentos financieros por categorías

Al 31 de diciembre de 2015

Activos	Préstamos y cuentas por cobrar	Derivados de cobertura	Mantenidos para negociar	Designados al momento inicial	
				a valor justo con cambios en resultados	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	726.897	-	-	26.600	753.497
Otros activos financieros, corrientes (*)	27.148	16.578	158.812	448.810	651.348
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	796.974	-	-	-	796.974
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	183	-	-	-	183
Otros activos financieros, no corrientes (*)	88.820	-	638	-	89.458
Cuentas por cobrar, no corrientes	10.715	-	-	-	10.715
<b>Total</b>	<b>1.650.737</b>	<b>16.578</b>	<b>159.450</b>	<b>475.410</b>	<b>2.302.175</b>

Pasivos	Otros pasivos financieros	Derivados de cobertura	Total	
			MUS\$	MUS\$
Otros pasivos financieros, corrientes	1.510.146	134.089	1.644.235	
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	1.483.957	-	1.483.957	
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	447	-	447	
Otros pasivos financieros, no corrientes	7.516.257	16.128	7.532.385	
Cuentas por pagar, no corrientes	417.050	-	417.050	
<b>Total</b>	<b>10.927.857</b>	<b>150.217</b>	<b>11.078.074</b>	

(\*) El valor presentado en designados al momento inicial a valor justo con cambios en resultados, corresponde principalmente a los fondos de inversión privados, y en préstamos y cuentas por cobrar, corresponde a garantías entregadas.

## Al 31 de diciembre de 2014 46

Activos	Préstamos y cuentas por cobrar	Derivados de cobertura	Mantenidos para negociar	Designados al momento inicial	
				a valor justo con cambios en resultados	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	788.643	-	-	200.753	989.396
Otros activos financieros, corrientes (*)	103.866	2.161	41.111	503.263	650.401
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	1.378.835	-	-	-	1.378.835
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	308	-	-	-	308
Otros activos financieros, no corrientes (*)	84.495	-	491	-	84.986
Cuentas por cobrar, no corrientes	30.465	-	-	-	30.465
<b>Total</b>	<b>2.386.612</b>	<b>2.161</b>	<b>41.602</b>	<b>704.016</b>	<b>3.134.391</b>

Pasivos	Otros pasivos financieros	Derivados de cobertura	Mantenidos para negociar	Total	
				MUS\$	MUS\$
Otros pasivos financieros, corrientes	1.397.382	226.043	1.190	1.624.615	
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	1.489.373	-	-	1.489.373	
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	56	-	-	56	
Otros pasivos financieros, no corrientes	7.360.685	28.327	-	7.389.012	
Cuentas por pagar, no corrientes	577.454	-	-	577.454	
<b>Total</b>	<b>10.824.950</b>	<b>254.370</b>	<b>1.190</b>	<b>11.080.510</b>	

(\*) El valor presentado en designados al momento inicial a valor justo con cambios en resultados, corresponde principalmente a fondos de inversión privados; y en préstamos y cuentas por cobrar, corresponde a garantías entregadas.



## 7.2. Instrumentos financieros por monedas 47

(a) Activos	Al 31 de	Al 31 de
	diciembre de	diciembre de
	2015	2014
	MUS\$	MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	753.497	989.396
Peso argentino	18.733	44.697
Real brasileño	106.219	45.591
Peso chileno	17.978	30.758
Peso colombiano	14.601	17.188
Euro	10.663	9.639
Dólar estadounidense	564.214	745.214
Bolívar fuerte	2.986	63.236
Otras monedas	18.103	33.073
Otros activos financieros (corriente y no corriente)	740.806	735.387
Peso argentino	157.281	45.169
Real brasileño	449.934	500.875
Peso chileno	640	26.881
Peso colombiano	1.670	406
Euro	615	4.244
Dólar estadounidense	128.620	156.687
Bolívar fuerte	22	43
Otras monedas	2.024	1.082
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	796.974	1.378.835
Peso argentino	71.438	100.798
Real brasileño	191.037	528.404
Peso chileno	57.755	131.189
Peso colombiano	13.208	9.021
Euro	53.200	38.764
Dólar estadounidense	320.959	369.774
Bolívar fuerte	7.225	4.895
Otras monedas (*)	82.152	195.990
Cuentas por cobrar, no corrientes	10.715	30.465
Real brasileño	521	761
Peso chileno	5.041	5.814
Dólar estadounidense	5.000	23.734
Otras monedas (*)	153	156
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	183	308
Real brasileño	-	9
Peso chileno	183	299
Total activos	2.302.175	3.134.391
Peso argentino	247.452	190.664
Real brasileño	747.711	1.075.640
Peso chileno	81.597	194.941
Peso colombiano	29.479	26.615
Euro	64.478	52.647
Dólar estadounidense	1.018.793	1.295.409
Bolívar fuerte	10.233	68.174
Otras monedas	102.432	230.301

(\*) Ver la composición del grupo otras monedas, en Nota 8 Deudores comerciales, otras cuentas por cobrar y cuentas por cobrar no corrientes.

## (b) Pasivos

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

## NOTA 8 - DEUDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR COBRAR CORRIENTES, Y CUENTAS POR COBRAR NO CORRIENTES 48

	Al 31 de	Al 31 de
	diciembre de	diciembre de
	2015	2014
	MUS\$	MUS\$
Deudores comerciales	685.733	1.269.433
Otras cuentas por cobrar	182.028	210.909
Total deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	867.761	1.480.342
Menos: Provisión por pérdidas por deterioro	(60.072)	(71.042)
Total deudores comerciales y otras cuentas por cobrar - neto	807.689	1.409.300
Menos: Parte no corriente – cuentas por cobrar	(10.715)	(30.465)
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	796.974	1.378.835

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

La madurez de la cartera al cierre de cada ejercicio es la siguiente:

	Al 31 de	Al 31 de
	diciembre de	diciembre de
	2015	2014
	MUS\$	MUS\$
Al día	577.902	1.088.362
Cuentas por cobrar vencidas pero no deterioradas		
Vencidas de 1 a 90 días	28.717	83.599
Vencidas de 91 a 180 días	10.995	11.521
Vencidas más de 180 días (*)	8.047	14.909
Total cuentas por cobrar vencidas pero no deterioradas	47.759	110.029
Cuentas por cobrar vencidas y deterioradas		
Cobranza judicial, prejudicial y documentos protestados	24.304	53.956
Deudores en proceso de gestión prejudicial y sensibilización de cartera vencida	35.768	17.086
Total cuentas por cobrar vencidas y deterioradas	60.072	71.042
Total	685.733	1.269.433

(\*) Valor de este segmento corresponde principalmente a cuentas por cobrar vencidas que fueron sensibilizadas en su posibilidad de recupo, por lo cual no requieren de provisión.

49

Los saldos por monedas que componen los Deudores comerciales, otras cuentas por cobrar y cuentas por cobrar no corrientes:

Tipo de moneda	A1 31 de diciembre de 2015	A1 31 de diciembre de 2014
	MUS\$	MUS\$
Peso argentino	71.438	100.798
Real brasileño	191.558	529.165
Peso chileno	62.796	137.003
Peso colombiano	13.208	9.021
Euro	53.200	38.764
Dólar estadounidense	325.959	393.508
Bolívar fuerte	7.225	4.895
Otras monedas (*)	82.305	196.146
<b>Total</b>	<b>807.689</b>	<b>1.409.300</b>
(*) Otras monedas		
Dólar australiano	26.185	15.243
Yuan de la R.P. China	4.282	35.626
Corona danesa	164	8.814
Libra esterlina	7.228	33.624
Rupia india	3.070	1.887
Yen japonés	4.343	4.635
Corona noruega	221	16.516
Franco Suizo	1.919	5.701
Won surcoreano	4.462	25.203
Dólar taiwanés nuevo	3.690	10.323
Otras monedas	26.741	38.574
<b>Total</b>	<b>82.305</b>	<b>196.146</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%

50

Los movimientos de la provisión por pérdidas por deterioro de valor de los Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar:

Periodos	Saldo inicial MUS\$	Castigos MUS\$	(Aumento) Disminución MUS\$	Saldo final MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2014	(70.602)	6.864	(7.304)	(71.042)
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2015	(71.042)	10.120	850	(60.072)

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.

	A1 31 de diciembre de 2015			A1 31 de diciembre de 2014		
	Exposición bruta según balance	Exposición bruta deteriorada	Exposición neta concentraciones de riesgo	Exposición bruta según balance	Exposición bruta deteriorada	Exposición neta concentraciones de riesgo
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Deudores comerciales	685.733	(60.072)	625.661	1.269.433	(71.042)	1.198.391
Otras cuentas por cobrar	182.028	-	182.028	210.909	-	210.909

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.

51

## NOTA 9 - CUENTAS POR COBRAR Y POR PAGAR A ENTIDADES RELACIONADAS

## (a) Cuentas por cobrar

RUT parte relacionada	Nombre parte relacionada	Naturaleza de la relación	País de origen	Moneda	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de
					2015	2014
					MUS\$	MUS\$
78.591.370-1	Bethia S.A. y Filiales	Director relacionado	Chile	CLP	167	284
87.752.000-5	Ganja Marina Tornagaleones S.A.	Accionista común	Chile	CLP	14	15
Extranjera	TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.	Director relacionado	Brasil	BRL	2	-
Extranjera	Prismah Fidelidade S.A.	Joint Venture	Brasil	BRL	-	9
Total activos corrientes					<u>183</u>	<u>308</u>

## (b) Cuentas por pagar

RUT parte relacionada	Nombre parte relacionada	Naturaleza de la relación	País de origen	Moneda	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de
					2015	2014
					MUS\$	MUS\$
Extranjera	Consultoría Administrativa Profesional S.A. de C.V.	Matriz común	México	MXN	342	-
78.997.060-2	Viajes Falabella Ltda.	Director relacionado	Chile	CLP	68	21
Extranjera	Inversora Aeronáutica Argentina S.A.	Director relacionado	Argentina	US\$	22	27
65.216.000-K	Comunidad Mujer	Director relacionado	Chile	CLP	10	2
78.591.370-1	Bethia S.A. y Filiales	Director relacionado	Chile	CLP	5	6
Total pasivos corrientes					<u>447</u>	<u>56</u>

Las transacciones entre partes relacionadas se han realizado en condiciones de una transacción libre entre partes interesadas y debidamente informadas. Los plazos de transacción corresponden entre 30 y 45 días, y la naturaleza de liquidación de las transacciones son monetarias.

52

## NOTA 10 - INVENTARIOS

	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014
	MUS\$	MUS\$
Existencias técnicas	192.930	229.313
Existencias no técnicas	31.978	36.726
Total suministros para la producción	<u>224.908</u>	<u>266.039</u>

Las partidas incluidas en este rubro corresponden a repuestos y materiales los que serán utilizados, principalmente, en consumos de servicios a bordo y en servicios de mantenimiento propio como de terceros; éstos se encuentran valorizados a su costo de adquisición promedio netos de su provisión de obsolescencia que al 31 de diciembre de 2015 asciende a MUS\$ 15.892 (MUS\$ 2.982 al 31 de diciembre de 2014). Los montos resultantes, no exceden a los respectivos valores de realización.

Al 31 de diciembre de 2015, la Sociedad registró MUS\$ 160.030 (MUS\$ 189.864 al 31 de diciembre de 2014) en resultados producto, principalmente, de consumos en servicio a bordo y mantenimiento, lo cual forma parte del Costo de ventas.

53

## NOTA 11 - OTROS ACTIVOS FINANCIEROS

La composición de los Otros activos financieros es la siguiente:

	Activos corrientes		Activos no corrientes		Total Activos	
	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
(a) Otros activos financieros						
Fondos de inversión privados	448.810	480.777	-	-	448.810	480.777
Depósitos en garantía (aeronaves)	16.532	8.458	58.483	70.155	75.015	78.613
Certificado de depósito (CDB)	-	18.293	-	-	-	18.293
Garantías por márgenes de derivados	4.456	92.556	-	-	4.456	92.556
Otras inversiones	-	4.193	638	491	638	4.684
Bonos nacionales y extranjeros	158.812	41.111	-	-	158.812	41.111
Otras garantías otorgadas	6.160	2.852	30.337	14.340	36.497	17.192
Subtotal otros activos financieros	634.770	648.240	89.458	84.986	724.228	733.226
(b) Activos de cobertura						
Intereses devengados desde la última fecha de pago						
Cross currency swap de monedas	397	377	-	-	397	377
Valor justo de derivados de tasa de interés	-	1	-	-	-	1
Valor justo de derivados de moneda extranjera (*)	9.888	-	-	-	9.888	-
Valor justo de derivados de precio de combustible	6.293	1.783	-	-	6.293	1.783
Subtotal activos de cobertura	16.578	2.161	-	-	16.578	2.161
Total Otros Activos financieros	651.348	650.401	89.458	84.986	740.806	735.387

(\*) Los derivados de moneda extranjera corresponden a forward y combinación de opciones.

Los tipos de derivados de los contratos de cobertura que mantiene la Sociedad al cierre de cada ejercicio se presentan en Nota 18.

54

## NOTA 12 - OTROS ACTIVOS NO FINANCIEROS

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

	Activos corrientes		Activos no corrientes		Total Activos	
	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
(a) Pagos anticipados						
Arriendo de aeronaves	33.305	26.039	22.569	26.201	55.874	52.240
Seguros de aviación y otros	12.408	12.160	-	-	12.408	12.160
Otros	16.256	17.970	33.781	36.450	50.037	54.420
Subtotal pagos anticipados	61.969	56.169	56.350	62.651	118.319	118.820
(b) Otros activos						
Reserva de mantención aeronaves (*)	99.112	31.108	64.366	123.588	163.478	154.696
Impuesto a las ventas	158.134	155.795	45.061	64.652	203.195	220.447
Otros impuestos	4.295	3.513	-	-	4.295	3.513
Aportes a Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas ("SITA")	505	599	547	453	1.052	1.052
Depósitos judiciales	-	-	67.980	90.450	67.980	90.450
Otros	6.001	687	1.159	1.019	7.160	1.706
Subtotal otros activos	268.047	191.702	179.113	280.162	447.160	471.864
Total Otros Activos no financieros	330.016	247.871	235.463	342.813	565.479	590.684

(\*) Las reservas de mantenimiento corresponden a depósitos que la Sociedad le entrega al arrendador, a modo de garantía de cumplimiento del mantenimiento mayor de un grupo de aeronaves con arrendamiento operativo.

Estos depósitos son calculados en función de la operación, medida en ciclos u horas de vuelo, son pagados periódicamente, y está contractualmente estipulado que sean devueltos a la Sociedad cada vez que se efectúa un mantenimiento mayor. Al término del contrato de arrendamiento, las reservas de mantenimiento no utilizadas son devueltas a la Sociedad o utilizadas para compensar al arrendador por alguna deuda relacionada con las condiciones de mantenimiento de la aeronave.

En algunos casos (5 contratos de arrendamiento), si el costo de mantenimiento incurrido por la Sociedad es menor a las reservas de mantenimiento, el arrendador tiene el derecho de retener esos depósitos en exceso. La Sociedad periódicamente revisa sus reservas de mantenimiento para asegurar que serán recuperadas, y reconoce como gasto cualquier monto que sea menos que probable de ser recuperado. Desde la fusión con TAM S.A. y Filiales, en junio de 2012, el costo de mantenimiento ha sido superior a las reservas de mantenimiento respectivas de cada avión.

Al 31 de diciembre de 2015 las reservas de mantenimiento suman MUS\$ 163.478 (MUS\$ 154.696 al 31 de diciembre de 2014), correspondientes a 9 aeronaves de una flota total de 328 aeronaves (12 aeronaves de una flota total de 327 aeronaves al 31 de diciembre de 2014). Todos los contratos de arrendamiento operativo que estipulan pago de reservas de mantenimiento expirarán a más tardar el año 2023.

Las reservas de mantenimiento son clasificadas como corrientes o no corrientes dependiendo de las fechas en que se espera sea realizado el mantenimiento correspondiente. (Nota 2.23).

55

## NOTA 13 - INVERSIONES EN SUBSIDIARIAS

## (a) Inversiones en subsidiarias

La Sociedad posee inversiones en sociedades que han sido reconocidas como inversión en subsidiarias. Todas las sociedades definidas como subsidiarias han sido consolidadas en los estados financieros de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales. También, se incluyen en la consolidación, sociedades de propósito específico.

A continuación, se presenta detalle de subsidiarias significativas e información financiera resumida:

Nombre de subsidiaria significativa	País de incorporación	Moneda funcional	Participación	
			A1 31 de diciembre de 2015	A1 31 de diciembre de 2014
			%	%
Lan Perú S.A.	Perú	US\$	69,97858	69,97858
Lan Cargo S.A.	Chile	US\$	99,89803	99,89803
Lan Argentina S.A.	Argentina	ARS	94,99055	94,99055
Transporte Aéreo S.A.	Chile	US\$	99,89804	99,89804
Aeroline Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.	Ecuador	US\$	100,00000	100,00000
Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A.	Colombia	COP	99,01646	99,01646
TAM S.A.	Brasil	BRL	99,99938	99,99938

Las Sociedades subsidiarias consolidadas no tienen restricciones significativas para transferir fondos a la controladora.

56

## Información financiera resumida de subsidiarias significativas

Nombre de subsidiaria significativa	Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2015						Resultado al 31 de diciembre de 2015	
	Activos totales	Activos corrientes	Activos no corrientes	Pasivos totales	Pasivos corrientes	Pasivos no corrientes	Ingresos Ordinarios	Ganancia (pérdida) neta
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Lan Perú S.A.	235.091	232.547	25.144	240.938	239.528	1.417	1.078.992	5.168
Lan Cargo S.A.	443.023	159.294	223.239	217.037	147.423	69.614	278.117	(74.408)
Lan Argentina S.A.	195.756	180.558	15.198	170.384	168.126	2.258	443.317	9.432
Transporte Aéreo S.A.	331.117	41.756	289.361	122.666	44.495	78.171	324.464	5.878
Aeroline Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.	126.001	80.641	45.360	116.153	111.245	4.908	246.402	(1.278)
Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A.	130.039	62.937	67.102	75.003	64.829	10.174	291.354	(34.079)
TAM S.A. (*)	4.711.316	1.350.377	3.360.939	4.199.223	1.963.400	2.235.823	4.597.611	(183.812)

Nombre de subsidiaria significativa	Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2014						Resultado al 31 de diciembre de 2014	
	Activos totales	Activos corrientes	Activos no corrientes	Pasivos totales	Pasivos corrientes	Pasivos no corrientes	Ingresos Ordinarios	Ganancia (pérdida) neta
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Lan Perú S.A.	239.470	214.245	25.225	228.395	226.784	1.611	1.134.289	1.058
Lan Cargo S.A.	575.979	250.174	325.805	234.772	191.111	15.661	267.578	(9.966)
Lan Argentina S.A.	233.142	206.503	26.639	201.168	198.593	2.575	439.929	(17.864)
Transporte Aéreo S.A.	367.570	80.090	287.480	147.278	59.805	87.473	364.580	(8.983)
Aeroline Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.	126.472	78.306	48.166	116.040	111.788	4.322	256.925	(20.193)
Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A.	131.324	38.751	92.573	61.736	49.577	12.199	392.433	(81.033)
TAM S.A. (*)	6.817.698	1.921.316	4.896.382	5.809.529	2.279.110	3.530.419	6.628.432	171.655

(\*) Corresponde a información consolidada de TAM S.A. y Filiales

## (b) Participaciones no controladora

57

Patrimonio	RUT	País	Al 31 de	Al 31 de	Al 31 de	Al 31 de
			diciembre de	diciembre de	diciembre de	diciembre de
			2015	2014	2015	2014
			%	%	MUS\$	MUS\$
Lan Perú S.A.	0-E	Perú	30,00000	30,00000	4.426	3.323
Lan Cargo S.A. y Filiales	93.383.000-4	Chile	0,10605	0,10605	974	925
Inversiones Lan S.A. y Filiales	96.575.810-0	Chile	0,00000	0,29000	-	5
Promotora Aérea Latinoamericana S.A. y Filiales	0-E	México	51,00000	51,00000	3.084	1.730
Inversora Cordillera S.A. y Filiales	0-E	Argentina	4,22000	4,22000	(1.386)	195
Lan Argentina S.A.	0-E	Argentina	1,00000	1,00000	29	217
Americonsult de Guatemala S.A.	0-E	Guatemala	1,00000	1,00000	5	5
Americonsult Costa Rica S.A.	0-E	Costa Rica	1,00000	1,00000	12	6
Línea Aérea Carguera de Colombia S.A.	0-E	Colombia	10,00000	10,00000	(811)	(826)
Aerolíneas Regionales de Integración Aires S.A.	0-E	Colombia	0,98307	0,98307	540	684
Transportes Aereos del Mercosur S.A.	0-E	Paraguay	5,02000	5,02000	1.256	825
Multiplus S.A.	0-E	Brasil	27,26000	27,26000	72.884	94.710
Total					81.013	101.799

Resultado	RUT	País	Al 31 de	Al 31 de	Por los ejercicios terminados	
			diciembre de	diciembre de	al 31 de diciembre de	al 31 de diciembre de
			2015	2014	2015	2014
			%	%	MUS\$	MUS\$
Lan Perú S.A.	0-E	Perú	30,00000	30,00000	1.521	317
Lan Cargo S.A. y Filiales	93.383.000-4	Chile	0,10605	0,10605	(69)	(109)
Inversiones Lan S.A. y Filiales	96.575.810-0	Chile	0,00000	0,29000	-	(14)
Promotora Aérea Latinoamericana S.A. y Filiales	0-E	México	51,00000	51,00000	1.349	396
Aerolíneas Regionales de Integración Aires S.A.	0-E	Ecuador	0,00000	0,00000	-	(5.671)
Inversora Cordillera S.A. y Filiales	0-E	Argentina	4,22000	4,22000	281	269
Lan Argentina S.A.	0-E	Argentina	1,00000	1,00000	61	58
Americonsult de Guatemala S.A.	0-E	Guatemala	1,00000	1,00000	1	4
Americonsult Costa Rica S.A.	0-E	Costa Rica	1,00000	1,00000	5	6
Línea Aérea Carguera de Colombiana S.A.	0-E	Colombia	10,00000	10,00000	14	(495)
Aerolíneas Regionales de Integración Aires S.A.	0-E	Colombia	0,98307	0,98307	(335)	(797)
Transportes Aereos del Mercosur S.A.	0-E	Paraguay	5,02000	5,02000	431	(389)
Multiplus S.A.	0-E	Brasil	27,26000	27,26000	37.283	39.254
Total					40.542	32.829

58

## NOTA 14 - ACTIVOS INTANGIBLES DISTINTOS DE LA PLUSVALIA

El detalle de los activos intangibles es el siguiente:

	Clases de activos intangibles (neto)		Clases de activos intangibles (bruto)	
	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Slots aeroportuarios	816.987	1.201.028	816.987	1.201.028
Loyalty program	272.312	400.317	272.312	400.317
Programas informáticos	104.258	126.797	324.043	309.846
Programas informáticos en desarrollo	74.887	74.050	74.887	74.050
Marcas	52.981	77.887	52.981	77.887
Otros activos	-	-	808	808
Total	1.321.425	1.880.079	1.542.018	2.063.936

## Movimiento de Intangibles distintos de la plusvalía:

	Programas informáticos neto	Programas informáticos en desarrollo	Slots aeroportuarios (*)	Marcas y Loyalty Program (*)	Otros activos neto	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2014	143.124	46.075	1.361.807	542.221	81	2.093.308
Adiciones	16.902	60.994	-	-	-	77.896
Retiros	(1.365)	(3.576)	-	-	-	(4.941)
Traspaso programas informáticos	22.351	(24.539)	-	-	-	(2.188)
Diferencia por conversión filiales	(6.763)	(4.904)	(160.779)	(64.017)	-	(236.463)
Amortización	(47.452)	-	-	-	(81)	(47.533)
Saldos al 31 de diciembre de 2014	126.797	74.050	1.201.028	478.204	-	1.880.079
Saldos iniciales al 1 de enero de 2015	126.797	74.050	1.201.028	478.204	-	1.880.079
Adiciones	4.954	48.270	-	-	-	53.224
Retiros	(4.612)	(162)	-	(1)	-	(4.775)
Traspaso programas informáticos	28.726	(30.426)	-	-	-	(1.700)
Diferencia por conversión filiales	(14.871)	(16.845)	(384.041)	(152.910)	-	(568.667)
Amortización	(36.736)	-	-	-	-	(36.736)
Saldos al 31 de diciembre de 2015	104.258	74.887	816.987	325.293	-	1.321.425

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 2015, asciende a MUS\$ 219.785 (MUS\$ 183.049 al 31 de diciembre de 2014). La amortización acumulada de otros activos intangibles identificables al 31 de diciembre de 2015 asciende a MUS\$ 808 (MUS\$ 808 al 31 de diciembre de 2014).

(\*) Ver Nota 2.5.

## NOTA 15 - PLUSVALIA

La Plusvalía al 31 de diciembre de 2015, asciende a MUS\$ 2.280.575 (MUS\$ 3.313.401 al 31 de diciembre de 2014). El movimiento de la Plusvalía, separado por UGE, comprende lo siguiente:

59

Movimiento de la Plusvalía, separado por UGE:	Programa de coalición y fidelización Multiplus		
	Transporte aéreo	Multipius	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldo inicial al 1 de enero de 2014	2.985.037	742.568	3.727.605
Aumento (disminución) por ajuste de conversión	(360.371)	(87.670)	(448.041)
Otros	33.837	-	33.837
Saldo final al 31 de diciembre de 2014	2.658.503	654.898	3.313.401
Saldo inicial al 1 de enero de 2015	2.658.503	654.898	3.313.401
Aumento (disminución) por ajuste de conversión	(823.415)	(209.411)	(1.032.826)
Saldo final al 31 de diciembre de 2015	1.835.088	445.487	2.280.575

La Sociedad posee dos unidades generadoras de efectivo (UGE), "Transporte aéreo" y "Programa de coalición y fidelización Multiplus". La UGE de "Transporte aéreo" considera el transporte de pasajeros y carga, tanto en los mercados domésticos de Chile, Perú, Argentina, Colombia, Ecuador y Brasil, como en una serie de rutas regionales e internacionales en América, Europa y Oceanía, mientras que la UGE de "Programa de coalición y fidelización Multiplus" trabaja con una red integrada de empresas asociadas en Brasil.

El importe recuperable de todas las UGE y segmentos de explotación se ha determinado en base a cálculos del valor de uso. Estos cálculos utilizan proyecciones de flujos de efectivo antes de impuestos a partir de los presupuestos financieros aprobados por la Administración. Los flujos de efectivo más allá del período presupuestado se extrapolan usando las tasas de crecimiento y volúmenes promedios estimados, que no superen las tasas medias de crecimiento a largo plazo.

Dadas las expectativas de crecimiento y los largos ciclos de inversión característicos de la industria, se utilizan proyecciones de diez años.

La Administración determina las tasas de volumen de crecimiento anual, descuento, inflación y el tipo de cambio para cada unidad generadora de efectivo, así como el precio del combustible basada en sus supuestos clave. La tasa de crecimiento anual se basa en el desempeño pasado y las expectativas de la gerencia del desarrollo del mercado en cada uno de los países en los cuales opera. Las tasas de descuento utilizadas son en dólares estadounidenses para la UGE "Transporte aéreo" y en Reales para la UGE "Programa de coalición y fidelización Multiplus", ambas antes de impuestos, y reflejan riesgos específicos relacionados con el país de cada una de las operaciones. Las tasas de inflación y tipos de cambio se basan en los datos disponibles de los países y la información proporcionada por el Banco Central de los diversos países donde opera, y el precio del combustible es determinado basado en niveles estimados de producción, el ambiente competitivo del mercado en el que operan y de su estrategia comercial en mismo.

Los principales supuestos utilizados en los cálculos, efectuados al 31 de diciembre de 2015 y 2014 se presentan a continuación:

60

		UGE Transporte aéreo	UGE Programa de coalición y fidelización Multiplus (2)
Tasa de crecimiento anual (terminal)	%	1,5 y 2,5	4,7 y 6,4
Tipo de cambio (1)	R\$/US\$	4,15 y 5,21	4,15 y 5,21
Tasa de descuento basada en el costo medio ponderado de capital (WACC – Weighted Average Cost of Capital)	%	10,5 y 11,5	-
Tasa de descuento basada en el costo de capital propio (CoE – Cost of Equity)	%	-	19,0 y 23,0
Precio de combustible a partir de curvas de precios futuros de los mercados de commodities.	US\$/barril	60-70	-

(1) En línea con las expectativas del Banco Central de Brasil.

(2) Los flujos, al igual que las tasas de crecimiento y descuento, están denominados en reales.

El resultado de la prueba de deterioro, que incluye un análisis de sensibilidad de sus variables principales, arrojó que los valores recuperables calculados exceden al valor libro de los activos netos de la unidad generadora de efectivo respectiva, y por lo tanto no se detectó deterioro.

Las UGE son sensibles a las tasas de crecimiento anual, descuento y tipo de cambio. El análisis de sensibilidad incluyó el impacto individual de las variaciones de las estimaciones críticas al determinar los importes recuperables, a saber:

	Aumento WACC máxima	Aumento CoE máxima	Disminución tasa de crecimiento terminal mínima
UGE Transporte aéreo	11,5	-	1,5
UGE Programa de coalición y fidelización Multiplus	-	23,0	4,4

En ninguno de los casos anteriores se presentó un deterioro de las unidades generadoras de efectivo.

61

## NOTA 16 - PROPIEDADES, PLANTAS Y EQUIPOS

La composición por categorías de Propiedades, plantas y equipos, es la siguiente:

	Valor bruto		Depreciación acumulada		Valor neto	
	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de
	2015	2014	2015	2014	2015	2014
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Construcciones en curso (*)	1.142.812	937.279	-	-	1.142.812	937.279
Terrenos	45.313	57.988	-	-	45.313	57.988
Edificios	131.816	249.361	(40.325)	(82.355)	91.491	167.006
Plantas y equipos	9.683.764	8.660.352	(2.392.463)	(1.770.560)	7.291.301	6.889.792
Aeronaves propias	9.118.396	7.531.526	(2.198.682)	(1.407.704)	6.919.714	6.123.822
Otros (**)	565.368	1.128.826	(193.781)	(362.856)	371.587	765.970
Maquinarias	36.569	65.832	(21.220)	(42.099)	15.349	23.733
Equipamientos de tecnologías de la información	154.993	188.208	(110.204)	(137.199)	43.889	51.009
Instalaciones fijas y accesorios	179.026	97.090	(90.068)	(53.307)	88.958	43.783
Equipos de transporte	99.997	95.981	(64.047)	(53.452)	35.950	42.529
Mejoras de bienes arrendados	124.307	144.230	(70.219)	(87.707)	54.088	56.523
Otras propiedades, plantas y equipos	3.279.902	4.522.589	(1.150.396)	(2.019.155)	2.129.506	2.503.434
Aeronaves en leasing financiero	3.151.405	4.365.247	(1.120.682)	(1.985.458)	2.030.723	2.379.789
Otros	128.497	157.342	(29.714)	(33.697)	98.783	123.645
Total	14.877.599	15.018.910	(3.938.942)	(4.245.834)	10.938.657	10.773.076

(\*) Incluye anticipos pagados a los fabricantes de aeronaves por MUS\$ 944.582 (MUS\$ 816.324 al 31 de diciembre de 2014)

(\*\*) Considera principalmente rotables y herramientas.

63

## (a) Los movimientos de las distintas categorías de Propiedades, plantas y equipos:

	Construcciones en curso		Terrenos		Edificios		Plantas y equipos		Equipamientos de tecnologías de la información		Instalaciones fijas y accesorios		Vehículos de motor		Mejoras de bienes arrendados		Otras propiedades, plantas y equipos		Propiedades, plantas y equipos	
	en curso																			
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2014	858.650	59.352	171.785	6.807.118	46.219	50.592	1.744	16.769	2.970.557	10.982.786										
Adiciones	29.980	3.440	16.636	1.214.282	22.239	2.100	1.586	-	154.049	1.444.402										
Desapropiaciones	(705)	-	(403)	(660.129) (*)	(57)	(57)	(4)	-	(328)	(60.518)										
Retiros	-	-	-	(39.463)	(205)	(230)	(53)	(50)	(34.282)	(75.961)										
Gastos por depreciación	-	-	(13.980)	(431.967)	(16.889)	(8.999)	(1.041)	(19.127)	(286.033)	(777.936)										
Diferencia por conversión fideles	733	(4.804)	(12.341)	(59.957)	(3.593)	(1.599)	330	-	(10.257)	(191.870)										
Otros incrementos (disminuciones)	48.621	-	5.309	128.205	3.297	1.639	(997)	58.931	(189.862)	51.601										
Total cambios	78.629	(1.364)	(4.579)	146.971	4.790	(6.899)	221	39.754	(467.121)	(259.710)										
Saldos finales al 31 de diciembre de 2014	937.279	57.988	167.006	6.954.089	51.009	43.783	1.965	56.523	2.503.434	10.773.076										
Saldos iniciales al 1 de enero de 2015	937.279	57.988	167.006	6.954.089	51.009	43.783	1.965	56.523	2.503.434	10.773.076										
Adiciones	39.711	-	439	1.304.199	15.122	1.692	280	13.188	64.226	1.439.057										
Desapropiaciones	-	-	(500)	(76.875) (**)	(27)	-	(8)	-	810	(77.221)										
Retiros	(1.262)	-	(956)	(38.240)	(104)	(476)	(4)	-	(8.902)	(49.944)										
Gastos por depreciación	-	-	(7.361)	(521.688)	(18.190)	(11.649)	(378)	(13.973)	(174.474)	(745.519)										
Diferencia por conversión fideles	(932)	(11.386)	(18.248)	(129.933)	(6.126)	(13.269)	(638)	(1.609)	(252.799)	(435.309)										
Otros incrementos (disminuciones)	168.016	(89)	(49.089)	(150.677)	8	68.277	308	9	(2.058)	14.508										
Total cambios	205.533	(12.675)	(75.315)	386.986	(7.120)	45.175	(440)	(2.435)	(373.928)	165.81										
Saldos finales al 31 de diciembre de 2015	1.142.812	45.313	91.491	7.341.075	43.889	88.958	1.525	54.088	2.129.506	10.938.657										

(\*) Durante el primer semestre del 2014 se realizó la venta y posterior arriendo de cuatro aeronaves Boeing 777-300ER.

