

M E M  
 O R I A
  A N U 
 A L  
2 0  1 7





NUESTRA EMPRESA

*Nos adaptamos
constantemente poniendo
a los clientes en el centro
de nuestras decisiones*





MEJOR AEROLÍNEA de Sudamérica

Global Traveler GT Tested
Reader Survey Awards



307
aviones en
operación

Con un
promedio de
7,9 años



137
destinos

24 países
30 nuevas rutas
en 2017

2 0 1 7

LATAM
EN CIFRAS



67
millones
de pasajeros
transportados



43.095
empleados

64
nacionalidades



896
mil
toneladas
transportadas

144
destinos

BRASIL 52%

CHILE 27%

ARGENTINA 6%

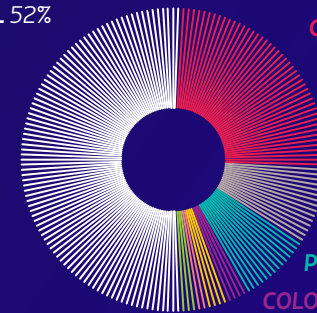
PERÚ 8%

COLOMBIA 3%

OTROS 1%

ECUADOR 2%

USA 1%



Nuestro compromiso es ofrecer a los pasajeros una experiencia de viaje única, y es por ello que todas las decisiones que tomamos tienen como foco la satisfacción del cliente. Con la tendencia actual apuntando a un viaje personalizado, en 2017 implementamos un nuevo modelo de negocios para los mercados domésticos.

Carta de

B I E N

 **V E N**

 **I D A**

DE LA MANO DE MERCADO LATAM Y UNA NUEVA ESTRUCTURA DE TARIFAS SEGMENTADAS, ESTE MODELO LE PERMITIÓ A MÁS DEL 85% DE NUESTROS PASAJEROS ACCEDER A TARIFAS HASTA UN 40% MÁS BAJAS Y TENER MAYOR FLEXIBILIDAD EN SU VIAJE. SU IMPLEMENTACIÓN GRADUAL EN NUESTRAS FILIALES DOMÉSTICAS SIGNIFICÓ UN GRAN ESFUERZO POR PARTE DE TODOS QUIENES CONFORMAN EL GRUPO LATAM, Y ESTAMOS ORGULLOSOS POR LOS POSITIVOS RESULTADOS QUE HEMOS OBTENIDO.

Enrique Cueto Plaza
CEO Grupo LATAM

Estimados accionistas,

En el año 2017 vivimos la transformación más grande de nuestra historia reciente, proceso que llevamos adelante con los objetivos de mejorar nuestra oferta para los pasajeros, y avanzar hacia una organización más simple y eficiente. Nuestra aspiración es ser uno de los grupos de aerolíneas más admirados del mundo, y estoy convencido de que los pasos que hemos dado en los últimos años en iniciativas de cliente, red de destinos, productividad, y sostenibilidad, nos han puesto en el camino correcto para lograrlo.

También, al ver la gran diferencia que marcan las comidas a bordo en la experiencia del viaje internacional, nos embarcamos en el desafío de rediseñar la bandeja tradicional servida a bordo en la cabina Economy de los vuelos sobre siete horas. Como resultado, desarrollamos una nueva experiencia culinaria, única en la industria, que entrega a nuestros pasajeros una mayor variedad de opciones, un formato más cómodo, y comida gourmet de calidad que exhibe lo mejor de la cocina latinoamericana e internacional en más de 300 nuevos platos. Todo esto sin costo adicional para nuestros pasajeros, a quienes les ha encantado el nuevo servicio.

A su vez, hemos seguido invirtiendo en tecnologías de autoservicio, de tal forma que nuestros pasajeros puedan atenderse de manera simple, transparente y con total independencia. Como ejemplo, durante 2017 instalamos sobre 700 kioscos en más de 80 aeropuertos. Estas iniciativas de auto atención fueron reconocidas por IATA, que nos certificó en la categoría "Platinum" de su programa "Fast Travel", reafirmando nuestro compromiso de ofrecer una experiencia de viaje líder en la industria.



EN 2017 LOGRAMOS GRANDES AVANCES EN LA EXPANSIÓN Y OPTIMIZACIÓN NUESTRA RED DE DESTINOS, ABRIENDO 30 NUEVAS RUTAS, ENTRE ELLAS SANTIAGO-MELBOURNE, CUYA DURACIÓN DE 15 HORAS LO CONVIERTE EN EL VUELO DIRECTO MÁS LARGO DE LATAM. ADICIONALMENTE, SEGUIMOS FORTALECIENDO NUESTROS HUBS, CONECTANDO A SAO PAULO CON BARILOCHE Y MÁS DESTINOS DOMÉSTICOS EN BRASIL, A LIMA CON RIO DE JANEIRO Y CARTAGENA, A LIMA Y SANTIAGO CON DIVERSAS CIUDADES SECUNDARIAS DE ARGENTINA, Y A SANTIAGO CON ORLANDO Y SANTA CRUZ.



En forma paralela, en 2017 continuamos trabajando para lograr la aprobación de los Joint Business Agreements (JBAs) con American Airlines y el grupo IAG (British Airways e Iberia). Las autoridades regulatorias de Brasil, Colombia y Uruguay nos dieron su aprobación, quedando a la espera ahora de la resolución en Chile y la ratificación de Cielos Abierto en Brasil (que ya fue aprobada por el Congreso). Esperamos cerrar este proceso en el 2018 y de esta manera comenzar a implementar estos nuevos acuerdos que darán a nuestros pasajeros acceso a una red más amplia de destinos y vuelos, mejores tiempos de conexión, y mejores precios.

Para facilitar la coordinación entre filiales y agilizar la toma de decisiones, en 2017 se definió una nueva estructura organizacional, que mudó de unidades de negocios a una estructura funcional que se concentra en cuatro grandes áreas de responsabilidad –Clientes, Operaciones y Flota, Comercial, y Finanzas. Esto nos permitirá adaptarnos continuamente a una industria en evolución y un entorno económico volátil, mejorando nuestra competitividad.

EN GRUPO LATAM MANTENEMOS UN COMPROMISO DE LARGO PLAZO CON LA REGIÓN, QUE SE REFLEJA EN NUESTRA ESTRATEGIA DE SOSTENIBILIDAD, CUYO FOCO ESTÁ TANTO EN COMPENSAR EL IMPACTO DE NUESTRAS OPERACIONES EN EL MEDIO-AMBIENTE, COMO EN CONTRIBUIR ACTIVAMENTE A LA SOCIEDAD.



En consecuencia, por cuarto año consecutivo, fuimos incluidos en la categoría “World” del Índice de Sostenibilidad Dow Jones (DJSI), ubicándonos así en el 10% con mejor desempeño en sostenibilidad entre las compañías que componen este índice, y entre los tres grupos de aerolíneas a nivel mundial que están en esta categoría.

Nuestros esfuerzos de los últimos años se han visto reflejados en la mejora sostenida de nuestros resultados financieros. En 2017 el resultado operacional fue el mejor de nuestra



historia, alcanzando US\$715 millones; mientras que la utilidad neta alcanzó US\$155 millones, superando los US\$69 millones obtenidos en 2016. Por el lado de los ingresos, estos resultados fueron impulsados tanto por el desarrollo de nuestra estrategia comercial, como por un mejor entorno en general en los mercados donde operamos. Adicionalmente, gracias a nuestras medidas de productividad y eficiencia, logramos contener el alza de costos por debajo de los niveles de inflación de 2016 y del aumento de precio del combustible en 2017, expandiendo así nuestro margen operacional a 7%.

También logramos avanzar en nuestro fortalecimiento financiero. En 2017 mantuvimos disciplina en nuestras inversiones, siendo el año con el menor nivel de compromisos de flota en la historia de LATAM; y logramos una mejora significativa en nuestro perfil de deuda, además de contar con una línea de crédito revolving comprometida¹ por un monto total de US\$450 millones, que al cierre del ejercicio se encontraba completamente disponible. Fue así como registramos el flujo de caja más alto y el nivel de endeudamiento más bajo desde la asociación de LAN y TAM, manteniendo un nivel de liquidez saludable.

En definitiva, el 2017 fue un año de transformación, con importantes avances en pos de una organización más eficiente, con una posición única en el mercado en oferta hacia el cliente y red de destinos, de manera de asegurar que nuestro modelo de negocios sea competitivo y sustentable en el largo plazo.



EL MERCADO RECONOCIÓ ESTA MEJORA, LA QUE SE MANIFESTÓ EN UN ALZA DE 54% EN EL PRECIO DE LA ACCIÓN EN 2017. ME GUSTARÍA AGRADECER A NUESTROS ACCIONISTAS POR LA CONFIANZA DEPOSITADA EN ESTA ADMINISTRACIÓN, Y EN EL PROYECTO DEL GRUPO LATAM.

Los grandes cambios que impulsamos en 2017 fueron posibles gracias al trabajo realizado por muchos equipos involucrados. Es por ello que no puedo finalizar estas palabras sin antes agradecer también el esfuerzo, compromiso y



dedicación de todos quienes integran la gran familia LATAM. Los invito a mantener vivo el mismo espíritu y a seguir trabajando con la misma pasión y excelencia, cuidando que los sueños de nuestros clientes lleguen a destino, todo esto en pos de nuestra meta de convertirnos en uno de los grupos de aerolíneas más admirados del mundo.

Enrique Cueto
CEO Grupo LATAM

¹ Sujeto a disponibilidad de colateral.



ESTR ATE GIA de negocios

ATAM es el mayor grupo de aerolíneas de pasajeros y carga de Sudamérica. A diciembre de 2017 ofrece servicios de transporte para pasajeros a alrededor de 137 destinos en 24 países, y servicios de carga a aproximadamente 144 destinos en 29 países, para lo cual cuenta con una flota de 307 aviones en operación y un conjunto de alianzas bilaterales.



La estrategia de negocios del Grupo se basa en cinco pilares de éxito, que le permitirán garantizar la sustentabilidad de su negocio en el largo plazo, impulsando el crecimiento del tráfico aéreo en la región y mejorando su rentabilidad. Estos cinco pilares son: fortalecimiento y liderazgo de la red de destinos; experiencia del cliente; segmentación de los pasajeros; ingresos ancillary; y eficiencia operacional.



UNA DE LAS PRINCIPALES FORTALEZAS DEL GRUPO LATAM ES LA GRAN RED DE DESTINOS QUE HA CONSTRUIDO A LO LARGO DE LOS AÑOS. LAS AEROLÍNEAS DEL GRUPO TIENEN PRESENCIA EN SEIS MERCADOS DOMÉSTICOS DE LA REGIÓN –BRASIL, CHILE, ARGENTINA, PERÚ, COLOMBIA Y ECUADOR– A LO QUE SE SUMAN VUELOS INTER-REGIONALES, E INTERNACIONALES QUE CONECTAN A SUDAMÉRICA CON EL RESTO DEL MUNDO. ESTA EXTENSA RED PERMITE A LATAM ENTREGAR UNA AMPLIA OFERTA DE VUELOS A SUS CLIENTES, CON UN ABANICO DE DESTINOS, CONEXIONES E ITINERARIOS.

El Grupo está permanentemente buscando desarrollar su red de destinos. En este contexto, el proyecto más relevante lo constituyen los Joint Business Agreement (JBA) que espera concretar con Grupo IAG y American Airlines, con los que se aumentaría en más de 420 los destinos. En 2017 las autoridades regulatorias de Brasil y Colombia dieron su visto bueno, sumándose a la autorización entregada por la de Uruguay en 2016. De esta manera, queda pendiente el fallo por el ente regulador de Chile para la aprobación de ambos acuerdos; además de la ratificación de Cielos Abiertos entre Brasil y EEUU, para que la autoridad estadounidense pueda aprobar el con American Airlines. Respecto a la ratificación de Cielos Abiertos, cabe destacar que este acuerdo ya fue autorizado por la Cámara de Diputados y el Senado de Brasil en 2017, faltando así solo la aprobación por parte del Ejecutivo de este país.



Con foco en proveer la mejor conectividad para los pasajeros, en 2017 el Grupo LATAM inauguró 30 nuevas rutas, con la mayoría alimentando tráfico hacia y desde sus principales hubs –en Sao Paulo (Guarulhos), Lima y Santiago– cuyo fortalecimiento le permitió grandes avances en la expansión y optimización de su red de destinos. Dentro de estas rutas, destacan las de Sao Paulo (Guarulhos) a Bariloche y distintas ciudades dentro de Brasil, tales como Joinville, Londrina y Uberlandia; desde Lima a Rio de Janeiro y Cartagena; desde Lima y Santiago a ciudades secundarias en Argentina, tales como Tucumán; y desde Santiago a destinos internacionales como Melbourne –el vuelo sin escalas más largo de la historia de LATAM–, Orlando y Santa Cruz. Además, en 2018 se inaugurarán otras 21 rutas que mejorarán aún más nuestra conectividad dentro de la región y hacia el resto del mundo. Entre ellas destacan nuevos y atractivos destinos internacionales, como Roma, Tel Aviv, Boston y Las Vegas.

Todo el proceso de transformación del Grupo LATAM se está desarrollando con los clientes en el centro de la toma de decisiones. Los pasajeros son la principal prioridad del Grupo, y la cultura orientada al cliente que se ha creado al interior de la organización apunta a brindarles un servicio diferenciado, consistente, más simple y digital.

LA ESTRATEGIA DE NEGOCIOS DEL GRUPO LATAM BUSCA QUE LOS PASAJEROS TENGAN MÁS CONTROL SOBRE SU EXPERIENCIA DE VIAJE, PERMITIÉNDOLES A ÉSTOS PERSONALIZARLA SEGÚN SUS NECESIDADES Y AL GRUPO DIRIGIR SU FOCO A LA EJECUCIÓN DE PROCESOS, PARA QUE SUS AEROLÍNEAS PUEDAN BRINDAR UN SERVICIO DE EXCELENCIA QUE LO DIFERENCIE DE OTROS PARTICIPANTES DEL MERCADO.



En línea con lo anterior, en 2017 el Grupo LATAM dio un gran paso en lo que se refiere a la tecnología de autoservicio, instalando sobre 700 kioscos en las zonas de counter de más de 80 aeropuertos, para que los pasajeros puedan hacer su check-in, imprimir su tarjeta de embarque, etiquetar su equipaje, y pagar por el equipaje adicional en caso que lo requieran. Esto busca satisfacer las necesidades del cliente actual, que valora que el viaje sea expedito, sencillo y eficiente; y, a su vez, mejorar la productividad del Grupo.

Adicionalmente, en línea con su compromiso de ofrecer una experiencia de viaje diferenciada, el Grupo desarrolló un concepto gastronómico único para los pasajeros que viajan en



COMO RECONOCIMIENTO A LAS INICIATIVAS DE AUTOSERVICIO IMPLEMENTADAS POR EL GRUPO, A FINES DE NOVIEMBRE, LATAM SE CONVIRTIÓ EN EL PRIMER GRUPO AÉREO DE LA REGIÓN EN OBTENER LA CERTIFICACIÓN “PLATINUM” DEL PROGRAMA “FAST TRAVEL” DE IATA, QUE ES CONCEDIDA A LAS AEROLÍNEAS QUE OFRECEN AUTOSERVICIO A UN 80% O MÁS DE SUS PASAJEROS. LO ANTERIOR SE LOGRÓ PRINCIPALMENTE GRACIAS A LA IMPLEMENTACIÓN DE CUATRO PROYECTOS: CHECK-IN, FLIGHT REBOOKING, SELF BOARDING Y BAGS READY TO GO.

cabina Economy de vuelos internacionales sobre siete horas. Ésta nueva experiencia culinaria consiste en el reemplazo de la bandeja tradicional por un plato gourmet individual y menos elementos periféricos, con más opciones para el almuerzo y cena, alimentos de mejor calidad y propios de la cocina latinoamericana, porciones un 50% más grandes, y una variedad de más de 300 platos; todo lo anterior, sin costo adicional para los pasajeros.

La innovación juega un rol importante en la toma de decisiones del Grupo LATAM, y por ello cabe destacar la implementación del nuevo modelo de negocios para los mercados domésticos, que le permite al pasajero personalizar su experiencia de vuelo pagando solo por los atributos que valora, en línea con las últimas tendencias de la industria. Adelantándose a su entorno, el Grupo fue pionero en la adopción de este modelo, manteniéndose así competitivo en una región que está asumiendo esta tendencia.

UN EJE ESTRATÉGICO DE ESTE NUEVO MODELO ES LA SEGMENTACIÓN DE PASAJEROS A TRAVÉS DE LA NUEVA ESTRUCTURA TARIFARIA, QUE LE PERMITE A LOS CLIENTES ELEGIR CÓMO QUIEREN VIAJAR Y TENER MÁS ALTERNATIVAS A LO LARGO DE SU EXPERIENCIA DE VIAJE, COMO LA OPCIÓN DE ELEGIR ASIENTOS PREFERENTES, Y LA FLEXIBILIDAD PARA CAMBIAR O DEVOLVER PASAJES.



Con las tarifas más económicas, el Grupo busca capturar a los pasajeros con mayor sensibilidad de precio y, en consecuencia, incrementar el tráfico aéreo de la región en un 50% para el año 2020. Al mismo tiempo, el Grupo LATAM mantiene su sello diferenciador, con su programa de pasajero frecuente, red de destinos, entretenimiento a bordo gratuito, entre otros.



Otro elemento clave de este modelo corresponde a las iniciativas para aumentar los ingresos ancillary. Esto incluye la oferta de servicios adicionales, tales como cobrar por maleta facturada y por exceso de equipaje (incluyendo implementos deportivos e instrumentos musicales). Más aún, en 2017 también se implementó "Mercado LATAM", un nuevo sistema de venta de alimentos y bebidas a bordo, y se anunció la implementación de WiFi a bordo en los vuelos domésticos y regionales del Grupo LATAM, comenzando con LATAM Airlines Brasil (en donde estará operativo a partir del primer trimestre de 2018).

Por otra parte, en línea con el plan de transformación anunciado a fines de 2016, se ha progresado en el objetivo de convertirse en un Grupo más simple y eficiente, con la flexibilidad para adaptarse rápidamente a una industria y un entorno económico cada vez más cambiantes. En este contexto, durante el año 2017 se llevó a cabo uno de los cambios más relevantes en la estructura organizacional del Grupo, haciendo énfasis en cuatro grandes áreas, que son la base de la estrategia de negocios y que le reportan de manera directa al CEO: Clientes, Operaciones y Flota, Comercial, y Finanzas; cada una de ellas liderada por actuales ejecutivos de LATAM.

AL MISMO TIEMPO, EL GRUPO LATAM LOGRÓ UN PROGRESO SIGNIFICATIVO EN EL PLAN DE REDUCIR SUS INVERSIONES EN FLOTA, ALCANZANDO LOS COMPROMISOS DE FLOTA MÁS BAJOS EN SU HISTORIA EN 2017, US\$326 MILLONES. LO ANTERIOR LE PERMITIÓ INCREMENTAR LA PRODUCTIVIDAD DE SU FLOTA, ADEMÁS DE MEJORAR SU GENERACIÓN DE FLUJO DE CAJA Y FORTALECER SU POSICIÓN DE BALANCE.





HISTORIA



Siempre construyendo una historia para cuidar que los sueños de todos lleguen a su destino.



1929

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



1946



PRIMER VUELO INTERNACIONAL SANTIAGO - BUENOS AIRES



1956

Inauguración de operaciones a Lima.





1958

Inicio de operaciones a Miami, Estados Unidos.



1961

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



LAN comienza a ofrecer vuelos a Europa.

1970



1975

1976



FUNDACIÓN DE TAM TRANSPORTES AÉREOS REGIONAIS POR EL CAPITÁN ROLIM ADOLFO AMARO.





CONSTITUCIÓN
DE LÍNEA AÉREA
NACIONAL – CHILE
LIMITADA, A TRAVÉS
DE LA CORFO.

1983

LAN se transforma en una
sociedad anónima.



1985

1986



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

1989



1990



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



BRASIL CENTRAL ES
RENOMBRADA TAM-
TRANSPORTES AÉREOS
MERIDIONAIS.





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

1993

1994

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

1996



1997



1998



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.



Inicio de vuelos
São Paulo - Asunción.

LAN LISTA SUS ACCIONES EN LA BOLSA DE NUEVA YORK, SIENDO LA PRIMERA AEROLÍNEA LATINOAMERICANA EN TRANSAR ADRS EN ESTA IMPORTANTE PLAZA BURSÁTIL.

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



LAN SE INCORPORA A
ONEWORLD.



1999

2000

2001

2002

2003



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



> Alianza de LAN con Iberia, e inauguración del terminal de Carga en Miami.

> Fundación del Centro de Tecnología y Academia de Servicios en São Paulo.



Alianza de LAN con Qantas y con Lufthansa Cargo.



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





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

2004



OTRO PASO DEL PLAN DE EXPANSIÓN REGIONAL DE LAN: INICIO DE OPERACIONES DE LAN ARGENTINA.

2005



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

2006



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

2007

- > 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.

2008



- > Cambio de imagen corporativa: LAN Airlines S.A
- > TAM comienza a volar a Santiago.

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

Lanzamiento de vuelo a Nueva York y Buenos Aires.



- > Lanzamiento de la nueva clase Premium Business.
- > TAM se lista públicamente en la Bolsa de Nueva York.

- > Implementación del modelo Low Cost en los mercados domésticos.
- > Aumento de capital por US\$ 320 millones.





- > Compra de aerolínea colombiana Aires.
- > TAM ingresa oficialmente a STAR ALLIANCE.

2009

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



NACE LATAM AIRLINES GROUP, A TRAVÉS DE LA ASOCIACIÓN DE LAN Y TAM.

- > Colocación de 2,9 millones de acciones.

2011

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

2012



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

2013

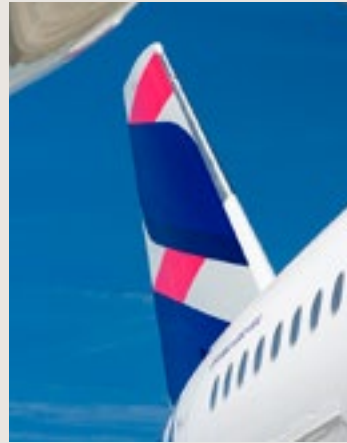


- > Nace LATAM, la nueva marca que adoptarán LAN, TAM y sus filiales.
- > Emisión de bono estructurado EETC por US\$ 1.020 MM: primera en Latinoamérica.

2014

2015

2016



IMPLEMENTACIÓN DEL NUEVO MODELO DE NEGOCIOS EN LOS MERCADOS DOMÉSTICOS POR PARTE DE LAS FILIALES.



2017

- > 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.

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



MERCADO LATAM





F L O T A

Grupo LATAM opera una de las flotas más modernas de Sudamérica y del mundo. Al cierre de 2017 ésta estaba conformada por 307 aviones, con una edad promedio cercana a ocho años. Luego que en 2016 se lanzara la marca unificada LATAM, a diciembre de 2017 el Grupo contaba con 61 aviones pintados con el nuevo logo, en un proceso que la empresa espera culminar en el año 2021.

En este periodo el Grupo continuó avanzando en su plan de renovación y ajuste de flota, con el objeto de operar con los modelos más grandes y eficientes de la industria, y destinar los más adecuados para cada uno de los mercados que opera. En esta línea, retiró 21 aviones más antiguos e incorporó cuatro aeronaves de modelos más eficientes: dos Boeing 787-9 y dos Airbus A320neo.

El plan de flota de Grupo LATAM evalúa constantemente sus necesidades y tiene la flexibilidad de ampliar, racionalizar o adaptar sus requerimientos de aviones de acuerdo con la demanda en cada uno de los países en los que opera, así como tener en cuenta las necesidades de su red global. En este contexto, durante el año 2017 subarrendó cuatro aviones Airbus A350 a Qatar Airways, en virtud de acuerdos que fueron por un periodo de entre seis meses y un año, siendo Qatar el responsable del control operacional de estas aeronaves.

Adicionalmente el Grupo cerró el año con cinco aviones A320 subarrendados y recibió de vuelta dos de los tres Boeing 767F que tenía subarrendado a un tercer operador.

Para desarrollar su operación de pasajeros de corto alcance –vuelos en rutas domésticas y regionales dentro de Sudamérica–, el Grupo utilizó 223 aviones, principalmente de la familia Airbus A320.



SE RECIBIERON DOS NUEVOS AVIONES AIRBUS A320NEO –LA VERSIÓN MÁS GRANDE DE LA FAMILIA– QUE SE SUMAN A LOS 2 AVIONES DEL MISMO MODELO RECIBIDOS EL AÑO ANTERIOR, TOTALIZANDO 4 AERONAVES DE ESTE TIPO AL CIERRE DEL EJERCICIO.

El plan de la Compañía para el mediano plazo apunta a operar una flota de corto alcance únicamente compuesta por aviones de la familia A320, en sus versiones A320, A321 y A320neo.

Para desarrollar sus operaciones de largo alcance, Grupo LATAM utilizó una flota de 75 aviones en 2017, destacando entre ellos los Boeing 787 Dreamliner en sus versiones 8 y 9, además de los nuevos Airbus A350-900.





El plan de flota de fuselaje ancho apunta a la renovación para incorporar equipos más eficientes y de la mejor tecnología, manteniendo similar el número de aviones, pero aumentando la capacidad a través de modelos más grandes. Es así como en este periodo se incorporaron dos nuevos Boeing 787-9, que se suman a los cinco agregados en el año anterior, para completar un total de 14 aviones de este modelo al cierre del ejercicio. En cuanto a la flota Boeing 787-8, el Grupo operó 10 aeronaves de este modelo en 2017, sin variaciones con respecto al año 2016.

Para desarrollar su servicio de carga, el Grupo LATAM cerró el año con una flota operativa compuesta por 9 aviones Boeing 767F (uno menos que en 2016). El foco del Grupo está puesto en optimizar el uso de los bellies (bodegas) de los aviones de pasajeros, por lo que gradualmente ha reducido su flota de cargueros dedicados. Durante 2017, el Grupo retiró dos Boeing 777F, y recibió de vuelta dos de los tres Boeing 767F que tenía subarrendados a terceros operadores cargueros fuera de la región. Al cierre de 2017 el mix entre carga transportada en aviones cargueros y bellies de la flota de pasajeros es de 29% y 71%, respectivamente.

Para el año 2017, los compromisos de flota alcanzaron US\$326 millones, el monto más bajo en la historia de

LATAM, de los cuales todos corresponden a arriendos operacionales previamente acordados. Para los años 2018 y 2019, éstos alcanzan montos de US\$714 millones y US\$1.213 millones, respectivamente.

Con todo, Grupo LATAM mantiene su compromiso de ofrecer a sus pasajeros la más moderna flota de la industria, a fin de brindarles la mejor experiencia de viaje de Latinoamérica.

MANTENIMIENTO

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

Con instalaciones en Brasil (São Carlos) y Chile (Santiago), la unidad de Mantenimiento, Reparación y Revisión de Grupo LATAM (MRO) es la encargada del mantenimiento mayor de los aviones del Grupo y atiende ocasionalmente a terceros. Ambas proveen el 78% de todos los servicios de mantenimiento mayor que requiere el Grupo, y aquellos que no se ejecutan internamente se contratan entre la extensa red de socios de MRO en todo el mundo. Esta unidad es también responsable de la planificación y ejecución de las devoluciones de aviones.

EL BOEING 787-9 TIENE UN 27% DE MAYOR CAPACIDAD PARA PASAJEROS Y UN 23% MÁS PARA EL VOLUMEN DE CARGA EN COMPARACIÓN CON EL BOEING 787-8. ESTÁ CONFIGURADO PARA 283 PASAJEROS EN CABINA ECONOMY Y 30 ASIENTOS EN PREMIUM BUSINESS. ADICIONALMENTE PRESENTA LA VENTAJA DE CONSUMIR HASTA UN 20% MENOS DE COMBUSTIBLE QUE AVIONES SIMILARES Y REDUCE HASTA UN 20% SUS EMISIONES DE CO².



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

La MRO de Santiago, ubicada cerca del Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez, dispone de dos hangares capaces de atender simultáneamente un avión Wide body (fuselaje ancho) y dos aviones Narrow body (fuselaje angosto). Tiene 10 talleres preparados para apoyar al hangar, tales como cabinas, galley, estructuras y materiales compuestos, a la vez que tiene la capacidad de adaptar los interiores de los aviones, incluyendo la instalación del Wireless IFE (In-flight Entertainment) y winglets.



EN 2017, LA UNIDAD MRO UTILIZÓ EFECTIVAMENTE 1,2 MILLONES DE HORAS-HOMBRE, ATENDIÓ A MÁS DE 300 AERONAVES DE LA FLOTA DE LATAM Y REPARÓ APROXIMADAMENTE 55 MIL COMPONENTES QUE FUERON ENTREGADOS A LA OPERACIÓN DE MANTENIMIENTO.

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

hangares de Santiago, São Carlos, São Paulo (CGH), Lima, Miami, Buenos Aires (AEP), Brasilia, entre otros.

En 2017, la red de mantenimiento de línea utilizó efectivamente más de 2,2 millones de horas-hombre en tareas de mantenimiento preventivo y correctivo en la flota LATAM. El Grupo también cuenta con servicios de terceros certificados en algunos destinos donde es económicamente conveniente, como en Frankfurt, donde es atendida por Lufthansa Technik; en Milán, por Air France-KLM; y en Johannesburgo, por South African Airways.

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

Junto con el desarrollo de estos sistemas informáticos, el Grupo ha entregado más de 700 iPads a lo largo de toda su red de mantenimiento, con el fin de mejorar la conectividad de mantenimiento en terreno.

Construido en 2015, el Grupo cuenta también con un hangar en el Aeropuerto Internacional de Miami, ciudad que representa una ventaja geográfica estratégica para obtener suministros y servicios, así como una gama más amplia de proveedores para cubrir tareas de mantenimiento complejas. El hangar y la infraestructura circundante comprenden más de 66.000 pies cuadrados e implicaron una inversión de US\$ 16,5 millones.

Al 31 de diciembre de 2017			
	Fuera de Balance	En Balance	Total
FLOTA PASAJEROS			
Airbus A319-100	9	37	46
Airbus A320-200	38	88	126
Airbus A320- Neo	3	1	4
Airbus A321- 200	17	30	47
Airbus A330-200	-	0	0
Airbus A350-900	2	3	5
Boeing 767-300	2	34	36
Boeing 777-300 ER	6	4	10
Boeing 787-8	4	6	10
Boeing 787-9	10	4	14
TOTAL	91	207	298
FLOTA CARGA			
Boeing 777-200F	-	-	-
Boeing 767-300F	2	7	9
TOTAL	2	7	9
TOTAL FLOTA EN OPERACIÓN			
	93	214	307
SUBARRIENDOS			
Airbus A320-200	-	5	5
Airbus A350-900	-	1	1
Boeing 767-300F	-	-	-
TOTAL SUBARRIENDOS	-	8	8
TOTAL FLOTA			
	93	222	315

Nota: Esta tabla no incluye un B777-200F actualmente subarrendado a un tercero, que fue reclasificado desde propiedad, planta y equipo a disponible para venta.



Airbus A320 neo

FLOTA CORTO ALCANCE

AIRBUS A319-100

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

AIRBUS A320-200

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

AIRBUS A320-200 neo

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

AIRBUS A321-200

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

FLOTA LARGO ALCANCE

AIRBUS A350-900

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

BOEING 767-300

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

BOEING 777-300 ER

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

BOEING 787-8

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

BOEING 787-9

Longitud 62.8 m
Envergadura 60.2 m
Asientos 313
Velocidad crucero 903 km/h
Peso máximo de despegue 252,650 kg



Airbus A350-900

CARGUEROS

BOEING 777-200F

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

BOEING 767-300F

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



Boeing 787-9





RED DESTINOS PASAJEROS

Ampliamos nuestros destinos, ofreciendo más opciones y frecuencias a nuestros pasajeros.

137

Destinos



4

Asia y Oceanía



10

Norte / Centro América



116

Sudamérica



6

Europa



1

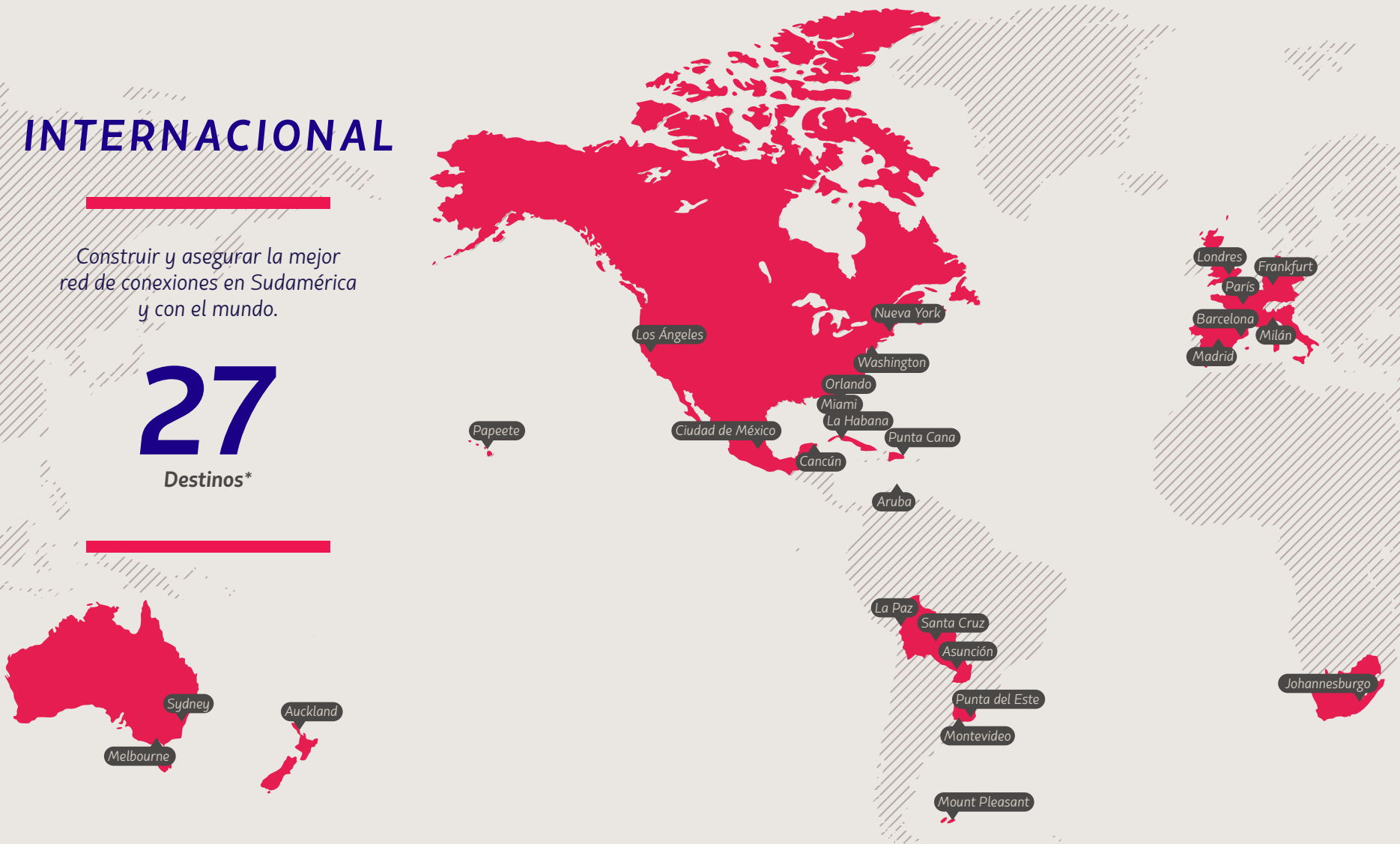
África



INTERNACIONAL

Construir y asegurar la mejor red de conexiones en Sudamérica y con el mundo.

27
Destinos*



*Exclusivos internacionales



BRASIL

41

Destinos





ARGENTINA

15

Destinos





Isla de Pascua

CHILE

16

Destinos
+
Isla de Pascua





COLOMBIA

14

Destinos



Isla San Andrés

Barranquilla

Santa Marta

Valledupar

Cartagena

Montería

Cúcuta

Medellín

Bucaramanga

Pereira

Bogotá

Yopal

Cali

Leticia



ECUADOR

Galápagos Baltra

Galápagos San Cristóbal

5

Destinos





PERÚ

18

Destinos





CODESHARE

Beneficios adicionales a nuestros pasajeros, incluyendo el acceso a una red más amplia, más opciones de vuelos con mejores tiempos de conexión, tarifas más competitivas a destinos no atendidos por LATAM



13

Destinos
Asia

148

Destinos



17

Destinos
Australasia



70

Destinos
Norteamérica



44

Destinos
Europa



4

Destinos
África

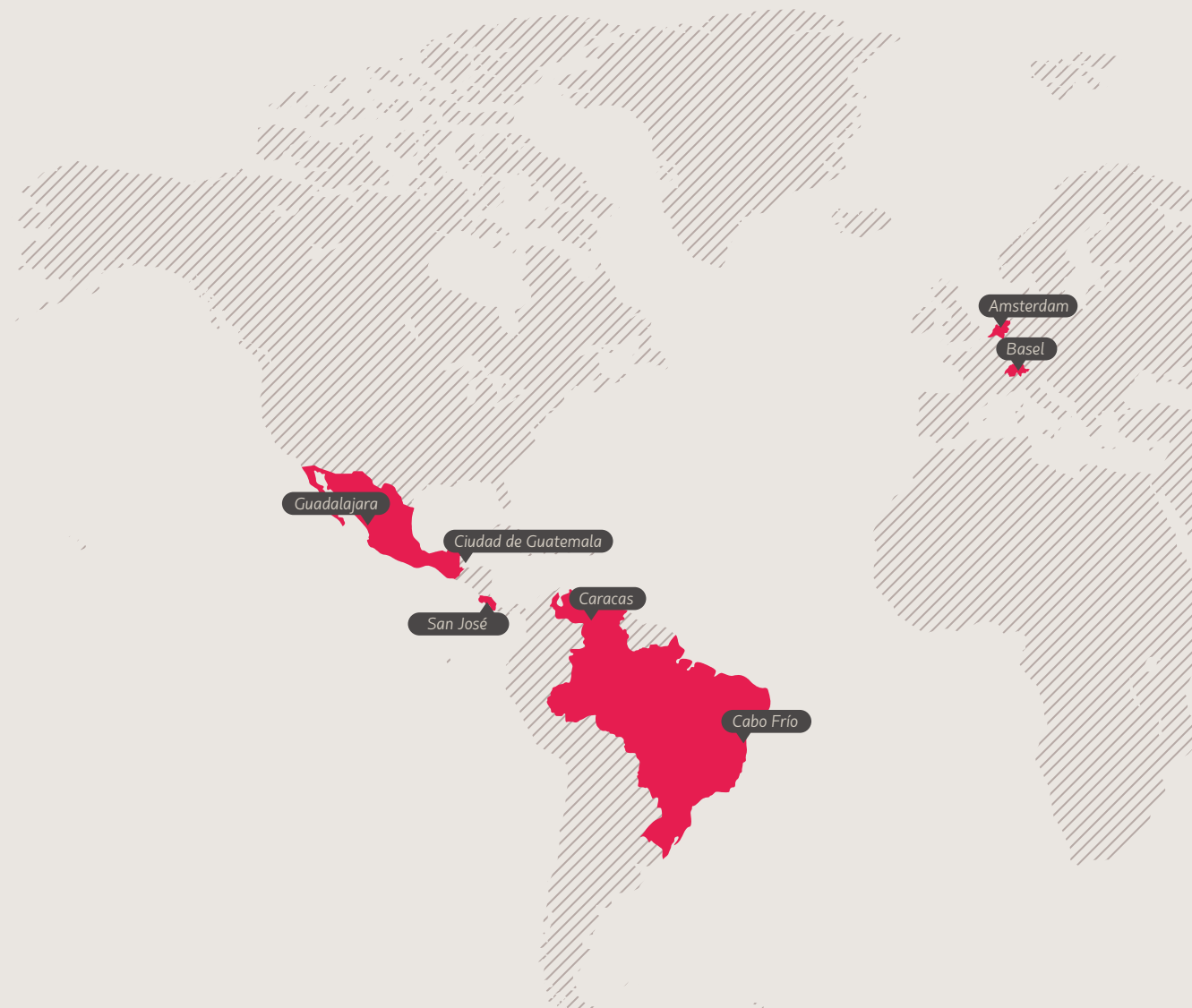


CARGA

7

Destinos*

Somos el mayor operador
de carga en la región



*Exclusivos de carga



PERSONAS

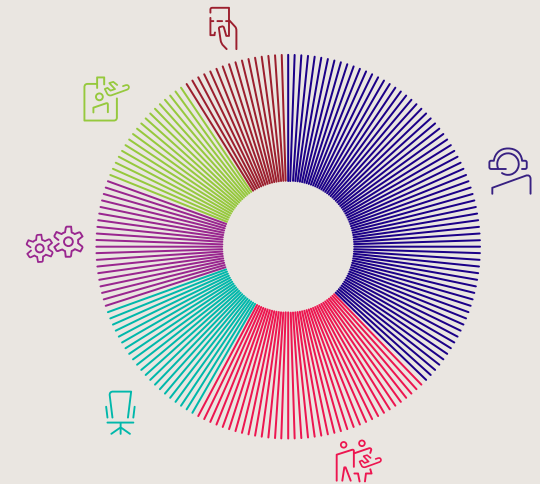
Creamos una experiencia de viaje diferenciadora a través de la conexión con nuestros clientes

ATAM es un grupo de aerolíneas que se distingue por la multiculturalidad de sus equipos humanos. Al cierre de 2017 su dotación está conformada por más de 43 mil empleados -de 64 nacionalidades diferentes - distribuidos en 23 países.