(\*\*) Durante el primer semestre del 2015 se realizó la venta de tres aeronaves Airbus A340.  
Durante el segundo semestre del 2015 se realizó la venta de siete aeronaves Dash 200.  
Durante el segundo semestre del 2015 se realizó la venta de dos aeronaves Airbus A319.



64

## (b) Composición de la flota

Aeronave	Modelo	Aeronaves incluídas en propiedades, plantas y equipos de la Sociedad		Arrendamientos operativos		Total flota	
		Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014
Boeing 767	300ER	34	34	4	4	38	38
Boeing 767	300F	8 (2)	8 (1)	3	3	11 (2)	11 (1)
Boeing 777	300ER	4	4	6	6	10	10
Boeing 777	Freighter	2 (3)	2	2	2	4 (3)	4
Boeing 787	800	6	6	4	4	10	10
Boeing 787	900	3	-	4	-	7	-
Airbus A319	100	38	40	12	12	50	52
Airbus A320	200	95	95	59	63	154	158
Airbus A321	200	26	18	10	3	36	21
Airbus A330	200	8	8	2	5	10	13
Airbus A340	300	-	3	-	-	-	3
Airbus A350	900	1	-	-	-	1	-
Bombardier	Dhc8-200	-	2	-	5	-	7
<b>Total</b>		<b>225</b>	<b>220</b>	<b>106</b>	<b>107</b>	<b>331</b>	<b>327</b>

- (1) Dos aeronaves arrendadas a FEDEX  
(2) Tres aeronaves arrendadas a FEDEX  
(3) Una aeronave arrendada a DHL

## (c) 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 (*)	10	20

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

Las aeronaves con cláusula de remarketing (\*\*) bajo la modalidad de arrendamiento financiero, se deprecian de acuerdo a la duración de sus contratos, entre 12 y 18 años. Sus valores residuales se estiman de acuerdo al valor de mercado que tendrán al final de dichos contratos.

(\*\*) Aeronaves con cláusula de remarketing son aquellas que tienen obligación de venta al final del contrato.

El cargo a resultados por concepto de depreciación del ejercicio, que se incluye en el estado de resultados consolidado, asciende a MUS\$ 745.519 (MUS\$ 777.936 al 31 de diciembre de 2014). Este cargo se reconoce en los rubros de costo de venta y gastos de administración del estado de resultados consolidado.

## (d) Información adicional Propiedades, plantas y equipos:

65

## (i) Propiedades, plantas y equipos entregados en garantía:

En el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2015, se agregaron las garantías directas de ocho aeronaves Airbus A321-200, tres aeronaves Boeing 787-9 y un Airbus A350. Adicionalmente, producto del plan de transferencia de flota desde TAM Linhas Aéreas S.A. a LATAM Airlines Group S.A., se agregó la garantía directa de una aeronave Airbus A320-200.

## Descripción de Propiedades, plantas y equipos entregados en garantía:

Acreedor de la garantía	Activos comprometidos	Flota	Al 31 de diciembre de 2015		Al 31 de diciembre de 2014	
			Deuda vigente MUS\$	Valor libro MUS\$	Deuda vigente MUS\$	Valor libro MUS\$
Wilmington Trust Company	Aviones y motores	Airbus A321 / A350	374.619	478.667	-	-
		Boeing 767	907.356	1.220.541	1.001.311	1.277.357
		Boeing 777 / 787	712.059	834.567	452.622	518.788
Banco Santander S.A.	Aviones y motores	Airbus A319	58.527	95.387	66.318	100.485
		Airbus A320	524.682	749.192	585.008	788.706
		Airbus A321	36.334	45.380	39.739	45.161
BNP Paribas	Aviones y motores	Airbus A319	154.828	229.798	174.714	238.103
		Airbus A320	145.506	192.957	162.304	207.881
Credit Agricole	Aviones y motores	Airbus A319	37.755	84.129	55.797	121.038
		Airbus A320	115.339	214.726	157.514	219.460
		Airbus A321	50.591	97.257	60.288	63.939
JP Morgan	Aviones y motores	Boeing 777	215.265	263.366	237.463	278.169
Wells Fargo	Aviones y motores	Airbus A320	279.478	348.271	305.949	360.064
Bank Of Utah	Aviones y motores	Airbus A320	240.094	312.573	259.260	327.094
Natixis	Aviones y motores	Airbus A320	56.223	81.355	48.814	55.946
		Airbus A321	413.201	722.876	405.416	488.198
Citibank N.A.	Aviones y motores	Airbus A320	127.135	172.918	142.591	146.535
		Airbus A321	49.464	73.122	55.836	59.452
HSBC	Aviones y motores	Airbus A320	53.583	64.241	59.005	59.342
KfW IPEX-Bank	Aviones y motores	Airbus A320	13.593	16.838	16.088	17.516
PK AirFinance US, Inc.	Aviones y motores	Airbus A320	62.514	48.691	69.721	70.102
<b>Total garantías directas</b>			<b>4.628.146</b>	<b>6.346.852</b>	<b>4.355.758</b>	<b>5.443.336</b>

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 2015, asciende a MUS\$ 1.311.088 (MUS\$ 1.626.257 al 31 de diciembre de 2014). El valor libro de los activos con garantías indirectas al 31 de diciembre de 2015, asciende a un monto de MUS\$ 2.001.605 (MUS\$ 2.335.135 al 31 de diciembre de 2014).

66

## (ii) Compromisos y otros

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

	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014
	MU\$	MU\$
Valor bruto de propiedades, plantas y equipos completamente depreciados todavía en uso	129,766	138,960
Compromisos por la adquisición de aeronaves (*)	19,800,000	21,500,000

(\*) De acuerdo a precios de lista del fabricante.

## Compromisos vigentes de compra de aeronaves:

Fabricante	Año de entrega						Total
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
Airbus S.A.S.	23	24	24	10	14	13	108
A320-NEO	2	18	16	8	8	-	52
A321	15	-	-	-	-	-	15
A321-NEO	-	-	6	-	4	5	15
A350	6	6	2	2	2	8	26
The Boeing Company	4	1	4	6	-	-	15
B777	-	-	-	2	-	-	2
B787-8	-	-	-	4	-	-	4
B787-9	4	1	4	-	-	-	9
Total	27	25	28	16	14	13	123

En julio de 2014 se firmó la cancelación de 4 aeronaves Airbus A320 y la conversión de 12 aeronaves Airbus A320 a 12 aeronaves Airbus A320 NEO. En diciembre de 2014 se firmó la conversión de 4 aeronaves Airbus A320 a 4 Airbus A320 NEO y la conversión de 9 aeronaves Airbus A321 a 9 Airbus A321 NEO. En septiembre de 2015 se firmó la conversión de 6 aeronaves Airbus A350-900 a 6 aeronaves Airbus A350-1000. Adicionalmente, en noviembre de 2015 se firmó la conversión de 6 aeronaves Airbus A350-900 a 6 aeronaves Airbus A350-1000.

Al 31 de diciembre de 2015, producto de los distintos contratos de compra de aeronaves suscritos con Airbus S.A.S., restan por recibir 82 aeronaves Airbus de la familia A320, con entregas entre el 2016 y 2021, y 26 aeronaves Airbus de la familia A350 con fechas de entrega a partir del año 2016.

El monto aproximado, de acuerdo a precios lista del fabricante, es de MU\$ 16.300.000. Adicionalmente, la Sociedad mantiene opciones de compra vigentes por 5 aeronaves Airbus A350.

En abril de 2015 se firmó la conversión de 8 aeronaves Boeing 787-8 a 8 aeronaves Boeing 787-9.

Al 31 de diciembre de 2015, producto de los distintos contratos de compra de aeronaves suscritos con The Boeing Company, restan por recibir 13 aeronaves 787 Dreamliner, con fechas de entrega entre los años 2016 y 2019, y 2 aeronaves 777, con entrega prevista para el año 2019.

El monto aproximado, de acuerdo a precios lista del fabricante, es de MU\$ 3.500.000.

67

## (iii) Costos por intereses capitalizados en Propiedades, plantas y equipos

		Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
		2015	2014
Tasa promedio de capitalización de costos por intereses capitalizados	%	2,79	2,84
Costos por intereses capitalizados	MU\$	22,551	18,426

## (iv) Arrendamiento financiero

El detalle de los principales arrendamientos financieros es el siguiente:

Arrendador	Aeronave	Modelo	Al 31 de	Al 31 de
			diciembre de 2015	diciembre de 2014
Agonandra Statutory Trust	Airbus A319	100	-	4
Agonandra Statutory Trust	Airbus A320	200	2	2
Becacina Leasing LLC	Boeing 767	300ER	1	1
Caiquen Leasing LLC	Boeing 767	300F	1	1
Cernicalo Leasing LLC	Boeing 767	300F	2	2
Chirihue Leasing Trust	Boeing 767	300F	2	2
Cisne Leasing LLC	Boeing 767	300ER	2	2
Codorniz Leasing Limited	Airbus A319	100	2	2
Conure Leasing Limited	Airbus A320	200	2	2
Flamenco Leasing LLC	Boeing 767	300ER	1	1
FLYAFI 1 S.R.L.	Boeing 777	300ER	1	1
FLYAFI 2 S.R.L.	Boeing 777	300ER	1	1
FLYAFI 3 S.R.L.	Boeing 777	300ER	1	1
Forderum Holding B.V. (GECAS)	Airbus A320	200	2	2
Garza Leasing LLC	Boeing 767	300ER	1	1
General Electric Copotation (KFW)	Airbus A330	200	3	3
Intraelo BETA Corporation	Airbus A320	200	1	1
Juliana Leasing Limited	Airbus A320	200	2	2
Linnet Leasing Limited	Airbus A320	200	-	4
Loica Leasing Limited	Airbus A319	100	2	2
Loica Leasing Limited	Airbus A320	200	2	2
Mirlo Leasing LLC	Boeing 767	300ER	1	1
NBB Rio de Janeiro Lease CO and Brasilia Lease LLC (BBAM)	Airbus A320	200	1	1
NBB São Paulo Lease CO. Limited (BBAM)	Airbus A321	200	1	1
Osprey Leasing Limited	Airbus A319	100	8	8
Petrel Leasing LLC	Boeing 767	300ER	1	1
Pilipen Leasing Limited	Airbus A320	200	4	-
Pochard Leasing LLC	Boeing 767	300ER	2	2
Quetro Leasing LLC	Boeing 767	300ER	3	3
SG Infraestructura Italia S.R.L.	Boeing 777	300ER	1	1
SL Alcyone LTD (Showa)	Airbus A320	200	1	1
TMF Interlease Aviation B.V.	Airbus A320	200	-	1
TMF Interlease Aviation B.V.	Airbus A330	200	1	1
TMF Interlease Aviation II B.V.	Airbus A319	100	5	5
TMF Interlease Aviation II B.V.	Airbus A320	200	2	2
Trichahue Leasing LLC	Boeing 767	300ER	3	3
Wacapou Leasing S.A	Airbus A320	200	1	1
Total			66	71

Los contratos de arrendamiento financiero en que la sociedad matriz actúa como arrendatario de aeronaves establecen una duración entre 12 y 18 años y pagos de las obligaciones semestral, trimestral y mensualmente.

68

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 2015, la Sociedad registra bajo esta modalidad sesenta y seis (setenta y un aeronaves al 31 de diciembre de 2014).

Al 31 de diciembre de 2015, producto del plan de transferencia de flota desde TAM Linhas Aéreas S.A. a LATAM Airlines Group S.A., la Sociedad disminuyó su número de aviones en leasing en cuatro aeronaves Airbus A319-100 y una aeronave Airbus A320-200.

El valor libro de los activos por arrendamiento financiero al 31 de diciembre de 2015, asciende a un monto de MUS\$ 2.030.723 (MUS\$ 2.379.789 al 31 de diciembre de 2014).

Los pagos mínimos de arrendamientos financieros son los siguientes:

	Al 31 de diciembre de 2015			Al 31 de diciembre de 2014		
	Valor bruto	Interés	Valor presente	Valor bruto	Interés	Valor presente
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Hasta un año	360,862	(47,492)	313,370	403,840	(48,197)	355,643
Más de un año y hasta cinco años	1,003,237	(75,363)	927,874	1,121,190	(97,909)	1,023,281
Más de cinco años	95,050	(1,406)	93,644	261,877	(6,409)	255,468
Total	1,459,149	(124,261)	1,334,888	1,786,907	(152,515)	1,634,392

#### NOTA 17 - IMPUESTOS CORRIENTES Y DIFERIDOS

En el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2015, se procedió a calcular y contabilizar la provisión de impuesto a la renta con una tasa del 22,5% para el ejercicio comercial 2015, en base a lo dispuesto por la Ley N° 20.780, Reforma Tributaria, publicada en el Diario Oficial de la República de Chile con fecha 29 de septiembre de 2014.

Entre las principales modificaciones, se encuentra el aumento progresivo del Impuesto de Primera Categoría, alcanzando el 27%, a partir del año 2018, en el evento que se aplique el "Sistema de Tributación Parcialmente Integrado". En caso de que se opte por el "Sistema de Tributación de Renta Atribuida", la tasa máxima llegaría al 25% desde el año 2017.

La Ley previamente referida establece que siendo LATAM Airlines Group S.A. una sociedad anónima abierta, se le aplica como regla general el "Sistema de Tributación Parcialmente Integrado" (\*), a menos que una futura Junta Extraordinaria de Accionistas de la Compañía acordase, por un mínimo de 2/3 de esta, optar por el "Sistema de Tributación de Renta Atribuida" (\*) cuyo plazo máximo es el último trimestre del año 2016.

69

Con fecha 08 de febrero de 2016, se publicó la Ley N° 20.899 que simplifica el sistema de tributación a la renta, la cual, entre sus principales modificaciones, impone como obligatorio para la Sociedad el "Sistema de Tributación Parcialmente Integrado" (\*) dejando sin efecto la opción de acogerse al "Sistema de Tributación de Renta Atribuida" (\*), según lo descrito en el párrafo anterior.

Los efectos de la actualización de los activos y pasivos por impuestos diferidos de acuerdo al cambio de tasas introducido por la Ley N° 20.780 en función de su período de reverso, fueron contabilizados durante el ejercicio comercial 2014 en el patrimonio de acuerdo con lo dispuesto en Oficio Circular N° 856 de la Superintendencia de Valores y Seguros de fecha 17 de octubre de 2014. El efecto total en patrimonio fue de MUS\$ 150.210, que se explica por un incremento en los activos por impuestos diferidos por MUS\$ 87, un aumento en los pasivos por impuestos diferidos por MUS\$ 145.253 y un aumento patrimonial por impuestos diferidos por MUS\$ 5.044. El efecto neto en los activos y pasivos por impuestos diferidos fue un mayor pasivo por MUS\$ 145.166.

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 entidad y autoridad fiscal.

(\*) El Sistema de Tributación Parcialmente Integrado es uno de los regímenes tributarios aprobados en la Reforma Tributaria antes indicada, que se basa en la tributación por la percepción de las utilidades y el Sistema de Tributación de Renta atribuida, se basa en la tributación por el devengo de las utilidades.

#### (a) Impuestos corrientes

(a.1) La composición de los activos por impuestos corrientes es la siguiente:

	Activos corrientes		Activos no corrientes		Total activos	
	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de
	2015	2014	2015	2014	2015	2014
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Pagos provisionales mensuales (anticipos)	43.935	68.752	-	-	43.935	68.752
Otros créditos por recuperar	20.080	31.956	25.629	17.663	45.709	49.619
Total impuestos corrientes	64.015	100.708	25.629	17.663	89.644	118.371

(a.2) La composición de los pasivos por impuestos corrientes es la siguiente:

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total pasivos	
	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de
	2015	2014	2015	2014	2015	2014
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Provisión de impuesto a la renta	19.001	16.712	-	-	19.001	16.712
Provisión de impuesto adicional	377	1.177	-	-	377	1.177
Total impuestos corrientes	19.378	17.889	-	-	19.378	17.889

70

## (b) Impuestos diferidos

Los saldos de impuestos diferidos son los siguientes:

Conceptos	Activos		Pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Depreciaciones	(14.243)	(23.675)	1.103.017	847.965
Activos en leasing	(25.299)	(102.457)	137.741	83.318
Amortizaciones	(5.748)	(31.750)	92.313	128.350
Provisiones	210.992	416.153	(70.028)	65.076
Reevaluaciones de instrumentos financieros	709	270	(7.575)	(12.536)
Pérdidas fiscales	212.067	151.569	(797.715)	(571.180)
Revalorización activo fijo	-	-	(4.081)	(5.999)
Intangibles	-	-	355.952	523.275
Otros	(1.883)	(2.787)	1.941	(6.375)
<b>Total</b>	<b>376.595</b>	<b>407.323</b>	<b>811.565</b>	<b>1.051.894</b>

El saldo de activos y pasivos por impuestos diferidos se compone principalmente por diferencias temporarias a reversar en el largo plazo.

Movimientos de los activos y pasivos por impuestos diferidos:

(a) Desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2014

	Saldo inicial	Reconocimiento	Reconocimiento	Variación cambiaria	Efecto por cambio de tasa de impuestos	Otros	Saldo final
	Activo (pasivo)	en resultado consolidado	en resultado integral				Activo (pasivo)
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Depreciaciones	(574.997)	(74.623)	-	3.575	(225.595)	-	(871.640)
Activos en leasing	(193.762)	47.749	-	3.267	(43.029)	-	(185.775)
Amortizaciones	(124.357)	(21.621)	-	1.928	(16.050)	-	(160.100)
Provisiones	525.241	(99.262)	-	(53.090)	(21.812)	-	351.077
Reevaluaciones de instrumentos financieros	16.070	(53.675)	47.979	(1.331)	3.763	-	12.806
Pérdidas fiscales (*)	551.528	147.798	-	(13.968)	163.596	(126.205)	722.749
Revalorización activo fijo	18.544	(6.384)	-	(6.161)	-	-	5.999
Intangibles	(593.325)	-	-	70.050	-	-	(523.275)
Otros	10.792	13.455	-	(26.200)	(6.039)	11.580	3.588
<b>Total</b>	<b>(364.266)</b>	<b>(46.563)</b>	<b>47.979</b>	<b>(21.930)</b>	<b>(145.166)</b>	<b>(114.625)</b>	<b>(644.571)</b>

71

(b) Desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2015

	Saldo inicial	Reconocimiento	Reconocimiento	Variación	Otros	Saldo final
	Activo (pasivo)	en resultado consolidado	en resultado integral	cambiaria		Activo (pasivo)
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Depreciaciones	(871.640)	(254.160)	-	8.540	-	(1.117.260)
Activos en leasing	(185.775)	14.932	-	7.803	-	(163.040)
Amortizaciones	(160.100)	57.433	-	4.606	-	(98.061)
Provisiones	351.077	52.845	3.911	(126.813)	-	281.020
Reevaluaciones de instrumentos financieros	12.806	19.760	(21.103)	(3.179)	-	8.284
Pérdidas fiscales (*)	722.749	320.397	-	(33.364)	-	1.009.782
Revalorización activo fijo	5.999	12.799	-	(14.717)	-	4.081
Intangibles	(523.275)	-	-	167.323	-	(355.952)
Otros	3.588	46.898	-	(47.465)	(6.845)	(3.824)
<b>Total</b>	<b>(644.571)</b>	<b>270.904</b>	<b>(17.192)</b>	<b>(37.266)</b>	<b>(6.845)</b>	<b>(434.970)</b>

(\*) En relación con el Programa de Recuperación Fiscal (REFIS), establecido en la Ley N° 11.941/09, la medida provisoria N° 651/2014 aprobada por el Congreso Nacional Brasileiro y convertida en ley N° 13.043/14, en su sección VIII, artículo 33, establece que los contribuyentes podrán anticipar el pago de su deuda fiscal mediante la utilización de créditos propios relacionados a pérdidas tributarias por un 70% del total de la deuda, y pagar el otro 30% en efectivo. La compañía se adhirió al programa y pagó su deuda mediante este mecanismo.

Dado lo anterior, durante el año comercial 2014 la sociedad TAM Linhas Aéreas S.A. disminuyó su pasivo asociado al Programa REFIS utilizando su activo por impuesto diferido relacionado a su pérdida tributaria por MUS\$ 126.205, no generando efecto alguno en su resultado por impuesto.

Activos por impuestos diferidos no reconocidos:

	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014
	MUS\$	MUS\$
Pérdidas fiscales	15.513	2.781
<b>Total activos por impuestos diferidos no reconocidos</b>	<b>15.513</b>	<b>2.781</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. Durante el ejercicio comercial 2015, la Sociedad no ha reconocido activos por impuestos diferidos por MUS\$ 15.513 (MUS\$ 2.781 al 31 de diciembre de 2014) con respecto a unas pérdidas de MUS\$ 45.628 (MUS\$ 11.620 al 31 de diciembre de 2014) a compensar en ejercicios futuros contra beneficios fiscales.

72

## Gastos (ingresos) por impuestos diferidos e impuesto a la renta:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2015	2014
	MU\$S	MU\$S
Gasto por impuestos corrientes a las ganancias		
Gasto por impuestos corrientes	92.916	97.782
Ajustes al impuesto corriente del ejercicio anterior	(395)	(2.151)
Gasto por impuestos corrientes, neto, total	<u>92.521</u>	<u>95.631</u>
Gasto por impuestos diferidos a las ganancias		
Gasto diferido por impuestos relativos a la creación y reversión de diferencias temporarias	(270.904)	46.466
Reducciones (aumentos) de valor de activos por impuestos durante la evaluación de su utilidad	-	97
Gasto por impuestos diferidos, neto, total	<u>(270.904)</u>	<u>46.563</u>
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>(178.383)</u>	<u>142.194</u>

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

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2015	2014
	MU\$S	MU\$S
Gasto por impuestos corrientes, neto, extranjero	89.460	92.272
Gasto por impuestos corrientes, neto, nacional	3.061	3.359
Gasto por impuestos corrientes, neto, total	<u>92.521</u>	<u>95.631</u>
Gasto por impuestos diferidos, neto, extranjero	(280.445)	168.049
Gasto por impuestos diferidos, neto, nacional	9.541	(121.486)
Gasto por impuestos diferidos, neto, total	<u>(270.904)</u>	<u>46.563</u>
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>(178.383)</u>	<u>142.194</u>

73

## Resultado antes de impuesto por la tasa impositiva legal de Chile (22,5% y 21% al 31 de diciembre de 2015 y 2014, respectivamente)

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de		Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2015	2014	2015	2014
	MU\$S	MU\$S	%	%
Gasto por impuestos utilizando la tasa legal (*)	(89.472)	6.805	22,50	21,00
Efecto impositivo de tasas en otras jurisdicciones	(21.803)	112.563	5,48	347,37
Efecto impositivo de ingresos ordinarios no imponibles	(106.381)	(60.960)	26,75	(188,12)
Efecto impositivo de gastos no deducibles impositivamente	38.677	88.643	(9,73)	273,55
Otros incrementos (disminuciones) en cargo por impuestos legales	596	(4.857)	(0,15)	(14,99)
Total ajustes al gasto por impuestos utilizando la tasa legal	<u>(88.911)</u>	<u>135.389</u>	<u>22,35</u>	<u>417,81</u>
Gasto por impuestos utilizando la tasa efectiva	<u>(178.383)</u>	<u>142.194</u>	<u>44,85</u>	<u>438,81</u>

(\*) Con fecha 29 de septiembre de 2014 fue publicada en el Diario Oficial de la República de Chile, la Ley N° 20.780 que "Modifica el sistema de tributación de la renta e introduce diversos ajustes en el sistema tributario". Dentro de las importantes reformas tributarias que dicha Ley contiene, se modifica en forma gradual desde el año 2014 al año 2018 la Tasa de Impuesto de Primera Categoría que deba declararse y pagarse a contar del año tributario 2015.

De esta forma, al 31 de diciembre de 2015 la Sociedad presenta la conciliación del gasto por impuesto y tasa impositiva legal considerando el incremento de tasa.

## Impuestos diferidos relativos a partidas cargadas al patrimonio neto:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2015	2014
	MU\$S	MU\$S
Efecto por impuesto diferido de los componentes de otros resultados integrales	(17.192)	40.227
Efecto impositivo por cambio de tasa legal en otros resultados integrales (*)	-	7.752
Efecto por impuesto diferido relativo a partidas cargadas a patrimonio neto	(992)	(3.389)
Efecto impositivo por cambio de tasa legal en patrimonio neto (*)	-	(2.708)

(\*) Corresponde al impuesto por incremento en el cambio de tasa Ley N° 20.780, por reforma tributaria, publicada en el Diario Oficial de la República de Chile con fecha 29 de septiembre de 2014.

NOTA 18 - OTROS PASIVOS FINANCIEROS <sup>74</sup>

La composición de los Otros pasivos financieros es la siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2015 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2014 MUS\$
<b>Corriente</b>		
(a) Préstamos que devengan intereses	1.510.146	1.397.382
(b) Derivados no cobertura	-	1.190
(c) Derivados de cobertura	134.089	226.043
<b>Total corriente</b>	<b>1.644.235</b>	<b>1.624.615</b>
<b>No corriente</b>		
(a) Préstamos que devengan intereses	7.516.257	7.360.685
(c) Derivados de cobertura	16.128	28.327
<b>Total no corriente</b>	<b>7.532.385</b>	<b>7.389.012</b>

(a) Préstamos que devengan intereses

Obligaciones con instituciones financieras y títulos de deuda:

	Al 31 de diciembre de 2015 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2014 MUS\$
<b>Corriente</b>		
Préstamos a exportadores	387.409	327.278
Préstamos bancarios	80.188	98.711
Obligaciones garantizadas	591.148	502.938
Otras obligaciones garantizadas	32.513	31.798
<b>Subtotal préstamos bancarios</b>	<b>1.091.258</b>	<b>960.725</b>
Obligaciones con el público	10.999	21.206
Arrendamientos financieros	324.859	364.514
Otros préstamos	83.030	50.937
<b>Total corriente</b>	<b>1.510.146</b>	<b>1.397.382</b>

75

	Al 31 de diciembre de 2015 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2014 MUS\$
<b>No corriente</b>		
Préstamos bancarios	564.128	415.667
Obligaciones garantizadas	4.122.995	3.827.018
Otras obligaciones garantizadas	-	32.492
<b>Subtotal préstamos bancarios</b>	<b>4.687.123</b>	<b>4.275.177</b>
Obligaciones con el público (1)	1.294.882	1.111.481
Arrendamientos financieros	1.015.779	1.344.520
Otros préstamos	518.473	629.507
<b>Total no corriente</b>	<b>7.516.257</b>	<b>7.360.685</b>
<b>Total obligaciones con instituciones financieras</b>	<b>9.026.403</b>	<b>8.758.067</b>

(1) Con fecha 9 de junio de 2015, LATAM Airlines Group S.A., ha emitido y colocado en el mercado internacional, al amparo de la Norma 144-A y la Regulación S de las leyes de valores de los Estados Unidos de América, bonos no garantizados de largo plazo por un monto de US\$ 500.000.000, con vencimiento el año 2020, a una tasa de interés de 7,25% anual.

Tal como se informó en los hechos esenciales del 20 de mayo y 5 de junio de 2015, la Emisión y colocación de los Bonos 144-A tendrá por objeto: (i) financiar la recompra, canje y rescate de los bonos garantizados de largo plazo emitidos por la sociedad TAM Capital 2 Inc., al amparo de la Norma 144-A y la Regulación S de las leyes de valores de los Estados Unidos de América, con vencimiento el año 2020; y (ii) en el evento de existir cualquier remanente, financiar otros fines corporativos generales. Los bonos antes mencionados de TAM Capital 2 Inc. fueron rescatados en su totalidad (US\$ 300.000.000) mediante un proceso de intercambio por los nuevo bonos con fecha 9 de Junio de 2015 y posteriormente los bonos restantes fueron rescatados mediante la ejecución de la opción de prepago con fecha 18 de junio de 2015.

Todos los pasivos que devengan intereses son registrados de acuerdo al método de la tasa efectiva. Bajo la normativa NIIF, para el caso de los préstamos con tasa de interés fija, la tasa efectiva determinada no varía a lo largo del préstamo, mientras que en los préstamos con tasa de interés variable, la tasa efectiva cambia a la fecha de cada pago de intereses.

Saldos por monedas que componen los préstamos que devengan intereses:

Tipo de moneda	Al 31 de diciembre de 2015 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2014 MUS\$
Peso argentino	-	39.053
Real brasileño	3.387	53.410
Peso chileno (U.F.)	210.423	187.614
Euro	-	547
Dólar estadounidense	8.812.593	8.477.443
<b>Total</b>	<b>9.026.403</b>	<b>8.758.067</b>

# ESTADOS FINANCIEROS



Préstamos que devengan intereses por tramo de vencimiento al 31 de diciembre de 2015

Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rm 00 862 280 - Chile

Rat empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de la empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales										Valores contables												
				Hasta 90 días		Más de 90 días a un año		Más de un año a tres años		Más de tres años a cinco años		Total		Hasta 90 días		Más de 90 días a un año		Más de un año a tres años		Más de tres años a cinco años		Total				
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$		
<b>Préstamos a reportados</b>																										
97.012.000-4	IBSA	Chile	US\$	100.000	-	-	-	-	-	-	-	100.000	100.181	-	-	-	-	-	-	-	-	100.181	Al vencimiento	1,00	1,00	
97.016.000-8	SANTANDER	Chile	US\$	100.000	-	-	-	-	-	-	-	100.000	100.067	-	-	-	-	-	-	-	-	100.067	Al vencimiento	1,04	1,04	
97.010.000-7	CEBANCO	Chile	US\$	25.000	-	-	-	-	-	-	-	25.000	25.088	-	-	-	-	-	-	-	-	25.088	Al vencimiento	1,05	1,05	
97.004.000-5	CHILE	Chile	US\$	50.000	-	-	-	-	-	-	-	50.000	50.086	-	-	-	-	-	-	-	-	50.086	Al vencimiento	1,01	1,01	
97.001.000-6	BANCO DE BILBAO	Chile	US\$	70.000	-	-	-	-	-	-	-	70.000	70.051	-	-	-	-	-	-	-	-	70.051	Al vencimiento	1,01	1,01	
97.011.000-4	HSBC	Chile	US\$	12.000	-	-	-	-	-	-	-	12.000	12.014	-	-	-	-	-	-	-	-	12.014	Al vencimiento	0,66	0,66	
<b>Préstamos bancarios</b>																										
97.013.000-8	COMERCIANCA	Chile	UF	17.631	53.833	105.817	14.774	-	-	-	311.135	18.510	53.833	104.335	14.675	-	-	-	-	-	-	310.422	Trimestral	4,58	4,58	
0-E	BLACKS	E.U.	US\$	-	7.500	27.500	19.000	-	-	-	50.000	134	7.500	27.125	14.875	-	-	-	-	-	-	49.614	Trimestral	4,58	4,58	
0-E	DTM BANK SE	E.U.	US\$	-	-	152.514	-	-	-	-	152.514	14	-	152.514	-	-	-	-	-	-	-	152.528	Trimestral	1,67	1,67	
97.016.000-8	SANTANDER	Chile	US\$	-	-	226.712	-	-	-	-	226.712	658	-	226.712	-	-	-	-	-	-	-	227.342	Trimestral	2,24	2,24	
<b>Obligaciones con el público</b>																										
0-E	BANK OF YORK	E.U.	US\$	-	-	-	900.000	-	-	-	900.000	2.183	-	-	486.162	-	-	-	-	-	-	489.345	Al vencimiento	7,77	7,25	
<b>Obligaciones garantizadas</b>																										
0-E	CEREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	29.633	88.188	204.722	54.074	12.440	389.627	39.447	88.189	203.246	54.074	12.440	388.406	Trimestral	1,83	1,66	-	-	-	-	-	-	-	
0-E	BNP PARIBAS	E.U.	US\$	8.162	23.023	70.763	79.028	160.640	376.997	9.243	23.023	70.315	74.937	160.807	378.934	Trimestral	2,29	2,22	-	-	-	-	-	-	-	
0-E	WELLS FARGO	E.U.	US\$	30.895	93.511	235.516	264.770	536.039	1.880.751	34.933	93.511	237.764	252.084	532.257	1.831.409	Trimestral	2,27	1,87	-	-	-	-	-	-	-	
0-E	WELLS FARGO TRUST	E.U.	US\$	48.264	95.161	90.084	45.555	875.906	1.591.667	5.091	48.263	93.487	89.977	448.610	872.814	Trimestral	4,25	4,25	-	-	-	-	-	-	-	
0-E	CEBANCO	E.U.	US\$	17.942	51.792	143.148	150.792	234.208	637.602	18.545	51.792	137.340	146.362	249.466	699.845	Trimestral	2,49	1,64	-	-	-	-	-	-	-	
97.016.000-8	SANTANDER	Chile	US\$	2.231	15.862	43.932	45.416	49.666	199.469	2.514	15.862	41.614	44.999	49.261	196.490	Trimestral	1,47	0,93	-	-	-	-	-	-	-	
0-E	IBSA	E.U.	US\$	2.714	9.250	23.801	24.007	39.182	96.954	2.937	9.250	23.356	23.176	38.799	94.648	Trimestral	1,82	1,27	-	-	-	-	-	-	-	
0-E	AMERICAN BANK	E.U.	US\$	11.831	41.621	112.811	114.208	197.151	48.162	11.831	41.621	112.811	114.208	197.151	48.162	Trimestral	1,72	1,42	-	-	-	-	-	-	-	
0-E	CS BANK	E.U.	US\$	14.483	43.944	120.644	126.150	284.134	691.039	15.312	43.944	120.267	127.168	273.156	578.900	Trimestral	1,96	2,81	-	-	-	-	-	-	-	
0-E	CEBANCO BANK	E.U.	US\$	1.787	6.657	17.191	17.526	30.753	76.169	1.978	6.656	16.947	17.211	30.689	75.900	Trimestral	1,36	1,24	-	-	-	-	-	-	-	
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	11.698	39.916	97.454	83.293	241.008	609.421	12.111	39.916	97.454	83.293	241.008	676.016	Trimestral	2,08	2,08	-	-	-	-	-	-	-	
0-E	HSBC	Francia	US\$	1.174	4.108	11.533	12.112	24.384	53.363	1.264	4.108	11.533	12.112	24.384	53.713	Trimestral	2,09	1,59	-	-	-	-	-	-	-	
0-E	BP FINANCIAL SERVICES	E.U.	US\$	1.882	5.848	21.757	19.744	17.873	62.714	1.977	5.848	21.757	19.744	17.873	62.369	Trimestral	2,08	2,08	-	-	-	-	-	-	-	
0-E	KFW IBS BANK	Alemania	US\$	653	2.028	5.314	3.938	1.640	15.193	653	2.028	5.314	3.938	1.640	15.195	Trimestral	2,45	2,45	-	-	-	-	-	-	-	
-	SBP ASIAN REPUBLIC	-	US\$	502	1.569	2.521	765	-	5.148	502	1.569	2.521	765	-	5.148	Trimestral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>Otras obligaciones garantizadas</b>																										
0-E	DTM BANK SE	E.U.	US\$	8.054	24.438	-	-	-	32.492	8.053	24.438	-	-	-	32.513	Trimestral	2,32	2,32	-	-	-	-	-	-	-	
<b>Acreditaciones financieras</b>																										
0-E	ING	E.U.	US\$	8.108	23.191	36.848	26.831	-	94.998	8.104	23.191	36.046	26.682	-	94.833	Trimestral	5,31	4,27	-	-	-	-	-	-	-	
0-E	CEREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	1.666	5.131	7.358	6.523	-	13.955	1.709	5.131	7.188	6.310	-	13.989	Trimestral	1,29	1,29	-	-	-	-	-	-	-	
0-E	CEBANCO	Chile	US\$	4.687	14.447	47.426	36.523	-	102.914	4.687	14.447	46.944	36.130	-	102.840	Trimestral	6,90	5,87	-	-	-	-	-	-	-	
0-E	FRYD	E.U.	US\$	15.246	46.838	108.460	22.007	-	192.514	15.246	46.838	108.475	22.214	-	192.517	Trimestral	8,29	4,79	-	-	-	-	-	-	-	
0-E	BNP PARIBAS	E.U.	US\$	15.936	39.478	81.373	31.000	-	151.107	15.936	39.478	79.913	30.958	-	152.113	Trimestral	4,08	3,61	-	-	-	-	-	-	-	
0-E	WELLS FARGO	E.U.	US\$	9.719	13.784	38.551	41.218	23.558	121.828	9.999	13.784	38.551	41.218	23.558	121.828	Trimestral	3,98	3,56	-	-	-	-	-	-	-	
0-E	DTM BANK SE	E.U.	US\$	4.567	13.873	14.127	-	-	32.567	4.567	13.873	14.127	-	-	32.623	Trimestral	2,08	2,08	-	-	-	-	-	-	-	
0-E	BANCO AMERICA	E.U.	US\$	674	2.096	-	-	-	2.770	674	2.096	-	-	-	2.772	Trimestral	1,40	1,41	-	-	-	-	-	-	-	
<b>Otras préstamos</b>																										
0-E	BOGEN	E.U.	US\$	-	-	151.362	-	-	151.362	-	-	-	-	151.362	Al vencimiento	1,80	1,80	-	-	-	-	-	-	-	-	
0-E	CEBANCO (*)	E.U.	US\$	15.363	60.251	174.174	196.210	-	450.800	20.685	60.251	174.178	192.932	-	447.146	Trimestral	6,00	6,00	-	-	-	-	-	-	-	
<b>Total</b>				<b>611.840</b>	<b>738.017</b>	<b>2.291.593</b>	<b>1.892.936</b>	<b>2.155.787</b>	<b>2.460.173</b>	<b>641.578</b>	<b>738.016</b>	<b>2.218.312</b>	<b>1.848.051</b>	<b>2.127.734</b>	<b>2.571.891</b>											

(\*) Bases acrecentadas con los flujos futuros de las ventas con tarjeta de crédito en Estados Unidos y Canadá.

Préstamos que devengan intereses por tramo de vencimiento al 31 de diciembre de 2015

Nombre empresa deudora: TAM S.A. y Filiales, Rm 02.012.862.0001-60, Brasil

Rat empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de la empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales										Valores contables											
				Hasta 90 días		Más de 90 días a un año		Más de un año a tres años		Más de tres años a cinco años		Total		Hasta 90 días		Más de 90 días a un año		Más de un año a tres años		Más de tres años a cinco años		Total			
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	
<b>Préstamos bancarios</b>																									
<b>0-E</b>																									
<b>NEELANDSCHIE CREDITVERZEKERING MAATSCHAPPIJ</b>																									
0-E	NEELANDSCHIE CREDITVERZEKERING MAATSCHAPPIJ	Holanda	US\$	115	356	1.011	1.162	689	3.353	-	-	-	-	-	-	132	356	1.011	1.162	689	3.370	Manual	6,01	6,01	
<b>Obligaciones con el público</b>																									
<b>0-E</b>																									
<b>THE BANK OF NEW YORK</b>																									
0-E	THE BANK OF NEW YORK	E.U.	US\$	-	-	300.000	-	-	300.000	300.000	800.000	7.904	1.130	301.722	5.171	301.027	816.516	Al Vencimiento	8,17	8,00	-	-	-	-	-
<b>Acreditaciones financieras</b>																									
<b>0-E</b>																									
<b>ADS INVESTMENT LLC</b>																									
0-E	ADS INVESTMENT LLC	E.U.	US\$	1.972	6.085	17.340	17.908	-	43.505	2.176	6.085	17.340	17.908	-	43.505	Manual	1,25	1,25	-	-	-	-	-	-	-
0-E	ADRES FINANCIAL	E.U.	US\$	3.370	10.397	28.812	18.416	-	49.995	3.641	10.396	28.812	18.416	-	49.986	Manual	1,43	1,43	-	-	-	-	-	-	-
0-E	CEREDIT AGRICOLE-CIB	E.U.	US\$	4.900	-	-	-	-	4.900	4.928	-	-	-	-	4.928	Trimestral	3,25	3,25	-	-	-	-	-	-	-
0-E	DTM BANK SE	E.U.	US\$	138	145	282	-	-	759	129	145	282	-	-	428	Manual	1,64	1,64	-	-					





80

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 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 el precio del combustible de compras futuras. 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 aumentos en el precio del combustible de compras futuras. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja.
- (6) Cubren la exposición al riesgo cambiario de los flujos de caja operacionales, provocada principalmente, por la fluctuación del tipo de cambio US\$/GBP, US\$/EUR, R\$/US\$ Y CLP/US\$. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja.

Durante los ejercicios presentados, la Sociedad sólo mantiene coberturas de flujo de caja y de valor razonable (en el caso de los CCS). En el caso de las coberturas de combustible, los flujos de caja sujetos de dichas coberturas ocurrirán e impactarán resultados en los próximos 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 inicial de 12 años. Las coberturas de inversiones impactarán resultados continuamente durante la vigencia de la inversión, mientras que el flujo ocurrirá al vencimiento de la inversión. En el caso de las coberturas de moneda a través de un CCS, se generan dos tipos de coberturas contables, una de flujo de caja por el componente UF, y otra de valor razonable, por el componente de tasa flotante US\$.

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

Dado que ninguna de las coberturas resultó en el reconocimiento de un activo no financiero, ninguna porción del resultado de los derivados reconocido en el patrimonio neto fue transferido al valor inicial de ese tipo de activos.

Los montos reconocidos en resultados integrales y transferidos desde patrimonio neto a resultados durante el ejercicio, son los siguientes:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2015	2014
	MUS\$	MUS\$
Abono (cargo) reconocido en resultados integrales durante el período	80.387	(163.993)
Abono (cargo) transferido desde patrimonio neto a resultados durante el período	(151.244)	(151.520)

81

## NOTA 19 - CUENTAS POR PAGAR COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR PAGAR

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

	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014
	MUS\$	MUS\$
Corriente		
(a) Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	1.025.574	1.196.100
(b) Pasivos devengados a la fecha del reporte	458.383	293.273
Total cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	<u>1.483.957</u>	<u>1.489.373</u>

(a) Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar:

	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014
	MUS\$	MUS\$
Acreedores comerciales	758.783	924.105
Pasivos de arrendamiento	18.784	37.322
Otras cuentas por pagar	248.007	234.673
Total	<u>1.025.574</u>	<u>1.196.100</u>

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

	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014
	MUS\$	MUS\$
Tasas de embarque	175.900	193.263
Combustible	148.612	290.109
Tasas aeroportuarias y de sobrevuelo	94.139	102.111
Handling y ground handling	88.629	55.503
Servicios terrestres	80.387	47.103
Otros gastos del personal	72.591	114.245
Asesorías y servicios profesionales	63.302	65.445
Proveedores compras técnicas	52.160	64.799
Publicidad	45.997	54.885
Servicios a bordo	32.993	24.642
Arriendos, mantenimientos y servicios IT	25.558	34.029
Tripulación	23.834	12.403
Arriendo aviones y motores	19.146	37.322
Mantenimiento	18.573	14.757
Sistemas de distribución	17.531	3.293
Cumplimiento de metas	15.386	12.197
Seguros de aviación	7.655	4.749
Comunicaciones	6.731	6.447
Otros	36.450	58.798
Total acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	<u>1.025.574</u>	<u>1.196.100</u>

## (b) Pasivos devengados: 82

	Al 31 de diciembre de 2015 MUSS	Al 31 de diciembre de 2014 MUSS
Mantenimiento aeronaves y motores	246.454	121.946
Gastos de personal devengados	108.058	130.382
Cuentas por pagar al personal (*)	81.368	16.407
Otros pasivos devengados	22.503	24.538
Total pasivos devengados	<u>458.383</u>	<u>293.273</u>

(\*) Participación en utilidades y bonos (Nota 22 letra b)

## NOTA 20 - OTRAS PROVISIONES

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total Pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2015 MUSS	Al 31 de diciembre de 2014 MUSS	Al 31 de diciembre de 2015 MUSS	Al 31 de diciembre de 2014 MUSS	Al 31 de diciembre de 2015 MUSS	Al 31 de diciembre de 2014 MUSS
	Provisiones por contingencias (1)					
Contingencias tributarias	1.297	320	350.418	607.371	351.715	607.691
Contingencias civiles	1.476	11.870	37.555	47.355	39.031	59.225
Contingencias laborales	149	221	15.648	23.064	15.797	23.285
Otros	-	-	11.910	15.351	11.910	15.351
Provisiones Investigación Comisión Europea (2)	-	-	8.966	9.999	8.966	9.999
Total otras provisiones (3)	<u>2.922</u>	<u>12.411</u>	<u>424.497</u>	<u>703.140</u>	<u>427.419</u>	<u>715.551</u>

## (1) Provisiones por contingencias:

Las contingencias tributarias, corresponden a litigios y criterios tributarios relacionados con el tratamiento tributario aplicable a impuestos directos e indirectos, los cuales se encuentran tanto en etapa administrativa como judicial.

Las contingencias civiles, corresponden a diferentes demandas de orden civil interpuestas en contra de la sociedad.

Las contingencias laborales corresponden a diferentes demandas de orden laboral interpuestas en contra de la sociedad.

La dotación de provisiones se reconoce en el estado de resultados consolidado dentro de gastos de administración o gastos tributarios, según corresponda.

- 83
- (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.
- (3) El total de Otras provisiones al 31 de diciembre de 2015 y 31 de diciembre de 2014, incluye el valor justo correspondiente a aquellas contingencias provenientes de la combinación de negocios con TAM S.A. y Filiales, con probabilidad de pérdida inferior al 50%, que no se contabilizan en el curso normal de la aplicación de la normativa IFRS y que sólo, en el contexto de una combinación de negocios, deben ser contabilizadas de acuerdo a IFRS 3.

## Movimiento de provisiones:

	Contingencias MUSS	Investigación Comisión Europea (*) MUSS	Total MUSS
Saldos iniciales al 1 de enero de 2014	1.138.754	11.349	1.150.103
Incremento en provisiones	42.792	-	42.792
Provisión utilizada	(27.597)	-	(27.597)
Diferencia por conversión filiales	(132.092)	-	(132.092)
Reverso de provisiones	(315.288)	-	(315.288)
Diferencia de cambio	(1.017)	(1.350)	(2.367)
Saldos al 31 de diciembre de 2014	<u>705.552</u>	<u>9.999</u>	<u>715.551</u>
Saldos iniciales al 1 de enero de 2015	705.552	9.999	715.551
Incremento en provisiones	54.675	-	54.675
Provisión utilizada	(19.522)	-	(19.522)
Diferencia por conversión filiales	(220.266)	-	(220.266)
Reverso de provisiones	(100.740)	-	(100.740)
Diferencia de cambio	(1.246)	(1.033)	(2.279)
Saldos al 31 de diciembre de 2015	<u>418.453</u>	<u>8.966</u>	<u>427.419</u>

Saldos acumulados incluye depósito judicial entregado en garantía, con respecto al "Fundo Aeroviario" (FA), por el monto de MMUS\$ 61, realizado con el fin de suspender la aplicación del crédito fiscal. La Compañía está discutiendo en el Tribunal la constitucionalidad del requerimiento realizado por FA en una demanda legal. Inicialmente fue cubierto por los efectos de una medida cautelar, esto significa que la Compañía no estaría obligada a cobrar el impuesto, mientras no exista una decisión judicial al respecto. Sin embargo, la decisión tomada por el juez en primera instancia fue publicada de manera desfavorable, revocando la medida cautelar. Como la demanda legal aún está en marcha (TAM apeló de esta primera decisión), la Compañía necesitaba hacer el depósito judicial, para la suspensión de la exigibilidad del crédito fiscal; depósito que se clasificó en este rubro descontando de la provisión existente para tal efecto. Por último, si la decisión final es favorable a la Compañía, el depósito realizado volverá a TAM. Por otro lado, si el tribunal confirma la primera decisión, dicho depósito se convertirá en un pago definitivo a favor del Gobierno de Brasil. La etapa procesal al 31 de diciembre de 2015 se encuentra descrita en la Nota 30 en el N° Rol de la causa 2001.51.01.012530-0.

84

- (\*) Provisión por Investigación 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 LATAM Airlines Group S.A. y su filial Lan Cargo S.A., Air Canada, Air France, KLM, British Airways, Cargolux, CathayPacific, Japan Airlines, Qantas Airways, SAS y Singapore Airlines.
- (c) Por su parte, LATAM Airlines Group S.A. y Lan Cargo S.A., en forma solidaria, han sido multadas por la cantidad de € 8.220.000 (ocho millones doscientos veinte mil Euros), por dichas infracciones, cantidad que se encontraba provisionada en los estados financieros de 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 24 de enero de 2011, LATAM Airlines Group S.A. y Lan Cargo S.A. apelaron de la decisión ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea. El 16 de diciembre 2015, el Tribunal Europeo resolvió la apelación y anuló la Decisión de la Comisión. Esta sentencia es recurrible por parte de la Comisión Europea. La etapa procesal al 31 de diciembre de 2015 se encuentra descrito en la Nota 30 en el punto (ii) juicios recibidos por LATAM Airlines Group S.A. y Filiales en el Tribunal Comisión Europea.

85

## NOTA 21 - OTROS PASIVOS NO FINANCIEROS

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total Pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Ingresos diferidos (*)	2.423.703	2.565.391	272.130	355.353	2.695.833	2.920.744
Impuesto a las ventas	10.379	38.160	-	-	10.379	38.160
Retenciones	33.125	52.567	-	-	33.125	52.567
Otros impuestos	11.211	18.880	-	-	11.211	18.880
Otros pasivos varios	11.615	10.388	-	48	11.615	10.436
Total otros pasivos no financieros	2.490.033	2.685.386	272.130	355.401	2.762.163	3.040.787

(\*) Nota 2.20.

El saldo comprende, principalmente, ingresos diferidos por servicios no prestados y programas como: LANPASS, TAM Fidelidad y Multiplus:

LANPASS es el programa de pasajero frecuente creado por LAN para premiar la preferencia y lealtad de sus clientes con múltiples beneficios y privilegios, a través de la acumulación de kilómetros que pueden ser canjeados por pasajes para volar gratis o por una variada gama de productos y servicios. Los clientes acumulan kilómetros LANPASS cada vez que vuelan en LAN, TAM, en las compañías miembros de oneworld® y en otras aerolíneas asociadas al programa, como también al comprar en los comercios o utilizar los servicios de una vasta red de empresas que tienen convenio con el programa alrededor del mundo.

Por su parte, TAM, pensando en las personas que viajan constantemente, creó el programa TAM Fidelidad, de manera de mejorar la atención y entregar reconocimiento a quienes eligen la compañía. A través del programa, los clientes acumulan puntos en una amplia variedad de programas de fidelidad en una cuenta única y pueden canjearlos en todos los destinos de TAM y de las compañías aéreas asociadas, y más aún, participar de la Red Multiplus Fidelidad.

Multiplus es una coalición de programas de fidelización, con el objetivo de operar actividades de acumulación y canje de puntos. Este programa tiene una red integrada por empresas asociadas, incluyendo hoteles, instituciones financieras, empresas de retail, supermercados, arriendos de vehículos y revistas, entre muchos otros partners de distintos segmentos.

86

**NOTA 22 - PROVISIONES POR BENEFICIOS A LOS EMPLEADOS**

	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014
	MUSS	MUSS
Prestaciones por jubilación	42.117	36.523
Prestaciones por renunciaciones	8.858	5.556
Otras prestaciones	14.296	32.023
<b>Total provisiones por beneficios a los empleados</b>	<b>65.271</b>	<b>74.102</b>

**(a) Movimiento de las prestaciones por jubilación, renunciaciones y otras prestaciones:**

	Saldo inicial	Aumento (disminución)		Beneficios pagados	Cambio modelo	(Ganancia)/ Pérdida		Ajuste por conversión	Saldo final
		provisión corrientes	servicios corrientes			Actuarial	por conversión		
	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2014	45.666	1.507	(2.466)	29.395	-	-	-	-	74.102
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2015	74.102	(13.609)	(3.824)	-	14.631	(6.029)	-	-	65.271

Los principales supuestos empleados en el cálculo, para la provisión en Chile se presentan a continuación:

Supuestos	Al 31 de diciembre de	
	2015	2014
Tasa de descuento	4,84%	4,49%
Tasa esperada de incremento salarial	4,50%	4,50%
Tasa de rotación	6,16%	6,16%
Tasa de mortalidad	RV-2009	RV-2009
Tasa de inflación	2,92%	2,92%
Edad de jubilación mujeres	60	60
Edad de jubilación hombres	65	65

La tasa de descuento corresponde a la tasa de los Bonos del Banco Central de Chile BCP a 20 años plazo. Las tablas de mortalidad RV-2009, corresponden a las establecidas por la Superintendencia de Valores y Seguros de Chile y para la determinación de las tasas de inflación se ha usado las curvas de rendimiento de mercado de papeles del Banco Central de Chile de los BCU y BCP de largo plazo a la fecha de alcance.

87

El cálculo del valor presente de la obligación por beneficios definidos es sensible a la variación de algunos supuestos actuariales como tasa de descuento, incremento salarial, rotación e inflación. A continuación se presenta el análisis de sensibilidad para dichas variables:

	Efecto en el pasivo Al 31 de diciembre de 2015
	MUSS
<b>Tasa de descuento</b>	
Cambio Obl. Dev. a cierre por incremento en 100 p.b.	(4.669)
Cambio Obl. Dev. a cierre por disminución de 100 p.b.	5.345
<b>Tasa de Crecimiento Salarial</b>	
Cambio Obl. Dev. a cierre por incremento en 100 p.b.	5.309
Cambio Obl. Dev. a cierre por disminución de 100 p.b.	(4.725)

**(b) Provisión por beneficio, corto plazo:**

	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014
	MUSS	MUSS
Participación en utilidades y bonos (*)	81.368	16.407

**(\*) Cuentas por pagar al personal (Nota 19 letra b)**

La participación en utilidades y bonos corresponde a un plan de incentivos anuales por cumplimiento de objetivos.

**(c) Los gastos de personal se detallan a continuación:**

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2015	2014
	MUSS	MUSS
Sueldos y salarios	1.631.320	1.656.565
Beneficios a corto plazo a los empleados	171.366	361.328
Beneficios por terminación	51.684	84.179
Otros gastos de personal	218.435	248.030
<b>Total</b>	<b>2.072.805</b>	<b>2.350.102</b>

88

## NOTA 23 - CUENTAS POR PAGAR, NO CORRIENTES

	Al 31 de diciembre de 2015 MUSS	Al 31 de diciembre de 2014 MUSS
Mantenimiento aeronaves y motores	371.419	506.312
Financiamiento flota (JOL)	35.042	59.148
Provisión vacaciones y gratificaciones	10.365	9.595
Otras cuentas por pagar	-	1.945
Otros pasivos varios	224	454
Total cuentas por pagar, no corrientes	<u>417.050</u>	<u>577.454</u>

## NOTA 24 - PATRIMONIO

## (a) Capital

El objetivo de la Sociedad es mantener un nivel adecuado de capitalización, que le permita asegurar el acceso a los mercados financieros para el desarrollo de sus objetivos de mediano y largo plazo, optimizando el retorno a sus accionistas y manteniendo una sólida posición financiera.

El Capital de la Sociedad se gestiona y compone de la siguiente forma:

El capital de la Sociedad, al 31 de diciembre de 2015, es la suma de MUSS 2.545.705 dividido en 545.547.819 acciones (MUSS 2.545.705 dividido en 545.547.819 acciones al 31 de diciembre de 2014), 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 Sociedades Anónimas y su Reglamento.

## (b) Acciones autorizadas y pagadas

La siguiente tabla muestra el movimiento de las acciones autorizadas y totalmente pagadas descritas anteriormente:

Movimiento acciones autorizadas:	Nro. de acciones
Acciones autorizadas al 1 de enero de 2014	551.847.819
No existen movimientos de acciones autorizadas al 31 de diciembre de 2014	-
Acciones autorizadas al 31 de diciembre de 2014	<u>551.847.819</u>
Acciones autorizadas al 1 de enero de 2015	551.847.819
No existen movimientos de acciones autorizadas al 31 de diciembre de 2015	-
Acciones autorizadas al 31 de diciembre de 2015	<u>551.847.819</u>

## LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

## ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS

31 DE DICIEMBRE DE 2015

## CONTENIDO

Estado de situación financiera clasificado consolidado  
 Estado de resultados consolidado por función  
 Estado de resultados integrales consolidado  
 Estado de cambios en el patrimonio  
 Estado de flujos de efectivo consolidado - método directo  
 Notas a los estados financieros consolidados

CLP - PESOS CHILENOS  
 ARS - PESOS ARGENTINOS  
 US\$ - DOLARES ESTADOUNIDENSES  
 MUSS - MILES DE DOLARES ESTADOUNIDENSES  
 COP - PESOS COLOMBIANOS  
 BRL/R\$ - REALES BRASILEÑOS  
 MRS - MILES DE REALES BRASILEÑOS  
 MXN - PESO MEXICANO  
 VEF - BOLIVAR FUERTE

90

(\*) Con fecha 29 de septiembre de 2014 fue publicada en el Diario Oficial de la República de Chile, la Ley N° 20.780 que "Modifica el sistema de tributación de la renta e introduce diversos ajustes en el sistema tributario". Dentro de las importantes reformas tributarias que dicha Ley contiene, se modifica en forma gradual desde el año 2014 al año 2018 la Tasa de Impuesto de Primera Categoría que deba declararse y pagarse a contar del año tributario 2015.

Estas reservas dicen relación con los "Pagos basados en acciones", explicados en Nota 33.

## (e) Otras reservas varias

Movimiento de Otras reservas varias:

Periodos	Saldo inicial	Transacciones con minoritarios	Reservas legales	Saldo final
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2014	2.657.800	(21.526)	(526)	2.635.748
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2015	2.635.748	-	(1.069)	2.634.679

El saldo de las Otras reservas varias, se compone como sigue:

	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014
	MUS\$	MUS\$
Mayor valor intercambio acciones TAM S.A. (1)	2.665.692	2.665.692
Reserva por el ajuste al valor del activo fijo (2)	2.620	2.620
Transacciones con minoritarios (3)	(25.891)	(25.891)
Costo por emisión y colocación de acciones	(5.264)	(5.264)
Otras	(2.478)	(1.409)
<b>Total</b>	<b>2.634.679</b>	<b>2.635.748</b>

- Corresponde a la diferencia entre el valor de las acciones de TAM S.A., adquiridas por Sister Holdco S.A. (en virtud de las Suscripciones) y por Holdco II S.A. (en virtud de la Oferta de Canje), que consta en el acta de declaración de materialización de la fusión por absorción, y el valor justo de las acciones intercambiadas de LATAM Airlines Group S.A. al 22 de junio de 2012.
- 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 distribible y sólo puede ser capitalizada.
- El saldo al 31 de diciembre de 2015, corresponde a la pérdida generada por: Lan Pax Group S.A. en la adquisición de acciones de Aerovías de Integración Regional Aires S.A. por MUS\$ (3.480), la adquisición de TAM S.A. de la participación minoritaria en Aerolíneas Brasileiras S.A. por MUS\$ (885) y la adquisición de participación minoritaria de Aerolane S.A. por Lan Pax Group S.A. por un monto de MUS\$ (21.526) a través de Holdco Ecuador S.A.

91

## (f) Reservas con efecto en otros resultados integrales

Movimiento de las Reservas con efecto en otros resultados integrales:

	Reservas por diferencias de cambio por conversión	Reservas de cobertura de flujo de caja	Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2014	(589.991)	(34.508)	-	(624.499)
Ganancia/(Pérdida) valoración derivados	-	(165.231)	-	(165.231)
Impuesto diferido	-	40.647	-	40.647
Impuesto diferido por efecto impositivo por cambio de tasa legal (Reforma tributaria) (*)	-	7.752	-	7.752
Diferencia por conversión filiales	(603.880)	-	-	(603.880)
<b>Saldos finales al 31 de diciembre de 2014</b>	<b>(1.193.871)</b>	<b>(151.340)</b>	<b>-</b>	<b>(1.345.211)</b>
Saldos iniciales al 1 de enero de 2015	(1.193.871)	(151.340)	-	(1.345.211)
Ganancia/(Pérdida) valoración derivados	-	82.730	-	82.730
Impuesto diferido	-	(21.900)	-	(21.900)
Reservas actuariales por planes de beneficios a los empleados	-	-	(14.627)	(14.627)
Impuesto Diferido IAS Actuariales por Beneficios a los empleados	-	-	3.910	3.910
Diferencia por conversión filiales	(1.382.170)	-	-	(1.382.170)
<b>Saldos finales al 31 de diciembre de 2015</b>	<b>(2.576.041)</b>	<b>(90.510)</b>	<b>(10.717)</b>	<b>(2.677.268)</b>

(\*) Con fecha 29 de septiembre de 2014 fue publicada en el Diario Oficial de la República de Chile, la Ley N° 20.780 que "Modifica el sistema de tributación de la renta e introduce diversos ajustes en el sistema tributario". Dentro de las importantes reformas tributarias que dicha Ley contiene, se modifica en forma gradual desde el año 2014 al año 2018 la Tasa de Impuesto de Primera Categoría que deba declararse y pagarse a contar del año tributario 2015.

## (f.1) Reservas por diferencias de cambio por conversión

Se originan por las diferencias de cambio que surgen de la conversión de una inversión neta en entidades extranjeras (o nacionales con moneda funcional diferente de la matriz), y de préstamos y otros instrumentos en moneda extranjera designados como coberturas de esas inversiones, se llevan al patrimonio neto. Cuando se vende o dispone la inversión (todo o parte), y se produce pérdida de control, estas reservas se reconocen en el estado de resultados consolidado como parte de la pérdida o ganancia en la venta o disposición. Si la venta no conlleva pérdida de control, estas reservas son transferidas a los intereses minoritarios.

## (f.2) Reservas de coberturas de flujo de caja

Se originan por la valorización a valor justo al cierre de cada período, de los contratos de derivados vigentes que se han definido como de cobertura. En la medida que los mencionados contratos van venciendo, estas reservas deben ajustarse reconociendo los resultados correspondientes.

92

## (f.3) Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos

Esta reserva se origina a partir del cálculo actuarial que la Sociedad ha desarrollado a partir del 31 de diciembre de 2015, cuyo efecto asciende a una reserva negativa de MUS\$ 10.717 neto de sus impuestos diferidos.

## (g) Ganancias acumuladas

Movimiento de las Ganancias acumuladas:

Periodos	Saldo inicial	Resultado del ejercicio	Otros aumentos (disminuciones)	Impuesto diferido por efecto impositivo por cambio de tasa legal (Reforma tributaria) (*)	Saldo final
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2014	795.303	(109.790)	872	(150.195)	536.190
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2015	536.190	(219.274)	1.034	-	317.950

(\*) De acuerdo a lo instruido por la Superintendencia de Valores y Seguros de Chile en su oficio circular N° 856 del 17 de octubre de 2014, la Sociedad ha reconocido una pérdida en sus resultados acumulados por concepto del incremento de tasa.

## (h) Dividendos por acción

Al 31 de diciembre de 2015 y al 31 de diciembre de 2014, no se han pagado dividendos y no se han provisionado dividendos mínimos obligatorios.

## NOTA 25 - INGRESOS DE ACTIVIDADES ORDINARIAS

Los ingresos de actividades ordinarias se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2015	2014
	MUS\$	MUS\$
Pasajeros LAN	4.241.918	4.464.761
Pasajeros TAM	4.168.696	5.915.361
Carga	1.329.431	1.713.379
Total	<u>9.740.045</u>	<u>12.093.501</u>

93

## NOTA 26 - 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	
	2015	2014
	MUS\$	MUS\$
Combustible	2.651.067	4.167.030
Otros arriendos y tasas aeronáuticas	1.109.826	1.327.238
Arriendo de aviones	525.134	521.384
Mantenimiento	437.235	452.731
Comisiones	302.774	365.508
Servicios a pasajeros	295.439	300.325
Otros costos de operaciones	1.293.320	1.487.672
Total	<u>6.614.795</u>	<u>8.621.888</u>

## (b) Depreciación y amortización

La depreciación y amortización se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2015	2014
	MUS\$	MUS\$
Depreciación (*)	897.670	943.731
Amortización	36.736	47.533
Total	<u>934.406</u>	<u>991.264</u>

(\*) Se incluye dentro de este monto, la depreciación de las Propiedades, plantas y equipos y del mantenimiento de los aviones arrendados bajo la modalidad de leasing operativo. El monto por costo de mantenimiento incluido en la línea de depreciación al 31 de diciembre de 2015 es MUS\$ 345.192 y de MUS\$ 373.183 para el ejercicio de 2014.

## (c) Gastos de personal

Los gastos por este concepto se encuentran revelados en la Nota 22 provisiones por beneficios a los empleados.

94

## (d) Costos financieros

Los costos financieros se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2015	2014
	MUS\$	MUS\$
Intereses préstamos bancarios	331.511	330.298
Arrendamientos financieros	42.855	72.242
Otros instrumentos financieros	38.991	27.494
Total	<u>413.357</u>	<u>430.034</u>

La suma de los Costos y gastos por naturaleza presentados en esta nota más los gastos de personal revelados en la Nota 22, son equivalentes a la suma del costo de ventas, costos de distribución, gastos de administración, otros gastos por función y costos financieros, presentados en el estado de resultados consolidado por función.

## (e) Costos de Reestructuración

Como parte del proceso continuo de revisión de su plan de flota, la compañía decidió implementar un amplio plan de reestructuración con el objetivo de reducir la variedad de aeronaves actualmente en operación y retirar gradualmente aquellas menos eficientes. En línea con este plan, durante el primer trimestre de 2014 se han formalizado contratos y compromisos que tienen como consecuencia un impacto negativo en los resultados de dicho período por US\$ 112 millones antes de impuestos que están asociados a los costos de salida de siete A330, seis A340, cinco B737, tres Q400, cinco A319 y tres B767-33A. Estos costos de salida están asociados a penalidades relacionadas a la devolución anticipada y gastos de mantenimiento para la devolución.

Adicionalmente, en diciembre de 2015 se reconoció un impacto negativo en resultado por US\$ 80 millones antes de impuestos asociado a la salida del resto de la flota A330, incluyendo motores y materiales técnicos. El registro de estos costos clasifica en la línea "Otras ganancias (pérdidas)" del Estado de Resultados Consolidado por Función.

## NOTA 27 - OTROS INGRESOS, POR FUNCION

Los Otros ingresos, por función se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2015	2014
	MUS\$	MUS\$
Tours	113.225	109.788
Arriendo de aviones	46.547	31.104
Aduanas y almacenaje	25.457	22.368
Duty free	16.408	18.076
Mantenimiento	11.669	15.421
Otros ingresos varios	172.475	180.888
Total	<u>385.781</u>	<u>377.645</u>

## NOTA 28 - MONEDA EXTRANJERA Y DIFERENCIAS DE CAMBIO

La moneda funcional de LATAM Airlines Group S.A. es el dólar estadounidense, además tiene filiales cuya moneda funcional es diferente al dólar estadounidense, como son el peso chileno, peso argentino, peso colombiano y real brasileño.

95

La moneda funcional se define como la moneda del entorno económico principal en el que opera una entidad y en cada entidad todas las otras monedas se definen como moneda extranjera.