En el marco del plan de transformación que el Grupo está llevando adelante en todas sus áreas, con el objeto de posicionarse como un grupo aéreo rentable y obtener la preferencia de los clientes, 2017 marcó un hito en la consolidación del Proyecto Twist, la iniciativa más relevante en el ámbito de personas, que implica una nueva forma de concebir la entrega del servicio.

GENERAL

Total empleados por área



Operaciones	15.126	35%
Tripulantes de Cabina	9.016	21%
Administración	6.922	16%
Mantenimiento	4.742	11%
Tripulantes de Mando	3.957	9%
Ventas	3.332	8%
Total general	43.095	100%

Comparación del sueldo base masculino sobre femenino

Rol	Icono
Rol General	0,98
Mandos Medios	1,04
Ejecutivos	1,40



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

Esta transformación cultural logró llegar a más de 140 localidades en 2017, abarcando sobre 20 mil empleados que se distribuyen en 130 aeropuertos, 9 Contact Center (incluyendo los internos y los tercerizados), 7.500 tripulantes de cabina y 1.800 jefes de servicio a bordo, además de intervenir los Centros de Coordinación (HCC) de los principales aeropuertos, primera población sin contacto directo con clientes que ha abarcado el proceso.

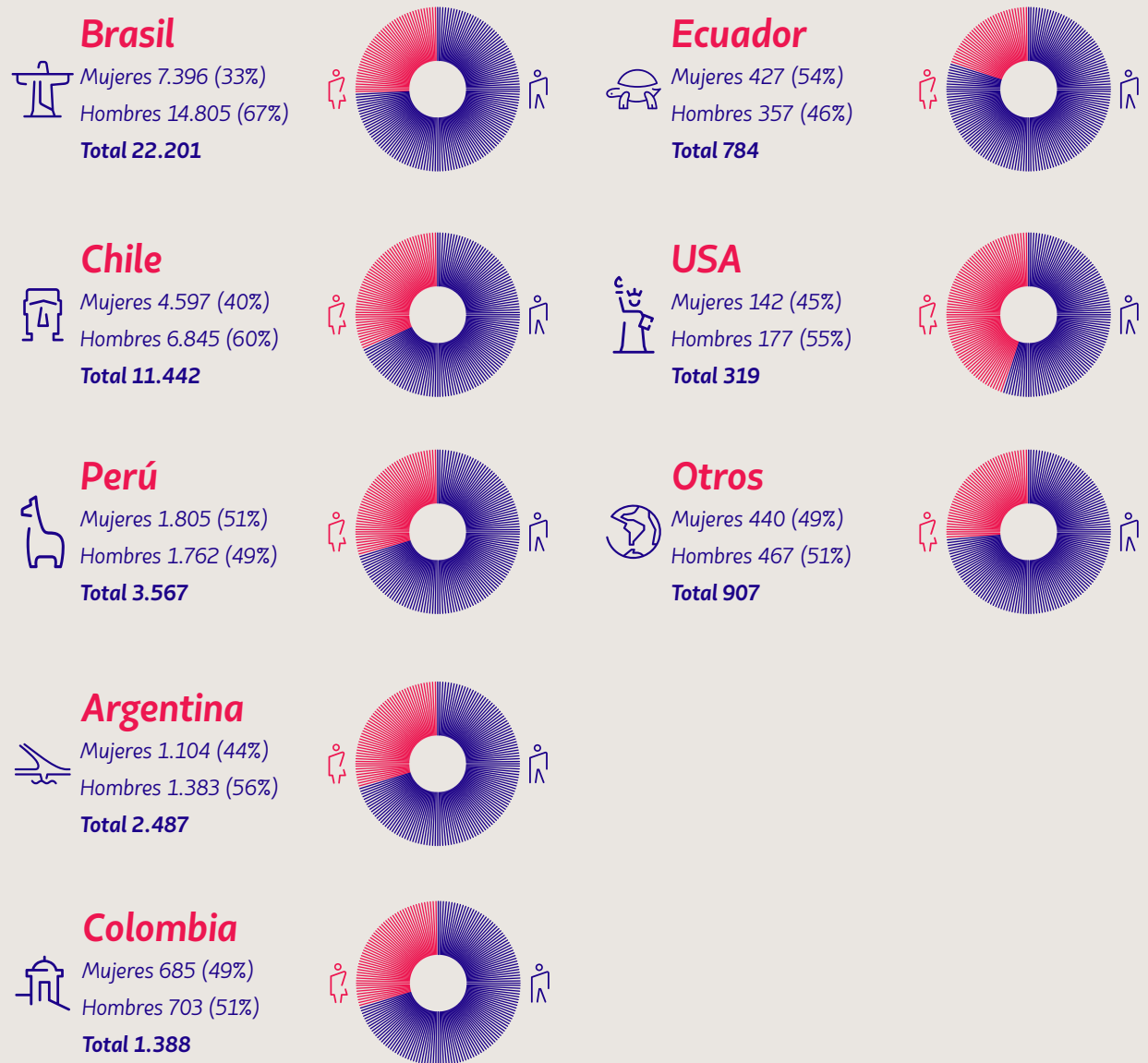
En este periodo también se lanzó el Modelo de Liderazgo Único, concebido como una guía básica que orienta la forma de liderar en LATAM, mostrando cuáles son las prácticas que se deben adoptar en la conducción de los equipos, en el entendido de que son éstas las que le dan vida a la cultura de LATAM y hacen que cada sueño llegue a su destino. El objetivo es ejecutar con excelencia la operación diaria, los grandes proyectos y desarrollar a los equipos humanos bajo una mirada común, que es ser uno de los grupos aéreos más admirados del mundo.



A TRAVÉS DE LA IMPLEMENTACIÓN DE ESTE MODELO DE LIDERAZGO, EL GRUPO BUSCA PROMOVER UNA CULTURA ÚNICA QUE RESPETE LA INDIVIDUALIDAD Y EL ESTILO PROPIO DE CADA UNO DE SUS LÍDERES EN SU APLICACIÓN.

DIVERSIDAD EN LA ORGANIZACIÓN

Total empleados por nacionalidad y género





Con el fin de avanzar hacia un sistema cada vez más eficiente y seguir prestando un servicio de calidad, el equipo de Recursos Humanos de Grupo LATAM puso en marcha una plataforma de atención online, denominada "RH Connect", que consolida en un mismo sitio la información de todos los procesos y servicios del área. A través de este canal, los trabajadores del Grupo pueden ahora acceder a información sobre remuneraciones, licencias médicas, gestión de equipos, beneficios, seguros, convenios, vacaciones, procesos, herramientas y mucho más, en forma rápida, simple y directa de sus respectivos empleadores.

A su vez, en este periodo se registraron importantes avances en el programa de Reconocimiento LATAM iniciado en 2016, destinado a reconocer a quienes representan de mejor forma las guías de conducta del Grupo en las categorías "Seguridad", "Ser Atento" y "Eficiencia". A través de esta iniciativa, se busca reconocer transversalmente, a quienes representen el espíritu de servicio de LATAM, más allá del tipo de cargo en que se desempeñen, o el área en que trabajen.

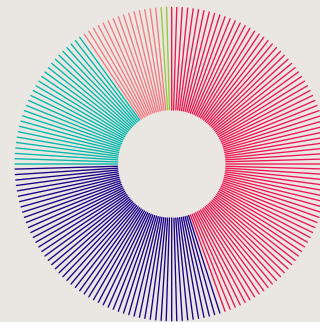


EN 2017 SE ENTREGARON CERCA DE 53 MIL RECONOCIMIENTOS POR LAS FILIALES DE LATAM, DE LOS CUALES 3.154 CORRESPONDIERON A "SEGURIDAD", 22.387 A "SER ATENTO" Y 27.410 A "EFICIENCIA".

Por otra parte, en este periodo se capacitó a más de 43 mil trabajadores, la mayor parte de los cuales correspondió a personas de las áreas de operaciones y tripulación. Esto, en línea con el proyecto de transformación del modelo de negocios implementado por el Grupo, que entre otras cosas cambió la forma de vender los tickets aéreos, cobrando por los distintos atributos como equipaje, según las necesidades de cada cliente.

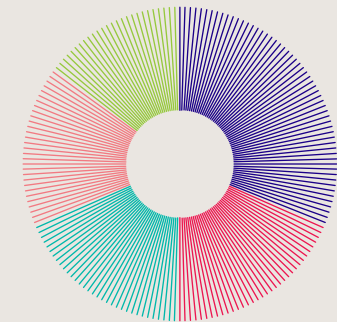


Total empleados por rango edad



Rango Edad	N° Personas
Hasta 30 años	13.211 (31%)
De 31 a 40 años	17.943 (42%)
De 41 a 50 años	8.432 (20%)
De 51 a 60 años	2.955 (7%)
De 61 a 70 años	517 (1%)
Más de 70 años	37 (0%)
Total General	43.095

Total empleados por antigüedad en la Compañía





Tiempo LATAM	N° Personas
Hasta 3 años	12.298 (29%)
De 4 a 6 años	8.843 (21%)
De 7 a 9 años	8.091 (19%)
De 10 a 12 años	7.320 (17%)
Mayor de 12 años	6.543 (15%)
Total General	43.095



DIVERSIDAD EN LA GERENCIA

Número de empleados a nivel gerencial por nacionalidad y género

			Total
Chile	130	382	512 (50%)
Brasil	110	193	303 (30%)
USA	15	41	56 (6%)
Perú	9	24	33 (3%)
Argentina	9	24	33 (3%)
Colombia	5	21	26 (3%)
Ecuador	6	8	14 (1%)
Otros	10	28	38 (4%)
Total General	294	721	1.015

Número de empleados a nivel gerencial por rango de edad

Rango Edad	N° Personas
De 31 a 40 años	542 (53%)
De 41 a 50 años	274 (27%)
De 51 a 60 años	108 (11%)
Hasta 30 años	73 (7%)
De 61 a 70 años	18 (2%)
Total General	1.015



Número de empleados a nivel gerencial por antigüedad en la Compañía

Tiempo LATAM	N° Personas
Hasta 3 años	135 (13%)
De 4 a 6 años	225 (22%)
De 7 a 9 años	208 (20%)
De 10 a 12 años	176 (17%)
Mayor de 12 años	271 (27%)
Total General	1.015



DIVERSIDAD EN EL DIRECTORIO

Número de directores por género y país

		
Chile	-	6
Brasil	-	2
Reino Unido	-	1
Total General	-	9

Número de directores por rango de edad

Rango Edad	N° Personas
Hasta 30 años	-
De 31 a 40 años	2
De 41 a 50 años	1
De 51 a 60 años	4
De 61 a 70 años	1
Más de 70 años	1
Total General	9

Número de directores por tiempo en LATAM

Tiempo LATAM	N° Personas
Hasta 3 años	5
De 4 a 6 años	2
De 7 a 9 años	1
De 10 a 12 años	-
Mayor de 12 años	1
Total General	9



I N F O R M A C I Ó N de la Compañía

LATAM AIRLINES GROUP S.A.

RUT: 89.862.200-2

Domicilio: Santiago.

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



CONSTITUCIÓN LEGAL

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

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

**La fecha efectiva del
cambio de nombre fue el
22 de junio de 2012.**



La Junta Extraordinaria de Lan Chile S.A. de 23 de julio de 2004 acordó cambiar el nombre de la Compañía a "Lan Airlines S.A." y la Junta Extraordinaria de Lan Airlines S.A. de 21 de diciembre de 2011 acordó cambiar el nombre de la Compañía a "LATAM Airlines Group S.A.", razón social actual de la Compañía. Un extracto de la escritura a la que se 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, DEL 22 DE ENERO DE 1987, EN EL REGISTRO DE VALORES DE LA COMISIÓN PARA EL MERCADO FINANCIERO "CMF", ANTES SUPERINTENDENCIA DE VALORES Y SEGUROS.



EL OBJETO DE LA SOCIEDAD

a) El comercio del transporte aéreo y/o terrestre en cualquiera de sus formas, ya sea de pasajeros, carga, correo y todo cuanto tenga relación directa o indirecta con dicha actividad, dentro y fuera del país, por cuenta propia o ajena; **b)** La prestación de servicios relacionados con el mantenimiento y reparación de aeronaves, propias o de terceros; **c)** El desarrollo y la explotación de otras actividades derivadas del objeto social y/o vinculadas, conexas, coadyuvantes o complementarias del mismo; **d)** El comercio y desarrollo de actividades relacionadas con viajes, turismo y hotelería; y **e)** La participación en sociedades de cualquier tipo o especie que permitan a la sociedad el cumplimiento de sus fines.



OFICINAS PRINCIPALES

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

BASE MANTENIMIENTO

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

CÓDIGO DE BOLSA

LTM CI - Bolsa de Comercio de Santiago.
LTM US - Bolsa de Valores de Nueva York.

CONSULTAS DE INVERSIONISTAS

Investor Relations.
LATAM Airlines Group S.A.
Avenida Presidente Riesco 5711, piso 20.
Las Condes, Santiago, Chile.
Tel: (56) (2) 2565 8765.
Email: InvestorRelations@latam.com

CONSULTAS DE ACCIONISTAS

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

BANCO DEPOSITARIO ADRS

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

BANCO CUSTODIO ADRS

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

AUDITORES INDEPENDIENTES

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

SITIO EN INTERNET

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



GOBIERNO CORPO- RATIVO

Nuestros líderes están comprometidos en potenciar a sus equipos, para lograr ser uno de los grupos de aerolíneas más admirados del mundo



DIREC — TO — RIO

El Directorio de la Sociedad fue elegido en Junta Ordinaria de Accionistas con fecha 27 de abril de 2017, por un período de dos años.



IGNACIO CUETO PLAZA

Presidente del Directorio

RUT: 7.040.324-2

El señor Ignacio Cueto Plaza se unió al Directorio de LATAM Airlines en abril de 2017. Su trayectoria en la industria aérea se extiende por más de 30 años. En 1985 asumió como Vicepresidente de Ventas en Fast Air Carrier, compañía 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. Luego, el señor Cueto se desempeñó como CEO de LAN hasta abril de 2017.

Además, lideró la creación de las filiales de LAN Airlines (Perú, Argentina, Ecuador y Colombia), así como la implementación de alianzas claves con otras aerolíneas. El Sr. Ignacio Cueto es parte del Grupo Cueto, grupo controlador de LATAM Airlines Group.



CARLOS HELLER SOLARI

Vice-Presidente del Directorio
RUT: 8.717.000-4

El señor Carlos Alberto Heller Solari, es empresario y se unió al Directorio de LATAM Airlines en abril de 2010 y fue reelecto en abril de 2017. El señor Heller tiene una amplia experiencia en los sectores de retail, comunicaciones, transporte y agrícola. Es Presidente del Grupo Bethia, quien a su vez es dueño 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. y Blue Express 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.



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 2017. El señor Cueto es el Vicepresidente Ejecutivo de Inversiones Costa Verde Aeronáutica 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. y Fundación Colunga.

JUAN JOSÉ CUETO PLAZA



HENRI PHILIPPE REICHSTUL

Director
RUT: 48.175.668-5

El señor Henri Philippe Reichstul fue reelecto Director de LATAM en abril 2017. Fue Presidente de Petrobras y del Instituto de Planificación Económica y Social (IPEA); y Vicepresidente Ejecutivo del Banco Inter American Express S.A. Actualmente, además de ser miembro del Consejo Administrativo del Grupo TAM y LATAM, es también un miembro de la Junta de directores de Peugeot Citroen y Presidente del Directorio de Fives, entre otros.

Reichstul es un economista egresado de la Facultad de Ciencias Económicas y Administración de la Universidad de São Paulo y cuenta con postgrados en la misma disciplina de Hertford College en Oxford University.

**Director
Extranjero**

El señor Giles Agutter se unió al Directorio de LATAM Airlines en abril de 2017. El Sr. Agutter es el propietario y CEO de Southern Sky Ltd, una empresa de consultoría de aerolíneas especializada en estrategia de aerolíneas, planificación de flota, adquisición de aeronaves y financiamiento de aeronaves. El Sr. Agutter ha tenido una vasta experiencia en el asesoramiento de aerolíneas, incluyendo a Qatar Airways, en importantes proyectos de fusión y adquisición dentro de la industria aérea.

El señor Agutter tiene un título en Ingeniería Aeroespacial de la Universidad de Manchester y actualmente reside en Inglaterra.