Considerando lo anterior, los saldos por moneda señalados en la presente nota, corresponden a la sumatoria del concepto moneda extranjera de cada una de las entidades que componen LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

## (a) Moneda extranjera

El detalle de saldos por moneda extranjera de las partidas monetarias en los activos corrientes y no corrientes, es el siguiente:

Activos corrientes	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014
	MUS\$	MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	182.089	213.161
Peso argentino	11.611	22.121
Real brasileño	8.810	2.365
Peso chileno	17.739	30.453
Peso colombiano	1.829	1.622
Euro	10.663	9.639
Dólar estadounidense	112.422	50.652
Bolívar fuerte	2.986	63.236
Otras monedas	16.029	33.073
Otros activos financieros, corriente	124.042	73.030
Peso argentino	108.592	40.939
Real brasileño	1.263	-
Peso chileno	563	25.781
Peso colombiano	1.167	-
Euro	1	1
Dólar estadounidense	12.128	6.008
Bolívar fuerte	22	43
Otras monedas	306	258
Otros activos no financieros, corrientes	126.130	59.700
Peso argentino	14.719	7.326
Real brasileño	15.387	148
Peso chileno	10.265	18.073
Peso colombiano	486	1.415
Euro	1.983	2.523
Dólar estadounidense	61.577	5.751
Bolívar fuerte	-	330
Otras monedas	21.713	24.134



96

Activos corrientes	Al 31 de	Al 31 de
	diciembre de	diciembre de
	2015	2014
	MUS\$	MUS\$
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	247.229	543.257
Peso argentino	30.563	61.291
Real brasileño	11.136	33.267
Peso chileno	55.169	128.780
Peso colombiano	1.195	4.394
Euro	53.200	38.764
Dólar estadounidense	6.743	75.876
Bolívar fuerte	7.225	4.895
Otras monedas	81.998	195.990
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	183	299
Peso chileno	183	299
Activos por impuestos corrientes	22.717	21.605
Peso argentino	2.371	2.300
Real brasileño	5	2
Peso chileno	3.615	5.773
Peso colombiano	1.275	1.995
Euro	14	21
Dólar estadounidense	1.394	467
Otras monedas	14.043	11.047
Total activos corrientes	702.390	911.052
Peso argentino	167.856	133.977
Real brasileño	36.601	35.782
Peso chileno	87.534	209.159
Peso colombiano	5.952	9.426
Euro	65.861	50.948
Dólar estadounidense	194.264	138.754
Bolívar fuerte	10.233	68.504
Otras monedas	134.089	264.502
Activos no corrientes		
Otros activos financieros, no corrientes	20.767	36.715
Peso argentino	22	57
Real brasileño	1.478	1.050
Peso chileno	77	1.100
Peso colombiano	162	203
Euro	614	4.243
Dólar estadounidense	16.696	29.238
Otras monedas	1.718	824
Otros activos no financieros, no corriente	60.215	18.803
Peso argentino	169	45
Real brasileño	4.454	-
Dólar estadounidense	50.108	1
Otras monedas	5.484	18.757

97

Activos no corrientes	Al 31 de	Al 31 de
	diciembre de	diciembre de
	2015	2014
	MUS\$	MUS\$
Cuentas por cobrar, no corrientes	9.404	10.569
Peso chileno	4.251	5.413
Dólar estadounidense	5.000	5.000
Otras monedas	153	156
Activos por impuestos diferidos	2.632	2.613
Peso colombiano	336	256
Dólar estadounidense	-	3
Otras monedas	2.296	2.354
Total activos no corrientes	93.018	68.700
Peso argentino	191	102
Real brasileño	5.932	1.050
Peso chileno	4.328	6.513
Peso colombiano	498	459
Euro	614	4.243
Dólar estadounidense	71.804	34.242
Otras monedas	9.651	22.091

El detalle de saldos por moneda extranjera de las partidas monetarias en los pasivos corrientes y no corrientes, es el siguiente:

Pasivos corrientes	Hasta 90 días		91 días a 1 año	
	Al 31 de	Al 31 de	Al 31 de	Al 31 de
	diciembre de	diciembre de	diciembre de	diciembre de
	2015	2014	2015	2014
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Otros pasivos financieros, corrientes	94.199	71.436	141.992	173.416
Peso chileno	54.655	15.542	52.892	42.725
Euro	-	547	-	-
Dólar estadounidense	39.544	55.347	89.100	130.691
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	575.967	421.165	19.261	20.875
Peso argentino	20.772	38.740	2.072	-
Real brasileño	37.572	14.330	16	13
Peso chileno	40.219	25.017	10.951	11.502
Peso colombiano	5.271	13.652	155	187
Euro	5.275	35.937	618	8.266
Dólar estadounidense	310.565	175.298	839	827
Bolívar fuerte	2.627	5.261	-	-
Otras monedas	153.666	112.930	4.610	80
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	447	56	-	-
Peso chileno	83	29	-	-
Dólar estadounidense	22	27	-	-
Otras monedas	342	-	-	-
Otras provisiones, corrientes	-	-	460	-
Peso chileno	-	-	24	-
Otras monedas	-	-	436	-
Pasivos por impuestos, corrientes	36	268	9.037	-
Peso argentino	-	-	9.036	-
Peso chileno	-	268	-	-
Dólar estadounidense	27	-	-	-
Otras monedas	9	-	1	-

98

Pasivos corrientes	Hasta 90 días		91 días a 1 año	
	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Otros pasivos no financieros, corrientes	40.431	126.953	1	158
Peso argentino	(2.387)	5.698	-	-
Real brasileño	4.292	959	5	46
Peso chileno	32.228	18.798	-	-
Peso colombiano	145	4.670	-	-
Euro	2.706	6.400	-	-
Dólar estadounidense	(3.233)	44.728	(5)	111
Bolívar fuerte	2.490	227	-	-
Otras monedas	4.190	45.473	1	1
Total pasivos corrientes	711.080	619.878	170.751	194.449
Peso argentino	18.385	44.438	11.108	-
Real brasileño	41.864	15.289	21	59
Peso chileno	127.185	59.654	63.867	54.227
Peso colombiano	5.416	18.322	155	187
Euro	7.981	42.884	618	8.266
Dólar estadounidense	346.925	275.400	89.934	131.629
Bolívar fuerte	5.117	5.488	-	-
Otras monedas	158.207	158.403	5.048	81

99

Pasivos no corrientes	Más de 1 a 3 años		Más de 3 años a 5 años		Más de 5 años	
	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Otros pasivos financieros, no corrientes	561.217	625.406	328.480	171.288	571.804	1.088.218
Peso chileno	104.385	112.161	34.635	17.186	-	-
Dólar estadounidense	456.832	513.245	293.845	154.102	571.804	1.088.218
Cuentas por pagar, no corrientes	239.029	474.955	168	2.316	8	-
Peso chileno	8.058	4.938	168	2.316	8	-
Dólar estadounidense	229.005	468.184	-	-	-	-
Otras monedas	1.966	1.833	-	-	-	-
Otras provisiones, no corrientes	27.712	16.660	-	-	68	-
Peso argentino	797	454	-	-	-	-
Real brasileño	11.009	146	-	-	-	-
Peso chileno	-	36	-	-	-	-
Peso colombiano	198	-	-	-	-	-
Euro	8.966	9.999	-	-	-	-
Dólar estadounidense	6.742	6.025	-	-	68	-
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	56.306	822	-	-	-	-
Peso chileno	56.306	-	-	-	-	-
Dólar estadounidense	-	822	-	-	-	-
Total pasivos no corrientes	884.264	1.117.843	328.648	173.604	571.880	1.088.218
Peso argentino	797	454	-	-	-	-
Real brasileño	11.009	146	-	-	-	-
Peso chileno	168.749	117.135	34.803	19.502	8	-
Peso colombiano	198	-	-	-	-	-
Euro	8.966	9.999	-	-	-	-
Dólar estadounidense	692.579	988.276	293.845	154.102	571.872	1.088.218
Otras monedas	1.966	1.833	-	-	-	-

100

	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014
	MUS\$	MUS\$
<u>Resumen general de moneda extranjera:</u>		
Total activos	795.408	979.752
Peso argentino	168.047	134.079
Real brasileño	42.533	36.832
Peso chileno	91.862	215.672
Peso colombiano	6.450	9.885
Euro	66.475	55.191
Dólar estadounidense	266.068	172.996
Bolívar fuerte	10.233	68.504
Otras monedas	143.740	286.593
Total pasivos	2.666.623	3.193.994
Peso argentino	30.290	44.892
Real brasileño	52.894	15.494
Peso chileno	394.612	250.520
Peso colombiano	5.769	18.509
Euro	17.565	61.149
Dólar estadounidense	1.995.155	2.637.625
Bolívar fuerte	5.117	5.488
Otras monedas	165.221	160.317
Posición Neta		
Peso argentino	137.757	89.187
Real brasileño	(10.361)	21.338
Peso chileno	(302.750)	(34.848)
Peso colombiano	681	(8.624)
Euro	48.910	(5.958)
Dólar estadounidense	(1.729.087)	(2.464.629)
Bolívar fuerte	5.116	63.016
Otras monedas	(21.481)	126.276

101

## (b) Diferencias de cambio

Las diferencias de cambio reconocidas en resultado, excepto para instrumentos financieros medidos a valor razonable a través de resultados, para el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2015 y 2014, significaron un cargo de MUS\$ 467.896 y MUS\$ 130.201, respectivamente.

Las diferencias de cambio reconocidas en patrimonio como reservas por diferencias de cambio por conversión, para el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2015 y 2014, significaron un cargo de MUS\$ 1.409.439 y un MUS\$ 650.439, respectivamente.

A continuación, se presentan las tasas de cambio vigentes para el dólar estadounidense, en las fechas indicadas:

	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014
Peso argentino	12,97	8,55
Real brasileño	3,98	2,66
Peso chileno	710,16	606,75
Peso colombiano	3.183,00	2.389,50
Euro	0,92	0,82
Bolívar fuerte	198,70	12,00
Dólar australiano	1,37	1,22
Boliviano	6,85	6,86
Peso mexicano	17,34	14,74
Dólar neozelandés	1,46	1,28
Nuevo sol peruano	3,41	2,99
Peso uruguayo	29,88	24,25

## NOTA 29 - GANANCIA POR ACCION

102

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2015	2014
Ganancias básicas		
Ganancia/(Pérdida) atribuible a los tenedores de instrumentos de participación en el patrimonio neto de la controladora (MUSS)	(219.274)	(109.790)
Promedio ponderado de número de acciones, básico	545.547.819	545.547.819
Ganancias/(Pérdidas) básicas por acción (US\$)	(0,40193)	(0,20125)
	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2015	2014
Ganancias diluidas		
Ganancia/(Pérdida) atribuible a los tenedores de instrumentos de participación en el patrimonio neto de la controladora (MUSS)	(219.274)	(109.790)
Promedio ponderado de número de acciones, básico	545.547.819	545.547.819
Promedio ponderado de número de acciones, diluido	545.547.819	545.547.819
Ganancias/(Pérdidas) diluidas por acción (US\$)	(0,40193)	(0,20125)

En el cálculo de las ganancias por acción diluidas no han sido consideradas las acciones correspondientes al plan de compensación reveladas en Nota 33 (a.1), debido a que el precio promedio de mercado es menor al precio de las opciones y estas tienen un efecto antidilutivo.

103

## NOTA 30 – CONTINGENCIAS

## Juicios

## (i) Juicios presentados por LATAM Airlines Group S.A. y Filiales

Sociedad	Tribunal	N° Rol de la causa	Origen	Etapas procesales e instancia	Montos comprometidos (\$) MUSS
Atlantic Aviation Investments LLC (AAI)	Supreme Court of the State of New York County of New York	07-6022920	Atlantic Aviation Investments LLC. (AAI), sociedad filial indirecta de LATAM Airlines Group S.A., constituida bajo las leyes del Estado de Delaware, demandó con fecha 29 de agosto de 2007 a Varig Logística S.A. (Variglog) por el no pago de cuatro préstamos documentados en contratos de crédito regidos por ley de Nueva York. Dichos contratos establecen la aceleración de los créditos en caso de venta del original deudor, VRG Linhas Aéreas S.A.	En etapa de ejecución en Suiza 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 liquidación en Brasil y ha pedido en Suiza el reconocimiento de la sentencia que declaró su estado de recuperación judicial y posteriormente el de quiebra. Se han iniciado discusiones de avenimiento con los representantes del proceso de liquidación de Variglog sobre los fondos en Suiza.	17.100 más intereses y costas.
Lan Argentina S.A.	Cámara Nacional en lo Contencioso Administrativo.	36337/13	Resolución ORSNA N° 123 que ordena a Lan Argentina a desalojar el hangar ubicado en el Aeropuerto Aeroparque Metropolitano Jorge Newbery, Argentina.	La Sala II de la Cámara Contencioso Administrativo Federal confirmó una nueva prórroga de la cautelar otorgada que vencerá el 16 de marzo de 2016. El ORSNA no planteó recurso extraordinario por lo que la medida esta firma hasta dicha fecha.	-0-

104

## (ii) Juicios recibidos por LATAM Airlines Group S.A. y Filiales

Sociedad	Tribunal	N° Rol de la causa	Origen	Etapa procesal e instancia	Montos comprometidos (*) MUS\$
LATAM Airlines Group S.A. y Lan Cargo S.A.	Comisión Europea.	-	Investigación por eventuales infracciones a la libre competencia de aerolíneas cargueras, especialmente sobrecargo de combustible (Fuel Surcharge). Con fecha 26 de diciembre de 2007, la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea notificó a Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A. de la instrucción de un proceso en contra de veinticinco de estas aerolíneas de carga, entre ellas Lan Cargo S.A., por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea europeo, especialmente la pretendida fijación de un sobrecargo por combustible y fletes. Con fecha 9 de noviembre de 2010, la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea notificó a Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A. de la imposición de multa por el importe de MUS\$ 8.966. Esta multa está siendo apelada por Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A. En diciembre de 2015 el Tribunal Europeo resolvió la apelación y anuló la Decisión de la Comisión. Es previsible que la Comisión Europea recurra esta sentencia.	Con fecha 14 de abril de 2008, se contestó la notificación de la Comisión Europea. La apelación fue presentada el 24 de enero de 2011. El 11 de mayo de 2015 participamos en una audiencia en la que solicitamos la anulación de la Decisión, basándonos en la existencia de discrepancias en la Decisión entre la parte operativa que menciona la existencia de 4 infracciones (dependiendo de las rutas afectadas), con referencia a Lan en sólo una de esas cuatro rutas, y la parte decisoria (que menciona la existencia de una sola y única infracción conjunta). El 16 de diciembre de 2015 el Tribunal Europeo de Justicia anuló la Decisión de la Comisión basándose en la existencia de discrepancias. Esta sentencia es recurrible por parte de la Comisión Europea. Es necesario esperar para confirmar la reacción de la Comisión.	8.966
Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A.	In the High Court of Justice Chancery Division (Inglaterra) Ovre Romerike Distict Court (Noruega) y Directie Juridische Zaken Afdeling Ceveil Recht (Países Bajos), Cologne Regional Court (Landgericht Köln, Alemania).	-	Demandas radicadas en contra de líneas aéreas europeas por usuarios de servicios de transporte de carga en acciones judiciales privadas, como consecuencia de la investigación por eventuales infracciones a la libre competencia de aerolíneas cargueras, especialmente sobrecargo de combustible (Fuel Surcharge). Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A., han sido demandadas directamente y/o en tercería. Dichos procesos judiciales, se encuentran radicados en Inglaterra, Noruega, Países Bajos y Alemania.	Casos se encuentran en proceso de descubrimiento de pruebas.	-0-

105

Sociedad	Tribunal	N° Rol de la causa	Origen	Etapa procesal e instancia	Montos comprometidos (*) MUS\$
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Justiça Federal.	0008285-53.2 015.403.6105	Acción anulatoria con pedido de tutela anticipada con vistas a extinguir la penalidad impuesta por el CADE en la investigación por eventuales violaciones a la competencia de las aerolíneas de carga, especialmente sobretasa de combustible (Fuel Surcharge).	Acción entablada con presentación de garantía -póliza- para suspender los efectos de la decisión emitida por el CADE, tanto en lo que se refiere al pago de las siguientes multas: (i) ABSA: MUS\$ 8.712; (ii) Norberto Jochmann: MUS\$ 167; (iii) Herman Merino: MUS\$ 84; (iv) Felipe Meyer: MUS\$ 84. La acción versa, también, sobre la obligación de hacer impuesta por el CADE que consiste en el deber de publicar la condenación en periódico de gran circulación, obligación que había sido igualmente suspendida por el juzgado de la justicia federal en el presente proceso. Aguardando manifestación del CADE.	8.712
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Justiça Federal.	0001872-58.2 014.4.03.6105	Recurso de nulidad con solicitud de medida cautelar, presentado el 28 de Febrero 2014, con el objetivo de extinguir las deudas fiscales de PIS, COFINS, IPI y II, vinculadas al procedimiento administrativo 10831,005704 / 2006.43.	Esperando manifestación de Serasa sobre la carta garantía de TAM y manifestación de la Unión desde el 21/08/2015.	9.298
Tam Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal Do Brasil.	19515.721155/ 2014-15	Supuestas irregularidades en el pago de SAT para los períodos de 01/2009 a 12/2009, 01/2010 a 12/2010, 01/2011 a 12/2012.	Presentamos recurso voluntario que espera juicio desde el 30/06/2015.	21.212

106						107					
Sociedad	Tribunal	N° Rol de la causa	Origen	Etapas procesales e instancia	Montos comprometidos (*) MUS\$	Sociedad	Tribunal	N° Rol de la causa	Origen	Etapas procesales e instancia	Montos comprometidos (*) MUS\$
Tam Linhas Aéreas S.A.	Tribunal Regional Federal da 2a Região.	2001.51.01.01/2530-0	Demanda ordinaria con el fin de declarar la inexistencia de relación jurídica que obligue a la compañía a cobrar el Fondo Aeronáutico.	Sentencia judicial desfavorable en primera instancia. En la actualidad, se espera fallo respecto de la apelación presentada por la empresa. Con el fin de suspender la exigencia del crédito tributario se hizo un depósito en garantía a la corte por MMUS\$ 61. Los Embargos de Declaración opuestos por las partes en contra del dictamen que anuló la sentencia fueron insuficientes. El juicio regresó del MPF el 23/11/2015.	75.514	Tam Linhas Aéreas S.A.	6ª Vara da Receita Pública de São Paulo.	0012938-14.2/013.8.26.0053	Es un recurso de nulidad interpuesto contra el municipio de São Paulo que busca anular el crédito fiscal constituido por el no cobro del ISS debido por INFRAERO por la prestación de servicios aeroportuarios.	Los autos se enviaron a los Tribunales Superiores para juzgamiento de la queja presentada en contra la decisión que no admitió el recurso extraordinario de la Unión, así como para juzgamiento del recurso especial relativo a los honorarios. Esperando juicio desde el 01/12/2015.	8.514
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Receita Federal do Brasil.	16643.000087/2009-36	Es un procedimiento administrativo derivado del acta de infracción emitida el 15 de diciembre de 2009, por la cual la autoridad pretende exigir la contribución social sobre el beneficio neto (CSL) en periodos base 2004 a 2007, debido a la deducción de los gastos correspondientes a los impuestos suspendidos.	En 2010 fue rechazado el recurso presentado por la empresa. En 2012 también se desestimó el recurso voluntario. En vista de esto, desde 2012 el recurso especial interpuesto por la empresa espera decisión sobre su admisibilidad.	18.550	Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Receita Federal do Brasil.	16643.000085/2009-47	Notificación que exige la recuperación del impuesto a la renta y la Contribución Social sobre la utilidad neta (CSL) derivada de los gastos de royalties y del uso de la marca TAM.	Se espera intimación respecto al juicio de admisibilidad del recurso especial presentado por la Fiscalía General de Hacienda Nacional., además de la intimación de la decisión dictada por CARF.	8.210
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Receita Federal do Brasil.	10880.725950/2011-05	Compensación de créditos del Programa de Integración Social (PIS) y Contribución para el Financiamiento de la Seguridad Social (COFINS) declaradas en DCOMPS.	La objeción ( <i>manifestações de inconformidade</i> ) presentada por la empresa fue rechazada, razón por la cual se presentó un recurso voluntario. El 08/06/2015, distribuido/sortado al 1er Grupo Ordinario de CARF, esperando juicio.	36.174	Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Receita Federal do Brasil.	10831.012344/2005-55	Notificación de infracción presentado por la compañía para requerir el impuesto de importación (II), el Programa de Integración Social (PIS) de la Contribución para el Financiamiento de la Seguridad Social (COFINS) como resultado de la pérdida de carga internacional no identificada.	Decisión administrativa desfavorable para los intereses de la empresa. Asunto pendiente ante el Tribunal de Apelaciones de Impuestos (CARF) a la espera de sentencia.	6.604
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Receita Federal do Brasil.	10880.725950/2011-05	Compensación de créditos del Programa de Integración Social (PIS) y Contribución para el Financiamiento de la Seguridad Social (COFINS) declaradas en DCOMPS.	La objeción ( <i>manifestações de inconformidade</i> ) presentada por la empresa fue rechazada, razón por la cual se presentó un recurso voluntario. El 08/06/2015, distribuido/sortado al 1er Grupo Ordinario de CARF, esperando juicio.	36.174	Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo.	3.123.785-0	Notificación de Infracción para exigir el pago del impuesto sobre la circulación de mercancías y servicio (ICMS) que rige la importación de aeronaves.	Actualmente a la espera de decisión sobre recurso presentado por la empresa en la STF.	6.857

## ESTADOS FINANCIEROS

108						109						
Sociedad	Tribunal	N° Rol de la causa	Origen	Etapas procesales e instancia	Montos comprometidos (*) MUSS	Sociedad	Tribunal	N° Rol de la causa	Origen	Etapas procesales e instancia	Montos comprometidos (*) MUSS	
Aerovías de Integración Regional, AIRE S.S.A.	United States Court of Appeals for the Eleventh Circuit, Florida, United State of America.	2013-20319 CA 01	El 30 de julio de 2012	Aerovías de Integración Regional, Aires S.A. (LAN COLOMBIA AIRLINES) inició un proceso legal en Colombia contra de Regional One INC y Volvo Aero Services LLC, con el fin de que se declare que estas compañías son responsables civilmente por los perjuicios morales y materiales causados a LAN COLOMBIA AIRLINES, derivados del incumplimiento de obligaciones contractuales del avión HK-4107.	Mediante Autos de Junio 5 de 2015 el Juzgado 1 Civil del Circuito de Descongestión asume el conocimiento del proceso en Colombia y corre traslado de las excepciones previas presentadas por la parte demandada a los demandantes. En diciembre de 2015 el Juzgado 1 Civil del Circuito de Descongestión fue transformado en Juzgado permanente como 45 Civil del Circuito y desde el 7 de diciembre de 2015 el proceso ingresó al despacho del Juez. La Corte Federal se pronunció el 26 de marzo de 2014 y aprobó la solicitud de LAN COLOMBIA AIRLINES de suspender el proceso en los Estados Unidos de Norteamérica mientras se resuelve la demanda que cursa en Colombia. Adicionalmente, el Juez de los Estados Unidos de Norteamérica cerró el caso administrativamente. El Tribunal Federal de Apelaciones ratificó el cierre del caso en los Estados Unidos el 1 de Abril de 2015. El 13 de Octubre de 2015 Regional One pidió al Tribunal que reabra el proceso. LAN COLOMBIA AIRLINES presentó sus argumentos frente a esta solicitud y está a la espera de un pronunciamiento por parte del Tribunal.	12.443	Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Fazenda do Estado do Rio de Janeiro.	03.43129-0	El Estado de Río de Janeiro requiere crédito fiscal del IVA para la compra de keroseno (combustible para aviones). Según informe, el auditor señaló que ninguna de las leyes de Río de Janeiro autoriza la asignación de ese crédito, por lo que el crédito se negó y se demandó tributo.	El 11/11/2015, se denegó el recurso del oficio de Hacienda. Actualmente, se espera la publicación de dicho dictamen.	58.300
						Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Receita Federal do Brasil.	10880.722.3 55/2014-52	El 19 de agosto 2014 el Servicio Federal de Impuestos emitió un aviso de Infracción al postular que los créditos de compensación de programa (PIS) y la Contribución para el Financiamiento de la Seguridad Social (COFINS) por parte de TAM no se encuentran directamente relacionados con la actividad de transporte aéreo.	Fue presentada una impugnación en el ámbito administrativo el 17 de septiembre de 2014. Autos esperando juicio en la Comisaría de Rentas Internas de Juicio de Curitiba/PR, desde el 09/12/2015.	45.044	
						Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo.	4.037.054	El 20 de Septiembre de 2014 la Compañía fue notificada de la demanda, presentada por el Departamento de Finanzas del estado de São Paulo, de infracción por la ausencia de pago del impuesto que grava la circulación de mercancías y servicios ICMS referente a los servicios de telecomunicaciones.	Presentada la defensa. Dictada sentencia de primera instancia que mantuvo la Notificación de Infracción en su totalidad. Presentamos un Recurso Ordinario, que aguarda sentencia del TIT / SP.	6.632	
						Tam Viagens S.A.	Secretaria de finanças do município de São Paulo.	67.168.795 / 67.168.833 / 67.168.884 / 67.168.906 / 67.168.914 / 67.168.965	Auto de infracción e imposición de multa que alega insuficiencia en la base de cálculo de ISS, debido a que la empresa realizó supuestas deducciones indebidas.	El 22/12/2015 recibimos el auto. Actualmente, se espera protocolo de nuestra impugnación.	44.561	
						Tam Linhas Aéreas S.A.	Tribunal do Trabalho de São Paulo.	0001734-78. 2014.5.02.00 45	Acción interpuesta por el Ministerio de Trabajo, que exige el cumplimiento de la legislación sobre descansos, horas extras y otros.	Etapas Inicial. Podría eventualmente afectar las operaciones y control de jornada de los empleados.	-0-	
Sociedad	Tribunal	N° Rol de la causa	Origen	Etapas procesales e instancia	Montos comprometidos (*) MUSS							

110

Sociedad	Tribunal	N° Rol de la causa	Origen	Etapas procesales e instancia	Montos comprometidos (*) MUS\$
TAM S.A.	Conselho Administrativo de Recursos Fiscais.	13855.720077 /2014-02	Notificación de infracción presentado por la Secretaría da Receita Federal do Brasil solicitando el pago de Impuesto de Renta de Persona Jurídica (IRPJ) y Contribución Social Sobre Lucro Líquido (CSLL) sobre la supuesta ganancia de TAM en marzo de 2011, en relación a reducción del capital social de Multiplus S.A.	El 12 de enero de 2014 se presentó recurso administrativo contra los argumentos contenidos en la notificación de infracción. Actualmente se está a la espera de la resolución del recurso de apelación presentado por la Compañía ante el Conselho Administrativo de Recursos Fiscais.	87.156
Tam Linhas Aereas S.A.	1º Vara Cível de Comarca de Bauru/SP.	0049304-37.2009.8.26.0071 /1	La demanda es presentada por los demandantes contra TAM Linhas Aéreas S.A., para recibir una indemnización por los daños materiales y morales sufridos como resultado de un accidente con uno de sus aviones, el cual al aterrizar en terrenos adyacentes al aeropuerto de Bauru alcanzó el vehículo de doña Savi Gisele Marie de Seixas Pinto y don William Savi de Seixas Pinto, causándoles la muerte. La primera fue esposa y madre de los demandantes y el segundo, hijo y hermano, respectivamente.	Actualmente en fase de ejecución de la sentencia.	9.563
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Tribunal do Trabalho de Campinas.	0010498-37.2014.5.15.0095	Demanda interpuesta por el Sindicato Nacional de aeronautas, que requiere el pago de descanso semanal pagado (DSR) escalas previstas, desplazamiento y daño moral.	Juicio en etapa inicial y en proceso de negociación con el sindicato.	16.164
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Tribunal do Trabalho de Manaus.	0002037-67.2013.5.11.0016	Demanda presentada por el Sindicato de Aeroviaristas de Manaus que solicita la asignación de peligrosidad para los trabajadores de tierra (AEROVIARIOS).	Proceso en la fase inicial. El valor se encuentra en etapa de cálculo por el contador externo.	-0-

111

Sociedad	Tribunal	N° Rol de la causa	Origen	Etapas procesales e instancia	Montos comprometidos (*) MUS\$
Aerolineas Nacionales del Ecuador S.A.	Servicio de Rentas Internas.	17502-2012-0082	Acta de Determinación de Impuesto a la Renta 2006, glosas en las cuales se han desconocido CEDT, solicitan certificaciones de gastos de sucursales, comisiones ARC sin Retención en la Fuente de Impuesto a la Renta, etc.; proceso iniciado en el 2012.	Se recibió Resolución al Recurso de Revisión y se procedió al pago para evitar acumulación de intereses. Adicionalmente, se impugnó ante el Tribunal dicho pago. El 18 de Octubre del 2015 se llevó a cabo una diligencia contable con el Tribunal y peritos del SRI y Compañía. Los informes de los peritos fueron emitidos. A la fecha se está a la espera de que el Juzgado disponga la emisión de la sentencia.	12.505
TAM Linhas Aereas S.A.	Tribunal de Trabajo Recife.	0000070-22.2013.5.06.0017	Acción presentada por el Ministerio Público de Trabajo para que la empresa se abstenga de practicar acoso moral, discriminación religiosa, social, sexual, etc.	El proceso está en fase inicial.	-0-
TAM Linhas Aereas S.A.	Tribunal de Trabajo São Carlos.	0010476-12.2015.5.15.0008	Acción propuesta por el sindicato para pleitear el pago del adicional de peligrosidad a los empleados de MRO (São Carlos)	El proceso está en fase inicial. Se están preparando los cálculos.	-0-
<p>- <b>Investigaciones gubernamentales.</b> Continúa la investigación de las autoridades de Chile y Estados Unidos de Norteamérica, relativa a pagos efectuados por LATAM Airlines Group S.A. (antes LAN Airlines S.A.) en 2006-2007, a un consultor que la asistió en la resolución de asuntos laborales en Argentina. El señor Ignacio Cueto ha llegado a un acuerdo con la Securities and Exchange Commission ("SEC"), el cual involucra el pago de una multa de alrededor de US\$75.000 y la imputación de una infracción a las normas de registro contable y control interno de la U.S. Securities Exchange Act de 1934. La Sociedad, por su parte, sigue cooperando con las autoridades respectivas en la referida investigación. A la fecha, la Sociedad no puede predecir el resultado que pueda tener esta materia; ni tampoco estimar la existencia o rango de potenciales pérdidas o riesgos que eventualmente puedan llegar a producirse por la forma en que en definitiva se resuelva este asunto.</p> <p>- Con el propósito de hacer frente a las eventuales obligaciones económicas que se deriven de los procesos judiciales vigentes al 31 de diciembre de 2015, ya sean de carácter civil, laboral o tributario, LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, ha constituido provisiones, las cuales se incluyen en rubro Otras provisiones no corrientes que se revelan en Nota 20.</p> <p>- La Sociedad no ha revelado la probabilidad de éxito para cada contingencia individual para así no afectar negativamente la resolución de estas.</p>					



112

(\*) La Sociedad ha informado montos comprometidos sólo en aquellos juicios en los cuales ha sido posible efectuar una estimación fiable de sus efectos financieros y la posibilidad de cualquier reembolso, de acuerdo a lo establecido en el párrafo 86 de la NIC 37 Provisiones, Pasivos contingentes y Activos contingentes.

113

## NOTA 31 - COMPROMISOS

## (a.1) Compromisos por préstamos obtenidos

En relación con los diversos contratos celebrados por la Sociedad para el financiamiento de aeronaves Boeing 767, 767F, 777F y 787 que cuentan con la garantía del Export – Import Bank de los Estados Unidos de Norteamérica, se han establecido límites a algunos indicadores financieros de la Sociedad matriz en base consolidada. Por otra parte y relacionado con estos mismos contratos, se establecen restricciones a la gestión de la Sociedad en términos de composición accionaria y disposición de los activos.

La Sociedad y sus filiales no mantienen contratos de crédito financiero con bancos de la plaza que señalen límites a algunos indicadores financieros de la Sociedad o las filiales.

Al 31 de diciembre de 2015, la Sociedad está en cumplimiento de todos los indicadores detallados anteriormente.

## (a.2) Compromisos por financiamiento de flota por recibir

Con fecha 29 de mayo de 2015, se ha realizado la emisión y colocación privada de títulos de deuda denominados Enhanced Equipment Trust Certificates (“EETC”) por un monto agregado de US\$ 1.020.823.000 (los “Certificados”) en conformidad a lo siguiente:

- Los Certificados fueron emitidos y colocados, en el mercado internacional, al amparo de la Norma 144-A y la Regulación S de las leyes de valores de los Estados Unidos de América por fiduciarias o pass-through trust (“Trusts”).
- Esta oferta se compone de Certificados clase A que tendrán una tasa de interés de 4,2% anual, con una fecha de distribución estimada el 15 de noviembre de 2027, mientras que los Certificados clase B tendrán una tasa de interés de 4,5% anual, con una fecha de distribución estimada el 15 de noviembre de 2023.
- Los Trusts usarán los fondos resultantes de la colocación, los que se mantendrán en custodia (“escrow”) con un banco de primera categoría, para adquirir “Equipment Notes” emitidos por cuatro entidades de propósito especial separadas, cada una de las cuales es íntegramente de propiedad de LATAM (cada una, un “Emisor”).
- Cada Emisor usará el producto de la venta de los Equipment Notes y la renta inicial bajo cada Lease (según este término se define más adelante) para financiar la adquisición de once nuevos Airbus A321-200, dos Airbus A350-900 y cuatro Boeing 787-9, cuyas entregas están previstas entre julio de 2015 y marzo de 2016 (las “Aeronaves”).
- Cada uno de los Emisores arrendará las Aeronaves de que es dueño a LATAM de acuerdo a un contrato de arriendo financiero (“Lease”), quien podrá a su vez subarrendar las Aeronaves bajo sub-lease operativos.
- Conforme lo anteriormente expuesto, LATAM tratará estos Equipment Notes como deuda contra la entrega de cada una de las Aeronaves.
- Los Certificados no han sido registrado bajo la United States Securities Act de 1933 (la “Ley de Valores de Estados Unidos”) o según las leyes de valores aplicables en cualquier otra jurisdicción. Consecuentemente, los Certificados han sido ofrecidos y vendidos a personas que califican razonablemente como inversionistas institucionales de acuerdo a la regla 144-A en virtud de la Ley de Valores de los Estados Unidos, y a otras personas no residentes en Estados Unidos en transacciones fuera de los Estados Unidos con arreglo a la Regulación S de dicho cuerpo normativo.

114

Al 31 de diciembre de 2015 el monto disponible "escrow" del "EETC" asciende a MUS\$ 345.127, correspondiente a 6 aeronaves que aún faltan por recibir.