GILES AGUTTER



EDUARDO NOVOA CASTELLÓN

**Director
Rut: 7.836.212-K**

El señor Eduardo Novoa Castellón se unió al Directorio de LATAM Airlines en abril de 2017. Actualmente, es también Director en Cementos Bio Bio, Grupo Ecomac, ESSAL y miembro del Consejo Asesor en STARS y en Endeavor. En el pasado participó también de los directorios de Esva, SQM, Grupo Drillco, Techpack, Endesa-Américas, Grupo Saesa, Grupo Chilquinta, y de varias empresas en la región que eran filiales del Grupo Enersis o de AFP Provida. Asimismo, ha formado parte de directorios de entidades gremiales y sin fines de lucro como Amcham-Chile, la Asociación de Empresas Eléctricas, YPO-Chile, Chile Global Angels y de varios Start-Ups. Entre los años 1990 y 2007 fue ejecutivo de diversas empresas como CorpGroup, Enersis, Endesa, Blue Circle, PSEG y Grupo Saesa.

El señor Novoa es economista de la Universidad de Chile y MBA de la University of Chicago. Ha participado en programas ejecutivos de Harvard, Stanford y Kellogg y fue profesor de cursos de finanzas y economía en varias universidades en Chile.

**Director
Rut: 15.336.049-9**

El señor Nicolás Eduardo Eblen Hirmas se unió al Directorio de LATAM Airlines en abril de 2017. El señor Eblen es actualmente CEO de Inversiones Andes SpA, cargo que ocupa desde 2010. Adicionalmente, es miembro del directorio de Granja Marina Tornagaleones S.A, Río Dulce S.A., Patagonia SeaFarms Inc. y Sociedad Agrícola La Cascada Ltda.

El señor Eblen es ingeniero industrial, con diploma en Computación de la Pontificia Universidad Católica de Chile y un postgrado en Administración de Empresas de la escuela de negocios de la Universidad de Harvard.

NICOLÁS EBLEN HIRMAS





ANTONIO LUIZ PIZARRO MANSO

Director
Rut: Extranjero

El señor Antonio Luiz Pizarro Manso se unió al Directorio de LATAM Airlines en abril de 2017. Es miembro de los Directorios del Banco Caixa Geral Brasil S.A. desde 2009, de TAM Aviação Executiva S.A. desde 2012 y de TAM S.A. desde 2017. Además, en 1995 asumió el cargo de CFO de Embraer, cargo en el que permaneció hasta 2008. También fue miembro de los directorios de Solvi Participações S.A., Itapoá Terminais Portuários S.A, TAM S.A. y LM Wind Power do Brasil.

El señor Pizarro es ingeniero mecánico de la Escuela Politécnica de la Pontificia Universidad Católica de Rio de Janeiro y tiene un postgrado de Finanzas del Instituto Brasileiro de Mercado de Capitales.

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 2017. El señor de Bourguignon es cofundador y Presidente del Directorio de Asset Chile S.A., Banco de Inversiones Chileno, desde enero de 2018. Actualmente, es también director de las empresas K+S Chile S.A., Embotelladora Andina S.A y Presidente del Directorio de Asset AGF. En el pasado ha participado de diversos directorios de compañías públicas y privadas, y de organizaciones sin fines de lucro. Entre los años 1990 y 1993 se desempeñó como Gerente de Instituciones Financieras de Citibank N.A. en Chile y fue también profesor de economía en la Pontificia Universidad Católica de Chile.

El señor de Bourguignon es economista de la Escuela de Economía de la Pontificia Universidad Católica de Chile, y tiene un MBA de la escuela de negocios de Harvard.

GEORGES DE BOURGUIGNON





E J E 
C U T I
V O S 

Nuestra experiencia es lo que
nos hace únicos



ENRIQUE CUETO PLAZA

CEO LATAM Airlines Group
RUT: 6.694.239-2

El señor Enrique Cueto Plaza es el CEO de LATAM Airlines Group y ha ejercido esta posición desde la asociación de LAN Airlines y la brasilera TAM Linhas Aereas en junio de 2012. Entre 1983 y 1993 fue Gerente General de Fast Air, una aerolínea chilena de carga. Posteriormente, en los años 1993 y 1994, fue miembro del Directorio de LAN Airlines, para luego asumir como CEO de LAN, cargo que obtuvo hasta junio de 2012. Es miembro 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 Miembro del Comité Ejecutivo de la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA).



CLAUDIA SENDER

**Vicepresidente Senior de Clientes
Extranjero**

La señora Claudia Sender, es la Vicepresidente Senior de Clientes de LATAM. Anteriormente, fue Gerenta General de TAM, cargo que asumió en mayo de 2013. La Sra. Sender ingresó a TAM en diciembre de 2011, como Vicepresidenta Comercial y de Marketing. Luego de la asociación de LAN y TAM en junio de 2012, pasó a ser la responsable del negocio doméstico en Brasil y sus funciones aumentaron para incluir también la estructura de Servicio al Cliente. Antes de unirse a LATAM Airlines, desarrolló una extensa carrera en Whirlpool Latinoamérica donde fue la Vicepresidenta 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 química, graduada de la Escuela Politécnica de la Universidad de São Paulo y MBA de Harvard Business School.

**Vicepresidente Senior Finanzas
Rut: 22.357.225-1**

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

RAMIRO ALFONSÍN



ROBERTO ALVO

**Vicepresidente Senior Comercial
RUT: 8.823.367-0**

El señor Roberto Alvo Milosawlewitsch es, desde mayo de 2017, el Vicepresidente Senior Comercial de LATAM Airlines Group. En su actual cargo el Sr. Alvo tiene la responsabilidad sobre la gestión de todos los ingresos del negocio de pasajeros y de carga del grupo, y a él reportan todas las funciones comerciales de la Compañía. Anteriormente, fue Vicepresidente Senior Internacional y Alianzas de LATAM Airlines Group desde el año 2015 y Vicepresidente de Funciones Corporativas desde el año 2008. El Sr. Alvo ingresó a LAN Airlines en noviembre del 2001, en donde 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 tiene un MBA de IMD en Lausanne, Suiza.

**Vicepresidente Senior Operaciones,
Mantenimiento y Flota**
Rut: 21.828.810-3

El señor Hernán Pasman es el Vicepresidente Senior de Operaciones, Mantenimiento y Flota de 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 y Motorola de Argentina. Hernán es ingeniero industrial del ITBA (1995) y tiene un MBA de la Kellogg Graduate School of Management (2001).

HERNÁN PASMAN



JUAN CARLOS MENCIÓ

Vicepresidente Senior Legal
RUT: 24.725.433-1

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

Vicepresidente Senior Personas
RUT: 9.908.112-0

El señor Emilio del Real Sota es el Vicepresidente de Personas de LATAM Airlines Group, cargo que asumió en agosto de 2005. Entre 2003 y 2005, fue Gerente de Recursos Humanos de DYS, una empresa chilena de venta minorista. Entre 1997 y 2003, ocupó varios cargos en Unilever, incluyendo el de Gerente de Recursos Humanos de Unilever 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.

EMILIO DEL REAL



E J E R

C I

C I O

2017

Se hace presente que las remuneraciones informadas corresponden a dietas por asistencia mensual a directorios y comités del directorio, conforme a lo aprobado en la Junta Ordinaria de Accionistas de la sociedad celebrada con fecha 27 de abril del 2017.

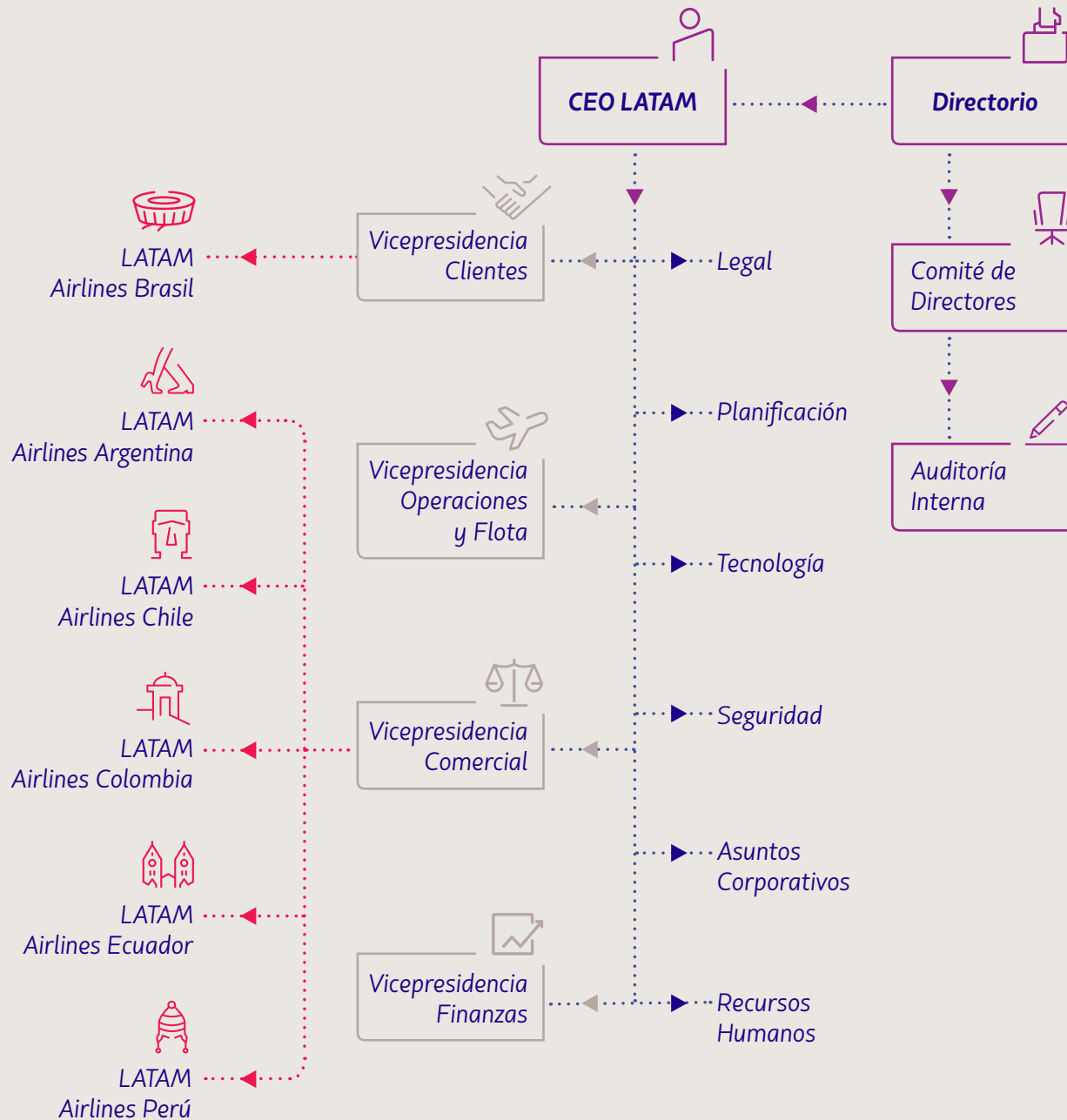
Durante el ejercicio 2017 tanto el Directorio como el Comité de Directores no incurrieron en gastos adicionales por concepto de asesorías.



REMUNERACIONES DEL DIRECTORIO

2017					
Miembros del Directorio	Cargo	Dieta Directorio (US\$)	Dieta Comité de Directores (US\$)	Dieta Subcomité (US\$)	Total (US\$)
Ignacio Cueto	Presidente	31.222	4.751	12.677	48.650
Mauricio Amaro	Ex-Presidente	5.235	-	1.055	6.290
Ramón Eblen Kadis	Ex-VP	5.419	7.262	4.335	17.017
Juan Gerardo Jofré Miranda	Ex-Director	5.419	7.262	4.335	17.017
Juan José Cueto Plaza	Director	18.707	2.376	15.153	36.236
Carlos Heller Solari	Vice-Presidente	12.467	2.376	-	14.842
Georges Antoine de Bourguignon Arndt	Director	24.198	30.452	17.012	71.662
Henri Philippe Reichstul	Director	14.463	1.716	9.917	26.095
Antonio Luiz Pizarro	Director	11.275	1.716	9.155	22.146
Eduardo Novoa Castellón	Director	18.778	23.190	12.677	54.645
Nicolás Eblen Hirmas	Director	18.778	23.190	12.677	54.645
Giles Agutter	Director	10.241	1.716	3.946	15.902

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



ORGANIGRAMA

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

El Grupo se reestructuró haciendo énfasis en cuatro grandes áreas, que serán la base de la estrategia de negocios y que le reportarán de manera directa al CEO de la Compañía, Enrique Cueto:



CLIENTES; OPERACIONES Y FLOTA; COMERCIAL Y FINANZAS;

cada una de ellas liderada por los actuales ejecutivos de LATAM, quienes ya han construido una destacada historia al interior del Grupo, ejecutando proyectos de gran envergadura para éste. Además, le reportarán las áreas de: Legal, Planificación, Tecnología, Seguridad, Asuntos Corporativos y Recursos Humanos.

El año 2017, LATAM Airlines Group pagó al conjunto de sus ejecutivos principales un total de US\$ 35.148.972, además de US\$17.959.509 correspondiente a incentivos por desempeño pagados en marzo de 2017. Por consiguiente, la Compañía pagó a sus ejecutivos principales una remuneración bruta total de US\$53.108.481.

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

PLANES DE COMPENSACIONES

(a) Planes de compensación por aumentos de capital

Los planes de compensación implementados mediante el otorgamiento de opciones para la suscripción y pago de acciones, que han sido otorgados por LATAM Airlines Group S.A. a los trabajadores de la Sociedad y sus filiales, se reconocen en los estados financieros de acuerdo a lo establecido en la NIIF 2 “Pagos basados en acciones”, registrando el efecto del valor justo de las opciones otorgadas con cargo a remuneraciones en forma lineal entre la fecha de otorgamiento de dichas opciones y la fecha en que éstas alcancen el carácter de irrevocable.

(a.1) Plan de compensación 2011

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

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

(a.2) Plan de compensación 2013

En la Junta Extraordinaria de Accionistas celebrada con fecha del 11 de junio de 2013, los accionistas de la Sociedad aprobaron, entre otras materias, el aumento del capital social, de las 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 al plan de compensación 2013, no existe todavía una fecha definida para su implementación.

(b) Plan de Compensación 2016–2018

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

Este beneficio se registra de acuerdo a lo establecido en la NIIF 2 “Pagos basados en acciones” y ha sido considerado como un cash settled award y, por tanto, registrado al valor justo como un pasivo, el cual es actualizado a la fecha de cierre de cada estado financiero con efecto en resultado del ejercicio.



PRÁCTICAS

de

GOBIERNO CORPORATIVO

de Gobierno Corporativo

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

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

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



LA BASE DE LAS DECISIONES Y ACTIVIDADES COMERCIALES REALIZADAS EN LATAM AIRLINES GROUP SE SUSTENTA EN SUS PRINCIPIOS ÉTICOS, LOS CUALES SE ENCUENTRAN ESTABLECIDOS EN EL CÓDIGO DE CONDUCTA DE LATAM.

En cuanto a los principales órganos del Gobierno Corporativo de LATAM Airlines Group, estos son el Directorio y el Comité de Directores (que cumple además las funciones de Comité de Auditoría para los fines de la Ley Sarbanes-Oxley de los Estados Unidos de América), junto con los Comités de Estrategia, Finanzas, Liderazgo, y Clientes y Negocio 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 27 de abril de 2017.

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

COMITÉ DE DIRECTORES DE LATAM AIRLINES GROUP

La ley chilena dispone que las sociedades anónimas abiertas deben designar al menos un director independiente y un Comité de Directores, cuando tengan un patrimonio bursátil igual o superior a 1.500.000 unidades de fomento y a lo menos un 12,5% de sus acciones con derecho a voto se encuentren en poder de accionistas que individualmente controlen o posean menos del 10% de tales acciones. De los nueve integrantes del

Directorio, tres de ellos forman parte de su Comité de Directores, el cual cumple tanto el rol previsto en la LSA, como las funciones del Comité de Auditoría exigido por la Sarbanes Oxley Act de los Estados Unidos de América y la respectiva normativa de la SEC.

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

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

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

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



LAS NORMAS DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA EXIGEN TENER UN COMITÉ DE AUDITORÍA COMPUESTO POR LO MENOS DE TRES MIEMBROS DEL DIRECTORIO, QUE SE AJUSTE A LOS REQUISITOS DE INDEPENDENCIA ESTABLECIDOS EN LA REGLA 10A DEL EXCHANGE ACT.

Al 31 de diciembre de 2017 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 Eduardo Novoa Castellón, Nicolás Eblen Hirmas y Georges de Bourguignon Arndt (Presidente del Comité de Directores). Para los efectos de la LSA, el director señor Nicolás Eblen Hirmas no tiene la calidad de director independiente.

INFORME ANUAL DE LA GESTIÓN DEL COMITÉ DE DIRECTORES

De acuerdo a lo dispuesto en el numeral 5° del inciso 8° del artículo 50 bis de la Ley No. 18.046 sobre Sociedades Anónimas, el Comité de Directores de LATAM Airlines Group S.A. procede a emitir siguiente informe anual de su gestión respecto del ejercicio 2017.

I. INTEGRACIÓN DEL COMITÉ DE DIRECTORES Y SESIONES.

El Comité de Directores de la Sociedad está integrado por los señores Georges de Bourguignon Arndt, Eduardo Novoa Castellón y Nicolás Eblen Hirmas, quienes detentan la calidad de independientes bajo la legislación norteamericana. Bajo la legislación chilena los dos primeros tienen la calidad de director independiente. El Comité de Directores es presidido por el señor Georges de Bourguignon Arndt.

Los directores fueron elegidos en Junta Ordinaria de Accionistas celebrada con fecha 27 de abril de 2017, por un período de dos años conforme los estatutos de la Sociedad.

II. INFORME DE ACTIVIDADES DEL COMITÉ.

Durante el ejercicio 2017, 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 2016, como también al cierre de los trimestres terminados al 31 de Marzo, 30 de Junio y al 30 de Septiembre de 2017, comprendiéndose al efecto el examen de los respectivos informes de los auditores externos de la Sociedad, según se explica a continuación. En las sesiones del Comité referente a los estados financieros de la Sociedad al 31 de Diciembre de

2016, y al 30 de Junio participaron el Auditor Externo de la Sociedad, para efectos de entregar su opinión de auditoría e informar los puntos relevantes de su revisión, los principales aspectos de control interno y las comunicaciones exigidas por los reguladores del Auditor Externo incluyendo en cada ocasión la confirmación que (i) no tuvo dificultades para realizar su auditoría, (ii) no tuvo diferencias de opinión con la Administración y (iii) no surgieron hechos que representaran una amenaza a su independencia.

En la sesión ordinaria de fecha 29 de septiembre de 2017, los auditores externos, PriceWaterhouseCoopers (PwC) presentaron el plan de auditoría para el año 2017. Asimismo, la firma Ernst & Young (EY) en su calidad de auditor externo de TAM S.A. y filiales, participó en las sesiones del Comité de Directores de fecha 31 de Mayo de 2017 y de fecha 29 de septiembre de 2017, 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 6 de marzo de 2017, el comité de directores analizó los informes de deterioro elaborados por la administración de la Sociedad y la firma consultora KPMG, contratada al efecto y que estuvo presente en dicha sesión, correspondientes a las unidades generadoras de efectivo de la Sociedad para ciertos activos incluidos en los Estados Financieros al 31 de diciembre de 2016. En las sesiones de fecha 10 de Mayo de 2017, 4 de Agosto de 2017 y 2 de noviembre de 2017, el área de contraloría de LATAM presentó al Comité de Directores un análisis de indicios de deterioro correspondiente a las unidades generadoras de efectivo de la Sociedad para ciertos activos incluidos en los Estados Financieros al 31 de marzo de 2017, 30 de junio de 2017 y 30 de septiembre de 2017, respectivamente, conforme a los reportes al efecto emitidos por la administración de la Sociedad.