## (b) Compromisos por arrendamientos operativos como arrendatario

El detalle de los principales arrendamientos operativos es el siguiente:

Arrendador	Aeronave	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014
Aircraft 76B-26329 Inc.	Boeing 767	1	1
Aircraft 76B-27615 Inc.	Boeing 767	1	1
Aircraft 76B-28206 Inc.	Boeing 767	1	1
Aviación Centaurus, A.I.E.	Airbus A319	3	3
Aviación Centaurus, A.I.E.	Airbus A321	1	1
Aviación Real A.I.E.	Airbus A319	1	1
Aviación Real A.I.E.	Airbus A320	1	1
Aviación Tritón A.I.E.	Airbus A319	3	3
Avolon Aerospace AOE 19 Limited	Airbus A320	1	1
Avolon Aerospace AOE 20 Limited	Airbus A320	1	1
Avolon Aerospace AOE 6 Limited	Airbus A320	1	1
Avolon Aerospace AOE 62 Limited	Boeing 777	1	1
Avolon Aerospace AOE 63 Limited	Boeing 787	-	1
AWAS 4839 Trust	Airbus A320	-	1
AWAS 5125 Trust	Airbus A320	1	1
AWAS 5178 Limited	Airbus A320	1	1
AWAS 5234 Trust	Airbus A320	1	1
Baker & Spice Aviation Limited	Airbus A320	1	2
Bank Of America	Airbus A321	3	-
BOC Aviation Pte. Ltd.	Airbus A320	-	1
CIT Aerospace International	Airbus A320	2	2
Delaware Trust Company, National Association	Bombardier Dhc8-200	-	5
ECAF I 1215 DAC	Airbus A320	1	-
ECAF I 2838 DAC	Airbus A320	1	-
ECAF I 40589 DAC	Boeing 777	1	-
Eden Irish Airer Leasing MSN 1459	Airbus A320	1	1
GECAS Sverige Aircraft Leasing Worldwide AB	Airbus A320	3	6
GFL Aircraft Leasing Netherlands B.V.	Airbus A320	1	1
International Lease Finance Corporation	Boeing 767	1	1
JSA Aircraft 38484, LLC	Boeing 787	1	-
Magix Airlease Limited	Airbus A320	2	2

115

Arrendador	Aeronave	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014
MASL Sweden (1) AB	Airbus A320	1	1
MASL Sweden (2) AB	Airbus A320	1	1
MASL Sweden (7) AB	Airbus A320	1	1
MASL Sweden (8) AB	Airbus A320	1	1
NBB Cuckoo Co., Ltd	Airbus A321	1	-
NBB Grosbeak Co., Ltd	Airbus A321	1	-
NBB-6658 Lease Partnership	Airbus A321	1	-
NBB-6670 Lease Partnership	Airbus A321	1	-
Orix Aviation Systems Limited	Airbus A320	2	2
RBS Aerospace Limited	Airbus A320	-	6
SASOF II (J) Aviation Ireland Limited	Airbus A319	1	1
Shenton Aircraft Leasing Limited	Airbus A320	1	-
SKY HIGH V LEASING COMPANY LIMITED	Airbus A320	1	1
Sky High XXIV Leasing Company Limited	Airbus A320	5	5
Sky High XXV Leasing Company Limited	Airbus A320	2	2
SMBC Aviation Capital Limited	Airbus A320	7	2
SMBC Aviation Capital Limited	Airbus A321	2	2
Sunflower Aircraft Leasing Limited	Airbus A320	2	2
T.C-CIT Aviation Ireland Limited	Airbus A320	1	1
Volito Aviation August 2007 AB	Airbus A320	2	2
Volito Aviation November 2006 AB	Airbus A320	2	2
Volito November 2006 AB	Airbus A320	2	2
Wells Fargo Bank North National Association	Airbus A319	3	3
Wells Fargo Bank North National Association	Airbus A320	2	2
Wells Fargo Bank Northwest National Association	Airbus A320	7	6
Wells Fargo Bank Northwest National Association	Airbus A330	2	5
Wells Fargo Bank Northwest National Association	Boeing 767	3	3
Wells Fargo Bank Northwest National Association	Boeing 777	6	7
Wells Fargo Bank Northwest National Association	Boeing 787	7	3
Wilmington Trust Company	Airbus A319	1	1
Zipdell Limited	Airbus A320	-	1
Total		<u>106</u>	<u>107</u>

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 2015	Al 31 de diciembre de 2014
	MUS\$	MUS\$
Hasta un año	513.748	511.624
Más de un año y hasta cinco años	1.281.454	1.202.440
Más de cinco años	858.095	441.419
Total	<u>2.653.297</u>	<u>2.155.483</u>

116

Los pagos mínimos por arrendamientos reconocidos en resultado son los siguientes:

	Por los ejercicios terminados	
	al 31 de diciembre de 2015	2014
	MUS\$	MUS\$
Pagos mínimos por arrendamientos operativos	525.134	521.384
Total	525.134	521.384

En el primer trimestre de 2014, se adicionan dos aeronaves Airbus A320-200 y dos aeronaves Airbus A321-200 arrendadas por un período de ocho años cada una. Por otro lado, se devolvieron dos aeronaves Boeing 737-700, un Boeing 767-300F, un Airbus A340-300 y una aeronave Bombardier Dhc8-400. Adicionalmente, producto de su venta y posterior arriendo, durante marzo de 2014 se adicionan cuatro aeronaves Boeing 777-300ER como leasing operativo, siendo arrendadas por períodos entre cuatro y seis años. En el segundo trimestre de 2014, se adicionan una aeronave Airbus A320-200 arrendada por un período de ocho años y una aeronave Boeing 787-800 arrendada por un período de doce años. Por otro lado, se devolvieron: una aeronave Bombardier Dhc8-400, cuatro aeronaves Airbus A320-200, siete aeronaves Airbus A330-200 y tres aeronaves Boeing 737-700. En el tercer trimestre de 2014, se adicionan una aeronave Airbus A320-200 arrendada por un período de 8 años y una aeronave Boeing 787-800 arrendada por un período de 12 años. Por otro lado se devolvieron: una aeronave Bombardier Dhc8-400, dos aeronaves Airbus A319-100 y una aeronave Boeing 767-300ER. En el cuarto trimestre de 2014, se devolvieron dos aeronaves Airbus A320-200 y una aeronave Boeing 767-300ER. Por otro lado, se efectuó la compra de 3 aeronaves A340-300 y 1 aeronave A319-100. Adicionalmente se notificó que se ejercerá la opción de compra de 2 aeronaves Bombardier Dhc8-200. Producto de lo anterior, estas aeronaves se reclasificaron al rubro Propiedades, plantas y equipos.

En el primer trimestre de 2015, se adicionan dos aeronaves Boeing 787-9 arrendadas por un período de doce años cada una. Por otro lado, se devolvieron dos aeronaves Airbus A320-200.

En el segundo trimestre de 2015 se adicionan dos aeronaves Airbus A321-200 y una aeronave Boeing 787-9, cada una arrendada por un período de doce años. Por otro lado, se devolvió una aeronave Airbus A320-200 y dos aeronaves Airbus A330-200.

En el tercer trimestre de 2015 se adicionan cinco aeronaves Airbus A321-200 y una aeronave Boeing 787-9, cada una arrendada por un período de doce años. Por otro lado, se devolvió una aeronave Airbus A330-200.

En el cuarto trimestre de 2015, se devolvió una aeronave Airbus A320-200.

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.

117

Al 31 de diciembre de 2015, la Sociedad mantiene vigentes cartas de crédito relacionadas con leasing operativo, según el siguiente detalle:

Acreeedor Garantía	Nombre deudor	Tipo	Valor MUS\$	Fecha de liberación
GE Capital Aviation Services Limited	Lan Cargo S.A.	Dos cartas de crédito	7.530	17-ago-16
GE Capital Aviation Services Limited	LATAM Airlines Group S.A.	Nueve cartas de crédito	37.178	10-ene-16
International Lease Finance Corp	LATAM Airlines Group S.A.	Cuatro cartas de crédito	1.700	04-feb-16
ORIX Aviation System Limited	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	3.255	31-ago-16
SMBC Aviation Capital Ltd.	LATAM Airlines Group S.A.	Dos cartas de crédito	11.133	14-ago-16
Engine Lease Finance Corporation	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	4.750	08-sep-16
Banc Of America	LATAM Airlines Group S.A.	Tres cartas de crédito	1.044	06-sep-16
Wells Fargo Bank	LATAM Airlines Group S.A.	Ocho cartas de crédito	13.160	09-feb-16
Wells Fargo Bank	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una carta de crédito	5.500	14-jul-16
CIT Aerospace International	Tam Linhas Aéreas S.A.	Tres cartas de crédito	12.375	06-oct-16
RBS Aerospace Limited	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una carta de crédito	12.357	02-oct-16
			<u>109.982</u>	

## (c) Otros compromisos

Al 31 de diciembre de 2015, 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
Aena Aeropuertos S.A.	LATAM Airlines Group S.A.	Cuatro cartas de crédito	2.050	14-nov-16
American Alternative Insurance Corporation	LATAM Airlines Group S.A.	Cuatro cartas de crédito	3.140	05-abr-16
Citibank N.A.	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	16.400	31-ene-16
Comisión Europea	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	8.862	11-feb-16
Deutsche Bank A.G.	LATAM Airlines Group S.A.	Tres cartas de crédito	40.000	31-mar-16
Dirección General de Aeronáutica Civil	LATAM Airlines Group S.A.	Sesenta y seis cartas de crédito	15.687	31-ene-16
Empresa Pública de Hidrocarburos del Ecuador EP Petroecuador	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	5.500	17-jun-16
Metropolitan Dade County	LATAM Airlines Group S.A.	Diez cartas de crédito	3.108	13-mar-16
The Royal Bank of Scotland plc	LATAM Airlines Group S.A.	Dos cartas de crédito	23.000	08-ene-16
Washington International Insurance	LATAM Airlines Group S.A.	Cuatro cartas de crédito	2.810	05-abr-16
8ª Vara Federal da Subseção de Campinas SP	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	10.762	19-may-20
Conselho Administrativo de Conselhos Federais	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	5.595	20-oct-21
Fundação de Proteção e Defesa do Consumidor Procon	Tam Linhas Aéreas S.A.	Dos pólizas de seguro de garantía	2.465	16-may-16
Juizo da 6ª Vara de Execuções Fiscais Federal de Campo Grande/MS	Tam Linhas Aéreas S.A.	Dos pólizas de seguro de garantía	19.402	04-ene-16
União Federal Vara Comarca de DF	Tam Linhas Aéreas S.A.	Dos pólizas de seguro de garantía	2.250	09-nov-20
			<u>161.031</u>	

118

## NOTA 32 - TRANSACCIONES CON PARTES RELACIONADAS

(a) A continuación se detallan las Transacciones con partes relacionadas:

RUT	Nombre	Naturaleza de relación	País de origen	Naturaleza de transacciones	Tipo de moneda o unidad de ajuste	Importe de transacción por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
						2015	2014
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA.	Director Relacionado	Chile	Venta de pasajes	CLP	15	31
96.847.880-K	Technical Training Latam S. A.	Coligada (*)	Chile	Arrendos de inmuebles prestados	CLP	-	209
				Servicios recibidos de capacitación	CLP	-	(785)
				Servicios recibidos de capacitación	US\$	-	(743)
65.216.000-K	Comunidad Mejor	Director Relacionado	Chile	Venta de pasajes	CLP	2	9
				Servicios recibidos de publicidad	CLP	(00)	(0)
78.91370-1	Bethia S.A y Filiales	Director Relacionado	Chile	Servicios recibidos de transporte de carga	CLP	(259)	(646)
				Otros ingresos	CLP	30	-
				Servicios recibidos de courier nacional e internacional	CLP	(227)	(496)
				Otros servicios recibidos	CLP	-	(0)
79.773.440-3	Transportes San Felipe S.A.	Propiedad Común	Chile	Venta de pasajes	CLP	7	26
				Servicios recibidos de traslados de pasajeros	CLP	(127)	(70)
87.752.000-5	Granja Marina Turanagatorones S.A.	Accionista común	Chile	Venta de pasajes	CLP	107	155
78.997.060-2	Viajes Falabella Ltda.	Director Relacionado	Chile	Comisiones por venta incurridas	CLP	(50)	-
Extranjera	Inversora Aeronáutica Argentina S.A.	Director Relacionado	Argentina	Arrendos de inmuebles recibidos	ARS	(269)	(334)
				Ingresos por manutención de carnet de publicidad	US\$	1	12
Extranjera	Made In Everywhere Repr. Com. Distr. Ltda.	Director Relacionado	Brasil	Servicios recibidos de transporte	BRL	-	(2)
Extranjera	TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S/A	Director Relacionado	Brasil	Servicios recibidos	BRL	(56)	(12)
Extranjera	Pitmanh Fidelidade S.A.	Joint Venture	Brasil	Servicios recibidos de asesorías profesionales	BRL	-	(119)
Extranjera	Consultoría Administrativa Profesional S.A. de C.V. Coligada		México	Servicios recibidos de asesorías profesionales	MXN	(130)	-

(\*) Filial a contar de octubre de 2014

119

Los saldos correspondientes a Cuentas por cobrar y cuentas por pagar a entidades relacionadas están reveladas en Nota 9.

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

(b) Compensaciones al personal directivo clave y administradores

La Sociedad ha definido para estos efectos considerar personal clave, a los ejecutivos que definen políticas y lineamientos macro para la Sociedad y que afectan directamente los resultados del negocio, considerando los niveles de Vicepresidentes, Gerentes Generales y Directores.

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2015	2014
	MUS\$	MUS\$
Remuneraciones	17.185	19.507
Honorarios de administradores	547	1.213
Beneficios no monetarios	864	990
Beneficios a corto plazo	19.814	-
Pagos basados en acciones	10.811	16.086
Total	<u>49.221</u>	<u>37.796</u>

## NOTA 33 - PAGOS BASADOS EN ACCIONES

(a) Planes de compensación por aumentos de capital en LATAM Airlines Group S.A.

Los planes de compensación implementados mediante el otorgamiento de opciones para la suscripción y pago de acciones, que se han sido otorgados por LATAM Airlines Group S.A. a los trabajadores de la Sociedad y sus filiales, se reconocen en los estados financieros de acuerdo a lo establecido en la NIIF 2 "Pagos basados en acciones", registrando el efecto del valor justo de las opciones otorgadas con cargo a remuneraciones en forma lineal entre la fecha de otorgamiento de dichas opciones y la fecha en que éstas alcancen el carácter de irrevocable.

(a.1) Plan de compensación 2011

En la Junta Extraordinaria de Accionistas celebrada con fecha 21 de diciembre de 2011, los accionistas de la Sociedad aprobaron, entre otras materias, el aumento del capital social, del cual 4.800.000 acciones, fueron destinadas a planes de compensación para los trabajadores de la Sociedad y de sus filiales, conforme a lo dispuesto en el Artículo 24 de la Ley sobre Sociedades Anónimas. En este plan de compensación ningún miembro del grupo controlador sería beneficiado.

120

El otorgamiento de las opciones para la suscripción y pago de acciones ha sido formalizado 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 21 de diciembre de 2014 y hasta el 21 de diciembre de 2016	
30%	Desde el 21 de diciembre de 2015 y hasta el 21 de diciembre de 2016	
40%	Desde el 21 de junio de 2016 y hasta el 21 de diciembre de 2016	
		Número de las opciones sobre acciones
Opciones sobre acciones en acuerdos de pagos basados en acciones, saldo al 1 de enero de 2014		
		4.497.000
Opciones sobre acciones concedidas		
		160.000
Opciones sobre acciones anuladas		
		(455.000)
Opciones sobre acciones en acuerdos de pagos basados en acciones, saldo al 31 de diciembre de 2014		
		4.202.000
Opciones sobre acciones en acuerdos de pagos basados en acciones, saldo al 1 de enero de 2015		
		4.202.000
Opciones sobre acciones concedidas		
		406.000
Opciones sobre acciones anuladas		
		(90.000)
Opciones sobre acciones en acuerdos de pagos basados en acciones, saldo al 31 de diciembre de 2015		
		4.518.000

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". El Efecto en resultado a diciembre de 2015 corresponde a MUS\$ 10.811 (MUS\$ 12.900 al 31 de diciembre de 2014).

Datos de entrada de modelo de valorización de opciones utilizado para opciones sobre acciones concedidas.

	Precio medio ponderado de acciones	Precio de ejercicio	Volatilidad esperada	Vida de opción	Dividendos esperados	Interés libre de riesgo
Al 31 de diciembre de 2014	US\$ 15,47	US\$ 18,29	34,74%	3,6 años	0%	0,00696
Al 31 de diciembre de 2015	US\$ 15,47	US\$ 18,29	34,74%	3,6 años	0%	0,00696

## (a.2) Plan de compensación 2013

En la Junta Extraordinaria de Accionistas celebrada con fecha 11 de junio de 2013, los accionistas de la Sociedad aprobaron, entre otras materias, el aumento del capital social, del cual 1.500.000 acciones, fueron destinadas a planes de compensación para los trabajadores de la Sociedad y de sus filiales, conforme a lo dispuesto en el Artículo 24 de la Ley sobre Sociedades Anónimas. Respecto de este plan de compensación, no existe todavía una fecha definida para su implementación. El otorgamiento de las opciones para la suscripción y pago de acciones será formalizado 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:

121

Porcentaje	Período
100%	Desde el 15 de noviembre de 2017 y hasta el 11 de junio de 2018

## (b) Planes de compensación filiales

## (b.1) Pagos basados en acciones

TAM Linhas Aéreas S.A. y Multiplus S.A., ambas filiales de TAM S.A., tienen opciones por acciones vigentes al 31 de diciembre de 2015, las cuales ascienden a 96.675 acciones y 518.507 acciones respectivamente. (Al 31 de diciembre de 2014, la distribución de opciones por acciones vigentes ascendía a 637.400 acciones para Multiplus S.A y 96.675 acciones para TAM Linhas Aéreas S.A.)

## TAM Linhas Aéreas S.A.

Descripción Fecha	4°	
	Otorgamiento 28-05-2010	Total
Cantidad de opciones en circulación al 31 de diciembre de 2014	96.675	96.675
Cantidad de opciones en circulación al 31 de diciembre de 2015	96.675	96.675

## Multiplus S.A.

Descripción Fecha	1°	3°	4°	4°	Total
	Otorgamiento 04-10-2010	Otorgamiento 21-03-2012	Otorgamiento 03-04-2013	Otorgamiento extraordinario 20-11-2013	
Cantidad de opciones en circulación al 31 de diciembre de 2014	7.760	129.371	294.694	205.575	637.400
Cantidad de opciones en circulación al 31 de diciembre de 2015	-	102.621	255.995	159.891	518.507

Las opciones de TAM Linhas Aéreas S.A., bajo los términos del plan, se dividen en tres partes iguales y los empleados podrán ejecutar un tercio de sus opciones después de tres, cuatro y cinco años respectivamente, siempre que sigan siendo empleados de la compañía. La duración pactada de las opciones es de siete años.

En el caso de Multiplus S.A., los términos del plan contemplan que las opciones asignadas a los otorgamientos regulares se dividen en tres partes iguales y los empleados podrán ejercer una tercera parte de sus opciones en dos, tres y cuatro años, respectivamente, mientras sigan siendo empleados de la Compañía. La duración pactada de las opciones es de siete años después de la concesión de la opción. El primer otorgamiento extraordinario se dividió en dos partes iguales, y sólo la mitad de sus opciones podrán ser ejercidas después de tres años y la otra mitad después de cuatro años. El segundo otorgamiento extraordinario también se dividió en dos partes iguales, las que podrán ejercerse después de uno y dos años respectivamente.

122

Ambas sociedades tienen una opción que contiene una "condición de servicio" en la que el ejercicio de las opciones depende exclusivamente de la prestación de servicios por parte de los empleados durante un período predeterminado. Los empleados despedidos estarán obligados a cumplir con ciertas condiciones preliminares para poder mantener su derecho a las opciones.

El estado, en lo referente a la adquisición de derechos de las opciones por acción, de ambas compañías es el siguiente:

Sociedad	Cantidad de acciones Opciones devengadas		Cantidad de acciones Opciones no devengadas	
	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014
	TAM Linhas Aéreas S.A.	-	-	96.675
Multiplus S.A.	-	-	518.507	637.400

De acuerdo con la NIIF 2 – Pagos basados en acciones, el valor justo de la opción debe ser recalculado y registrado en el pasivo de la Sociedad, una vez que se realice el pago en efectivo (cash-settled). El valor justo de estas opciones fue calculado utilizando el método "Black-Scholes-Merton", donde los supuestos fueron actualizados con información de LATAM Airlines Group S.A. En el pasivo y resultado no existe valor registrado al 31 de diciembre de 2015 (Al 31 de diciembre de 2014, no existe valor registrado en el pasivo y en resultados fue de MUS\$ 191).

(b.2) Pagos basados en acciones restringidas

En mayo de 2014 el Consejo de Administración de Multiplus S.A. aprobó un plan de otorgamiento de acciones restringidas, un total de 91.103 acciones ordinarias, nominativas, escriturales y sin valor nominal de emisión de la Compañía otorgadas a los beneficiarios.

La cantidad de acciones restringidas fue calculada con base en la expectativa de la remuneración de los empleados dividido por el promedio del precio de la acción de Multiplus S.A. transada en la BM&F Bovespa en el mes anterior al otorgamiento, abril de 2014. En este plan los beneficiarios solamente poseerán los derechos sobre las acciones restringidas cuando se cumplan las siguientes condiciones:

- Cumplimiento de la meta de desempeño definidas por este Consejo como retorno sobre el Capital Invertido.
- El Beneficiario deberá permanecer como administrador o empleado de la Compañía, por el período comprendido entre la fecha de otorgamiento y las siguientes fechas descritas, para obtener los derechos relativos a la siguientes fracciones: (i) 1/3 (un tercio) después del 2° año de la fecha de otorgamiento; (ii) 1/3 (un tercio) después del 3° año de la fecha de otorgamiento; (iii) 1/3 (un tercio) después del 4° año de la fecha de otorgamiento.

123

Número de  
acciones  
en circulación

Al 1 de enero de 2014	-
Otorgadas	91.103
Al 31 de diciembre de 2014	91.103
Al 1 de enero de 2015	91.103
Otorgadas	119.731
No adquiridas por no cumplimiento de condiciones de permanencia	(34.924)
Al 31 de diciembre de 2015	175.910

NOTA 34 - MEDIO AMBIENTE

LATAM Airlines Group S.A. gestiona los temas ambientales a nivel corporativo, centralizado en la Gerencia de Medio Ambiente. Para la compañía el monitorear y minimizar su impacto al medio ambiente es un compromiso del más alto nivel; donde el mejoramiento continuo y aportar a la solución del problema del cambio climático a nivel mundial, generando valor agregado a la compañía y la región, son los pilares de su gestión.

Una de las funciones de la Gerencia de Medio Ambiente, en conjunto con las diversas áreas de la Compañía, es velar por el cumplimiento legal ambiental, implementar un sistema de gestión y programas ambientales que cumplan con los requerimientos cada día más exigentes a nivel mundial; además de programas de mejoramiento continuo en sus procesos internos, que generen beneficios ambientales y económicos y que se sumen a los que actualmente se realizan.

La estrategia de Medio Ambiente de LATAM Airlines Group S.A., se llama Estrategia de Cambio Climático y basa en el objetivo de ser líder mundial en Cambio Climático y Eco eficiencia, la cual se implementa en los siguientes temas:

- Impacto y Rentabilidad:
  - Sistema de Gestión Ambiental
  - Gestión de Riesgos
  - Eco eficiencia
  - Energías Alternativas Sostenibles
- Compromiso y Reconocimiento:
  - Desarrollo de capacidad interna
  - Transparencia
  - Cadena de Valor
  - Compensación de Emisiones
  - Reconocimiento y Proyectos de Comunicación

124

Para el año 2015, se establecieron y trabajaron los siguientes temas:

1. Avanzar en la implementación de un Sistema de Gestión Ambiental;
2. Gestionar la Huella de Carbono, mediante la medición, verificación externa y compensación de las emisiones de nuestras operaciones en tierra;
3. Gestión de Riesgos Corporativos;
4. Desarrollar una estrategia corporativa para cumplir con la meta mundial de la aviación de tener un crecimiento carbono neutro en el año 2020.

Es así como, durante el 2015 se ha trabajado en las siguientes iniciativas:

- Implementación y Certificación de un Sistema de Gestión Ambiental para las operaciones principales, con especial énfasis en Santiago y Miami. Logrando la certificación del Sistema de Gestión Ambiental ISO 14.001 en sus instalaciones de Miami.
- Certificación del Stage 2, el más avanzado del IATA Environmental Assessment (IEnvA), siendo la tercera línea aérea en el mundo en lograr esta certificación.
- Elaboración del capítulo ambiental para el reporte de sostenibilidad de la empresa, que permite medir los avances en temáticas ambientales.
- Elaboración del segundo documento de soporte de gestión ambiental de la compañía.
- Medición y verificación externa de la Huella de Carbono Corporativa.

Se destaca que el año 2015, LATAM Airlines Group mantuvo su selección en el Índice de Sostenibilidad del Dow Jones, en la categoría mundial, siendo solo 2 líneas aéreas las que pertenecen a este selecto grupo.

En 2015 la Gerencia de Medio Ambiente gastó US\$ 150.700 (US\$ 370.160 en 2014). El presupuesto de la Gerencia de Medio Ambiente para el 2015 fue de US\$ 324.460 (US\$ 520.000 para el 2014).

#### NOTA 35 - HECHOS POSTERIORES A LA FECHA DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

La Sociedad anunció el 04 de febrero de 2016.- Según lo informado por la U.S. Securities and Exchange Commission (SEC), acerca de un hecho ocurrido durante el período 2006 – 2007, relacionado con la contratación de una consultoría en Argentina sobre materias laborales, que no fue registrada en la forma debida en los libros contables de la compañía, Grupo LATAM Airlines (LATAM) informa lo siguiente:

- En relación a este hecho aislado –que sucedió hace aproximadamente una década- y que se limita a una contabilización que no fue registrada en la forma debida en los libros contables de la compañía, Ignacio Cueto Plaza, ha llegado a un acuerdo voluntario en un proceso administrativo ante la SEC, que considera una multa de US\$ 75.000, además de dar cumplimiento a los controles internos de contabilidad y a la estructura de Compliance de LATAM.
- Tal como ha sido comunicado en los reportes corporativos, la Sociedad ha colaborado con las autoridades correspondientes y lo continuará haciendo en relación a todo lo requerido en la investigación.

La Sociedad y su alta administración reafirman, una vez más, su decidido compromiso con el cumplimiento de las normas de todos los países donde opera el Grupo. Además, desde la fecha en que ocurrió este hecho, la compañía ha llevado a cabo mejoras significativas en su estructura de Compliance y en los controles contables internos.

Con posterioridad a la fecha de cierre de los estados financieros al 31 de diciembre de 2015, se ha producido una variación importante en la paridad cambiaria (Banco Central de Brasil) R\$/US\$,

125

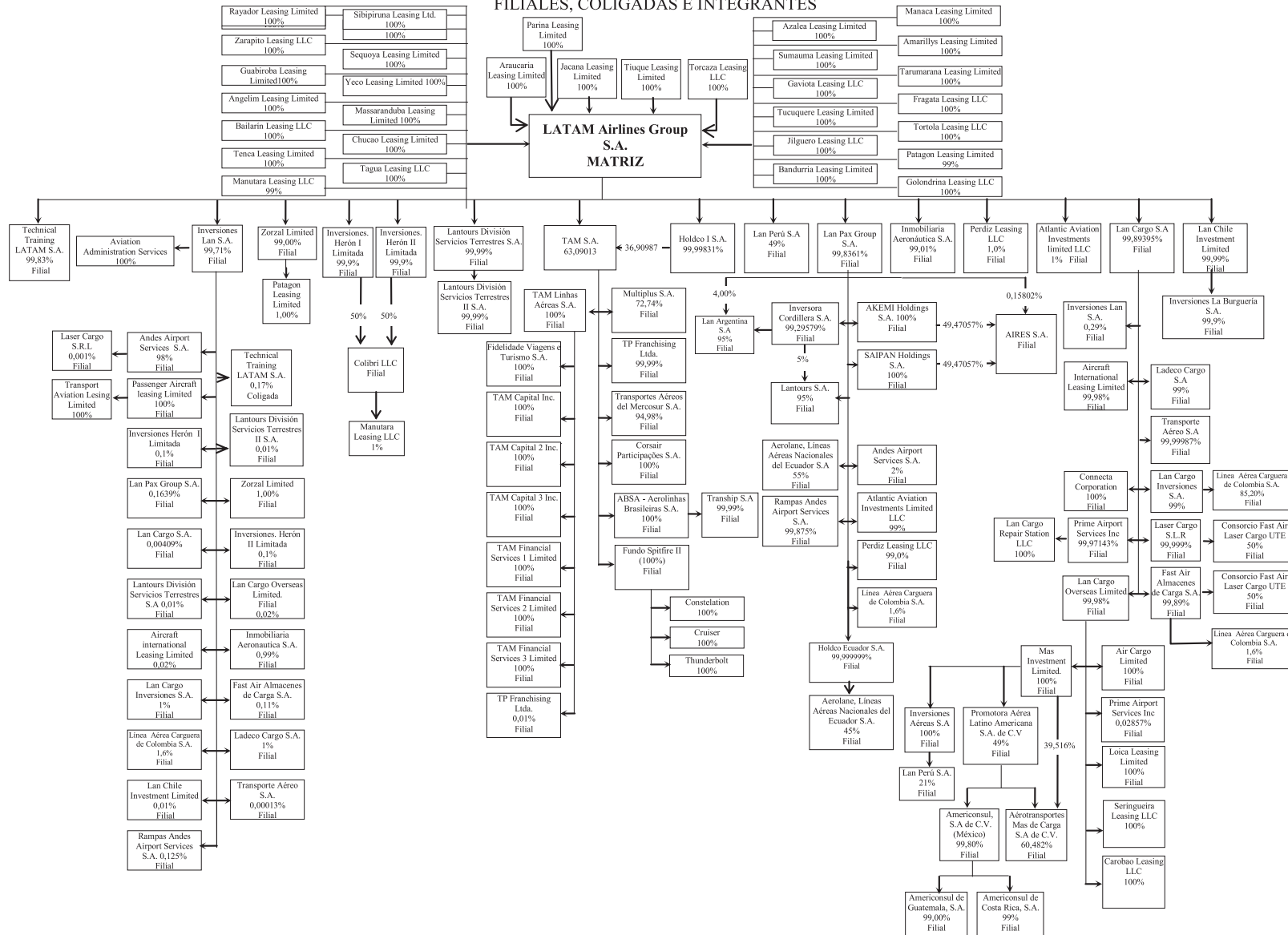
pasando de R\$ 3,90 por US\$ a R\$ 3,62 por US\$ al 21 de marzo de 2016, lo cual representa una apreciación de 7,22% de la moneda brasileña.

A la fecha de emisión de los presentes estados financieros, dada la complejidad en esta materia, la administración aún no concluye el análisis y determinación de los efectos financieros de esta situación.

Los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales al 31 de diciembre de 2015, han sido aprobados en Sesión Extraordinaria de Directorio del 21 de Marzo de 2016.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y SUS EMPRESAS

FILIALES, COLIGADAS E INTEGRANTES





**Informaciones Filiales y Coligadas****LATAM AIRLINES GROUP S.A****Nombre: LATAM Airlines Group S.A., R.U.T.****89.862.200-2**

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

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

La Junta Extraordinaria de Lan Chile S.A. de 23 de julio de 2004 acordó cambiar el nombre de la compañía a "Lan Airlines S.A." Un extracto de la escritura a la que se redujo el Acta de dicha Junta fue inscrito en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces a fojas 25.128 número 18.764 correspondiente al año 2004 y se publicó en el Diario Oficial de 21 de agosto de 2004. La fecha efectiva del cambio de nombre fue el 8 de septiembre de 2004.

La Junta Extraordinaria de Lan Airlines S.A. de 21 de diciembre de 2011 acordó cambiar el nombre de la compañía a "LATAM Airlines Group S.A." Un extracto de la escritura a la que se redujo el Acta de dicha Junta fue inscrito en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces a fojas 4.238 número 2.921 correspondiente al año 2012 y se publicó en el Diario Oficial de 14 de enero de 2012. La fecha efectiva del cambio de nombre fue el 22 de junio de 2012.

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

**Nota:** Los Estados Financieros de las filiales se presentan en este informe en forma resumida. Los antecedentes completos se encuentran a disposición del público en nuestras oficinas y en la Superintendencia de Valores y Seguros.