En la sesión del Comité de Directores de fecha 31 de Mayo de 2017, el área de Contraloría LATAM presentó al



Comité de Directores la “Política de Control de Indicios de Deterioro Unidad Generadora de Efectivo Transporte Aéreo y Unidad Generadora de Efectivo Programa de Coalición y Fidelización Multiplus”.

Sistemas de Compensación para Ejecutivos y Trabajadores.

El Comité de Directores examinó en sesión ordinaria de fecha 23 de marzo de 2017, cambios a los sistemas de compensación para ejecutivos en relación al cálculo de los bonos a largo plazo. En la sesión del Comité de Directores de fecha 3 de abril de 2017, se revisó la reorganización de la plana mayor ejecutiva.

En la sesión de fecha 4 de agosto de 2017 y 1 de septiembre de 2017 el Comité de Directores revisó los principales temas tratados en el Comité de Liderazgo durante el año, los cuales comprenden el “Headcount Challenge” y la nueva Estructura Organizacional LATAM.

En materias de compensación se repasó la estrategia de compensaciones de LATAM para sus ejecutivos, a partir del nivel Director, incluyendo la metodología utilizada para la evaluación del cargo, la política de compensaciones definida por la Compañía y los posicionamientos promedio para dichos cargos en los mercados de Chile y Brasil.

Examen de Antecedentes Relativos a Operaciones con Partes Relacionadas

En sesiones de fecha 4 de enero de 2017, 16 de febrero de 2017, 4 de agosto de 2017 y 1 de septiembre de 2017 se examinaron las transacciones que de acuerdo a la normativa legal y contable aplicables a la Sociedad, tienen o pueden llegar a tener 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 Comisión para el Mercado Financiero, antes Superintendencia de Valores y Seguros ("NCG 385"), el Comité de Directores en sesiones de fechas 31 de mayo de 2017 y 7 de Diciembre de 2017, 22 de enero de 2018 y 5 de marzo de 2018 analizó y examinó las prácticas de gobierno corporativo de LATAM para el año 2017, 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 y se acordó reforzar la implementación de algunas prácticas ya aprobadas y mejorar algunos procedimientos de reuniones con el área de planificación. Al respecto en la sesión de fecha 31 de mayo de 2017 se revisó la planificación del Comité de Directores en coordinación con las actividades del Directorio y en sesión extraordinaria de fecha 13 de diciembre de 2017 se llevó a cabo una reunión con el área de "Investor Relations" de la Sociedad con el objeto de revisar su funcionamiento y proponer eventuales mejoras a las prácticas de entrega de información al mercado.

Capacitaciones en Materias de Competencia.

En las sesiones de fecha 23 de enero de 2017, 30 de junio de 2017, 7 de diciembre de 2017 y 5 de marzo de 2018, el Comité de Directores revisó las conclusiones de la capacitación realizada en materia de competencia con el objeto de reforzar esta materia en los distintos negocios que lleva a cabo la Sociedad.

Actualización Temas Sostenibilidad.

En la sesión del Comité de Directores de fecha 2 de Noviembre de 2017, se dio cuenta de los avances de la Sociedad en materias de Sostenibilidad, repasando la estrategia de sostenibilidad, temas de gobierno corporativo en relación al Dow Jones Sustainability Index y materias referentes a ciudadanía corporativa.

Revisión Temas Tributarios y Contables

En las sesiones de fecha 23 de enero de 2017, 6 de marzo de 2017, 10 de mayo de 2017 y 29 de septiembre de 2017 el Comité de Directores revisó temas contables y tributarios incluyendo, fiscalizaciones de la autoridad, reorganización de activos, normas de determinación de precios de transferencia, implementación de nuevas normas IFRS, y contingencias contables.

Auditoría Interna y Controles Internos

En las sesiones ordinarias del Comité de Directores de fecha 30 de junio de 2017 y 4 de agosto de 2017, se examinaron y revisaron los informes emitidos por Auditoría Interna de LATAM, y el plan de trabajo de Auditoría Interna del año 2017.

Asimismo, en las sesiones de fecha 23 de marzo de 2017, 4 de agosto de 2017 y 7 de diciembre de 2017 el Comité de Directores revisó las conclusiones de la revisión de sistemas de control bajo la normativa Sarbanes Oxley. Se revisó asimismo el plan de trabajo 2017 y se informaron los avances en materia de control interno. Con fecha 7 de diciembre de 2017, el Comité de Directores se reunió con el área de "Procurement & Supply Chain" con el objeto de conocer más en profundidad su funcionamiento incluyendo una revisión de los principales procesos y controles de esta área. Con fecha 2 de noviembre

y 15 de noviembre de 2017 el Comité de Directores se interiorizó de los avances en los diversos proyectos asociados al área de Revenue Accounting.

Gestión de Riesgos Corporativos

En la sesión ordinaria de fecha 3 de abril de 2017 el Comité de Directores revisó una presentación relativa a los riesgos asociados al Centro de Control de Operaciones (CCO) en la cual se analizaron las funciones de este centro, así como las labores de administración de contingencias y continuidad operacional, los equipos involucrados, la evolución de la gestión del CCO y materias relativas a su nuevo formato organizacional.

Compliance

En las sesiones ordinarias de fecha 23 de enero de 2017 y 1 de septiembre de 2017 el Comité de Directores recibió capacitaciones referentes al Programa de Compliance vigente actualmente en la Compañía. Esta incluyó una revisión de sus principales contenidos, entre los cuales destacan el Código de Conducta, diversas Políticas y Procedimientos, el proceso de Due Diligence de Third Party Intermediaries (TPIs), el Manual de Prevención de Delitos, la asesoría continua de Compliance a través del Programa de Embajadores, el Hotline e investigaciones internas, y los procesos de risk assessment, certificación y capacitaciones.

Recomendaciones del Comité de Directores.

Por otra parte, el Comité de Directores efectuó diversas recomendaciones y en la sección IV de este informe se indican aquellas relativas a la designación de auditores externos de la Sociedad y de clasificadoras privadas de riesgo para el ejercicio 2017.

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 Extraordinaria N°52 04/01/2017

- Examen del contrato de subarriendo de aeronaves en modalidad de wet lease, referente a 4 aeronaves modelo A350-941, a ser suscrito con Qatar Airways Q.E.S.C..

2) Sesión Ordinaria N°173 23/01/2017

- Presentación relativa al Proyecto de capacitación en materia de competencia.
- Actualización en temas contables.
- Presentación de temas tributarios.
- Temas de Compliance.

3) Sesión Extraordinaria N°53 16/02/2017

- Revisión y aprobación del contrato de subarriendo de aeronaves en modalidad dry lease, referente a 4 aeronaves modelo A350-941, a ser suscrito con Qatar Airways Q.E.S.C..

4) Sesión Ordinaria N°174 06/03/2017

- Análisis del “Test de impairment” (test de deterioro) de ciertos activos incluidos en los Estados Financieros al 31 de diciembre de 2016.
- Actualización en temas contables.
- Revisión del documento requerido por la Norma de Carácter General 385.
- Revisión de temas legales y de compliance.
- Revisión de transacción relativa a la filial Mas Air.

5) Sesión Extraordinaria N°54 15/03/2017

- Revisión de los Estados Financieros al 31 de diciembre de 2016.

6) Sesión Extraordinaria N°55 23/03/2017

- Conclusión de la revisión SOX al 31 de diciembre de 2016.
- Presentación de recursos humanos relacionada a modificaciones en los sistemas de compensación a través de bonos de largo plazo para ejecutivos.

7) Sesión Ordinaria N°175 03/04/2017

- Reorganización de la plana mayor ejecutiva.
- Proposición de contratación de auditores externos y clasificadores privados de riesgo para el ejercicio 2017.



- Informe anual de la gestión del Comité de Directores.
- Revisión de temas legales y de compliance.
- Gestión corporativa de riesgos: revisión de la Centralización del Centro de Control de Operaciones.

8) Sesión Ordinaria N°176 10/05/2017

- Instalación y elección del presidente del Comité.
- Revisión del funcionamiento del Comité de Directores para Directores entrantes al Comité.
- Análisis de indicios de deterioro de la unidad generadora de efectivo transporte aéreo.
- Análisis de la futura aplicación de la norma contable IFRS 16.
- Revisión de transacción relativa a la filial Mas Air.

9) Sesión Extraordinaria N°56 15/05/2017

- Revisión de los Estados Financieros al 31 de marzo de 2017.

10) Sesión Ordinaria N°177 31/05/2017

- Política de indicios de deterioro y consulta sobre el estado de flujos de efectivo.
- Presentación de la firma de auditores externos EY.
- Plan anual de actividades del Directorio.
- Análisis de la información requerida por la Norma de Carácter General 385 de la SVS.
- Temas varios a cargo de la Fiscalía.

- Planificación de actividades del Comité de Directores y otros.

11) Sesión Ordinaria N°178 30/06/2017

- Revisión de aspectos administrativos en relación al funcionamiento del Comité de Directores.
- Revisión de Informes de Auditoría Interna y plan de trabajo de Auditoría Interna del año 2017.
- Presentación de proyecto de capacitación en materia de competencia.
- Revisión de temas legales.

12) Sesión Extraordinaria N°57 01/08/2017

- Revisión de temas legales y de Compliance.

13) Sesión Ordinaria N°179 04/08/2017

- Revisión del plan de trabajo de Auditoría Interna del año 2017.
- Revisión de las transacciones entre partes relacionadas a los Frequent Flyer Programs de LATAMPASS y MULTIPLUS.
- Análisis de indicios de deterioro de la unidad generadora de efectivo transporte aéreo.
- Presentación de información sobre Operaciones con partes relacionadas.
- Plan de trabajo SOX 2017.

- Revisión de temas legales.
- Revisión de temas tratados en el Comité de Liderazgo relativos a sistemas de compensación de ejecutivos.

14) Sesión Extraordinaria N°58 17/08/2017

- Revisión de los Estados Financieros al 30 de junio de 2017.

15) Sesión Ordinaria N°180 01/09/2017

- Revisión de las transacciones entre partes relacionadas a los Frequent Flyer Programs de LATAMPASS y MULTIPLUS.
- Revisión de una transacción relativa a la filial Mas Air.
- Revisión de la extensión de plazo del contrato subarriendo de aeronaves A350-941 a Qatar Airways Q.E.S.C..
- Revisión de temas de Compliance.
- Presentación de BH Compliance.
- Revisión de temas tratados en el Comité de Liderazgo relativos a sistemas de compensación de ejecutivos.

16) Sesión Ordinaria N°181 29/09/2017

- Revisión de estado de avance de auditoría externa PWC año 2017.
- Presentación de la firma EY relativa a la auditoría a TAM S.A..
- Presentación de temas tributarios asociados a precios de transferencia, reorganización de activos, y contingencias.

17) Sesión Ordinaria N°182 2/11/2017

- Análisis de indicios de deterioro de la unidad generadora de efectivo transporte aéreo.
- Presentación del área de Revenue Accounting relativa al estado actual del proyecto "REVERA".
- Presentación sobre Sostenibilidad y Ciudadanía Corporativa de LATAM.
- Revisión de temas legales.

18) Sesión Extraordinaria N°59 15/11/2017

- Revisión de los Estados Financieros al 30 de septiembre de 2017.
- Presentación del área de Revenue Accounting a avances del proyecto "REVERA".

19) Sesión Extraordinaria N°60 1/12/2017

- Análisis de notificación recibida por TAM Linhas Aéreas S.A. ("TAM") de parte de la Secretaria de Receita Federal de Brasil.

20) Sesión Ordinaria N°183 7/12/2017

- Presentación de parte del área de Procurement LATAM relativa a los procesos a su cargo.
- Análisis de la información requerida por la Norma de Carácter General 385 de la SVS.
- Presentación de parte de Contraloría relativa al status de la revisión SOX 2017.
- Presentación relativa al Proyecto de capacitación en materia de competencia.
- Análisis de Carta recibida de los auditores externos relacionada a temas de control interno.

21) Sesión Extraordinaria N°61 13/12/2017

- Presentación relativa al funcionamiento del área "Investor Relations", y entrega de información al mercado.

III. REMUNERACIONES Y GASTOS DEL COMITÉ DE DIRECTORES.

La Junta Ordinaria de Accionistas de la Sociedad, celebrada con fecha 27 de Abril de 2017, acordó que cada Director miembro del Comité perciba el equivalente a 80 Unidades de Fomento por concepto de dieta mensual por asistencia a sesiones del Comité de Directores.

Para efectos del funcionamiento del Comité de Directores y sus asesores, la ley de Sociedades Anónimas establece que su presupuesto de gastos deberá ser al menos igual a la remuneración anual de los miembros del Comité, y en este sentido se aprobó por dicha Junta Ordinaria de Accionistas un presupuesto de 2.880 Unidades de Fomento para el ejercicio 2017, el cual no fue utilizado durante el año 2017.

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 03 de Abril de 2017 y con arreglo a lo dispuesto en el numeral 2) del inciso octavo del artículo 50 bis de la Ley No. 18.046 sobre Sociedades Anónimas, el Comité de Directores acordó proponer al Directorio los auditores externos que fueron sugeridos en la Junta Ordinaria de Accionistas de la Sociedad celebrada el día 27 de abril de 2017. En tal sentido, el Comité resolvió proponer al Directorio de la sociedad la designación de las firmas PriceWaterhouseCoopers Consultores, Auditores y Cía. Limitada ("PWC"), Ernst & Young Servicios Profesionales de Auditoría y Asesorías Limitada ("EY") y KPMG Auditores Consultores Ltda ("KPMG") como Empresas de Auditoría de la Sociedad, en ese mismo orden de prioridad, pero sin perjuicio de recomendar la mantención de PWC como la Empresa de Auditoría para el ejercicio correspondiente al año 2017 considerando el contrato con PWC que actualmente se encuentra vigente como resultado de la adjudicación del proceso de licitación de los servicios de Auditoría Externa efectuado el año 2016 por la Sociedad y que comprende la prestación de dichos servicios para los periodos 2016, 2017 y 2018. En dicha oportunidad se consideraron los siguientes motivos y argumentos para tomar esta decisión:

- (i) 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.
- (ii) Se ha estimado positiva la interacción y la coordinación entre las dos firmas de auditoría externa PWC y EY para el ejercicio 2016 en su calidad de auditoras externas de LATAM Airlines Group y de TAM S.A., respectivamente.
- (iii) Si bien PWC ha sido el auditor externo de LATAM Airlines Group S.A. por los últimos 25 años, el nivel de independencia de esta empresa de auditoría se garantiza a través de los sistemas de control interno que tiene



implementados y de la política que observa PWC 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. Precisamente, como el socio a cargo de la auditoría de LATAM lleva 5 años desempeñando esta función, corresponde su cambio para la auditoría correspondiente al año 2017, ya habiéndose informado por parte de PWC la designación del nuevo socio a cargo.

- (vii) Por otra parte, y conforme a los resultados del proceso de licitación antes referido, la recomendación del Directorio, en concordancia con la correspondiente al Comité de Directores, al Consejo de Administración de TAM S.A. consiste en la continuidad de EY como el auditor externo de TAM S.A. y filiales.

En el ejercicio 2017, la empresa PWC rotó al Socio Principal a cargo de la auditoría externa de LATAM, nombrando al Sr. Renzo Corona en reemplazo del Sr. Jonathan Yeomans.

IV.2 PROPOSICIÓN DE CLASIFICADORAS PRIVADAS DE RIESGO.

El Comité de Directores en su sesión del día 3 de Abril de 2017 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 27 de abril de 2017. 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, Feller-Rate Clasificadora de Riesgo Limitada y Standard and Poor's Ratings Chile Clasificadora de Riesgo Limitada. En cuanto a la clasificación de riesgo internacional, el Comité de Directores acordó proponer al Directorio la designación de las firmas Fitch Ratings, Inc., Moody's Investors Service y Standard & Poor's Ratings Services.

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 Clientes y Negocios. De acuerdo

a lo señalado en el pacto de accionistas antes referido, cada uno de tales comités estará compuesto por dos o más miembros del Directorio de la Sociedad y al menos uno de sus miembros deberá ser un director elegido por TEP Chile S.A.

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

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

El Comité Financiero se centrará en las políticas y estrategia financiera, estructura del capital, control de las políticas de cumplimiento, estrategia de optimización impositiva y en la calidad y confiabilidad de la información financiera. Por último, el Comité de Clientes y Negocios se concentrará en alinear las estrategias competitivas de las dos Vicepresidencias con enfoque en las iniciativas de Ventas, Marketing, Malla y Flota, Experiencia de Clientes y Revenue Management.

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

TRANSACCIONES CON PARTES RELACIONADAS

Con fecha 2 de agosto de 2016, el Directorio de la Sociedad aprobó una Política de Control de Operaciones Partes Relacionadas aplicable a LATAM y a todas sus filiales, basada

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

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

La política de LATAM Airlines Group contempla el no realizar transacciones con o en beneficio de cualquier accionista o miembro del Directorio, o con cualquiera entidad controlada por dichas personas o en la cual éstas tienen un interés económico importante, salvo cuando la transacción está 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 2017.

PRINCIPIOS DE UN BUEN GOBIERNO CORPORATIVO

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

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

PILARES DEL GOBIERNO CORPORATIVO DE LATAM AIRLINES GROUP

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

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

El Grupo LATAM tiene un Canal de Denuncias Éticas (www.etica-grupolatam.com) por medio del cual los trabajadores pueden plantear sus inquietudes directamente por medio electrónico, en forma reservada y con la seguridad de que tales inquietudes serán debidamente tratadas o investigadas, garantizando que no se adoptará represalia alguna en contra del denunciante.
2. Código de Ética para altos ejecutivos financieros, que promueve conductas honestas y éticas en la divulgación de información financiera, cumplimiento normativo y ausencia de conflictos de interés.
3. Manual de Manejo de Información de Interés, el cual es una exigencia de la CMF y, a partir de la dictación de la Ley

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

4. Programa de Cumplimiento (“Compliance”), conforme al cual la Gerencia de Compliance LATAM, que forma parte de la Vicepresidencia Legal, de LATAM Airlines Group, en coordinación con y bajo la supervisión del Directorio y su Comité de Directores, vela por el cumplimiento de las leyes y regulaciones que aplican a los negocios y actividades de LATAM Airlines Group en los distintos países en que opera.

PRÁCTICAS DE GOBIERNO CORPORATIVO

Con fecha 30 de marzo de 2018, se remitió a la CMF el Informe de Prácticas Corporativas de la Sociedad, aprobado por el Directorio de LATAM Airlines Group S.A. y elaborado con arreglo a la Norma de Carácter General N° 385, antes N° 341 de fecha 8 de junio de 2015, de la CMF. 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 CMF 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.



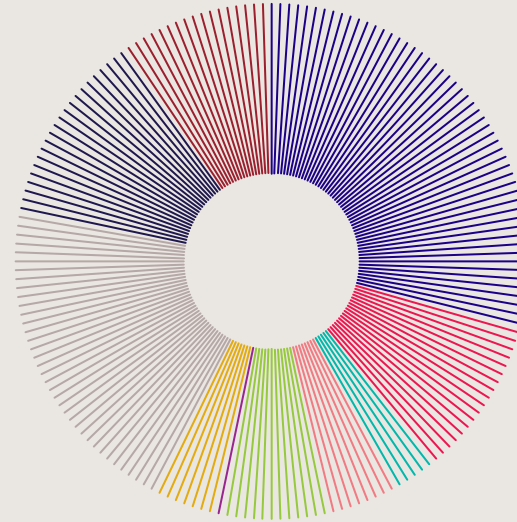
ESTR UCTURA URA

de Propiedad y Principales Accionistas

Al 31 de diciembre de 2017,
LATAM Airlines Group contaba con un total
de 1.485 accionistas en su registro y es
controlada por el Grupo Cueto.



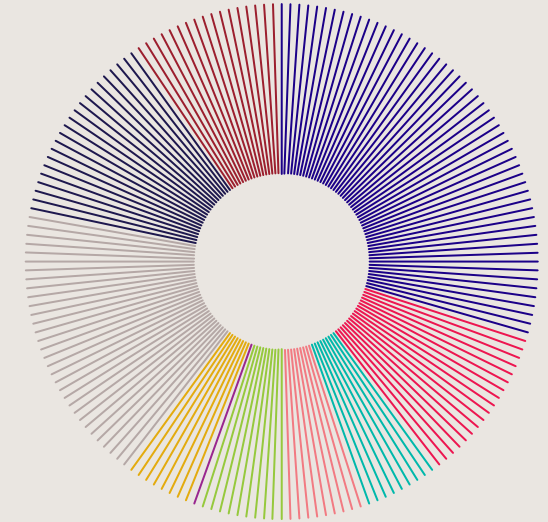
Propiedad al 31 de diciembre 2017



Grupo Cueto	169.248.377	27,9%
Qatar Airways⁽¹⁾	60.837.452	10,0%
Grupo Amaro	15.615.113	2,6%
Grupo Bethia	33.367.357	5,5%
Grupo Eblen	35.945.199	5,9%
Grupo Hirmas	1.143.957	0,2%
ADRs	24.829.435	4,1%
AFPs	128.650.206	21,2%
Inv. Extranjeros	63.453.785	10,5%
Otros	73.316.812	12,1%
Total	606.407.693	100,0%

¹ Qatar tiene el 9,999999918% del total de acciones emitidas de LATAM.

Propiedad al 31 de diciembre 2016



Grupo Cueto	171.430.090	28,3%
Qatar Airways⁽¹⁾	60.837.452	10,0%
Grupo Amaro	30.254.075	5,0%
Grupo Bethia	33.367.357	5,5%
Grupo Eblen	35.945.199	5,9%
Grupo Hirmas	1.260.177	0,2%
ADRs	28.429.683	4,7%
AFPs	105.683.288	17,4%
Inv. Extranjeros	60.744.566	10,0%
Otros	78.455.806	12,9%
Total	606.407.693	100,0%

¹ Qatar tiene el 9,999999918% del total de acciones emitidas de LATAM.



12 Principales Accionistas al 31 de diciembre 2017

Nombre o Razón Social	Acciones suscritas y pagadas al 31/12/2017	Porcentaje (%)
Costa Verde Aeronáutica S.A	88.259.650	14,6%
Qatar Airways Investments (uk) Ltd. ¹	60.837.452	10,0%
Costa Verde Aeronáutica tres SpA	35.300.000	5,8%
Banco de Chile por cuenta de terceros no residentes	26.868.034	4,4%
JP Morgan Chase Bank	25.087.789	4,1%
Inversiones Nueva Costa Verde Aeronáutica Ltda.	23.578.077	3,9%
Banco Itaú Corpbanca por cuenta de inversionistas extranjeros	22.101.009	3,6%
Axxion S.A	18.473.333	3,0%
Inversiones Andes SpA	17.146.529	2,8%
TEP Chile S.A	15.615.113	2,6%
Inversiones HS SpA	14.894.024	2,5%
Banco Santander por cuenta de inversionistas extranjeros	13.309.477	2,2%

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

12 Principales Accionistas al 31 de diciembre 2016

Nombre o Razón Social	Acciones suscritas y pagadas al 31/12/2016	Porcentaje (%)
Costa Verde Aeronáutica S.A	90.427.620	14,9%
Qatar Airways Investments (uk) Ltd. ¹	60.837.452	10,0%
Costa Verde Aeronáutica tres SpA	35.300.000	5,8%
TEP Chile S.A	30.254.075	5,0%
Banco de Chile por cuenta de terceros no residentes	28.532.253	4,7%
JP Morgan Chase Bank	28.429.683	4,7%
Inversiones Nueva Costa Verde Aeronáutica Ltda.	23.578.077	3,9%
Banco Itaú Corpbanca por cuenta de inversionistas extranjeros	21.157.885	3,5%
Axxion S.A	18.473.333	3,0%
Inversiones Andes SpA	17.146.529	2,8%
Inversiones HS SpA	14.894.024	2,5%
Costa Verde Aeronáutica SpA	12.000.000	2,0%

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





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 (Presidente del Directorio), Enrique Cueto Plaza (CEO de LATAM) y algunos otros miembros de la familia. Al 31 de diciembre de 2017 el Grupo Cueto poseía 27,91% de las acciones ordinarias de LATAM a través de las siguientes sociedades (Cuadro 1):

CUADRO 1

Rut	Participe	Número de acciones	Porcentaje
99.305.700	Costa Verde Aeronáutica S.A	88.259.650	14,55%
99.310.262	Costa Verde Aeronáutica Tres SpA	35.300.000	5,82%
99.307.360	Inversiones nueva Costa verde Aeronáutica Ltda.	23.578.077	3,89%
99.307.934	Costa Verde Aeronáutica SpA	12.000.000	1,98%
99.308.347	Inversiones Priesca Dos y Cia. Ltda.	3.568.352	0,59%
99.308.348	Inversiones Caravia Dos y Cia. Ltda.	3.553.344	0,59%
99.308.349	Inversiones el Fano Dos y Cia. Ltda.	2.704.533	0,45%
99.310.212	Inversiones la Espasa Dos y Cia. Ltda.	252.097	0,04%
99.308.419	Inversiones la Espasa Dos S.A	32.324	0,01%
Total Grupo Cueto		169.248.377	27,91%

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

CUADRO 2

Accionista	Porcentaje
Inversiones Costa Verde Aeronáutica S.A.	77,97%
TEP Chile S.A.	21,88%
Inversiones Mineras del Cantábrico S.A.	0,0001%
Inversiones Costa Verde Limitada y CIA en C.P.A.	0,13%
Accionistas minoritarios	0,013%

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

CUADRO 3

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

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

CUADRO 4

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

5. Respecto de INMOBILIARIA E INVERSIONES COLUNGA LIMITADA e INVERSIONES DEL CANTÁBRICO LTDA

100% de propiedad del Grupo Cueto, y sus accionistas finales son los señores (i) Juan José Cueto Plaza, anteriormente individualizado; (ii) Ignacio Javier Cueto Plaza, anteriormente individualizado; (iii) Enrique Miguel Cueto Plaza, anteriormente individualizado; (iv) María Esperanza Cueto Plaza, rut 7.040.325-0, (v) Isidora Cueto Cazes, rut 18.391.071-k; (vi) Felipe Jaime Cueto Ruiz-Tagle, rut 20.164.894-7 (vii) María Emilia Cueto Ruiz-Tagle, rut 20.694.332-7 (viii) Andrea Raquel Cueto Ventura, rut 16.098.115-6 (ix) Daniela Esperanza Cueto Ventura, 16.369.342-9; (x) Valentina Sara Cueto Ventura, rut 16.369.343-7 (xi) Alejandra Sonia Cueto Ventura, rut 17.700.406-5; (xii) Francisca María Cueto Ventura, rut 18.637.286-7; (xiii) Juan José Cueto Ventura, rut 18.637.287-5; (xiv) Manuela Cueto Sarquis, rut 19.078.071-6; (xv) Pedro Cueto Sarquis, rut 19.246.907-4; (xvi) Juan Cueto Sarquis, rut 19.639.220-3; (xvii) Antonia

Cueto Sarquis, rut 20.826.769-8 (xviii) Fernanda Cueto Délano, rut 18.395.657-4 (xix) Ignacio Cueto Délano, rut 19.077.273-k; (xx) Javier Cueto Délano, rut 20.086.836-6 (xxi) Pablo Cueto Délano, rut 20.086.837-4 (xxii) José Cueto Délano, rut 20.963.574-7; (xxiii) Nieves Isabel Alcaíno Cueto, rut 18.636.911-4; (xxiv) María Elisa Alcaíno Cueto, rut 19.567.835-9 y (xxv) María Esperanza Alcaíno Cueto, rut 17.701.730-2.

6. Los accionistas de COSTA VERDE AERONÁUTICA TRES SPA son los siguientes (Cuadro 5):

CUADRO 5

Accionista	Porcentaje	Socio Principal
Costa Verde Aeronáutica S.A.	100%	Inversiones Costa Verde Aeronáutica S.A. (77,97%)



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

CUADRO 6

Socios	Porcentaje	Socio principal
Costa Verde Aeronáutica S.A.	99,99%	Inversiones Costa Verde Aeronáutica S.A. (77,97%)
Inversiones Costa Verde Limitada Inmobiliaria e Inversiones	0,01%	Inmobiliaria e Inversiones El Fano Limitada, Caravia Limitada e Inmobiliaria e Inversiones Priesca Limitada (33,33% cada una)



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

CUADRO 7

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

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

CUADRO 8

Accionista	Porcentaje
Ignacio Cueto	99%
Otros	1%

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

CUADRO 9

Accionista	Porcentaje
Juan José Cueto	99%
Otros	1%

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

CUADRO 10

Accionista	Porcentaje
Enrique Cueto	99%
Otros	1%

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

CUADRO 11

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

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

CUADRO 12

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





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

El resto de la base de accionistas está compuesta por una diversidad de inversionistas institucionales, entidades jurídicas y personas naturales. Al 31 de diciembre de 2017, un 4,14% de la propiedad de LATAM se encontraba en la forma de ADRs.

Participación al 31 de diciembre de 2017

Accionistas	Acciones suscritas y pagadas	Porcentaje de propiedad sobre el total de acciones suscritas y pagadas
Grupo Cueto⁽²⁾	169.248.377	27,91%
Costa Verde Aeronáutica S.A	88.259.650	14,55%
Costa Verde Aeronáutica Tres SpA	35.300.000	5,82%
Inversiones Nueva Costa Verde Aeronáutica Ltda.	23.578.077	3,89%
Costa Verde Aeronáutica SpA	12.000.000	1,98%
Otros	10.110.650	1,67%
Qatar Airways⁽³⁾	60.837.452	10,03%
Qatar Airways Investments	60.837.452	10,03%
Grupo Eblen	35.945.199	5,93%
Inversiones Andes SpA	17.146.529	2,83%
Inversiones Andes II SpA	8.000.000	1,32%
Inversiones Pia SpA	5.403.804	0,89%
Comercial las vertientes SpA	5.394.866	0,89%
Grupo Bethia	33.367.357	5,50%
Axxion S.A	18.473.333	3,05%
Inversiones HS SpA	14.894.024	2,46%
Grupo Amaro⁽⁴⁾	15.615.113	2,58%
TEP Chile	15.615.113	2,58%
Otros accionistas minoritarios	291.394.195	48,05%
Total	606.407.693	100,00%

² 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.

³ Qatar tiene el 9,999999918% del total de acciones emitidas de LATAM.

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



A continuación de la combinación con TAM el año 2012, el Grupo Amaro, el cual incluye a Mauricio Amaro y María Claudia Amaro, entre otros, también pasó a ser accionista principal de LATAM Airlines Group, a través de TEP Chile S.A. (Rut N° 76.152.798-3), sociedad 100% propiedad del Grupo Amaro y a través de la propiedad mayoritaria de Holdco I, la cual posee 100% de las acciones ordinarias de TAM.

Durante el año 2017, el Grupo Amaro disminuyó su participación en LATAM, siendo al 31 de diciembre de 2017, propietario directo de 2,58% de las acciones ordinarias de LATAM Airlines Group y de un 5,74% en forma indirecta a través del 21,88% de propiedad que detenta el Grupo Amaro en Costa Verde Aeronáutica S.A. y Filiales, el principal vehículo de inversión del Grupo Cueto en LATAM.

También durante el año 2016 y con ocasión del aumento de capital aprobada en Junta Extraordinaria de Accionista de fecha 18 de agosto de 2016, Qatar Airways ingresó a la propiedad de LATAM, detentando al 31 de diciembre de 2017 un 10,0% del total de las acciones suscritas y pagadas de LATAM Airlines Group a través de la sociedad Qatar Airways Investments (UK) Ltd.³



FINALMENTE HACEMOS PRESENTE QUE A LA FECHA LOS ACCIONISTAS NO HAN FORMULADO COMENTARIOS NI PROPOSICIONES A LA MARCHA DE LOS NEGOCIOS SOCIALES.

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

Total Acciones Directorio

	N° acciones	Porcentaje
Ignacio Cueto Plaza⁵	169.248.376	27,91%
Juan José Cueto Plaza⁵	169.248.376	27,91%
Nicolás Eblen Hirmas⁵	35.945.199	5,93%
Carlos Heller Solari⁵	33.367.357	5,50%
Antonio Luiz Pizarro Manso	0	-
Georges de Bourguignon Arndt⁶	0	-
Eduardo Novoa Castellón	0	-
Henri Philippe Reichstul	0	-
Giles Agutter	0	-

Total Acciones Ejecutivos

	N° acciones	Porcentaje
Enrique Cueto Plaza⁵	169.248.376	27,91%
Claudia Sender	0	-
Roberto Alvo	0	-
Juan Carlos Menció	0	-
Hernán Pasman	0	-
Emilio del Real	0	-
Ramiro Alfonsín	0	-

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

⁶ Se hace referencia que Georges de Bourguignon Arndt no tiene acciones LATAM directamente sino que es Representante Legal de una sociedad de propiedad de sus hijos que tiene 3.153 acciones LATAM.

FACTO 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

Desde abril de 2017, no existen restricciones en los Pactos de Accionistas referidas al Directorio de LATAM Airlines Group. Una vez elegidos los directores, en conformidad a la regulación chilena, el directorio de LATAM Airlines Group tiene derecho a designar a cualquiera de sus miembros como Presidente del mismo, en conformidad a sus estatutos vigentes. En consecuencia, en mayo de 2017, el señor Ignacio Cueto Plaza fue elegido Presidente del Directorio. En abril de 2017, el señor Mauricio Amaro dejó el Directorio de LATAM Airlines Group siendo el señor, Henri Philippe Reichstul reelegido como director en abril de 2017 con los votos de TEP Chile S.A., en conformidad a la regulación local.



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.



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).

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

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

ADMINISTRACIÓN DE HOLDCO I Y TAM

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

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



LUEGO DE LA COMBINACIÓN, TAM CONTINÚA CON SUS OFICINAS PRINCIPALES EN SÃO PAULO, BRASIL.

ACTUACIONES QUE REQUIEREN MAYORÍA CALIFICADA

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

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

- aprobar el presupuesto anual y plan de negocios y el negocio multianual (colectivamente como los “Planes Aprobados”), y además las modificaciones a estos planes;
- llevar a cabo o acordar cualquier acción que cause, o razonablemente cause, individualmente o en forma agregada, cualquier gasto de capital, operacional u otro gasto de cualquier compañía de TAM y sus subsidiarias que sean mayores a (i) el menor de 1% de ingresos o 10% de la utilidades bajo los planes aprobados, con respecto a las acciones que afecten las partidas del estado de resultados; o (ii) el menor de 2% de los activos o 10% de la caja y

- caja equivalentes (según la definición de IFRS) acorde a lo establecido en los Planes Aprobados y en efecto, en relación a las acciones que afecten el estado de flujo de caja;
- crear, disponer de o admitir nuevos accionistas en alguna de las subsidiarias de la compañía relevante, excepto en la medida que esté expresamente contemplado en los planes aprobados;
 - aprobar la adquisición, disposición, modificación o gravamen por parte de cualquier empresa de TAM de cualquier activo mayor a \$15 millones o de cualquier valor accionario o valores convertibles en acciones de cualquier empresa de TAM o la Compañía, excepto en la medida que esté expresamente contemplado en los Planes Aprobados;
 - aprobar cualquier inversión en activos no relacionados con el propósito corporativo de cualquier compañía de TAM, excepto en la medida que esté expresamente contemplado en los Planes Aprobados;
 - suscribir cualquier contrato de monto superior a \$15 millones, excepto en la medida que esté expresamente contemplado en los Planes Aprobados;
 - suscribir cualquier contrato relacionado con la distribución de utilidades, asociaciones de empresas, colaboraciones de negocios, membresía en alianzas, acuerdos de código compartido, excepto a lo aprobado en los planes de negocios y presupuesto y efectuado, excepto en la medida que esté expresamente contemplado en los Planes Aprobados;
 - finiquitar, modificar, o renunciar a cualquier derecho o demanda de una compañía relevante o sus subsidiarias en un monto superior a \$15 millones, excepto en la medida que esté expresamente contemplado en los Planes Aprobados;
 - comenzar, participar en, comprometer o establecer cualquier acción material con respecto a cualquier litigio o proceso en un monto superior a \$15 millones, relacionado con la compañía relevante, excepto en la medida que esté expresamente contemplado en los Planes Aprobados;
 - aprobar la ejecución, modificación, término o ratificación de acuerdos con terceros, excepto en la medida que esté expresamente contemplado en los Planes Aprobados;

- aprobar cualquier estado financiero, modificaciones, o cualquier política contable, de dividendos o impositiva de la compañía relevante;
- aprobar el otorgamiento de cualquier interés de valores o garantías de obligaciones de terceros;
- designar ejecutivos distintos al CEO de Holdco I o de TAM Directoria o reelegir a los actuales CEO de TAM o CFO de TAM; y
- aprobar cualquier voto de la compañía relevante o sus subsidiarias en su capacidad de accionista.

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

- aprobar cualquier modificación a los estatutos de cualquier compañía relevante o sus subsidiarias en relación a las siguientes materias: (i) propósitos corporativos; (ii) capital corporativo; (iii) derechos inherentes a cada clase de acciones y sus accionistas; (iv) las atribuciones de reuniones ordinarias de accionistas o las limitaciones a las atribuciones del directorio; (v) cambios en el número de directores o ejecutivos; (vi) el plazo; (vii) el cambio en las oficinas principales corporativas de una compañía relevante; (viii) la composición, atribuciones y compromisos de la administración de cualquier compañía relevante; y (ix) dividendos y otras distribuciones;
- aprobar la disolución, liquidación o liquidación de una compañía relevante;
- aprobar la transformación, fusión, escisión o cualquier tipo de reorganización corporativa de una compañía relevante;
- pagar o distribuir dividendos o cualquier otro tipo de distribución a los accionistas;
- aprobar la emisión, rescate o amortización de instrumentos de deuda, valores accionarios o valores convertibles;
- aprobar un plan para la disposición por venta, gravámenes u otro de 50% o más de los activos, según se determina en el balance del año anterior, de Holdco I;
- aprobar la disposición por venta, gravámenes u otro de 50% o más de los activos de una subsidiaria de Holdco I representando al menos 20% de Holdco I o aprobar la



venta, gravámenes o disposición de valores accionarios de forma tal que Holdco I pierda el control;

- aprobar la concesión de intereses sobre instrumentos o garantías para garantizar obligaciones en exceso del 50% de los activos de una compañía relevante; y
- aprobar la ejecución, modificación, términos o ratificación de los actos o acuerdos con partes relacionadas pero sólo en los casos que la ley aplicable requiera la aprobación de dichas materias.