### TAM S.A. Y FILIALES

**Constitución:** Sociedad Anónima constituida en Brasil en Mayo de 1997

**Objeto:** Participar en calidad de accionista en otras sociedades, especialmente en empresas que exploten servicios de transporte aéreo regular de ámbito nacional e internacional y otras actividades conexas, relacionadas o complementarias al transporte aéreo regular

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 2.304.021

**Resultado del Ejercicio:** MUS\$ (146.198)

**Participación 2015:** 100,00%

**Variación a/a:** 0,00%

**% Sobre activos Matriz:** 2,75%

**Presidente Directorio:**

Claudia Sender Ramirez

**Directores:**

Ruy Antonio Mendes Amparo

Federico Herman Germani

### Sociedades filiales de TAM S.A.

- **TAM Linhas Aereas S.A. y filiales**

**Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Brasil.

**Objeto:** (a) Exploração dos serviços de transporte aéreo regular de passageiros, cargas ou malas postais, na conformidade da legislação vigente; (b) Exploração de atividades complementares de serviços de transporte aéreo por frete de passageiros, cargas e malas postais; (c) Prestação de serviços de manutenção, reparação de aeronaves, próprias ou de terceiros, motores, partes e peças; (d) Prestação de serviços de hangaragem de aeronaves; (e) Prestação de serviços de atendimento de pátio e pista, abastecimento de comissária de bordo e limpeza de aeronaves; (f) Prestação de serviços de engenharia, assistência técnica e demais atividades relacionadas à indústria aeronáutica; (g) Realização de instrução e treinamento, relacionados às atividades aeronáuticas; (h) Análise e desenvolvimento de programas e sistemas; (i) Compra e venda de peças, acessórios e equipamentos aeronáuticos; (j) Desenvolvimento e execução de outras atividades conexas, correlatas ou complementares ao transporte aéreo, além das acima expressamente elencadas; (k) Importação e exportação de óleo lubrificante acabado; e (l) Exploração dos serviços de correspondente bancário

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 1.289.676

**Participación 2015:** 100,00%

**Variación a/a:** 0,00%

**% Sobre activos Matriz:** 2,54497%

**Presidente Directorio:**

Cláudia Sender Ramirez

**Directores:**

Ruy Antonio Mendes Amparo

Daniel Levy

- **ABSA: Aerolinhas Brasileiras S.A. y filial**

**Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Brasil

**Objeto:** (a) Exploração dos serviços de transporte aéreo regular de passageiros, cargas ou malas postais, domésticas ou internacionais, na conformidade da legislação vigente; (b) Exploração de atividades auxiliares de transporte aéreo, tais como, atendimento, limpeza e reboque de aeronaves, monitoração de cargas, despacho operacional de voo, check in e check out e demais serviços previstos em legislação própria; (c) Arrendamento mercantil e operacional, bem como o fretamento de aeronaves; (d) Exploração dos serviços de manutenção e comercialização de partes, peças e equipamentos de aeronaves; e (e) Desenvolvimento e execução de outras atividades conexas, correlatas ou complementares ao transporte aéreo, além das acima expressamente elencadas.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 3.314

**Participación 2015:** 100,00%

**Variación a/a:** 0,00%

**% Sobre activos Matriz:** 0,21801%

**Presidente Directorio:**

Luis Quintiliano

**Directores:**

Dario Matsuguma

Daniel Levy

- *Multiplus S.A.*

**Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Brasil.

**Objeto:** i. o desenvolvimento e gerenciamento do programa de fidelização de clientes em razão do consumo de bens e serviços oferecidos por parceiros da Companhia; ii. a comercialização de direitos de resgate de prêmios no âmbito do programa de fidelização de clientes; iii. a criação de banco de dados de pessoas físicas e jurídicas; iv. a obtenção e processamento de informações transacionais referentes a hábitos de consumo; v. a representação de outras sociedades, brasileiras ou estrangeiras; e vi. prestação de serviços auxiliares ao comércio de bens e produtos, incluindo, porém não se limitando, a sua importação e a exportação, além da aquisição de itens e produtos relacionados, direta e indiretamente, a consecução das atividades acima descritas.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$31.616  
**Participación 2015:** 72,40%  
**Variación a/a:** 0,00%  
**% Sobre activos Matriz:** 0,99075%

**Presidente Directorio:**  
 Roberto José Maris DE Medeiros

**Directores:**  
 Ronald Domingues  
 Ricardo Gazetta  
 Ricardo Birtel Mendes de Freitas

- *Transportes Aereos del Mercosur S.A.*

**Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Paraguay

**Objeto:** Tiene un objeto social amplio que incluyen actividades aeronáuticas, comerciales, turísticas, de servicios, financiera, representaciones, e inversoras, con énfasis en actividades aeronáuticas de transporte regular y no regular, interno e internacional de personas, cosas y/o correspondencia entre otras, comerciales y de prestación de servicios de mantenimiento y asistencia técnica en todo tipo de aeronaves, equipos, accesorios y materiales para aeronavegabilidad, entre otros.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 17.219  
**Participación 2015:** 94,98%  
**Variación a/a:** 0,00%  
**% Sobre activos Matriz:** 0,11039%

**Presidente Directorio**  
 Gustavo Lopegui

**Directores**  
 Enrique Alcaide Hidalgo

Darío Maciel Martínez

Hernán Pablo Morosuk (Suplente)

**Administradores:**  
 Enrique Alcaide Hidalgo  
 Esteban Burt Artaza  
 Hernan Pablo Morosuk  
 Gabriela Terrazas Domaniczky  
 Maria Emiliana Duarte León

**Gerente General**  
 Rosario Altgelt

- *Corsair Participações Ltda*

**Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Brasil.

**Objeto:** (i) a participação em outras sociedades civis ou comerciais, na condição de acionista ou quotista; e (ii) a administração de bens próprios.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$49  
**Participación 2015:** 100,00%  
**Variación a/a:** 0,00%  
**% Sobre activos Matriz:** -0,00238%

**Presidente Directorio:**  
 Ruy Antonio Mendes Amparo

**Directores:**  
 Euzébio Angelotti Neto

- *TP Franchising Limited*

**Individualización:** Sociedad de Responsabilidad Limita constituída en Brasil.

**Objeto:** (a) a concessão de franquias; (b) a cessão temporária, gratuita ou onerosa, a seus franqueados, de direitos de utilização de marcas, sistemas, conhecimentos, métodos, patentes, tecnologia de atuação e quaisquer outros direitos, interesses ou bens, móveis ou imóveis, tangíveis ou intangíveis, de que a Sociedade, seja ou venha a ser titular ou licenciada, relacionados ao desenvolvimento, implantação, operação ou administração das franquias que vier a conceder; (c) o desenvolvimento de quaisquer atividades necessárias a assegurar, tanto quanto possível, a manutenção e o aperfeiçoamento contínuo dos padrões de atuação de sua rede de franquias; (d) o desenvolvimento de modelos de implantação, operação e administração da rede de franquias e sua transmissão para os franqueados; e (e) a distribuição, venda e comercialização de passagens aéreas e produtos relacionados, bem como quaisquer negócios conexos ou acessórios a sua finalidade principal, podendo, ainda, participar em outras sociedades como sócia ou acionista, no Brasil ou no Exterior, ou em consórcios, assim como empreender projetos próprios, ou associar-se a projetos de terceiros, inclusive para fins de fruição de incentivos fiscais, de acordo com a legislação em vigor.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$8  
**Participación 2015:** 100,00%  
**Variación a/a:** 0,00%  
**% Sobre activos Matriz:** 0,00447%

**Administradores:**

Cláudia Sender Ramirez  
 Marcelo Eduardo Guzzi Dezem  
 Daniel Levy

- *TAM Capital Inc*

**Individualización:** Sociedad Anónima constituída en Brasil.

**Objeto:** La sociedad puede ejercer cualquier actividad que no sea contraria a ley.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 111.123  
**Participación 2015:** 100,00%  
**Variación a/a:** 0,00%  
**% Sobre activos Matriz:** 0,08937%

**Directores:**

José Zaidan Maluf,  
 Bruno Macareno Aléssio  
 Euzébio Angelotti Neto

- *TAM Capital 2 Inc.*

**Individualización:** Sociedad Anónima constituída en Brasil.

**Objeto:** La sociedad puede ejercer cualquier actividad que no sea contraria a ley.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 78.969  
**Participación 2015:** 100,00%  
**Variación a/a:** 0,00%  
**% Sobre activos Matriz:** 0,10581%

**Directores:**

José Zaidan Maluf,  
 Bruno Macareno Aléssio  
 Euzébio Angelotti Neto

- *TAM Capital 3 Inc.*

**Individualización:** Sociedad Anónima constituída en Brasil.

**Objeto:** La sociedad puede ejercer cualquier actividad que no sea contraria a ley.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 178.391  
**Participación 2015:** 100,00%  
**Variación a/a:** 0,00%  
**% Sobre activos Matriz:** 1,02135%

**Directores:**

José Zaidan Maluf,  
 Bruno Macareno Aléssio  
 Euzébio Angelotti Neto

### LAN CARGO S.A Y FILIALES

**Constitución:** Constituida como sociedad anónima cerrada por escritura pública de fecha 22 de mayo de 1970, otorgada en la Notaría de Sergio Rodríguez Garcés, constitución que se materializó con el aporte de los activos y pasivos de la sociedad Línea Aérea del Cobre Limitada (Ladeco Limitada), constituida con fecha 3 de Septiembre de 1958 en la Notaría de Jaime García Palazuelos. La Sociedad ha experimentado diversas reformas, siendo la última aquella que consta en la escritura pública de fecha 20 de Noviembre de 1998, y cuyo extracto fue inscrito a fojas 30.091 número 24.117 del Registro de Comercio de Santiago y publicado en Diario Oficial de fecha 3 de Diciembre de 1998, en virtud de la cual Ladeco S.A. fusionó por incorporación a la filial de Lan Chile S.A. denominada Fast Air Carrier S.A.

Por escritura pública de 22 de octubre de 2001 a la que se redujo el acta de la Junta Extraordinaria de Accionistas de Ladeco S.A. de misma fecha, se modificó la razón social a "Lan Chile Cargo S.A." Un extracto de dicha escritura se inscribió en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago a fojas 27.746 número 22.624 correspondiente al año 2001 y se publicó en el Diario Oficial de 5 de Noviembre de 2001. El cambio de nombre tuvo vigencia a contar del 10 de diciembre de 2001.

Por escritura pública de 23 agosto de 2004 a la que se redujo el acta de la Junta Extraordinaria de Accionistas de Lan Chile Cargo S.A. de 17 de agosto de 2004, se modificó la razón social a "Lan Cargo S.A." Un extracto de dicha escritura se inscribió en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago a fojas 26.994 número 20.082 correspondiente al año 2004 y se publicó en el Diario Oficial de 30 de agosto de 2004.

**Objeto:** Realizar y desarrollar, sea por cuenta propia o ajena, lo siguiente: el transporte en

general en cualquiera de sus formas y, en particular, el transporte aéreo de pasajeros, carga y correspondencia, dentro y fuera del país; las actividades turísticas, de hotelería y demás complementarias a ellas, en 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 particular, con el transporte aéreo en cualquiera de sus formas, sea de apoyo terrestre, de mantenimiento, de asesoría técnica o de otra especie, dentro y fuera del país, y toda clase de actividades y servicios relacionados con el turismo, hotelería y demás actividades y bienes antes referidos, dentro y fuera del país. En el cumplimiento de los objetivos anteriores, la Compañía podrá realizar inversiones o participar como socia en otras sociedades, sea adquiriendo acciones o derechos o intereses en cualquier otro tipo de asociación, así fuere en las ya existentes o que se formen en el futuro y, en general, ejecutar todos los actos y celebrar todos los contratos necesarios y pertinentes a los fines indicados.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 83.226

**Resultado del Ejercicio:** MUS\$ (61.332)

**Participación 2015:** 99,898%

**Variación a/a:** 0,00%

**% Sobre activos Matriz:** 2,05%

#### Presidente Directorio:

José Cox Donoso

#### Directores:

Juan José Cueto Plaza (Director LATAM)

Ramón Eblen Kadis (Director LATAM)

Ignacio Cueto Plaza (Ejecutivos LATAM)

Enrique Cueto Plaza (Ejecutivos LATAM)

Andrés Osorio Hermansen (Ejecutivos LATAM)

#### Gerente General:

Alvaro Carril Muñoz

### Sociedades filiales de Lan Cargo S.A

- *Laser Cargo S.R.L.*

**Individualización:** Sociedad de Responsabilidad Limita constituida en Argentina.

**Objeto:** Por cuenta propia y/o de terceros a la prestación de servicios como agente de carga aérea y marítima, operación de contenedores aéreos y marítimos, control de carga y descarga de aeronaves convencionales, cargueros, buques convencionales y buques porta contenedores, consolidación y desconsolidación, operaciones y contratos con compañías de transporte, de distribución y promoción de cargas aéreas, marítimas, fluviales y terrestres, y actividades y servicios relacionados, importación y exportación: tales operaciones serán realizadas de acuerdo a la forma prevista por las leyes del país y reglamentaciones que regulen esas profesiones y actividades, las disposiciones legales de aduana y reglamentos de la Prefectura Naval Argentina, Fuerza Aérea Argentina, así como encargar a terceros la realización de tareas asignadas por la legislación vigente para despachantes de aduana; también depósito y transporte por cuenta propia y/o de terceros de frutos, productos, materias primas, mercaderías en general y todo tipo de documentación: embalaje de mercaderías en general, por cuenta propia y/o de terceros. En el desempeño de esas funciones la sociedad podrá inscribirse como agente marítimo, aéreo, importador y exportador, contratista y proveedora marítima y aérea ante las autoridades competentes. Al propio tiempo, desarrollará actividades postales destinadas a la admisión, clasificación, transporte, distribución y entrega de correspondencia, cartas, portales, encomiendas de hasta 50 kilogramos, que se realicen dentro de la República Argentina y desde o hacia el exterior. Esta actividad incluye la desarrollada por los llamados courriers, o empresas de courier y toda otra actividad asimilada o asimilable conforme lo dispuesto en el Art. 4 del Decreto 1187/93. La sociedad podrá también desarrollar el proceso logística consistente en el traslado, almacenamiento, ensamble, fraccionamiento, empaque, acondicionamiento de mercadería en general para su posterior transporte y distribución

al cliente final en conjunto con el gerenciamiento de la información pertinente al cumplimiento de este objetivo, es decir: el proceso logística de la toma de materia prima en el proveedor hasta la entrega del producto terminado en el cliente y la reglamentación de información que garantice la eficiencia de esta gestión.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$68

**Participación 2015:** 99,99%

**Variación a/a:** 0,00%

**% Sobre activos Matriz:** -0,00007%

**Directores:**

Esteban Bojanich

**Administración:**

Esteban Bojanich,

Rosario Altgelt

María Marta Forcada,

Facundo Rocha

Gonzalo Perez Corral

Nicolás Obejero

Norberto Díaz

- *Aircraft Internacional Leasing Limited*

**Individualización:** Sociedad de Responsabilidad Limitada constituida en Bahamas.

-

- **Objeto:** Adquisición y financiamiento de aeronaves

-

- **Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$5

- **Participación 2015:** 99,98%

- **Variación a/a:** 0,00%

- **% Sobre activos Matriz:** -0,00002%

-

- **Directores:**

- Richard Evans

- Carlton Mortimer

- Charlene Y. Wells

- Geoffrey D. Andrews

- *Fast Air Almacenes de Carga S.A.*

**Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Chile.

**Objeto:** Realizar y desarrollar la explotación o administración de almacenes o recintos de depósitos aduaneros, en los cuales se pueda almacenar cualquier bien o mercancía hasta el momento de su retiro, para su importación, exportación u otra destinación aduanera, en los términos señalados en la Ordenanza de Aduanas, su reglamento y demás normas correspondientes.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$6.741

**Participación 2015:** 99,89%

**Variación a/a:** 0,00%

**% Sobre activos Matriz:** 0,02400%

**Directores:**

Juan José Cueto Plaza (Director de LATAM)

Alvaro Carril Muñoz (Ejecutivos LATAM)

Andrés Osorio Hermansen (Ejecutivos LATAM)

Andrés del Valle Eitel (Ejecutivos LATAM)

Enrique Elsaca Hirmas (Ejecutivos de LATAM)

**Gerente General:**

Javier Cáceres Celia

- *Prime Airport Services Inc. y filial*

**Individualización:** Corporation constituida en Estados Unidos

**Objeto:** Realizar y desarrollar la explotación o administración de almacenes o recintos de depósitos aduaneros, en los cuales se pueda almacenar cualquier bien o mercancía hasta el momento de su retiro, para su importación, exportación u otra destinación aduanera, en los términos señalados en la Ordenanza de Aduanas, su reglamento y demás normas correspondientes.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$2

**Participación 2015:** 100,00%

**Variación a/a:** 0,00%

**% Sobre activos Matriz:** -0,02484%

**Directores:**

Fernando Poitevin

**Gerente General:**

Rene Pascua

- *Lan Cargo Overseas Limited y filiales*

**Individualización:** Sociedad de Responsabilidad Limitada constituida en Bahamas.

**Objeto:** Participar en cualquier acto o actividad que no esté prohibida por cualquier ley que se encuentre en vigor en las Bahamas.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$1.183

**Participación 2015:** 100,00%

**Variación a/a:** 0,00%

**% Sobre activos Matriz:** 0,08598%

**Directores:**

Andres del Valle Eitel (Ejecutivos LATAM)

Cristian Toro (Ejecutivos LATAM)

Pilar Duarte

**Administración:**

Andres del Valle Eitel (Ejecutivos LATAM)

Cristian Toro (Ejecutivos LATAM)

- *Transporte Aéreo S.A.*

**Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Chile.

**Objeto:** Participar en cualquier acto o actividad que no esté prohibida por cualquier ley que se encuentre en vigor en las Bahamas.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$11.800

**Participación 2015:** 99,99%

**Variación a/a:** 0,00%

**% Sobre activos Matriz:** 1,15157%

**Directores:**

Andrés Osorio Hermansen  
Roberto Alvo Milosawlewitsch  
Enrique Elsaca Hirmas

**Gerente General:**

Enrique Elsaca Hirmas

**Administración:**

Andrés Osorio Hermansen  
Roberto Alvo Milosawlewitsch  
Enrique Elsaca Hirmas

- *Consortio Fast Air Almacenes de Carga S.A. - Laser Cargo S.R.L.*

**Individualización:** Unión transitoria de Empresas constituida en Argentina.

**Objeto:** Presentación a la Licitación Pública Nacional e Internacional N° 11/2000 para el otorgamiento del Permiso de Uso para la Instalación y Explotación de un Depósito Fiscal en el Aeropuerto Internacional de Rosario.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$132

**Participación 2015:** 100,00%

**Variación a/a:** 0,00%

**% Sobre activos Matriz:** 0,00039%

**Directores:**

Esteban Bojanich

**Administración:**

Esteban Bojanich

- *Connecta Corporation*

**Individualización:** Corporation constituida en Estados Unidos.

**Objeto:** Propiedad, arrendamiento operativo y sub-arrendamiento de aeronaves

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$1

**Participación 2015:** 100,00%

**Variación a/a:** 0,00%

**% Sobre activos Matriz:** -0,00678%

**Gerente General:**

Ernesto Ramirez

- *Lan Cargo Inversiones S.A. y filial*

**Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Chile

**Objeto:** a) El comercio del transporte aéreo en cualquiera de sus formas, ya sea de pasajeros, correo y/o carga, y todo cuanto tenga relación directa o indirecta con dicha actividad, dentro y fuera del país, por cuenta propia o ajena; b) La prestación de servicios relacionados con el mantenimiento y reparación de aeronaves, propias o de terceros; c) El comercio y desarrollo de actividades relacionadas con viajes, turismo y hotelería; d) El desarrollo y/o participación en toda clase de inversiones, tanto en Chile como en el extranjero, en materias relacionadas directa o indirectamente con asuntos aeronáuticos y/o con los demás objetos sociales; y e) El desarrollo y la explotación de toda otra actividad derivada del objeto social y/o vinculadas, conexas, coadyuvantes o complementarias del mismo.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$125

**Participación 2015:** 100,00%

**Variación a/a:** 0,00%

**% Sobre activos Matriz:** -0,07309%

**Directores:**

Ignacio Cueto Plaza (Ejecutivos LATAM)  
Andrés Osorio Hermansen (Ejecutivos LATAM)  
Roberto Alvo Milosawlewitsch (Ejecutivos LATAM)

- **Línea Aérea Carguera de Colombia**  
(Subsidiaria de LAN Cargo Inversiones)

**Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Colombia

**Objeto:** La prestación del servicio de transporte público aéreo comercial de carga y correo dentro del territorio de la República de Colombia, y desde y hacia Colombia. Como objeto social secundario la sociedad podrá prestar servicios de mantenimiento a sí misma y a terceros; operar su escuela de operaciones y prestar servicios de instrucción teórica y práctica, y de entrenamiento a personal aeronáutico propio o de terceros en sus diferentes modalidades y especialidades; importar para sí o para terceros repuestos, partes y piezas relacionadas con la actividad aeronáutica; prestar servicios aeroportuarios a terceros; representar o agenciar a empresas aéreas nacionales o extranjeras, de pasajeros o de carga, y en general a empresas que presten servicios en el sector aeronáutico.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$774  
**Participación 2015:** 90,00%  
**Variación a/a:** 0,00%  
**% Sobre activos Matriz:** 0,03929%

**Directores:**

Alberto Davila Suarez  
Pablo Canales  
Jaime Antonio Gongora Esguerra  
Fernando García Poitevin (Suplente)  
Jorge Nicolas Cortazar Cardoso (Suplente)

**Administración:**

Jaime Antonio Gongora Esguerra  
Erika Zarante Bahamon (Suplemente)

- **Mas Investment Limited (Subsidiaria de LAN Overseas Limited)**

**Individualización:** Sociedad de Responsabilidad Limitada constituida en Bahamas.

**Objeto:** Realizar toda actividad no esté prohibida bajo la ley de Bahamas y específicamente tener propiedad en otras filiales de LAN.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$1.446  
**Participación 2015:** 100,000  
**Variación a/a:** 0,00%  
**% Sobre activos Matriz:** 0,03261%

**Directores:**

J. Richard Evans  
Carlton Mortimer  
Charlene Y. Wels  
Geoffrey D. Andrews.

- **Promotora Aérea Latinoamérica S.A y filiales (Subsidiaria de Mas Investmet Limited)**

**Individualización:** Sociedad Anónima de Capital Variable constituida en México.

**Objeto:** Promover, constituir, organizar, explotar y tomar participación en el capital y patrimonio de todo género de sociedades mercantiles, civiles, asociaciones o empresas industriales, comerciales, de servicio o de cualquier otra índole, tanto nacionales como extranjeras, así como participar en su administración o liquidación. \*La adquisición, enajenación y en general la negociación con todo tipo de acciones, partes sociales, y decualquier título-valor permitido por la ley...\*La prestación o contratación de servicios técnicos, consultivos y de asesoría, así como la celebración de los contratos o convenios para la realización de estos fines.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$2.216  
**Participación 2015:** 49,00%  
**Variación a/a:** 0,00%  
**% Sobre activos Matriz:** 0,02302%

**Administración:**

Luis Ignacio Sierra Arriola



- *Inversiones Áreas S.A (Subsidiaria de Mas Investmet Limited)*

**Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Perú.

**Objeto:** Promover, constituir, organizar, explotar y tomar participación en el capital y patrimonio de todo género de sociedades mercantiles, civiles, asociaciones o empresas industriales, comerciales, de servicio o de cualquier otra índole, tanto nacionales como extranjeras, así como participar en su administración o liquidación. \*La adquisición, enajenación y en general la negociación con todo tipo de acciones, partes sociales, y decualquier título-valor permitido por la ley..\*La prestación o contratación de servicios técnicos, consultivos y de asesoría, así como la celebración de los contratos o convenios para la realización de estos fines.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$428  
**Participación 2015:** 100,00%  
**Variación a/a:** 0,00%  
**% Sobre activos Matriz:** 0,02444%

**Directores:**  
 Andrés Enrique del Valle Eitel  
 Andrés Osorio Hermansen  
 Cristian Eduardo Toro Cañas

**Gerente General:**  
 Carlos Schacht Rotter

- *Americonsul S.A de C.V. (Subsidiaria de Promotora Aérea Latinoamérica S.A y filiales)*

**Individualización:** Sociedad Anónima de Capital Variable constituida en México.

**Objeto:** Impartir y recibir toda clase de servicios técnicos, de administración y de asesoramiento a empresas industriales, comerciales y de servicios; Promover, organizar, administrar, supervisar, impartir y dirigir cursos de capacitación de personal; Realizar toda clase de estudios, planes, proyectos, trabajos de investigación; Contratar al personal profesional y técnico necesario.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$5  
**Participación 2015:** 49,00%  
**Variación a/a:** 0,00%  
**% Sobre activos Matriz:** 0,00000%

**Administración:**  
 Luis Ignacio Sierra Arriola

- *Americonsult de Guatemala S.A. (Subsidiaria de Americonsul S.A de C.V)*

**Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Guatemala.

**Objeto:** Facultades para representar, intermediar, negociar y comercializar; Desarrollar todo tipo de actividades comerciales e industriales; Todo tipo de comercio en General. Objeto amplio que permite toda clase de operaciones en el país.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$76  
**Participación 2015:** 99,00%  
**Var a/a:** 0,00%  
**% sobre Activos de la Matriz:** 0,00238%

**Presidente Directorio:**  
 Luis Ignacio Sierra Arriola

**Directores:**  
 Carlos Fernando Pellecer Valenzuela

**Administración:**  
 Carlos Fernando Pellecer Valenzuela

- *Americonsult de Costa Rica S.A. (Subsidiaria de Americonsul S.A de C.V)*

**Constitución:** Sociedad Anónima constituida en Costa Rica.

**Objeto:** Comercio en general industria, agricultura y ganadería.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 20  
**Participación 2015:** 99,00%  
**Var a/a:** 0,00%  
**% sobre Activos de la Matriz:** 0,00353%

**Administración:**  
 Luis Ignacio Sierra Arriola  
 Tesorero: Alejandro Fernández Espinoza  
 Luis Miguel Renguel López  
 Tomás Nassar Pérez  
 Marjorie Hernández Valverde.

**LAN PERÚ S.A**

**Constitución:** Sociedad anónima constituida en el Perú el 14 de Febrero de 1997.

**Objeto:** Prestación de servicios de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo, a nivel nacional e internacional, de conformidad con la legislación de aeronáutica civil.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$4.341  
**Resultado del Ejercicio:** MUS\$5.068  
**Participación 2015:** 70,00%  
**Variación a/a:** 0,00%  
**% sobre Activos de la Matriz:** 0,08%

**Presidente Directorio:**  
Emilio Rodríguez Larraín Salinas

**Directores:**  
 Enrique Cueto Plaza (Ejecutivo LATAM)  
 Ignacio Cueto Plaza (Ejecutivo LATAM)  
 Armando Valdivieso Montes (Ejecutivo LATAM)  
 Jorge Harten Costa  
 Alejandro García Vargas  
 Emilio Rodríguez Larraín Miró Quesada  
**Gerente General:**  
 Félix Antelo

**INVERSIONES LAN S.A Y FILIALES**

**Constitución:** Constituida como sociedad anónima cerrada por escritura pública de fecha 23 de enero de 1990, otorgada en la Notaría de Humberto Quezada M., inscrita en el Registro de Comercio de Santiago a fs. 3.462 N°1.833 del año 1990, y publicada en el Diario Oficial del día 2 de febrero de 1990.

**Objeto:** Realizar inversiones en toda clase de bienes, sean éstos muebles o inmuebles, corporales o incorporales. Además, la Sociedad podrá formar otros tipos de sociedades, de cualquier especie; adquirir derechos en sociedades ya formadas, administrarlas, modificarlas y liquidarlas.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$458  
**Resultado del Ejercicio:** MUS\$2.798  
**Participación 2015:** 100,00%  
**Variación a/a:** 0,29%  
**% sobre Activos de la Matriz:** 0,01%

**Presidente Directorio:**  
 Enrique Cueto Plaza (Ejecutivo LATAM)  
 Ignacio Cueto Plaza (Ejecutivo LATAM)  
 Andrés Osorio Hermansen (Ejecutivo LATAM)  
 Roberto Alvo Milosawlewitsch (Ejecutivo LATAM)  
 Enrique Elsaca Hirmas (Ejecutivo LATAM)

**Gerente General:**  
Juan Pablo Arias (Ejecutivo LATAM)

**Sociedades filiales de Inversiones Lan S.A. y participaciones**

- Andes Airport Services S.A.

**Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Chile.

**Objeto:** Asesoría integral de empresas y la prestación de servicios a terceros, tales como carga, ground handling, dotación de personal y todo otro que sea requerido. Para estos efectos, la sociedad realizará sus funciones a través de personal especialmente contratado por cuenta propia o ajena. En general, la sociedad podrá desarrollar toda actividad que se relacione directa o indirectamente con su fin específico de asesoría y prestación de servicios a terceros.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$2  
**Participación 2015:** 98,00%  
**Variación a/a:** 0,00%  
**% Sobre activos Matriz:** 0,00197%

**Directores:**  
 Enrique Cueto Plaza (Ejecutivo LATAM)  
 Ignacio Cueto Plaza (Ejecutivo LATAM)  
 Andrés Osorio Hermansen (Ejecutivo LATAM)

Roberto Alvo Milosawlewitsch (Ejecutivo LATAM)  
 Enrique Elsaca Hirmas (Ejecutivo LATAM)

**INMOBILIARIA AERONAUTICA S.A**

**Constitución:** Constituida como sociedad anónima cerrada por escritura pública de fecha 01 de agosto de 1995 otorgada en la Notaría de Gonzalo de la Cuadra Fabres e inscrita en el Registro de Comercio de Santiago a fs. 21.690 bajo el N° 17.549 del año 1995 y publicado en el Diario Oficial el día 14 de septiembre de 1995.

**Objeto:** Realizar adquisiciones y enajenaciones de bienes raíces y de derechos sobre ellos; el desarrollo, planificación, enajenación y construcción de inmuebles y proyectos inmobiliarios; el arrendamiento, administración y cualquier otra forma de explotación de bienes raíces, ya sea por cuenta propia o de terceros.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$1.147  
**Resultado del Ejercicio:** MUS\$1.404  
**Participación 2015:** 100,00%  
**Variación a/a:** 0,0%  
**% sobre Activos de la Matriz:** 0,14%

**Presidente Directorio:**  
Presidente: Enrique Cueto Plaza (Ejecutivo LATAM)

**Directores:**  
 Andrés Osorio Hermansen (Ejecutivo LATAM)  
 Armando Valdivieso Montes (Ejecutivo LATAM)

**LANTOURS DIVISION SERVICIOS TERRESTRES 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 24 de Agosto de 1999 otorgada en la Notaría de Santiago de don Eduardo Pinto Peralta inscrita en el Registro de Comercio de Santiago a fs. 21.042 N°16.759 del año 1999 y publicada en el Diario Oficial del día 8 de Septiembre de 1999.

**Objeto:** Explotación, administración y representación de empresas o negocios nacionales o extranjeros dedicados a actividades hoteleras, navieras, aéreas y turismo; explotación por cuenta propia o de terceros, arrendamiento automóbiles; importación, exportación, producción, comercialización y distribución por cuenta propia o ajena, en mercados nacionales e internacionales cualquiera clase mercaderías, sean materias primas, insumos o productos terminados.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$235  
**Resultado del Ejercicio:** MUS\$2.341  
**Participación 2015:** 100,00%  
**Variación a/a:** 0,0%  
**% sobre Activos de la Matriz:** 0,00%

**Directores:**

Andrés del Valle Eitel (Ejecutivo LATAM)  
 Armando Valdivieso Montes (Ejecutivo LATAM)  
 Andrés Osorio Hermansen (Ejecutivo LATAM)

**Gerente General:**

Sandra Espinoza Gerard

**Sociedad filial de Lantours División Servicios Terrestres S.A. y participación**


---

**- Lantours División Servicios Terrestres II S.A.**

**Individualización:** Sociedad Anónima constituido en Chile.

**Objeto:** Explotación, administración y representación de empresas o negocios, nacionales o extranjeros, dedicados a actividades hoteleras, navieras, aéreas y de turismo en general; la intermediación de servicios turísticos tales como: (a) la reserva de plazas y venta de boletos en toda clase de medios de transporte nacionales, (b) la reserva, adquisición y venta de alojamiento y servicios turísticos, boletos o entradas a todo tipo de espectáculos, museos, monumentos y áreas protegidas en el país, (c) la organización, promoción y venta de los denominados paquetes turísticos, entendiéndose como tales el conjunto de servicios turísticos (manutención, transporte, alojamiento, etc.), ajustado o proyectado a solicitud del cliente, a un precio preestablecido, para ser operados dentro del territorio nacional, (d) el transporte turístico aéreo, terrestre, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional; (e) el arriendo y fletamento de aviones, barcos, autobuses, trenes y otros medios de transporte para la prestación de servicios turísticos; (f) todo otro relacionado directa o indirectamente con la prestación de los servicios antes descritos.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$235  
**Participación 2015:** 99,99%  
**Var a/a:** 0,00%  
**% sobre Activos de la Matriz:** 0,00050%

**Directores:**

Armando Valdivieso Montes (Ejecutivos LATAM)  
 Andrés del Valle Eitel (Ejecutivos LATAM)  
 Damián Scokin (Ejecutivos LATAM)

**Gerente General:**

Sandra Espinoza Gerard

**LAN PAX GROUP S.A**


---

**Constitución:** Constituida como sociedad anónima cerrada por escritura pública de fecha 27 de Septiembre de 2001, otorgada en la Notaría de Santiago de don Patricio Zaldivar Mackenna, inscrita en el Registro de Comercio de Santiago a fs. 25.636 N° 20.794 de 04 de octubre del año 2001 y publicada en el Diario Oficial del día 6 de Octubre de 2001.