ACUERDOS DE VOTOS, TRANSFERENCIAS Y OTROS ACUERDOS

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

- hasta ese momento TEP Chile vende cualquiera de sus acciones ordinarias de LAN (diferentes a las acciones exentas según se define a continuación y en poder de



TEP Chile), el Grupo Controlador de LATAM Airlines Group votará sus acciones comunes de LATAM Airlines Group para elegir al directorio de LATAM Airlines Group a cualquier individuo designado por TEP Chile salvo que TEP Chile posea las suficientes acciones ordinarias de LATAM Airlines Group para elegir directamente dos miembros del directorio de LATAM Airlines Group;

- las partes acuerdan votar sus acciones ordinarias de LATAM Airlines Group para apoyar a las otras partes en remover o reemplazar a directores u otros designados por el directorio de LATAM Airlines Group;
- las partes acuerdan consultar entre ellas y hacer uso de sus esfuerzos de buena fe para lograr acuerdos y actuar en conjunto en todas las acciones (excepto las acciones que requieran de la aprobación de la mayoría bajo la ley chilena) y ser consideradas por el directorio de LATAM Airlines Group o por los accionistas de LATAM Airlines Group;
- las partes acuerdan mantener el tamaño del directorio de LATAM Airlines Group en un total de nueve miembros y mantener el quórum requerido por la mayoría del directorio de LATAM Airlines Group; y
- en caso de que, después de haber realizado esfuerzos de buena para lograr un acuerdo en relación a cualquier acción que requiera aprobación por mayoría calificada bajo la ley chilena y un periodo de mediación, las partes no logran

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

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



LAS PARTES DEL PACTO DE ACCIONISTAS DE HOLDCO I Y DEL PACTO DE ACCIONISTAS TAM HAN ACORDADO VOTAR SUS ACCIONES CON DERECHO A VOTO DE HOLDCO I Y LAS ACCIONES DE TAM DE MODO DE DAR EFECTO A LOS ACUERDOS RELACIONADOS CON LA REPRESENTACIÓN DEL DIRECTORIO DE TAM DISCUTIDO ANTERIORMENTE.

RESTRICCIONES A LAS TRANSFERENCIAS

De conformidad con el Pacto de Accionistas del Grupo Controlador, los accionistas controladores de LATAM Airlines Group y TEP Chile están sujetos a ciertas restricciones respecto a ventas, transferencias y gravámenes de las acciones ordinarias de LATAM Airlines Group y (solamente en el caso de TEP Chile) las acciones con derecho a voto de Holdco I. Excepto por un monto limitado de las acciones ordinarias de LATAM Airlines Group, ni los accionistas controladores de LATAM Airlines Group ni los de TEP Chile pueden vender las acciones ordinarias de LATAM Airlines Group, y TEP Chile no puede vender los derechos accionarios de Holdco I, hasta junio de 2015. Con posterioridad, se permitirán las ventas de acciones ordinarias de LATAM Airlines Group realizadas por cualquiera de las partes, sujeto a (i) ciertas limitaciones de volumen y frecuencia de dicha venta y (ii) sólo en el caso de TEP Chile, TEP Chile debe satisfacer ciertos requerimientos de propiedad mínimos. Con posterioridad a junio de 2022, TEP Chile puede vender todas sus acciones de LATAM Airlines Group y los derechos accionarios de Holdco I como bloque, sujeto a las siguientes condiciones: (i) la aprobación del directorio de LATAM respecto al cesionario; (ii) que la venta no tenga un efecto adverso; y (iii) que el derecho de adquisición preferente sea en favor de los accionistas

controladores de LATAM Airlines Group, condiciones a las que nos referimos colectivamente como “provisiones de venta en bloque”. Un “efecto adverso” se define en el Pacto de Accionistas del Grupo Controlador como un efecto material adverso en la capacidad de Holdco I de recibir los beneficios totales de propiedad de TAM y sus subsidiarias para operar el negocio de aerolínea mundialmente. El grupo controlador de LATAM Airlines Group ha acordado transferir todas las acciones con derecho a voto de Holdco I adquiridas en conformidad con dicho derecho de adquisición preferente de LATAM, por lo mismo pagado por dichas acciones.

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

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

controladores de LATAM; y (ii) las restricciones a la venta de acciones ordinarias de LATAM Airlines Group más de una vez en un periodo de 12 meses.



EL PACTO DE ACCIONISTAS DEL GRUPO CONTROLADOR PROVEE CIERTAS EXCEPCIONES A ESTAS RESTRICCIONES DE TRANSFERENCIA PARA CIERTAS ACCIONES EN PRENDA DE LATAM AIRLINES GROUP REALIZADAS POR LAS PARTES Y PARA TRANSFERENCIAS A LAS COMPAÑÍAS AFILIADAS, EN CADA CASO BAJO CIERTAS CIRCUNSTANCIAS LIMITADAS.

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

RESTRICCIONES A LAS TRANSFERENCIAS DE ACCIONES DE TAM

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



Chile ha otorgado en forma irrevocable a LATAM el derecho asignable a comprar todas las acciones con derecho a voto de Holdco I de propiedad de TEP Chile en relación a dicha venta.

OPCIÓN DE CONVERSIÓN

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

Durante o después de junio de 2022, y después que LATAM haya convertido totalmente todas sus acciones sin derecho a voto de Holdco I en acciones con derecho a voto de Holdco I



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

ADQUISICIONES DE ACCIONES DE TAM

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

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

DIVIDENDOS

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

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

Durante los años 2014 y 2015 la Compañía no presentó utilidades por lo que no hubo reparto de dividendos. El 18 de mayo de 2017, la Compañía repartió un dividendo total de US\$20.766.119 con cargo a las utilidades del año 2016.



 P O
L Í T
I C A
financiera

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

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

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

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

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

POLÍTICA DE LIQUIDEZ E INVERSIÓN FINANCIERA

Durante el año 2017 LATAM Airlines Group mantuvo la liquidez en los niveles adecuados, con el objetivo de resguardarse ante potenciales shocks externos, la volatilidad y ciclos inherentes a la industria, cerrando en diciembre 2017 con un ratio de liquidez de 20,3% sobre las ventas totales de los últimos 12 meses. Esta liquidez considera una línea de crédito revolving comprometida¹ por un monto total de

¹ Sujeto a disponibilidad de colateral.





US\$450 millones con once instituciones financieras, tanto locales como internacionales, y que al cierre del ejercicio se encontraba completamente disponible.

Adicionalmente, durante este año 2017 se continuó financiando con fondos propios una parte importante de los anticipos asociados a la fabricación de los aviones (pre-delivery payments), vinculados a las aeronaves que LATAM recibirá en el futuro, tanto de Boeing como de Airbus. El saldo al 31 de diciembre de 2017 ascendía a US\$276 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, se busca gestionar el riesgo mediante la diversificación de contrapartes, plazos, monedas y de instrumentos.

POLÍTICA DE FINANCIAMIENTO

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

Durante el año 2017, la Compañía logró disminuir el saldo de deuda bruta en aprox. US\$713 millones, explicado por el repago de vencimiento de deuda por aprox. US\$2,0 mil millones aproximadamente y el giro de nueva deuda por cerca de US\$1,3 mil millones. Las principales actividades de financiamiento realizadas durante el año 2017 fueron relacionadas con restructuración de deuda, incluida la emisión de un bono corporativo internacional por US\$700 millones emitido en abril a una tasa de 6,875% cuyos fondos fueron utilizados para fines generales de la Compañía. Al mismo tiempo, durante el mes de abril se realizó el pago del principal bono emitido por la sociedad TAM Capital Inc por US\$300 millones con vencimiento ese mismo mes.

Adicionalmente, durante el mes de agosto, LATAM emitió un bono no garantizado colocado en el mercado local de Chile por aproximadamente US\$350 millones denominado en unidades de fomento, con vencimientos en los años 2022 y 2028. Los fondos de esta emisión fueron utilizados en su totalidad para el rescate del último bono corporativo de TAM, por

US\$500 millones a una tasa de 8,375% con vencimiento en el 2021, ejerciéndose la opción de rescate en septiembre. El saldo restante para el rescate provino de otras actividades de financiamiento y del saldo de caja de la Compañía.



LA GRAN MAYORÍA DE LAS INVERSIONES REALIZADAS POR LATAM AIRLINES GROUP CORRESPONDEN A LOS PROGRAMAS DE ADQUISICIÓN DE FLOTA, LOS QUE EN GENERAL SON FINANCIADOS MEDIANTE LA COMBINACIÓN DE RECURSOS PROPIOS Y DEUDA FINANCIERA ESTRUCTURADA DE LARGO PLAZO.

Normalmente LATAM financia entre un 80% a 85% del valor de los activos con créditos bancarios, bonos garantizados por las agencias de fomento a la exportación o también bonos garantizados con aviones como el EETC, siendo la porción restante financiada con créditos comerciales o con fondos propios. Los plazos de pago de las distintas estructuras de financiamiento son mayoritariamente a 12 años.

Adicionalmente, LATAM contrata un porcentaje importante de sus compromisos de compra de flota mediante arrendamientos operativos como una fuente adicional a los financiamientos.

Durante el año 2017, toda la flota fue recibida mediante arriendos operativos, por lo que no hubo financiamiento de nueva flota.

En relación con el financiamiento de corto plazo, LATAM mantiene al 31 de diciembre de 2017 aproximadamente un 3% de su deuda total en préstamos a exportadores e importadores con el propósito de financiar necesidades del 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 el 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 derivados financieros para reducir los efectos adversos que estos podrían generar. La gestión del Riesgo de Mercado se realiza de manera integral y considera la correlación entre cada factor de mercado a los que la Compañía está expuesta. Para poder operar con cada contraparte, la Sociedad debe tener una línea aprobada y un contrato marco firmado con esta. 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 del 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. Para la ejecución de coberturas de combustible, existe un índice de referencia en el mercado internacional para este activo subyacente, que es el Jet Fuel 54 US Gulf Coast, el que fue utilizado en su mayoría por LATAM Airlines Group para realizar coberturas durante 2017.

LATAM también realizó coberturas en NYMEX Heating Oil, cuyo subyacente está incluido en la Política de Cobertura de Riesgo de Combustible, dada la alta correlación que tiene con el Jet Fuel 54.

La Política de Cobertura de Combustible establece un rango mínimo y máximo de cobertura de consumo de combustible de la Compañía, en función de la capacidad de traspaso de las variaciones de los precios de combustible a tarifas, la anticipación de ventas y el escenario competitivo. Además, esta Política establece zonas de coberturas, presupuesto de primas y otras restricciones estratégicas, que son evaluadas y presentadas periódicamente en el Comité de Finanzas de LATAM.

En relación a los instrumentos para la cobertura de combustible, la Política permite contratar Swaps y Opciones combinadas solo con el fin de cobertura y no permite la venta de opciones en términos neto.

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, a las inversiones que mantenga y a las nuevas emisiones que podría realizar la Compañía. El riesgo de las tasas de interés en la deuda



vigente, 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 swaps de tasas de interés. Al 31 de diciembre de 2017, el valor de mercado de las posiciones de derivados de tasas de interés ascendía a US\$ 6,6 millones (negativo). Los instrumentos aprobados en la Política de Cobertura de Tasa de Interés son Swaps y Opciones de tasa de interés.

iii. Riesgo de tipos de cambio:

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

LATAM vende la mayor parte de sus servicios en dólares estadounidenses, en precios equivalentes al dólar estadounidense y reales brasileños. Aproximadamente un 62% de los ingresos están denominados en dólar estadounidense mientras que aproximadamente un 23% en real brasileño. Gran parte de los gastos están denominados en dólares estadounidenses o equivalentes al dólar estadounidense, en particular los 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 63%, mientras que el porcentaje aproximado de costos en real brasileño es de un 20%.

LATAM Airlines Group ha realizado coberturas de exposición al riesgo de tipo de cambio principalmente utilizando contratos forward y opciones de moneda. Al 31 de diciembre del 2017, LATAM mantiene cobertura para el real brasileño por US\$ 180 millones para el 2018.

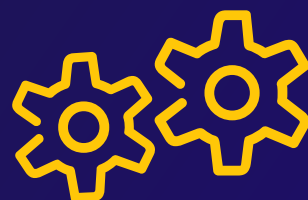
Por otro lado, el riesgo del balance se presenta cuando partidas registradas en balance están expuestas a variaciones del tipo de cambio, dado que estas partidas están expresadas en una unidad monetaria distinta a la moneda funcional.

LATAM AIRLINES GROUP TARIFICA LOS NEGOCIOS DE CARGA Y PASAJEROS INTERNACIONALES MAYORITARIAMENTE EN DÓLARES ESTADOUNIDENSES. UNA PORCIÓN DE LAS TARIFAS DE LOS NEGOCIOS DE PASAJEROS INTERNACIONALES DEPENDE DE MANERA IMPORTANTE DEL EURO. EN LOS NEGOCIOS DOMÉSTICOS LA MAYORÍA DE LAS TARIFAS SON EN MONEDA LOCAL SIN NINGÚN TIPO DE INDEXACIÓN AL DÓLAR. PARA EL CASO DE LOS NEGOCIOS DOMÉSTICOS EN PERÚ Y ECUADOR, TANTO LAS TARIFAS COMO LAS VENTAS SON EN DÓLARES. PRODUCTO DE LO ANTERIOR, LATAM SE ENCUENTRA EXPUESTA A LA FLUCTUACIÓN EN DIVERSAS MONEDAS, PRINCIPALMENTE DEL REAL BRASILEÑO Y EURO.



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 2017, LATAM no realizó cobertura para 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 la moneda dólar, no obstante que sus activos están expresados en moneda local. Este desbalance se redujo significativamente durante 2017, minimizando así este riesgo. Específicamente, se redujo la diferencia entre pasivos y activos a US\$805 millones al término de 2017, en comparación a una diferencia de US\$1.392 millones a diciembre de 2016.



OPERA- CIONES

LATAM es el grupo de aerolíneas
más grande de Latinoamérica y
entre los mayores del mundo





N E G

O  

C I O

Internacional

Trece nuevas rutas internacionales durante 2017

La operación internacional de pasajeros de Grupo LATAM considera los vuelos regionales dentro de Sudamérica y el Caribe, y los de largo alcance entre esta región y el resto del mundo.

A diciembre de 2017, el Grupo sirve 27 destinos internacionales en 18 países: cinco en Estados Unidos, seis en Europa, 11 en otros países de Latinoamérica y el Caribe, cuatro en Asia Pacífico y uno en el continente africano, con una vasta red de conexiones que ninguna otra aerolínea de Sudamérica es capaz de ofrecer.

La operación aérea en este periodo se desarrolló en un contexto sólido, impulsado principalmente por monedas más estables y la recuperación económica en Brasil, el mayor mercado de la región, luego de dos años consecutivos en contracción. Con esto, se logró una mejora significativa en los yields de las rutas de Brasil hacia Estados Unidos que además se vieron beneficiadas por los fuertes ajustes de capacidad realizados en 2016 y la primera mitad de 2017 y Europa.



EN 2017, GRUPO LATAM MOVILIZÓ A 16,1 MILLONES DE PERSONAS EN VIAJES INTERNACIONALES, UN AUMENTO DE 6,3% EN COMPARACIÓN CON 2016. EL TRÁFICO CONSOLIDADO DE PASAJEROS (MEDIDO EN RPK) CRECIÓ 4,7% RESPECTO AL AÑO ANTERIOR, MIENTRAS LA CAPACIDAD (MEDIDA EN ASK) INCREMENTÓ EN 3,8%. COMO RESULTADO, EL FACTOR DE OCUPACIÓN SE SITUÓ EN UN SÓLIDO 86,9%, UN ALZA DE 0,7 PUNTOS BÁSICOS EN COMPARACIÓN CON 2016.

Para desarrollar sus operaciones internacionales, Grupo LATAM utilizó una flota compuesta por 120 aviones promedio durante el ejercicio. Para servir las rutas regionales operó 66 aviones principalmente de la familia Airbus A320, en tanto para los vuelos de larga distancia utilizó 54 aeronaves de modelos Boeing 767 y 787 (en sus versiones 8 y 9) y Airbus A350.





Durante este ejercicio Grupo LATAM continuó fortaleciendo su red de conexiones para mejorar la conectividad dentro de la región y desde ésta hacia el resto del mundo. Fue así como en 2017 abrió 13 nuevas rutas internacionales, tres de ellas de larga distancia y 10 a nivel regional.

DE CARA AL CLIENTE, UNO DE LOS HITOS DEL PERÍODO FUE EL LANZAMIENTO DE UN NUEVO CONCEPTO GASTRONÓMICO PARA LA CABINA ECONOMY DE LOS VUELOS INTERNACIONALES DE MÁS DE SIETE HORAS, EL CUAL ESTÁ DISPONIBLE SIN COSTO ADICIONAL PARA LOS PASAJEROS.

Consiste en un menú de tres opciones para el almuerzo y la cena, así como dos opciones de desayuno que muestran la cocina latinoamericana e internacional. LATAM creó más de 300 platos nuevos que se servirán a un promedio de 14.000 pasajeros en 64 vuelos cada día.

Con todo, el Grupo continuó invirtiendo en mejoras de servicio, en línea con su foco de poner al cliente en el centro de la toma de decisiones. Los pasajeros son para Grupo LATAM la principal prioridad y en ese sentido la cultura que se ha creado al interior de la organización busca brindarles un servicio consistente, más simple y digital, para de esta manera diferenciarse de la competencia.

VUELOS REGIONALES

En lo que respecta a sus operaciones a nivel regional, LATAM abrió diez nuevas rutas, con el objetivo de brindar una mejor propuesta de servicio y conectividad para sus pasajeros, siempre potenciando los principales centros de conexiones, como son Lima, Santiago y Guarulhos.

Durante el 2017, el Grupo LATAM inauguró cinco nuevas rutas regionales desde Santiago, cuatro de ellas conectando con ciudades secundarias de Argentina –Tucumán, Neuquén, Rosario y San Juan–, alcanzando la presencia en 10 aeropuertos internacionales de Argentina. Sumado a lo anterior, a partir de marzo 2017 comenzó a operar en un nuevo vuelo directo entre Santiago y Santa Cruz con una frecuencia de tres vuelos a la semana.

También, el Grupo lanzó cuatro nuevas rutas regionales desde Lima, –a Mendoza, Tucumán, Cartagena y Rio de Janeiro–, reflejando su constante compromiso con el desarrollo económico y social de Perú. Con respecto a su hub de Guarulhos, el Grupo inauguró una nueva ruta que conecta a São Paulo y Bariloche.

Adicionalmente, LATAM Airlines Perú comenzará a operar desde Lima a Medellín y San José de Costa Rica, partiendo en el primer trimestre de 2018, mientras que LATAM Airlines

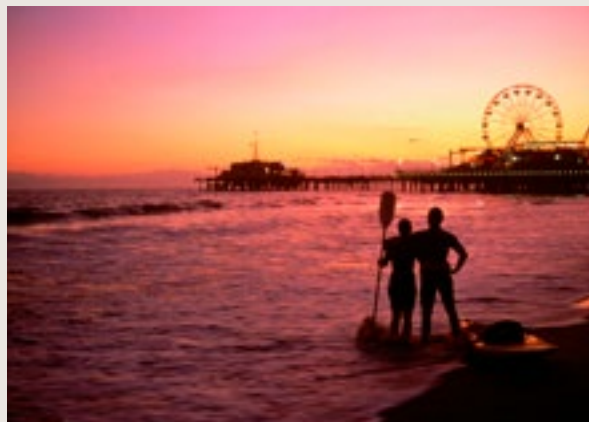
Brasil comenzará a operar desde Sao Paulo a Mendoza y Tucumán a partir de marzo y junio de 2018, respectivamente.

Con todo lo anterior, el Grupo LATAM se mantuvo como el líder en las rutas regionales que opera dentro de Sudamérica, con el 47%¹ de participación al cierre de 2017. En este caso sus principales competidores son Avianca (23%), Aerolíneas Argentinas y Gol, con 9% cada una, entre los principales².