**Objeto:** Realizar inversiones en toda clase de bienes, sean estos muebles o inmuebles, corporales o incorporales. Dentro de su giro, la sociedad podrá formar todo tipo de sociedades, de cualquier especie; adquirir derechos en sociedades ya formadas, administrarlas, modificarlas, liquidarlas. En general podrá adquirir y enajenar todo tipo de bienes y explotarlos, sea por cuenta propia o ajena, así como realizar todo tipo de actos y celebrar toda clase de contratos que sean conducentes a sus finalidades. Ejercer el desarrollo y explotación de toda otra actividad derivada del objeto social y/o vinculadas, conexas, coadyuvantes o complementarias del mismo.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$424  
**Resultado del Ejercicio:** MUS\$(35.181)  
**Participación 2015:** 100,00%  
**Var a/a:** 0,00%  
**% sobre Activos de la Matriz:** 0,00%

**Presidente Directorio**

Ignacio Cueto Plaza (Ejecutivo LATAM)

**Directores:**

Andrés del Valle (Ejecutivo LATAM)  
 Enrique Elsaca Hirmas (Ejecutivo LATAM)

**Gerente General:**

Andrés del Valle Eitel (Ejecutivo LATAM)

### Sociedades filiales de Lan Pax Group S.A. y participaciones

#### - *Inversora Cordillera S.A. y filiales*

**Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Argentina

**Objeto:** Efectuar inversiones por cuenta propia o de terceros o asociada a terceros, en otras sociedades por acciones, cualquiera fuera su objeto, constituidas o a constituirse, dentro o fuera del territorio de la República Argentina, mediante la adquisición, constitución o enajenación de participaciones, acciones, cuotas, bonos, opciones, obligaciones negociables, convertibles o no, otros títulos valores mobiliarios u otras formas de inversión que sean permitidas, de acuerdo a las normas vigentes en cada momento, ya sea ello con la finalidad de mantenerlas en cartera o enajenarlas total o parcialmente, según el caso. Para ello, la sociedad podrá realizar todas las operaciones que no le sean prohibidas por la ley a los fines del cumplimiento de su objeto y tiene la plena capacidad jurídica para adquirir derechos, contraer obligaciones y ejercer los actos que no sean prohibidos por las leyes o por el estatuto.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$78.066

**Participación 2015:** 95,78%

**Var a/a:** 0,00%

**% sobre Activos de la Matriz:** 0,13504%

#### **Directores:**

Manuel María Benites  
Jorge Luis Pérez Alati  
Ignacio Cueto Plaza

#### **Administración:**

Manuel María Benites  
Jorge Luis Pérez Alati  
Rosario Altgelt  
María Marta Forcada  
Facundo Rocha Gonzalo Pérez Corral  
Nicolás Obejero  
Norberto Díaz

#### - *Lantours S.A.*

**Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Argentina

**Objeto:** Realizar por cuenta propia o de terceros y/o asociada con terceros, en el país y/o en el exterior, las siguientes actividades y operaciones:

A) **COMERCIALES:** Realizar, intervenir, desarrollar o diseñar todo tipo de operaciones y actividades que involucren la venta de pasajes aéreos, terrestres, fluviales y marítimos, tanto en el ámbito nacional como en el extranjero, o a cualquier otro servicio que se relacione con la industria del turismo en general. Los servicios antes mencionados podrán ejecutarse por cuenta y orden de terceros, por mandato, comisión, mediante el empleo de los sistemas o métodos que se consideren convenientes a tal fin, sean dichos métodos manuales, mecánicos, electrónicos, telefónicos, a través de Internet, o de cualquier otra clase o tecnología que resulte idónea al efecto. La Sociedad podrá realizar actividades concurrentes o conexas con el objeto descripto, tales como compraventa, importación, exportación y reexportación, licenciamiento y representación de todo tipo de bienes, servicios, "know-how" y tecnología, vinculados directa o indirectamente con el objeto descripto; comercializar por cualquier vía o título la tecnología que cree o cuya licencia o patente adquiera o administre; desarrollar, distribuir, promover y comercializar todo tipo de contenidos para medios de comunicación de cualquier especie. B) **TURISTICAS:** Mediante la realización de todo tipo de actividades vinculadas a la industria turística y hotelera, como operador responsable u operador de servicios de terceros o como agente de viajes. Mediante la preparación de programas de intercambio, turismo, excursiones, y giras; la intermediación y la reserva y locación de servicios en cualquier medio de transporte en el país o en el extranjero y venta de pasajes; intermediación en la contratación de servicios hoteleros en el país o en el extranjero; reserva de hoteles, moteles, apartamentos turísticos y otras facilidades

turísticas; la organización de viajes y turismo de carácter individual o colectivo, excursiones o similares en el país o en el extranjero; la recepción y asistencia de turistas durante sus viajes y su permanencia en el país, la prestación a los mismos de los servicios de guías turísticos y el despacho de sus equipajes; la representación de otras agencias de viajes y turismo, compañías, empresas, o instituciones turísticas tanto nacionales como extranjeras, a fin de prestar en su nombre cualquiera de estos servicios. C) **MANDATARIA:** Mediante la aceptación, desempeño y otorgamiento de representaciones, concesiones, comisiones, agencias y mandatos en general. D) **CONSULTORIA:** Realización de servicios de consultoría, asesoramiento y administración en todo lo relacionado con la organización, instalación, atención, desarrollo, soporte y promoción de empresas relacionadas con la actividad aerocomercial, sin ser excluyente dicha actividad, en los campos de administración, industrial, comercial, técnico, publicitario, los que serán prestados, cuando la índole de la materia así lo requiera, por profesionales con título habilitante según las respectivas reglamentaciones, y el suministro de sistemas de organización y administración, cuidado, mantenimiento y vigilancia y del personal idóneo y especialmente preparado que se requiera para efectuar dichas tareas. E) **FINANCIERAS:** Mediante la participación en otras sociedades creadas o a crearse, ya sea por medio de la adquisición de acciones en sociedades constituidas o mediante la constitución de sociedades, mediante el otorgamiento y obtención de créditos, préstamos, adelantos de dinero con o sin garantía real o personal; el otorgamiento de garantías y fianzas a favor de terceros a título gratuito u oneroso; la colocación de sus fondos en moneda extranjera, oro o divisas, o en depósitos bancarios de cualquier tipo. A tales fines la sociedad tiene plena capacidad jurídica para ejercer todos los actos que no sean prohibidos por las leyes o por el estatuto, e incluso para contraer empréstitos en forma pública o privada mediante la emisión de debentures y obligaciones negociables y la realización de toda clase de

operaciones financieras con excepción de las comprendidas en la Ley 21.526 y toda otra que requiera el concurso público.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$2.042

**Participación 2015:** 100,00%

**Var a/a:** 0,00%

**% sobre Activos de la Matriz:** -0,00519%

**Directores:**

Nicolas Obejero

Diego Alejandro Martínez

**Administración:**

Rosario Altgelt

María Marta Forcada

Facundo Rocha

Gonzalo Perez Corral

Nicolás Obejero

Norberto Díaz

- **Atlantic Aviation Investments LLC**

**Individualización:** Sociedad de Responsabilidad Limitada constituida en Estados Unidos.

**Objeto:** Todo negocio lícito que la empresa puede emprender

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$1

**Participación 2015:** 99,00%

**Var a/a:** 0,00%

**% sobre Activos de la Matriz:** 0,00362%

**Directores:**

Andrés del Valle Eitel

Andrés Osorio Hermansen

**Administración:**

Andrés del Valle (Ejecutivos LATAM)

Andrés Osorio (Ejecutivos LATAM)

Pilar Duarte

- **Akemi Holdings S.A.**

**Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Panamá.

**Objeto:** Los objetos sociales para los cuales se organiza la sociedad son establecer, tramitar y llevar acabo los negocios de una compañía inversionista en cualquier parte del mundo comprar vender y negociar en toda clase de artículos de consumo, acciones de acpital, bonos y valores de todas clases, comprar, vender arrendar o de otros modos adquirir o disponer de bienes muebles o inmueble, invertir en cualquier negovio industrial, comercial, ya sea como principal o accionista, recibir y dar dinero en orestamo, con garantía o sin ella, pactar, celebrar, dar cumplimiento y llevar a cabo contratos de todas clases, constituirse en fiador o garantizar el cumplimiento y observancia de cualquier y todo contrato, dedicarse a cuqlquier negocio lícito no vedado a una sociedad anonima, y ejecutar cualquiera de las cosas que preceden como principales, agentes o en cualquier otro carácter representativo sea el que fuere.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$0

**Participación 2015:** 100,00%

**Var a/a:** 0,00%

**% sobre Activos de la Matriz:** 0,00000%

**Directores:**

Edith O. de Bocanegra

Barbara de Rodriguez

Luis Alberto Rodriguez

**Administración:**

Luis Alberto Rodriguez

Barbara de Rodríguez

- **Saipan Holdings S.A.**

**Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Panamá.

**Objeto:** Los objetos sociales para los cuales se organiza la sociedad son establecer, tramitar y llevar acabo los negocios de una compañía inversionista en cualquier parte del mundo comprar vender y negociar en toda clase de artículos de consumo, acciones de acpital, bonos y valores de todas clases, comprar, vender arrendar o de otros modos adquirir o disponer de bienes muebles o inmueble, invertir en cualquier negovio industrial, comercial, ya sea como principal o accionista, recibir y dar dinero en orestamo, con garantía o sin ella, pactar, celebrar, dar cumplimiento y llevar a cabo contratos de todas clases, constituirse en fiador o garantizar el cumplimiento y observancia de cualquier y todo contrato, dedicarse a cuqlquier negocio lícito no vedado a una sociedad anonima, y ejecutar cualquiera de las cosas que preceden como principales, agentes o en cualquier otro carácter representativo sea el que fuere.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$0

**Participación 2015:** 100,00%

**Var a/a:** 0,00%

**% sobre Activos de la Matriz:** 0,00000%

**Directores:**

Edith O. de Bocanegra

Barbara de Rodriguez

Luis Alberto Rodriguez

**Administración:**

Luis Alberto Rodriguez

Barbara de Rodríguez

- *Aerolane, Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.*

**Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Ecuador.

**Objeto:** Transporte aéreo de pasajeros, carga y correo en forma combinada.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$1.000

**Participación 2015:** 55,00%

**Var a/a:** 0,00%

**% sobre Activos de la Matriz:** 0,05440%

**Directores:**

Antonio Stagg

Manuel Van Oordt

Mariana Villagómez

**Gerente General:**

Maximiliano Naranjo

**Administración:**

Maximiliano Naranjo

Javier Macías

- *Rampas Andes Airport Services S.A. y filiales*

**Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Ecuador.

**Objeto:** Transporte aéreo de pasajeros, carga y correo en forma combinada.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$6.001

**Participación 2015:** 99,875%

**Var a/a:** 0,00%

**% sobre Activos de la Matriz:** 0,04270%

**Administración:**

Ricardo Cadena

- *Hodco Ecuador S.A*

**Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Chile.

**Objeto:** Efectuar toda clase de inversiones con fines rentísticos en bienes corporales o incorporeales, muebles o inmuebles, sea en Chile o en el extranjero.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$507

**Participación 2015:** 99,999%

**Var a/a:** 0,0%

**% sobre Activos de la Matriz:** 0,00000%

**Directores:**

Antonio Stagg

Manuel Van Oordt

Mariana Villagómez

**Gerente General:**

Cristián Toro Cañas (Ejecutivo LATAM)

- *Aerovías de Integración Regional, Aires SA.*

**Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Colombia.

**Objeto:** El objeto social de la compañía será la explotación de servicios de transporte aéreo comercial, nacional o internacional, en cualquiera de sus modalidades, y por lo tanto, la celebración y ejecución de contratos de transporte de pasajeros, cosas y equipajes, correo y carga en general, de conformidad con los permisos de operaciones que para tales efectos expida la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, o de la entidad que en el futuro haga sus veces, ciñéndose en su totalidad a las disposiciones del Código de Comercio, los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y cualquier otra normatividad que regule la materia. Igualmente, la prestación de servicios de mantenimiento y adecuación de los equipos relacionados con la explotación de servicios de transporte aéreo, dentro como fuera del país. En

desarrollo de este objeto la sociedad estará autorizada para invertir en otras compañías, nacionales o extranjeras, con un objeto igual, similar o complementario al de la sociedad. Para el cumplimiento del objeto social, la compañía podrá, entre otros: (a) hacer la revisión, inspección, mantenimiento y/o reparación de aeronaves propias y de terceros, así como de sus repuestos y accesorios, a través de los Talleres de Reparaciones Aeronáuticas de la Compañía, realizando para ello las capacitaciones que sean necesarias para este fin; (b) organizar, constituir e invertir en empresas de transporte comercial en Colombia o en el exterior, para explotar industrial o comercialmente la actividad económica que constituye su objeto, en consecuencia la empresa podrá adquirir a cualquier título las aeronaves, repuestos, partes y accesorios de todo genero, necesarios para el transporte público y aéreo y enajenarlos, y montar y explotar talleres para la reparación y mantenimiento de las aeronaves; (c) celebrar contratos de arrendamiento, fletamento, códigos compartidos, locación o cualquier otro sobre aeronaves para ejercer su objeto; (d) explotar líneas regulares de transporte aéreo de pasajeros, carga y correos y valores, así como el vehículo que permita coordinar el desarrollo de la gestión social; (e) integrarse con empresas iguales, similares o complementarias para explotar su actividad; (f) aceptar representaciones nacionales o extranjeras de servicios del mismo ramo o de ramos complementarios; (g) adquirir bienes muebles e inmuebles para el desarrollo de sus fines sociales, erigir estas instalaciones o construcciones, como bodegas depósitos, oficinas etc., enajenarlos o gravarlos; (h) hacer las importaciones y exportaciones, así como todas las operaciones de comercio exterior que se requieran; (i) tomar dinero a interés y dar en garantías personales reales y bancarias, ya sea para sí o para terceros; (j) celebrar toda clase de operaciones con títulos valores, así como compraventa de obligaciones adquiridas por terceros cuando tengan como efecto el beneficio económico o patrimonial de la compañía, y obtener empréstitos por medio de bonos o títulos representativos de obligaciones; (k) contratar con

terceros la administración y explotación de los negocios que organice para el logro de sus fines sociales, (l) celebrar contratos de sociedades y adquirir acciones o participaciones en las ya constituidas, sean nacionales o del exterior; hacer aportes a unas y otras, (m) fusionarse con otras sociedades y asociarse con entidades iguales para procurar el desarrollo del transporte aéreo o con otros fines gremiales; (n) promover, asistir técnicamente, financiar o administrar empresas o sociedades relacionadas con el objeto social; (ñ) celebrar o ejecutar todo género de contratos civiles o comerciales, industriales o financieros que sean necesarios o convenientes al logro de sus fines propios; (o) celebrar negocios y cumplir actividades que procuren clientela, y obtener de las autoridades competentes las autorizaciones y licencias necesarias para la prestación de sus servicios; (p) el desarrollo y la explotación de otra actividades derivadas del objeto social y/o vinculados, conexas, coadyuvantes o complementarias del mismo, incluyendo la prestación de servicios turísticos bajo cualquier modalidad permitida por la ley tales como las agencias de viajes; (q) ocuparse de todo negocio o

actividad lícita, sea o no de comercio, siempre y cuando esté relacionada con su objeto social o

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$3.388  
**Participación 2015:** 99,017%  
**Var a/a:** 0,00%  
**% sobre Activos de la Matriz:** 0,33637%

**Directores:**

Jorge Nicolas Cortazar Cardoso  
 Jaime Antonio Gongora Esguerra  
 Fernando García Poitevin. Suplente  
 Jorgue Enrique Cortazar Garcia  
 Alberto Davila Suarez  
 Pablo Canales

**Administración:**

Jorge Nicolas Cortazar  
 Erika Zarante Bahamon  
 Jaime Antonio Gongora Esguer

- *Lan Argentina S.A (Subsidiaria de Inversora Cordillera S.A)*

**Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Argentina.

**Objeto:** Efectuar toda clase de inversiones con fines rentísticos en bienes corporales o incorporales, muebles o inmuebles, sea en Chile o en el extranjero.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$74.339  
**Participación 2015:** 99,00%  
**Var a/a:** 0,00%  
**% sobre Activos de la Matriz:** 0,15685%

**Directores:**

Manuel María Benites  
 Jorge Luis Perez Alati  
 Ignacio Cueto Plaza (Ejecutivo LATAM)

**Administración:**

Manuel María Benites  
 Jorge Luis Perez Alati  
 Rosario Altgelt  
 María Marta Forcada  
 Facundo Rocha  
 Gonzalo Perez Corral  
 Nicolás Obejero  
 Norberto Díaz

**TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.**

---

**Constitución:** Constituida como Sociedad Anónima por escritura pública de fecha 23 de diciembre de 1997 en Santiago de Chile, procediendo a su inscripción en el Registro de Comercio de Santiago en la foja 878 número 675 del año 1998.

**Objeto:** Su objeto social es proveer servicios de entrenamiento técnico y otro tipo de servicios relacionados con el anterior.

**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$753

**Resultado del Ejercicio:** MUS\$(72)

**Participación:** 100,00%

**Var a/a:** 0,00%

**% sobre Activos de la Matriz:** 0,01%

**Presidente Directorio:**

Enrique Elsaca (Ejecutivo LATAM)

**Directores:**

Sebastián Acuto

Fernando Andrade

**Gerente General:**

Alejandra Jara Hernández



**Estados Financieros Sociedades Matriz**

TAM S.A.

Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado	Al 31 de diciembre de 2015 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2014 MUS\$
<b>ACTIVOS</b>		
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	1.335.337	1.920.909
Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios	<u>277</u>	<u>407</u>
Total activos corrientes	1.335.614	1.921.316
Total activos no corrientes	<u>3.360.939</u>	<u>4.896.382</u>
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<b><u>4.696.553</u></b>	<b><u>6.817.698</u></b>
<b>PATRIMONIO Y PASIVOS</b>		
<b>PASIVOS</b>		
Total pasivos corrientes	1.963.400	2.279.110
Total pasivos no corrientes	<u>2.235.823</u>	<u>3.530.419</u>
<b>Total pasivos</b>	<b><u>4.199.223</u></b>	<b><u>5.809.529</u></b>
<b>PATRIMONIO</b>		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	423.190	912.639
Participaciones no controladoras	<u>74.140</u>	<u>95.530</u>
<b>Total patrimonio</b>	<b><u>497.330</u></b>	<b><u>1.008.169</u></b>
<b>TOTAL PATRIMONIO Y PASIVOS</b>	<b><u>4.696.553</u></b>	<b><u>6.817.698</u></b>

Estado de Resultados Consolidado por Función	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2015 MUS\$	2014 MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	4.597.612	6.588.741
Ganancia bruta	599.784	1.238.846
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	(272.206)	356.613
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>126.008</u>	<u>(146.092)</u>
<b>GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO</b>	<b><u>(146.198)</u></b>	<b><u>210.521</u></b>
Ganancia (pérdida) del ejercicio atribuible a:		
Los propietarios de la controladora	(183.912)	171.655
Participaciones no controladoras	<u>37.714</u>	<u>38.866</u>
<b>Ganancia (pérdida) del ejercicio</b>	<b><u>(146.198)</u></b>	<b><u>210.521</u></b>

Estado de Resultados Integrales Consolidado	al 31 de diciembre de	
	2015 MUS\$	2014 MUS\$
GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO	(146.198)	210.521
Otro resultado integral	<u>(347.490)</u>	<u>(208.953)</u>
<b>Total resultado integral</b>	<b><u>(493.688)</u></b>	<b><u>1.568</u></b>
Resultado integral atribuible a:		
Los propietarios de la controladora	(472.217)	2.060
Participaciones no controladoras	<u>(21.471)</u>	<u>(492)</u>
<b>TOTAL RESULTADO INTEGRAL</b>	<b><u>(493.688)</u></b>	<b><u>1.568</u></b>

Estado de Cambios en el Patrimonio	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUS\$	Participaciones no controladoras MUS\$	Patrimonio total MUS\$
Patrimonio 1 de enero de 2014	617.039	94.748	711.787
Total resultado integral	5.764	38.374	44.138
Emisión de patrimonio	250.000	-	250.000
Dividendos	-	(34.962)	(34.962)
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	39.836	(2.630)	37.206
<b>Saldos finales ejercicio anterior 31 de diciembre de 2014</b>	<b><u>912.639</u></b>	<b><u>95.530</u></b>	<b><u>1.008.169</u></b>
Patrimonio 1 de enero de 2015	912.639	95.530	1.008.169
Total resultado integral	(528.218)	16.243	(511.975)
Dividendos	-	(34.623)	(34.623)
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	38.769	(3.010)	35.759
<b>Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2015</b>	<b><u>423.190</u></b>	<b><u>74.140</u></b>	<b><u>497.330</u></b>

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado - Método Directo	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2015 MUS\$	2014 MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	713.435	339.699
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	(244.750)	65.690
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	<u>(335.088)</u>	<u>(575.519)</u>
<b>Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio</b>	<b>133.597</b>	<b>(170.130)</b>
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(49.381)	(62.433)
<b>Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio</b>	<b>220.021</b>	<b>135.805</b>

**LAN CARGO S.A.**  
(Sociedad anónima cerrada)

Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado	Al 31 de diciembre de 2015 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2014 MUS\$
<b>ACTIVOS</b>		
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	164.412	311.741
Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios	<u>85</u>	<u>85</u>
Total activos corrientes	164.497	311.826
Total activos no corrientes	<u>546.687</u>	<u>550.576</u>
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<b><u>711.184</u></b>	<b><u>862.402</u></b>
<b>PATRIMONIO Y PASIVOS</b>		
<b>PASIVOS</b>		
Total pasivos corrientes	185.162	186.789
Total pasivos no corrientes	<u>152.958</u>	<u>219.470</u>
<b>Total pasivos</b>	<b><u>338.120</u></b>	<b><u>406.259</u></b>
<b>PATRIMONIO</b>		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	371.236	455.700
Participaciones no controladoras	<u>1.828</u>	<u>443</u>
<b>Total patrimonio</b>	<b><u>373.064</u></b>	<b><u>456.143</u></b>
<b>TOTAL PATRIMONIO Y PASIVOS</b>	<b><u>711.184</u></b>	<b><u>862.402</u></b>

Estado de Resultados Consolidado por Función	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2015 MUS\$	2014 MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	788.019	912.792
Ganancia bruta	(90.201)	(141.480)
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	(88.244)	(106.717)
Gasto por impuesto a las ganancias	26.912	3.130
<b>GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO</b>	<b><u>(61.332)</u></b>	<b><u>(103.587)</u></b>
Ganancia (pérdida) del ejercicio atribuible a:		
Los propietarios de la controladora	(62.701)	(103.285)
Participaciones no controladoras	1.369	(302)
<b>Ganancia (pérdida) del ejercicio</b>	<b><u>(61.332)</u></b>	<b><u>(103.587)</u></b>

Estado de Resultados Integrales Consolidado	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2015 MUS\$	2014 MUS\$
GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO	(61.332)	(103.587)
Otro resultado integral	(2.936)	(1.732)
<b>Total resultado integral</b>	<b><u>(64.268)</u></b>	<b><u>(105.319)</u></b>
Resultado integral atribuible a:		
Los propietarios de la controladora	(65.634)	(105.017)
Participaciones no controladoras	1.366	(302)
<b>TOTAL RESULTADO INTEGRAL</b>	<b><u>(64.268)</u></b>	<b><u>(105.319)</u></b>

Estado de Cambios en el Patrimonio	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladoras MUS\$	Participaciones no controladoras MUS\$	Patrimonio total MUS\$
Patrimonio 1 de enero de 2014	577.948	1.892	579.840
Total resultado integral	(105.017)	(302)	(105.319)
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	(17.231)	(1.147)	(18.378)
Saldos finales ejercicio anterior 31 de diciembre de 2014	<b><u>455.700</u></b>	<b><u>443</u></b>	<b><u>456.143</u></b>
Patrimonio 1 de enero de 2015	455.700	443	456.143
Total resultado integral	(65.634)	1.366	(64.268)
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	(18.830)	19	(18.811)
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2015	<b><u>371.236</u></b>	<b><u>1.828</u></b>	<b><u>373.064</u></b>

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado - Método Directo	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2015 MUS\$	2014 MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	99.073	40.582
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	(50.264)	526.442
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	(51.021)	(567.398)
<b>Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio</b>	<b>(2.212)</b>	<b>(374)</b>
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(4)	(2)
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	17.646	19.862

**LAN PERU S.A.**  
(Sociedad anónima cerrada)

Balance General	Al 31 de diciembre de 2015 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2014 MUS\$
<b>ACTIVOS</b>		
Total activos corrientes	232.547	214.245
Total activos no corrientes	<u>23.144</u>	<u>25.225</u>
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<b><u>255.691</u></b>	<b><u>239.470</u></b>
<b>PATRIMONIO Y PASIVOS</b>		
<b>PASIVOS</b>		
Total pasivos corrientes	239.521	226.784
Total pasivos no corrientes	<u>1.417</u>	<u>1.611</u>
<b>Total pasivos</b>	<b><u>240.938</u></b>	<b><u>228.395</u></b>
<b>PATRIMONIO</b>		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	14.753	11.075
Participaciones no controladoras	<u>-</u>	<u>-</u>
<b>Total patrimonio</b>	<b><u>14.753</u></b>	<b><u>11.075</u></b>
<b>TOTAL PATRIMONIO Y PASIVOS</b>	<b><u>255.691</u></b>	<b><u>239.470</u></b>
	<b>Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de</b>	
<b>Estado de Resultados Consolidado por Función</b>	<b>2015 MUS\$</b>	<b>2014 MUS\$</b>
Ingresos de actividades ordinarias	1.078.992	1.134.289
Ganancia bruta	180.829	142.420
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	7.237	4.636
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>(2.169)</u>	<u>(3.578)</u>
<b>GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO</b>	<b><u>5.068</u></b>	<b><u>1.058</u></b>

Estado de Cambios en el Patrimonio	Capital emitido MUS\$	Reserva legal MUS\$	Ganancias acumuladas MUS\$	Patrimonio total MUS\$
Patrimonio 1 de enero de 2014	4.341	868	6.198	11.407
Total Resultado integral	-	-	1.058	1.058
Dividendos	-	-	(1.390)	(1.390)
<b>Saldos finales ejercicio anterior 31 de diciembre de 2014</b>	<b><u>4.341</u></b>	<b><u>868</u></b>	<b><u>5.866</u></b>	<b><u>11.075</u></b>
Patrimonio 1 de enero de 2015	4.341	868	5.866	11.075
Total Resultado integral	-	-	5.068	5.068
Dividendos	-	-	(1.390)	(1.390)
<b>Saldos finales ejercicio anterior 31 de diciembre de 2015</b>	<b><u>4.341</u></b>	<b><u>868</u></b>	<b><u>9.544</u></b>	<b><u>14.753</u></b>

Estado de Flujos de Efectivo - Método Directo	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2015 MUS\$	2014 MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	(7.044)	(76.147)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	(1.164)	(1.323)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	9.099	24.132
<b>Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalente al efectivo</b>	<b>891</b>	<b>(53.338)</b>
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	118.377	117.486



**INVERSIONES LAN S.A.**  
(Sociedad anónima cerrada)

Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado	Al 31 de diciembre de 2015 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2014 MUS\$
<b>ACTIVOS</b>		
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	6.292	4.969
Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios	<u>572</u>	<u>572</u>
Total activos corrientes	6.864	5.541
Total activos no corrientes	<u>9.648</u>	<u>10.494</u>
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<b><u>16.512</u></b>	<b><u>16.035</u></b>
<b>PATRIMONIO Y PASIVOS</b>		
<b>PASIVOS</b>		
Total pasivos corrientes	13.380	13.560
Total pasivos no corrientes	<u>1.296</u>	<u>1.186</u>
<b>Total pasivos</b>	<b><u>14.676</u></b>	<b><u>14.746</u></b>
<b>PATRIMONIO</b>		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	1.828	1.272
Participaciones no controladoras	<u>8</u>	<u>17</u>
<b>Total patrimonio</b>	<b><u>1.836</u></b>	<b><u>1.289</u></b>
<b>TOTAL PATRIMONIO Y PASIVOS</b>	<b><u>16.512</u></b>	<b><u>16.035</u></b>

Estado de Resultados Consolidado por Función	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2015 MUS\$	2014 MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	32.366	32.821
Ganancia bruta	5.371	5.846
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	3.200	(3.986)
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>(402)</u>	<u>(551)</u>
<b>GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO</b>	<b><u>2.798</u></b>	<b><u>(4.537)</u></b>
Ganancia (pérdida) del ejercicio atribuible a:		
Los propietarios de la controladora	2.772	(4.546)
Participaciones no controladoras	<u>26</u>	<u>9</u>
<b>Ganancia (pérdida) del ejercicio</b>	<b><u>2.798</u></b>	<b><u>(4.537)</u></b>

Estado de Resultados Integrales Consolidado	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2015 MUS\$	2014 MUS\$
GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO	2.798	(4.537)
Otro resultado integral	<u>(201)</u>	<u>(47)</u>
<b>Total resultados integral</b>	<b><u>2.597</u></b>	<b><u>(4.584)</u></b>
Resultado integral atribuible a:		
Los propietarios de la controladora	2.598	(4.592)
Participaciones no controladoras	<u>(1)</u>	<u>8</u>
<b>TOTAL RESULTADO INTEGRAL</b>	<b><u>2.597</u></b>	<b><u>(4.584)</u></b>

Estado de Cambios en el Patrimonio	Patrimonio atribuible a		
	los propietarios de la la controladora MUS\$	Participaciones no controladoras MUS\$	Patrimonio Total MUS\$
Patrimonio 1 de enero de 2014	6.421	8	6.429
Total resultado integral	(4.592)	8	(4.584)
Dividendos	(627)	-	(627)
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	<u>70</u>	<u>1</u>	<u>71</u>
<b>Saldos finales ejercicio anterior 31 de diciembre de 2014</b>	<b><u>1.272</u></b>	<b><u>17</u></b>	<b><u>1.289</u></b>
Patrimonio 1 de enero de 2015	1.272	17	1.289
Total resultado integral	2.598	(1)	2.597
Dividendos	(450)	-	(450)
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	<u>(1.592)</u>	<u>(8)</u>	<u>(1.600)</u>
<b>Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2015</b>	<b><u>1.828</u></b>	<b><u>8</u></b>	<b><u>1.836</u></b>

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado - Método Directo	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2015 MUS\$	2014 MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	608	327
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	(41)	(4)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	<u>444</u>	<u>-</u>
<b>Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalente al efectivo</b>	<b>1.011</b>	<b>323</b>
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	64	(4)
<b>Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio</b>	<b>1.601</b>	<b>526</b>

**INMOBILIARIA AERONAUTICA S.A.**  
(Sociedad anónima cerrada)

Estado de Situación Financiera Clasificado	Al 31 de diciembre de 2015 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2014 MUS\$
<b>ACTIVOS</b>		
Total activos corrientes	1.978	1.475
Total activos no corrientes	<u>37.324</u>	<u>38.445</u>
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<b><u>39.302</u></b>	<b><u>39.920</u></b>
<b>PATRIMONIO Y PASIVOS</b>		
<b>PASIVOS</b>		
Total pasivos corrientes	5.003	6.642
Total pasivos no corrientes	<u>9.829</u>	<u>10.212</u>
<b>Total pasivos</b>	<b><u>14.832</u></b>	<b><u>16.854</u></b>
<b>PATRIMONIO</b>		
Total patrimonio	<u>24.470</u>	<u>23.066</u>
<b>TOTAL PATRIMONIO Y PASIVOS</b>	<b><u>39.302</u></b>	<b><u>39.920</u></b>
Estado de Resultados por Función	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2015 MUS\$	2014 MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	3.961	4.352
Ganancia bruta	2.071	2.686
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	1.146	2.527
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>258</u>	<u>(621)</u>
<b>GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO</b>	<b><u>1.404</u></b>	<b><u>1.906</u></b>
Estado de Resultados Integrales	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2015 MUS\$	2014 MUS\$
<b>GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO</b>	<b><u>1.404</u></b>	<b><u>1.906</u></b>
<b>Total resultado integral</b>	<b><u>1.404</u></b>	<b><u>1.906</u></b>

Estado de Cambios en el Patrimonio	Capital emitido MUS\$	Ganancias acumuladas MUS\$	Patrimonio total MUS\$
Patrimonio 1 de enero de 2014	1.147	25.282	26.429
Total resultado integral	-	(740)	(740)
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	-	(2.623)	(2.623)
Saldos finales ejercicio anterior 31 de diciembre de 2014	<u>1.147</u>	<u>21.919</u>	<u>23.066</u>
Patrimonio 1 de enero de 2015	1.147	21.919	23.066
Total resultado integral	-	1.404	1.404
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2015	<u>1.147</u>	<u>23.323</u>	<u>24.470</u>

Estado de Flujos de Efectivo - Método Directo	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2015 MUS\$	2014 MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	3.596	(2.086)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	(41)	(2.098)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	(2.586)	-
<b>Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio</b>	<b>969</b>	<b>(12)</b>
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(20)	(17)
Efectivo y equivalente al efectivo al final del ejercicio	949	-

**LANTOURS DIVISION SERVICIOS TERRESTRES S.A.**  
 (Sociedad anónima cerrada)

Estado de Situación Financiera Clasificado	Al 31 de	Al 31 de
	diciembre de	diciembre de
	2015	2014
	MUS\$	MUS\$
<b>ACTIVOS</b>		
Total activos corrientes	5.489	3.056
Total activos no corrientes	<u>124</u>	<u>173</u>
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<b><u>5.613</u></b>	<b><u>3.229</u></b>
<b>PATRIMONIO Y PASIVOS</b>		
<b>PASIVOS</b>		
Total pasivos corrientes	5.516	2.283
Total pasivos no corrientes	<u>6</u>	<u>6</u>
<b>Total pasivos</b>	<b><u>5.522</u></b>	<b><u>2.289</u></b>
<b>PATRIMONIO</b>		
Total patrimonio	<u>91</u>	<u>940</u>
<b>TOTAL PATRIMONIO Y PASIVOS</b>	<b><u>5.613</u></b>	<b><u>3.229</u></b>
<hr/>		
Estado de Resultados por Función	Por los ejercicios terminados	
	al 31 de diciembre de	al 31 de diciembre de
	2015	2014
	MUS\$	MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	12.399	10.710
Ganancia bruta	7.714	6.813
Ganancia (pérdida), antes de impuesto	3.345	2.509
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>(1.004)</u>	<u>(435)</u>
<b>GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO</b>	<b><u>2.341</u></b>	<b><u>2.074</u></b>
<hr/>		
Estado de Resultados Integrales	Por los ejercicios terminados	
	al 31 de diciembre de	al 31 de diciembre de
	2015	2014
	MUS\$	MUS\$
<b>GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO</b>	<b><u>2.341</u></b>	<b><u>2.074</u></b>
<b>Total resultado integral</b>	<b><u>2.341</u></b>	<b><u>2.074</u></b>

Estado de Cambios en el Patrimonio	Capital emitido MUS\$	Ganancias acumuladas MUS\$	Patrimonio total MUS\$
Patrimonio 1 de enero de 2014	225	287	512
Total resultado integral	-	2.078	2.078
Dividendos	-	(1.650)	(1.650)
Saldos finales ejercicio anterior 31 de diciembre de	<u>225</u>	<u>715</u>	<u>940</u>
Patrimonio 1 de enero de 2015	225	715	940
Total resultado integral	10	3.056	2.351
Dividendos	-	(3.200)	(3.200)
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2015	<u>225</u>	<u>(144)</u>	<u>91</u>

Estado de Flujos de Efectivo - Método Directo	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2015 MUS\$	2014 MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	3.207	2.027
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	3.190	(17)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	(3.190)	(1.646)
<b>Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalente al efectivo</b>	<b>3.207</b>	<b>364</b>
Efectivo y equivalente al efectivo al final del ejercicio	3.579	372

**LAN PAX GROUP S.A.**  
(Sociedad anónima cerrada)

Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado	Al 31 de diciembre de 2015 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2014 MUS\$
<b>ACTIVOS</b>		
Total activos corrientes	302.304	343.304
Total activos no corrientes	<u>217.359</u>	<u>296.716</u>
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<b><u>519.663</u></b>	<b><u>640.020</u></b>
<b>PATRIMONIO Y PASIVOS</b>		
<b>PASIVOS</b>		
Total pasivos corrientes	352.056	390.914
Total pasivos no corrientes	<u>697.176</u>	<u>674.243</u>
<b>Total pasivos</b>	<b><u>1.049.232</u></b>	<b><u>1.065.157</u></b>
<b>PATRIMONIO</b>		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	(528.769)	(426.016)
Participaciones no controladoras	<u>(800)</u>	<u>879</u>
<b>Total patrimonio</b>	<b><u>(529.569)</u></b>	<b><u>(425.137)</u></b>
<b>TOTAL PATRIMONIO Y PASIVOS</b>	<b><u>519.663</u></b>	<b><u>640.020</u></b>

Estado de Resultados Consolidado por Función	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2015 MUS\$	2014 MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	988.081	1.095.242
Ganancia bruta	168.193	166.660
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	(45.960)	(113.085)
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>10.779</u>	<u>(7.654)</u>
<b>GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO</b>	<b><u>(35.181)</u></b>	<b><u>(120.739)</u></b>
Ganancia (pérdida) del ejercicio atribuible a:		
Los propietarios de la controladora	(35.187)	(114.511)
Participaciones no controladoras	<u>6</u>	<u>(6.228)</u>
<b>Ganancia (pérdida) del ejercicio</b>	<b><u>(35.181)</u></b>	<b><u>(120.739)</u></b>

Estado de Resultados Integrales Consolidado	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2015 MUS\$	2014 MUS\$
GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO	(35.181)	(120.739)
Otro resultado integral	<u>(71.840)</u>	<u>(43.298)</u>
<b>Total resultado integral</b>	<b><u>(107.021)</u></b>	<b><u>(164.037)</u></b>
Resultados integrales atribuibles a:		
Los propietarios de la controladora	(104.941)	(157.315)
Participaciones no controladoras	<u>(2.080)</u>	<u>(6.722)</u>
<b>TOTAL RESULTADO INTEGRAL</b>	<b><u>(107.021)</u></b>	<b><u>(164.037)</u></b>

Estado de Cambios en el Patrimonio	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUS\$	Participaciones no controladoras MUS\$	Patrimonio total MUS\$
Patrimonio 1 de enero de 2014	(246.521)	(13.741)	(260.262)
Total resultado integral	(157.315)	(6.722)	(164.037)
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	<u>(22.180)</u>	<u>21.342</u>	<u>(838)</u>
<b>Saldo final ejercicio anterior 31 de diciembre de</b>	<b><u>(426.016)</u></b>	<b><u>879</u></b>	<b><u>(425.137)</u></b>
Patrimonio 1 de enero de 2015	(426.016)	879	(425.137)
Total resultado integral	(104.941)	(2.080)	(107.021)
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	<u>2.188</u>	<u>401</u>	<u>2.589</u>
<b>Saldo final ejercicio actual 31 de diciembre de 2015</b>	<b><u>(528.769)</u></b>	<b><u>(800)</u></b>	<b><u>(529.569)</u></b>

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado - Método Directo	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2015 MUS\$	2014 MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	26.664	(12.710)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	(108.757)	(53.535)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	<u>81.527</u>	<u>96.340</u>
<b>Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio</b>	<b>(566)</b>	<b>30.095</b>
Efecto de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	3.774	(77)
<b>Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio</b>	<b>89.736</b>	<b>86.528</b>



**TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.**  
(Sociedad Limitada)

	Al 31 de diciembre de 2015 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2014 MUS\$
<b>Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado</b>		
<b>ACTIVOS</b>		
Total activos corrientes	1.347	1.387
Total activos no corrientes	<u>180</u>	<u>273</u>
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<b><u>1.527</u></b>	<b><u>1.660</u></b>
<b>PATRIMONIO Y PASIVOS</b>		
<b>PASIVOS</b>		
Total pasivos corrientes	266	263
Total pasivos no corrientes	<u>-</u>	<u>-</u>
<b>Total pasivos</b>	<b><u>266</u></b>	<b><u>263</u></b>
<b>PATRIMONIO</b>		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	<u>1.261</u>	<u>1.397</u>
<b>Total patrimonio</b>	<b><u>1.261</u></b>	<b><u>1.397</u></b>
<b>TOTAL PATRIMONIO Y PASIVOS</b>	<b><u>1.527</u></b>	<b><u>1.660</u></b>

	Por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2015 MUS\$	Por el periodo comprendido entre el 26 de noviembre al 31 de diciembre de 2014 MUS\$
<b>Estado de Resultados Consolidado por Función</b>		
Ingresos de actividades ordinarias	1.626	171
Ganancia bruta	1.866	3
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	(22)	(26)
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>50</u>	<u>(23)</u>
<b>GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO</b>	<b><u>(72)</u></b>	<b><u>(49)</u></b>
Ganancia (pérdida) del ejercicio atribuible a:		
Los propietarios de la controladora	(72)	(49)
Participaciones no controladoras	<u>-</u>	<u>-</u>
<b>Ganancia (pérdida) del ejercicio</b>	<b><u>(72)</u></b>	<b><u>49</u></b>

Estado de Cambios en el Patrimonio	Capital emitido MUS\$	Ganancias acumuladas MUS\$	Patrimonio total MUS\$
Patrimonio 26 de noviembre de 2014	881	564	1.445
Total resultado integral	<u>-</u>	<u>(68)</u>	<u>(68)</u>
Saldos finales ejercicio anterior 31 de diciembre de	<u>881</u>	<u>496</u>	<u>1.377</u>
Patrimonio 1 de enero de 2015	881	496	1.377
Total resultado integral	<u>-</u>	<u>(72)</u>	<u>(72)</u>
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2015	<u>881</u>	<u>424</u>	<u>1.305</u>

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado - Método Directo	Por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2015 MUS\$	Por el periodo comprendido entre el 26 de noviembre al 31 de diciembre de 2014 MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	89	281
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	-	-
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	<u>-</u>	<u>-</u>
<b>Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalente al efectivo</b>	89	281
Efecto de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	6	1
Efectivo y equivalentes al efectivo al principio del ejercicio	384	168
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	479	450

## ANÁLISIS RAZONADO

Análisis comparativo y explicación de las principales tendencias:

### 1. Estado de Situación Financiera Consolidado

Al 31 de diciembre de 2015, los activos totales de la Sociedad ascienden a MUS\$ 18.101.418, lo que comparado con valor al 31 de diciembre del 2014, presenta una disminución de MUS\$ 2.383.010, equivalente a (11,6%).

El Activo corriente de la Sociedad disminuyó en MUS\$ 811.721 (22,3%), comparado con el cierre de ejercicio 2014. Las principales disminuciones se presentan, en los siguientes rubros: Efectivo y equivalentes al efectivo, disminución de MUS\$ 235.899 (23,8%); Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, disminución de MUS\$ 581.861 (42,2%); Inventarios corrientes disminución de MUS\$ 41.131 (15,5%) y Activos por impuestos corrientes disminución de MUS\$ 36.693 (36,4%). Los rubros detallados anteriormente se vieron compensados levemente por el aumento en Otros activos no financieros, corrientes de MUS\$ 82.145 (33,1%).

El índice de liquidez de la Sociedad muestra una disminución, pasando de 0,62 veces al cierre del ejercicio 2014, a 0,50 veces a diciembre 2015. El Activo corriente disminuyó en (22,3%) y el Pasivo corriente en (3,2%). Se observa además, una disminución en el índice que muestra la razón ácida, pasando de 0,17 veces al cierre del ejercicio 2014 a 0,13 veces al cierre del presente ejercicio.

El Activo no corriente de la Sociedad disminuyó en MUS\$ 1.571.289 (9,3%) respecto de cierre del ejercicio 2014. Las principales disminuciones se presentan en los rubros: Plusvalía por MUS\$ 1.032.826 (31,2%), Activos intangibles distintos de la plusvalía por MUS\$ 558.654 (29,7%) cuya disminución fue provocada, principalmente, por la conversión monetaria del real brasileño al dólar norteamericano, Otros activos no financieros por MUS\$ 107.350 (31,3%), Activos por impuestos diferidos por MUS\$ 30.728 (7,5%). Todo lo anterior se ve levemente, compensado con el rubro: Activos por impuestos corrientes, no corriente, aumento de MUS\$ 7.966 (45,1%), Propiedades, plantas y equipos aumento por MUS\$ 165.581 (1,5%) originada por las siguientes operaciones: adquisición de 8 aeronaves Airbus A321, 3 aeronaves Boeing 787 y 1 aeronave Airbus A350 y el pago de anticipos para la adquisición de aeronaves, entre otros aumentos del ejercicio, el efecto positivo de estos movimientos es compensado por la venta de 3 aeronaves Airbus A340, 7 aeronaves Bombardier, 2 aeronaves Airbus A319, el ajuste de conversión de las sociedades cuya moneda funcional es distinta al dólar norteamericano por MUS\$ (435.300), el que en su mayor parte corresponde a TAM S.A. y Filiales, y por el gasto de depreciación correspondiente al 31 de diciembre de 2015 de MUS\$ (745.519).

Al 31 de diciembre de 2015, los pasivos totales de la Sociedad asciende a MUS\$ 15.163.870, lo que comparado con valor al 31 de diciembre de 2014, presenta una disminución de MUS\$ 816.863, equivalente a (5,1%).

El Pasivo corriente de la Sociedad, disminuyó en MUS\$ 188.758 (3,2%), respecto al cierre de ejercicio 2014. Las principales disminuciones se presentan en los siguientes rubros: Otros pasivos no financieros por MUS\$ 195.353 (7,3%), Otras provisiones corrientes por MUS\$ 9.489 (76,5%) y Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar por MUS\$ 5.416 (0,4%). Los rubros detallados anteriormente se vieron compensados con el aumento en Otros pasivos financieros por MUS\$ 19.620 (1,2%), que corresponde al efecto neto entre la disminución de las posiciones pasivas de los derivados de cobertura, la disminución de otras obligaciones garantizadas y el aumento de las obligaciones garantizadas asociadas a la adquisición de aeronaves; y el aumento de Pasivos por impuestos corrientes por MUS\$ 1.489 (8,3%).

El indicador de endeudamiento del Pasivo corriente de la Sociedad, muestra un aumento de un 49,1%, pasando de 1,32 veces al cierre de 2014, a 1,97 veces al 31 de diciembre 2015. La incidencia del Pasivo corriente sobre la deuda total aumentó en 0,7 puntos porcentuales, pasando de 36,48% al cierre de 2014 a un 37,20% al cierre del presente ejercicio.

El Pasivo no corriente de la Sociedad, disminuyó en MUS\$ 628.105 (6,2%), comparado con el saldo al 31 de diciembre de 2014. Las principales variaciones se presentan en los rubros Otros provisiones no corrientes, disminución de MUS\$ 278.643 (39,6%), Impuestos diferidos disminución de MUS\$ 240.329 (22,8%), estos rubros se ven afectados principalmente, por la conversión monetaria del real brasileño al dólar norteamericano, que explica en su mayor parte la disminución de los rubros al cierre del presente ejercicio 2015. Otros rubros que disminuyeron fueron, las Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar por MUS\$ 160.404 (27,8%), las Provisiones por beneficios a los empleados por MUS\$ 8.831 (11,9%), lo que se ve compensado levemente con el aumento del rubro Otros pasivos financieros por MUS\$ 143.373 (1,9%).

El indicador de endeudamiento del Pasivo no corriente de la Sociedad muestra un aumento en un 44,6%, pasando de 2,31 veces al 31 de diciembre de 2014 a 3,33 veces al 31 de diciembre de 2015. La incidencia del Pasivo no corriente sobre la deuda total disminuyó en 0,7 puntos porcentuales, pasando de 63,52% al cierre de 2014 a un 62,80% a diciembre de 2015.

El indicador de endeudamiento total sobre el Patrimonio de la Sociedad aumentó en un 46,2%, pasando de 3,63 veces al cierre de 2014 a 5,31 veces al cierre del presente ejercicio.

Al 31 de diciembre de 2015, aproximadamente un 71% de la deuda cuenta con instrumentos de fijación de tasas; de acuerdo a lo anterior considerando la deuda y los instrumentos ya mencionados, la tasa promedio es de un 3,91%.

El Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora disminuyó en MUS\$ 1.545.361 pasando de MUS\$ 4.401.896 al 31 de diciembre de 2014 a MUS\$ 2.856.535 al 31 de diciembre de 2015. La principal disminución se presenta en las Otras reservas (100,5%) originada, principalmente, por el efecto negativo de la variación de las Reservas de diferencia de cambio en conversión por MUS\$ 1.382.170 explicada en su mayor parte por el ajuste de conversión originado por la Plusvalía reconocida en la combinación de negocios con TAM y Filiales, la cual se encuentra en Reales, las Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos por MUS\$ 10.717 y Otras reservas varias por MUS\$ 1.069. Estas variaciones negativas son parcialmente compensadas por la variación positiva de las reservas correspondientes a coberturas de flujo de efectivo por MUS\$ 60.830 y pagos basados en acciones por MUS\$ 6.005. También varió en forma negativa los resultados acumulados producto, principalmente, de la pérdida al 31 de diciembre de 2015 atribuible a los propietarios de la controladora por MUS\$ 219.274.

## 2. Estado de Resultados Consolidado

La controladora al 31 de diciembre de 2015 registró una pérdida de MUS\$ 219.274, lo que representa una disminución del resultado de 99,7% comparado con la pérdida de MUS\$ 109.790 del ejercicio del año anterior. El margen neto disminuyó desde -0,9% a -2,2% durante 2015.

El Resultado operacional al 31 de diciembre de 2015 asciende a MUS\$ 513.919, que comparado con el ejercicio de 2014 registra un aumento de MUS\$ 553, equivalente a un 0,1%, mientras que el margen operacional alcanza 5,1%, registrando un aumento de 1,0 puntos porcentuales.

Los Ingresos operacionales al 31 de diciembre de 2015 disminuyeron un 18,8% con respecto al ejercicio de 2014, alcanzando MUS\$ 10.125.826. Esto debido a una baja de 19,0% en los Ingresos de pasajeros, 22,4% en los Ingresos de carga, parcialmente compensado por un aumento de 2,2% en el ítem Otros ingresos. El impacto de la depreciación del real brasileño representa menores ingresos ordinarios por aproximadamente US\$ 1.473 millones.

Los Ingresos de pasajeros alcanzaron MUS\$ 8.410.614, que comparado con MUS\$ 10.380.122 de 2014, representa una disminución de 19,0%. Esta variación se debe, principalmente, a una baja de 21,4% en el RASK producto de una disminución de 21,1% en los yields, los cuales fueron impactados por el aún desacelerado escenario macroeconómico en Sudamérica, la depreciación de las monedas locales (especialmente el real brasileño, el peso chileno y el peso argentino) y el descenso en la demanda del segmento corporativo de Brasil. Lo anterior compensado parcialmente por el aumento de 3,0% en la capacidad medida en ASK. Adicionalmente, el factor de ocupación alcanzó 83,1%, 0,3 puntos porcentuales menor que el año anterior.

A diciembre de 2015, los Ingresos de carga alcanzaron MUS\$ 1.329.431, lo que representa una disminución de 22,4% respecto al ejercicio de 2014. Esta baja responde a una caída de 11,8% en los yields y de 12,0% en el tráfico medido en RTK. La caída en los yields refleja el aún deprimido entorno de carga mundial, la mayor competencia de los cargueros en Latinoamérica, y el impacto negativo de la depreciación del real brasileño en los ingresos en el mercado doméstico de Brasil. Adicionalmente, la capacidad medida en ATK disminuyó un 1,9%.

Por otro lado, el ítem Otros ingresos presenta un aumento de MUS\$ 8.136 debido, principalmente, a mayores ingresos percibidos por arriendo de aeronaves a terceros y por servicios terrestres.

A diciembre de 2015, los Costos operacionales ascienden a MUS\$ 9.611.907, que comparados con el ejercicio del año anterior, representan menores costos por MUS\$ 2.345.783, equivalentes a 19,6% de disminución, mientras que el costo unitario por ASK-equivalente disminuyó en 20,7%. Adicionalmente, el impacto de la depreciación del real brasileño en este rubro representa menores costos por aproximadamente US\$ 1.198 millones. Las variaciones por ítem se explican de la siguiente manera:

a) Las Remuneraciones y beneficios disminuyeron MUS\$ 277.297 debido, principalmente, a la depreciación del real brasileño y del peso chileno de 41,6% y 14,6% respectivamente. Adicionalmente, la plantilla media para el ejercicio disminuyó en 1,1%, en línea con la reducción de la oferta en Brasil y las iniciativas de control de costos impulsadas por la Compañía. Lo anterior parcialmente compensado con mayores costos reconocidos por incentivos de desempeño.

b) El Combustible disminuyó 36,4% equivalente a MUS\$ 1.515.963 de menor costo. La baja responde a una caída de 40,2% en los precios sin cobertura, compensado parcialmente con un aumento de 0,1% en el consumo medido en galones. La Sociedad reconoció durante el ejercicio de

2015 una pérdida de MUS\$ 239.430 por cobertura de combustible, comparada con una pérdida de MUS\$ 108.771 durante el ejercicio del año anterior.

c) Las Comisiones muestran una disminución de MUS\$ 62.734, la que se debe, principalmente, a la disminución de los ingresos por venta de pasajes aéreos.

d) La Depreciación y amortización disminuyó MUS\$ 56.868, que se explica, principalmente, por la depreciación del real brasileño, junto con la salida de 6 Airbus familia A320, 3 Airbus A330, 3 Airbus A340, y 7 Bombardier Dhc8-200. Lo anterior fue compensado por la incorporación a la flota de 15 aeronaves Airbus familia A320, 1 Airbus A350 y, 7 Boeing 787.

e) Los Otros arriendos y tasas de aterrizaje disminuyeron MUS\$ 217.412, debido en gran medida a menores costos de tasas aeronáuticas y de arriendo de aviones, como resultado de la menor operación de carga y de la depreciación de las monedas locales.

f) El Servicio a pasajeros disminuyó en MUS\$ 4.886, lo que representa una variación de 1,6%, explicado, principalmente, por mayores recuperos de seguros de equipaje y por la depreciación de las monedas locales. Lo anterior, parcialmente compensado por los mayores costos asociados al contenido del sistema de entretenimiento a bordo.

g) El Arriendo de aviones aumentó en MUS\$ 3.750, debido, principalmente, a la incorporación de 7 Airbus familia A320 y 4 Boeing 787. Esto se encuentra parcialmente compensado por la devolución de 4 Airbus familia A320, 3 Airbus A330 y 5 Bombardier Dhc8-200.

h) El Mantenimiento presenta menores costos por MUS\$ 15.496, equivalentes a una variación de 3,4% debido, principalmente, a eficiencias producto de la renovación de flota.

i) Los Otros costos operacionales presentan una disminución de MUS\$ 198.977 debido, principalmente, a la prescripción de contingencias tributarias en Brasil. Adicionalmente, disminuyen los costos asociados a red de ventas y marketing.

Los Ingresos financieros totalizaron MUS\$ 75.080, que comparado a los MUS\$ 90.500 del ejercicio de 2014, representa menores ingresos por MUS\$ 15.420 debido, principalmente, al cambio del valor de las inversiones de la Compañía en bonos en Argentina.

Los Costos financieros disminuyeron 3,9%, totalizando MUS\$ 413.357 a diciembre de 2015 debido, principalmente, a que durante el primer trimestre de 2014 se reconoció el costo asociado a la operación de venta de 4 aeronaves B777.

Los Otros ingresos / costos registraron un resultado negativo de MUS\$ 532.757, explicado, principalmente, por pérdidas mayormente reconocidas por TAM como resultado de la depreciación del real brasileño durante el ejercicio de 2015.

Los principales rubros del Estado de Situación financiera consolidado de TAM S.A. y Filiales, que produjeron la pérdida por MUS\$ 395.446 por diferencia de cambio al cuarto trimestre de 2015, son los siguientes: Otros pasivos financieros, pérdida por MUS\$ 499.092 originada por préstamos y leasing financieros por adquisición de flota denominados en dólares y otros rubro de activos y pasivos netos, pérdida por MUS\$ 190.717, compensada por la diferencia de cambio de cuentas por cobrar a empresas relacionadas, utilidad por MUS\$ 294.363.

#### Resultados Multiplus S.A.

El Resultado neto de Multiplus a diciembre de 2015 asciende a una utilidad de MUS\$ 136.765, lo que comparado con MUS\$ 144.361 del ejercicio de 2014, representa una disminución de 5,3%.

Los Ingresos disminuyeron un 11,4%, explicado principalmente, por el efecto de la depreciación del real brasileño de 41,6%, compensado, parcialmente, por un aumento de 7,1% en el rescate de puntos.

Los costos operacionales disminuyeron un 11,4%, debido, principalmente, a la depreciación del real brasileño, parcialmente compensado por un aumento de 3,9% en el rescate de puntos en tickets de avión y de 25,0% en el rescate de puntos en comercios asociados.

Los Ingresos/costos financieros muestran una variación negativa de 73,2%, debido, principalmente, a la depreciación del real brasileño, compensado, parcialmente, por la colocación de parte de la caja de la compañía en coberturas de moneda ligadas al dólar.

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

El Flujo Operacional presenta una variación positiva de MUS\$ 384.036, respecto al año anterior, debido a la disminución en los siguientes ítems: Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios MUS\$ 1.793.425; efecto neto en Otros cobros y pagos por actividades de operación MUS\$ 168.343; Pagos a y por cuenta de los empleados MUS\$ 268.468; al aumento en Impuestos a las ganancias reembolsados MUS\$ 50.426; al aumento en intereses recibidos MUS\$31.785 y a Otras entradas (salidas) de efectivo por MUS\$ 67.030 debido al aumento en las entradas de efectivo producto de los movimientos de derivados de combustibles contratados por la Sociedad, como constitución de garantías por márgenes de derivados y pagos al compensar las posiciones activas y pasivas en las fechas de vencimiento de estos contratos, y al aumento en la constitución de garantías por depósitos judiciales realizados principalmente en TAM S.A. y Filiales.

El total de la variación positiva de los ítems mencionados fue compensada, en su mayor parte, por la disminución de los Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios MUS \$ 1.995.441.

El Flujo de inversión presenta una variación negativa de MUS\$ 839.964 respecto al año anterior, esta variación se explica principalmente por: la disminución en los Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo por MUS\$ 507.149 (originado principalmente por la venta de cuatro aeronaves Boeing 777 por MUS\$ 510.482 en el período 2014 y en igual período 2015 se realizó la venta de tres aeronaves Airbus A340, 7 aeronaves Bombardier y dos aeronaves Airbus A319 por MUS\$ 39.804); Compras de propiedades, planta y equipo por MUS\$ 129.304, y Otros cobros y pagos por la venta de patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades por MUS\$ 234.369, en los que se reconocen el movimiento de las inversiones realizadas por TAM S.A. y Filiales en Fondos de inversión privados e inversiones realizadas en bonos en filiales de Argentina. La variación negativa de los ítems, anteriormente descritos, fue compensada por el aumento neto de los siguientes ítems: por la disminución en Otras entradas (salidas) de efectivo por MUS\$ 27.975 (originado por MUS\$ 20.896 de inversiones en Certificados de Depósitos bancarios realizado por TAM S.A. y Filiales comparado con las recuperaciones realizadas en el período 2014, MUS\$ 20.000 correspondientes a la recuperación de préstamo convertible en acciones en Atlantic LLP y MUS\$ (12.921) originados en TAM S.A. y Filiales por impuestos sobre operaciones financieras, principalmente, inversiones en el exterior) y menores compras de activos intangibles por MUS\$ 3.310

El Flujo de financiación presenta una variación positiva de MUS\$ 1.191.866, respecto al año anterior que se explica, principalmente, por el menor Pago de préstamos por MUS\$ 1.051.327 (esto relacionado a la deuda asociada a las 4 aeronaves Boeing 777, vendidas en Q1 2014) y por el aumento en los Importes procedentes de préstamos de corto y largo plazo por MUS\$ 350.513.

Los flujos de préstamos explicados anteriormente se vieron afectados durante el mes de junio, por la emisión de un bono no garantizado de largo plazo a través de la Sociedad Matriz correspondiente a MUS\$ 500.000. Estos flujos de entrada fueron utilizados para cancelar los bonos garantizados que mantenía la Sociedad Tam Capital 2 Inc. (Sociedad Filial de TAM S.A) por un monto de MUS \$300.000.

También presentan una disminución los pagos de pasivos por arrendamientos financieros por MUS \$ 51.517. Los rubros que presentaron variaciones negativas en el flujo de financiación que

compensaron en parte las variaciones positivas en los ítems anteriormente mencionados, dentro de este Flujo, fueron: Otras entradas (salidas) de efectivo por MUS\$ 85.980 debido a menor obtención de financiamiento de anticipos de aeronaves y los Importes procedentes de la emisión de acciones por MUS\$ 156.321, principalmente en la Sociedad Matriz, debido a que durante el 2015 comparado con el ejercicio anterior, no han existido aumento de capital; Pago de intereses por MUS\$ 14.859, y Pagos por adquirir o rescatar acciones de la entidad por MUS\$ 4.661.

Finalmente, el flujo neto de la Sociedad al 31 de diciembre de 2015, presenta una variación positiva de MUS\$ 759.608, respecto al año anterior.

#### 4. Análisis de riesgo de financiero

El programa de gestión del riesgo global de la Sociedad tiene como objetivo minimizar los efectos adversos de los riesgos financieros que afectan a la compañía.

##### (a) Riesgo de mercado

Debido a la naturaleza de sus operaciones, la Sociedad está expuesta a factores de mercado, tales como: (i) riesgo de precio del combustible, (ii) riesgo de tasa de interés y (iii) riesgo de tipos de cambio locales.

##### (i) Riesgo de precio del combustible

Para la ejecución de sus operaciones la Sociedad compra combustible denominado Jet Fuel grado 54 USGC, que está afecto a las fluctuaciones de los precios internacionales de los combustibles.

Para cubrir la exposición al riesgo de combustible, la Sociedad opera con instrumentos derivados (Swaps y Opciones) cuyos activos subyacentes pueden ser distintos al Jet Fuel, siendo posible realizar coberturas en crudo West Texas Intermediate ("WTI"), crudo Brent ("BRENT") y en destilado Heating Oil ("HO"), los cuales tienen una alta correlación con Jet Fuel y son más líquidos.

Al 31 de Diciembre de 2015, la Sociedad reconoció pérdidas por MUS\$ 239.410 por concepto de cobertura de combustible neto de primas. Parte de las diferencias producidas por el menor o mayor valor de mercado de estos contratos se reconocen como componente de las reservas de cobertura en el patrimonio neto de la Sociedad. Al 31 de Diciembre de 2015, el valor de mercado de los contratos vigentes es de MUS\$ 56.423 (negativo).

##### (ii) Riesgo de tipo de cambio

La moneda funcional y de presentación de los Estados Financieros de la Sociedad Matriz es el dólar estadounidense, por lo que el riesgo de tipo de cambio Transaccional y de Conversión surge principalmente de las actividades operativas propias del negocio, estratégicas y contables de la Sociedad que están expresadas en una unidad monetaria distinta a la moneda funcional.

Asimismo, TAM S.A. y las Filiales de LATAM también están expuestas al riesgo cambiario cuyo impacto afecta el Resultado Consolidado de la Sociedad.

La mayor exposición al riesgo cambiario de LATAM proviene de la concentración de los negocios en Brasil, los que se encuentran mayormente denominados en Real Brasileño (BRL), siendo gestionada activamente por la compañía.

Adicionalmente, la compañía gestiona la exposición a los ingresos operacionales en Euro (EUR) y Libra Esterlina (GBP).

La Sociedad mitiga las exposiciones al riesgo cambiario mediante la contratación de instrumentos derivados o a través de coberturas naturales o ejecución de operaciones internas.

Al 31 de Diciembre de 2015, el valor de mercado de las posiciones de FX ascendía a MUS\$ 7.972 (positivo).

La Sociedad ha suscrito contratos de cross currency swaps con el objetivo de dolarizar el flujo de caja de la obligación contraída en Unidades de Fomento de Chile, que devenga un interés a tasa fija. Con este instrumento financiero se logra pagar una tasa de interés variable, que devenga un interés sobre la LIBOR más un spread fijo. Al 31 de Diciembre de 2015, el valor de mercado de las posiciones de CCS ascendía a MUS\$ 50.230 (negativo).

(iii) Riesgo de tasa de interés

La Sociedad está expuesta a las fluctuaciones de las tasas de interés de los mercados afectando los flujos de efectivo futuros de los activos y pasivos financieros vigentes y futuros.

La Sociedad está expuesta principalmente a la tasa London Inter Bank Offer Rate ("LIBOR").

Con el fin de disminuir el riesgo de una eventual alza en los tipos de interés, la Sociedad suscribió contratos swaps y opciones de tasas de interés. Con relación a dichos contratos, la Sociedad paga, recibe, o solamente recibe dependiendo del caso, la diferencia entre la tasa fija acordada y la tasa flotante calculada sobre el capital insoluto de cada contrato. Por estos contratos, la Sociedad reconoció en el resultado del período una pérdida de MUS\$ 34.957. Las pérdidas y ganancias por swap de tasa de interés junto con las primas y las ganancias de las Call de tasas de interés se reconocen como un componente del gasto financiero sobre la base de la amortización del préstamo cubierto. Al 31 de Diciembre de 2015, el valor de mercado de los contratos swap y call de tasas de interés vigentes es de MUS\$ 39.753 (negativo).

Al 31 de Diciembre de 2015, aproximadamente un 71% de la deuda está a tasa fija o fijada con alguno de los instrumentos anteriormente nombrados. La tasa promedio de la deuda es de 3,91%.

(b) Concentración de riesgo crediticio

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

## 5. Ambiente económico

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

El crecimiento mundial se mantiene en niveles discretos debido a expectativas dispares entre las economías emergentes y en desarrollo. Factores como la desaceleración en China, el descenso en los precios de materias primas y el endurecimiento de la política monetaria de Estados Unidos ayudan a mantener esta situación. Para el año 2015 se proyecta un crecimiento global cercano a 3,1% (3,4% en el año 2014).

La economía europea crece a niveles bajos pero estables. Existen factores como la depreciación del tipo de cambio y el aumento de la demanda interna que han potenciado esta estabilidad. No obstante, los riesgos negativos siguen ligados a la situación en Grecia, Portugal y la crisis de refugiados en el centro y este de Europa. Para el año 2015 se proyecta un crecimiento cercano a 1,5% (0,8% en el año 2014).

Estados Unidos mantiene un crecimiento moderado, principalmente, por el contexto de menor crecimiento mundial, baja de precios de materias primas y el riesgo que genera la situación en China. Por otra parte, el crecimiento se sostiene debido al aumento del consumo interno, el cual se debe a factores como la estabilización de la relación deuda-ingreso de los hogares y la mejora del mercado del trabajo. Para el año 2015 se proyecta un crecimiento cercano a 2,5% (2,4% en el año 2014).

En Latinoamérica la situación no muestra signos de recuperación, principalmente, por la baja en los precios de materias primas de exportación, la debilitación de los indicadores de confianza de la región, la inflación y un tipo de cambio que deprecia al real frente al dólar. Para el año 2015 se proyecta un crecimiento cercano a -0,3% (1,3% en el año 2014).

La economía de Brasil sigue contraída debido, principalmente, a una baja en los niveles de confianza de inversionistas, una recesión más prolongada y profunda de lo que se tenía pensado, mayor inflación y un tipo de cambio que deprecia al real frente al dólar. Para el año 2015 se proyecta un crecimiento cercano a -3,8% (0,1% en el año 2014).

En Chile se espera un menor crecimiento explicado, principalmente, por la desaceleración de la economía global y menores exportaciones. Sin embargo, esto se ve contrarrestado con pequeñas señales de mejora en la creación de empleo, niveles inflacionarios más estables y la confianza empresarial que ha dejado de caer. Para el año 2015 se proyecta un crecimiento cercano al 2,1% (1,9% en el año 2014).

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

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

	31-12-2015	31-12-2014
<b>INDICES DE LIQUIDEZ</b>		
Liquidez corriente (veces) (Activo corriente en operación/ Pasivo corriente)	0,50	0,62
Razón ácida (veces) (Fondos disponibles/ pasivo corriente)	0,13	0,17
<b>INDICES DE ENDEUDAMIENTO</b>		
Razón de endeudamiento (veces) (Pasivo corriente + pasivo no corriente/ Patrimonio neto)	5,31	3,63
Deuda corriente / Deuda total (%)	37,20	36,48
Deuda no corriente / Deuda total (%)	62,80	63,52
Cobertura gastos financieros (R.A.I.I. / gastos financieros)	0,06	1,19
<b>INDICES DE ACTIVIDAD</b>		
Total de Activos	18.101.418	20.484.428
Inversiones	1.533.637	1.389.373
Enajenaciones	587.153	1.071.237

**INDICES DE RENTABILIDAD**

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

	31-12-2015	31-12-2014
Rentabilidad del patrimonio (Resultado neto / patrimonio neto promedio)	-0,06	-0,02
Rentabilidad del activo (Resultado neto / activos promedios)	-0,01	-0,01
Rendimiento de activos operacionales (Resultado neto / activos operacionales (**) Promedio)	-0,01	-0,01
<b>(**) Total de activos menos impuestos diferidos, cuentas corrientes del personal, inversiones permanentes y temporales, y plusvalía.</b>		
	<b>31-12-2015</b>	<b>31-12-2014</b>
Resultado por acción (Resultado neto / n° acciones suscritas y pagadas)	-0,40	-0,20
Retorno de dividendos (Dividendos pagados / precio de mercado)	0,00	0,00



## ANÁLISIS RAZONADO

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

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre	
	2015	2014
	MUS\$	MUS\$
<b>Ingresos operacionales</b>	<b>10.125.826</b>	<b>12.471.146</b>
Pasajeros	8.410.614	10.380.122
Carga	1.329.431	1.713.379
Otros	385.781	377.645
<b>Costos operacionales</b>	<b>(9.611.907)</b>	<b>(11.957.780)</b>
Remuneraciones	(2.072.805)	(2.350.102)
Combustible	(2.651.067)	(4.167.030)
Comisiones	(302.774)	(365.508)
Depreciación y amortización	(934.406)	(991.264)
Otros arriendo y tasas de aterrizaje	(1.109.826)	(1.327.238)
Servicios a pasajeros	(295.439)	(300.325)
Arriendo de aviones	(525.134)	(521.384)
Mantenimiento	(437.235)	(452.731)
Otros costos operacionales	(1.283.221)	(1.482.198)
<b>Resultado operacional</b>	<b>513.919</b>	<b>513.366</b>
<b>Margen operacional</b>	<b>5,1%</b>	<b>4,1%</b>
Ingresos financieros	75.080	90.500
Costos financieros	(413.357)	(430.034)
Otros ingresos / costos	(532.757)	(108.599)

<b>Resultado antes de impuesto e interés</b>	<b>(357.115)</b>	<b>65.233</b>
Impuestos	178.383	(142.194)
<b>Utilidad/pérdida antes de interés minoritario</b>	<b>(178.732)</b>	<b>(76.961)</b>
<b>Atribuible a:</b>		
Inversionistas de la matriz	(219.274)	(109.790)
Interés minoritario	40.542	32.829
<b>Utilidad/Pérdida neta</b>	<b>(219.274)</b>	<b>(109.790)</b>
<b>Margen neto</b>	<b>-2,2%</b>	<b>-0,9%</b>
<b>Tasa efectiva impuesto</b>	<b>44,9%</b>	<b>438,8%</b>
Total Acciones	545.547.819	545.547.819
Utilidad neta por acción (US\$)	-0,40193	-0,20125
<b>R.A.I.I.D.A.</b>	<b>875.026</b>	<b>1.363.202</b>

### DECLARACIÓN JURADA

En nuestra calidad de Directores y Vicepresidente de Finanzas de LATAM Airlines Group, declaramos bajo juramento nuestra responsabilidad respecto de la veracidad de toda la información contenida en la Memoria Anual 2015.