VUELOS DE LARGO ALCANCE

En su operación internacional, el proyecto estratégico más relevante de LATAM lo constituyen los acuerdos de Joint Business Agreements (JBAs) que busca concretar con American Airlines y el Grupo AIG (British Airways e Iberia). Estos JBAs le permitirán a Grupo LATAM ampliar su red internacional a más de 420 destinos, en Norteamérica y Europa principalmente, beneficiando a los pasajeros con más vuelos, mejores tiempos de conexión y tarifas más bajas a destinos no volados por el Grupo.

Durante 2017, estos acuerdos sumaron autorizaciones adicionales a la otorgada por el regulador de Uruguay en 2016. En particular, el JBA con American Airlines fue autorizado sin medidas de mitigación por las autoridades regulatorias de Colombia y Brasil, en tanto que el JBA con las aerolíneas del grupo AIG también fue aprobado por las autoridades de estos países.



Por otro lado, en Chile los acuerdos se encuentran en un proceso de consulta frente al Tribunal de la Libre Competencia (TDLC). Mientras que en lo que respecta a Estados Unidos, el Departamento de Transporte (US-DOT) requiere de la ratificación por parte de Brasil del acuerdo de cielos abiertos entre ambos países, para revisar el JBA con American Airlines. Dicho acuerdo de cielos abiertos ya fue aprobado por la Cámara de Diputados y el Senado de Brasil, quedando así pendiente la firma del ejecutivo y su publicación correspondiente.

En este ejercicio, el Grupo inauguró tres nuevas rutas, que mejoran la conectividad entre la región con Estados Unidos y Oceanía. En octubre de 2017 se realizó el vuelo inaugural entre Santiago y Melbourne, convirtiéndose LATAM en la única aerolínea en unir sin escala a esta ciudad con Latinoamérica. Melbourne es la segunda ciudad australiana donde opera LATAM, junto con Sydney, destino vía Auckland, Nueva Zelanda. Sumado a lo anterior, se inauguraron dos nuevos vuelos directos a Orlando, desde Santiago y Río de Janeiro.

En el intertanto, Grupo LATAM continuó trabajando para fortalecer su red de conexiones, y así fue como durante el 2017 anunció nuevas rutas de su hub de Guarulhos, en Brasil, a Roma, Tel Aviv, Boston y Las Vegas, que aumentarán la conectividad de Latinoamérica con Europa, Asia y Norteamérica a partir de 2018.



EN LAS RUTAS A NORTEAMÉRICA (QUE ADEMÁS DE LOS CINCO DESTINOS A ESTADOS UNIDOS INCLUYEN CANCÚN Y CIUDAD DE MÉXICO), EL GRUPO CERRÓ EL AÑO CON UNA PARTICIPACIÓN DE MERCADO DE 19%¹, CONSOLIDÁNDOSE COMO EL SEGUNDO MAYOR OPERADOR TRAS AMERICAN AIRLINES, QUE MANTUVO SU CUOTA EN 21%.

Otros competidores son Copa (14%), Avianca y United Airlines con 9% cada uno y Delta (7%), entre los más importantes².

En las rutas a Europa, Grupo LATAM es el tercer operador del mercado, con un 13%¹ a diciembre de 2017. Air France-KLM con el 21% y Grupo AIG con el 19% lideran este segmento, en el cual también compiten Tap Portugal y Air Europa, con 9% cada una, Grupo Lufthansa (8%), Avianca (6%), Alitalia (5%) y Aerolíneas Argentinas (4%), entre las principales².

En las operaciones a Oceanía/Asia Pacífico, Grupo es el principal operador, con un 45%¹ del mercado. La australiana Qantas y Air New Zealand se reparten el 34% y 21% restante, respectivamente².

¹ Fuente: LATAM Airlines Group, considerando ASKs en vuelos del Grupo. Cifras al 31 de diciembre de 2017.

² Fuente: Apgdata, considerando ASKs en vuelos del Grupo LATAM. Cifras al 31 de diciembre de 2017.

16,1
Millones de pasajeros



120
Aviones



27
Destinos



BRASIL

Más de 90 millones
de pasajeros transportados

Brasil es el mercado doméstico más grande de Sudamérica –y el tercero a nivel mundial–, con sus 208 millones de habitantes y más de 90 millones de pasajeros transportados dentro del país durante 2017. La baja penetración del transporte aéreo ofrece un alto potencial de crecimiento en este mercado, por lo que continúa siendo una oportunidad para Grupo LATAM.

Luego de enfrentar dos años consecutivos de severa contracción económica, periodos en el que el Producto Interno Bruto (PIB) del país mostró una caída de 3,8% en 2015 y 3,6% en 2016, la economía brasilera comenzó a romper esta tendencia en 2017, mostrando un mayor dinamismo impulsado por el consumo privado, y es así como cerró el año con un crecimiento del orden de 1,0%, configurando un escenario positivo para los años venideros.



Pese al repunte de las condiciones macroeconómicas, la demanda corporativa (personas que viajan por negocios) presentó un bajo signo de recuperación, alcanzando niveles más elevados solo en el cuarto trimestre del año.

Clave para mitigar el impacto de la desaceleración económica del país en los últimos años ha sido el ajuste de la oferta que LATAM Airlines Brasil ha venido aplicando en los últimos años. En este contexto, durante 2017 LATAM Airlines Brasil redujo su oferta doméstica en 3,6% medida en ASK (asientos por kilómetro disponibles), que se suma a la disminución de 11,5% aplicada en 2016. Por su parte, la demanda doméstica disminuyó en 3,2% medida en RPK (pasajeros-kilómetros rentados), dando como resultado un saludable factor de ocupación para el total del año de 82,7%, con un avance de 0,3 puntos porcentuales en relación al año anterior.

A diciembre de 2017 LATAM Airlines Brasil operaba 44 aeropuertos, con aproximadamente 560 vuelos domésticos diarios. Con 28,3 millones de pasajeros transportados en el año, y una baja de 2,4% en comparación a 2016, cerró el ejercicio como el segundo mayor operador en rutas nacionales, con un 33% de participación de mercado, 4 puntos porcentuales menos que Gol. A continuación, se ubicaron Azul con un 17% y Avianca con un 13%, entre los principales competidores¹.



PARA EL GRUPO LATAM, LA OPERACIÓN DOMÉSTICA DE BRASIL REPRESENTA APROXIMADAMENTE UN 42% DE LA CANTIDAD TOTAL DE PASAJEROS TRANSPORTADOS, CON UN NÚMERO QUE SUPERA LA SUMA DE TODAS SUS OPERACIONES LOCALES EN LOS PAÍSES DE HABLA HISPANA DONDE ESTÁ PRESENTE.

Por ello, en este periodo LATAM Airlines Brasil continuó concentrándose en mantener su posición estratégica en el país reformulando toda su malla, mejorando la conectividad desde



sus principales hubs, como son los terminales de Guarulhos/ São Paulo y de Brasilia, y también el uso de sus activos.

En este ejercicio LATAM Airlines Brasil inauguró ocho rutas al interior del país: Guarulhos (São Paulo) -Uberlândia, Guarulhos - Londrina, Guarulhos - Santos Dumont (Rio), Confins (Belo Horizonte) - Fortaleza, Confins - Vitória, Congonhas (São Paulo) y Bauru, Fortaleza - Manaus y Curitiba - Iguazu. Adicionalmente incorporó nuevas frecuencias domésticas desde el aeropuerto de Guarulhos para los destinos de Brasilia, Belém, Confins (Belo Horizonte), Fortaleza, Porto Alegre, Recife, Salvador y Victoria.

PARA DESARROLLAR SUS OPERACIONES DOMÉSTICAS, UTILIZÓ UNA FLOTA PROMEDIO DE 90 AVIONES, ENTRE LOS CUALES SE INCLUYEN 30 AIRBUS A321, QUE LE PERMITEN ATENDER CON MAYOR EFICIENCIA LAS RUTAS DE ALTA DENSIDAD. CABE DESTACAR QUE LATAM AIRLINES BRASIL ES ACTUALMENTE EL ÚNICO OPERADOR DE ESTE TIPO DE AERONAVES EN BRASIL.

En materia de servicio al cliente, a partir de junio LATAM Airlines Brasil comenzó a implementar su nuevo sistema de tarifas segmentadas, que permiten al pasajero elegir

cómo viajar y pagar solo por lo que desea adquirir. De esta forma, Brasil se convirtió en el quinto país en incorporar la nueva forma de viajar que Grupo LATAM y sus filiales anunció a fines de 2016 para sus respectivos mercados domésticos. Esto fue posible luego que el gobierno de Brasil autorizara a las aerolíneas que operan en el país a cobrar por el transporte de equipaje facturado de los pasajeros, flexibilizando la reglamentación sobre la materia, entre otras nuevas reglas para el transporte aéreo que comenzaron a regir durante el año 2017.



EN OCTUBRE, ADEMÁS ANUNCIÓ QUE A PARTIR DEL PRIMER TRIMESTRE DE 2018 OFRECERÁ ACCESO A INTERNET EN TODOS SUS VUELOS DOMÉSTICOS. EL SERVICIO DE WI-FI A BORDO COMPLEMENTARÁ A LATAM ENTERTAINMENT, EL SISTEMA DE ENTRETENIMIENTO INALÁMBRICO CON QUE CUENTAN TODAS LAS AEROLÍNEAS DEL GRUPO PARA LOS VUELOS DE CORTA DISTANCIA, QUE PERMITE A LOS PASAJEROS VER PELÍCULAS, PROGRAMAS DE TELEVISIÓN Y OTROS CONTENIDOS EN SUS DISPOSITIVOS MÓVILES DE FORMA GRATUITA.

Adicionalmente, por noveno año consecutivo, la marca "TAM" fue reconocida como la más recordada en la categoría de aerolíneas, según la premiación "Top of Mind" del periódico Folha de S. Paulo.

¹ Fuente: ANAC Brasil, considerando total de RPKs de operadores domésticos. Cifras al 31 de diciembre de 2017.



28

Millones de pasajeros



90

Aviones



41

Destinos domésticos

33%
Market share



ARGENTINA

Transportamos 2,6 millones de pasajeros en rutas internas

Con 12 años de presencia en el país, LATAM Airlines Argentina se ha consolidado como el segundo operador de vuelos domésticos, con un 18% de participación al cierre de 2017, en un mercado caracterizado por un fuerte predominio de la empresa de bandera, la estatal Aerolíneas Argentinas, que concentra el 78% del mercado; y donde le sigue Andes Líneas Aéreas (empresa regional con base en la ciudad de Salta) con un 3%¹.

Durante este periodo LATAM Airlines Argentina transportó 2,6 millones de pasajeros en rutas internas. Su tráfico consolidado medido en kilómetros pasajero (RPK) se redujo 2,0% en relación a 2016, mientras que la capacidad (ASK) se contrajo en 6% en el mercado doméstico. Como resultado, el factor de ocupación se situó en un 80%, lo que representa un alza de 3,0 puntos porcentuales en relación al ejercicio previo.

LATAM AIRLINES ARGENTINA CUENTA CON 14 DESTINOS DOMÉSTICOS QUE CONECTAN DESDE Y HACIA BUENOS AIRES A LAS CIUDADES DE BAHÍA BLANCA, BARILOCHE, COMODORO RIVADAVIA, CÓRDOBA, EL CALAFATE, IGUAZÚ, MENDOZA, NEUQUÉN, RÍO GALLEGOS, SALTA, SAN JUAN, TUCUMÁN Y USHUAIA. ADEMÁS, OPERA VUELOS REGIONALES DESDE LA CIUDAD DE ROSARIO, PROVINCIA DE SANTA FE, DONDE TIENE UNA IMPORTANTE PRESENCIA COMERCIAL.

Para desarrollar su servicio, utilizó 15 aviones Airbus de la familia A320, considerados los más eficientes de la industria para las operaciones de cabotaje, a la vez que disponen de la cabina de pasajeros más amplia y cómoda que existe en la categoría. LATAM Airlines Argentina destaca como la primera aerolínea en operar dentro del país con una flota compuesta íntegramente por estos modernos aviones.



ADEMÁS, TODOS ELLOS DISPONEN DEL NUEVO SERVICIO WIRELESS IFE DE ENTRETENIMIENTO A BORDO, PERMITIÉNDOLE AL VIAJERO ACCEDER A CONTENIDOS DE PELÍCULAS, MÚSICA, JUEGOS E INFORMACIÓN A TRAVÉS DE SUS PROPIOS DISPOSITIVOS MÓVILES, HACIENDO MÁS PLACENTERA SU EXPERIENCIA DE VUELO.



Entre los hitos del año 2017, LATAM Airlines Argentina renovó su compromiso con la comunidad a través de la ejecución de sus dos programas de Responsabilidad Social Corporativa más relevantes: “Todos Podemos Volar”, cuyo objetivo es aportar a la educación de los niños del país mediante la experiencia de volar por primera vez, y que en este periodo culminó con la participación de 104 alumnos y 16 docentes de escuelas de las provincias de Buenos Aires, Misiones y Córdoba; y “Cuido Mi Destino”, que busca consolidar y contribuir al fortalecimiento del turismo sostenible y el cuidado del medio ambiente, revalorizando el patrimonio turístico y cultural de relevancia, y que en este periodo llegó a la provincia de Neuquén, donde continuará durante los próximos dos años. LATAM Airlines Argentina activamente en Pacto Global, coordinando una mesa de trabajo sobre Cambio Climático. Pacto Global es una iniciativa de Naciones Unidas sobre responsabilidad social, que nuclea a empresas, organizaciones educativas y de la sociedad civil.

CABE DESTACAR QUE LATAM AIRLINES ARGENTINA OBTUVO EN 2017 DOS PREMIOS BITÁCORA, OTORGADOS POR REPRESENTANTES DE LA INDUSTRIA TURÍSTICA: ORO, COMO LÍNEA AÉREA INTERNACIONAL, Y PLATA COMO LÍNEA AÉREA NACIONAL. A SU VEZ, SE UBICÓ NUEVAMENTE ENTRE LAS 100 MEJORES EMPRESAS EN MATERIA DE REPUTACIÓN CORPORATIVA SEGÚN EL RANKING MERCO, SIENDO ADEMÁS LA PRIMERA DEL SECTOR DE TRANSPORTE DE PASAJEROS. TAMBIÉN FUE DISTINGUIDA POR UNA CAMPAÑA REALIZADA PARA NAVIDAD EN DOS DE LOS FESTIVALES PUBLICITARIOS MÁS IMPORTANTES DEL MUNDO: CANNES LIONS Y EL SOL (SAN SEBASTIÁN).

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

**2,6****Millones de pasajeros****15****Aviones****15****Destinos domésticos****18%****Market share¹**

¹ Fuente: Diio.net, considerando total de RPKs de operadores domésticos. Cifras al 31 de diciembre de 2017.



CHILE

Pioneros en masificar los vuelos en el país

La operación aérea en Chile presentó un dinámico comportamiento durante 2017, registrando un récord de 11,6 millones de pasajeros transportados en vuelos domésticos (incluyendo la Isla de Pascua), un 7,0% más que en el año anterior, según estadísticas de la Junta de Aeronáutica Civil (JAC). Si bien la economía local mantuvo un débil desempeño, con un PIB que avanzó apenas 1,6% –manteniéndose como uno de los más bajos en los últimos tres años–, la sostenida disminución de tarifas aplicada por la industria en los últimos años en el contexto de un mercado crecientemente competitivo, ha sido determinante en la estimulación de la demanda.



LATAM Airlines se mantuvo como el operador líder, con 7,9 millones de pasajeros movilizados en vuelos domésticos y un 70,9% de participación, lo que refleja una caída de 4,8 puntos porcentuales en comparación con el año anterior. En las rutas nacionales su principal competidor es Sky Airlines, con una cuota de mercado a 25,5%, seguido por JetSMART, un nuevo operador low cost que ingresó al mercado en el mes de julio, alcanzando en promedio una participación de mercado de 2,3%, mientras que los otros operadores –entre ellos LAW– sumaron 1,3% del mercado¹.

El tráfico consolidado de pasajeros (medido en RPK) se mantuvo similar al del año anterior (+0,1%) y la capacidad aumentó 2,8% en ASK (asientos por kilómetro). Como resultado el factor de ocupación promedio se situó en 81,7%, con una baja de 2,2 pp en comparación con el año 2016.



ES IMPORTANTE CONSIGNAR QUE LATAM AIRLINES HA SIDO PIONERA EN MASIFICAR LOS VUELOS EN CHILE, HACIENDO QUE LA INDUSTRIA AUMENTE DE 3 A CASI 12 MILLONES DE PASAJEROS ANUALES EN LA ÚLTIMA DÉCADA.

Lo anterior se ha logrado gracias a que ha traspasado gran parte de sus eficiencias y ahorros en beneficio del pasajero, para que éste pueda acceder a pasajes más económicos. Aún más, con el objetivo de seguir estimulando la demanda de viajeros, LATAM Airlines implementó un nuevo modelo de viaje para el mercado doméstico de Chile, basado en la segmentación de las tarifas por atributos para que cada pasajero adapte su experiencia de viaje a sus necesidades, pagando solo por los servicios que necesite, permitiéndole ofrecer precios entre un 20% y un 40% más bajos que antes.

¹ Fuente: JAC Chile, considerando total de RPKs de operadores domésticos. Cifras al 31 de diciembre de 2017.

En el mismo contexto, a fines de 2017 anunció el inicio de la venta de pasajes por tramo para todos sus vuelos dentro de Chile, otra característica del modelo low cost que hasta ahora no había implementado dentro de su oferta. Los pasajes One Way de LATAM para vuelos nacionales corresponden a la tarifa "light", que no incluye equipaje de bodega ni selección de asientos de manera gratuita.

LATAM AIRLINES SIRVE 16 DESTINOS NACIONALES EN CHILE (SIN CONSIDERAR ISLA DE PASCUA), CUBRIENDO LAS PRINCIPALES CIUDADES DE NORTE A SUR, COMO SON SANTIAGO, ARICA, IQUIQUE, CALAMA, ANTOFAGASTA, COPIAPÓ, LA SERENA, CONCEPCIÓN, TEMUCO, VALDIVIA, OSORNO, PUERTO MONTT, BALMACEDA, PUNTA ARENAS, CASTRO Y PUERTO NATALES.

En su constante esfuerzo por ofrecer la mejor conectividad y más alternativas para volar, con viajes a la medida y a precios más accesibles, LATAM Airlines inauguró en 2017 la ruta directa Concepción-Punta Arenas, con dos frecuencias semanales, permitiendo a los pasajeros reducir a la mitad el tiempo de vuelo (de seis a tres horas) entre ambas ciudades, sin tener que pasar por Santiago, y pagar más barato por su pasaje.

En este periodo también abrió la ruta directa Concepción-Antofagasta, con tres frecuencias semanales, convirtiéndose en la única aerolínea del país que conecta ambas ciudades en un vuelo sin escala y con la ventaja de ofrecer a los clientes la posibilidad de acceder a tarifas históricamente bajas. Esta nueva ruta tiene un gran potencial tanto por la demanda de pasajeros de negocios como de turismo al conectar directamente en solo dos horas y media el norte con el sur del país.

La apertura de ambas rutas va en línea con la implementación del nuevo modelo de viajes para vuelos domésticos, cuyo principal objetivo es que más chilenos puedan volar. Además, por tratarse de rutas sin escala en Santiago, el costo de la

tasa de embarque se reduce a la mitad, por lo tanto el costo total del pasaje ida y vuelta es más económico en ambos casos. A este respecto cabe destacar que Chile cuenta con las tasas de embarque domésticas más altas de Sudamérica y, en muchas ocasiones, éstas superan el valor del ticket aéreo.

Para servir las rutas internas LATAM Airlines utilizó una flota promedio compuesta por 26 aviones de la familia Airbus A320, uno menos que en el ejercicio previo. De ese total, 14 corresponden a aviones del modelo Airbus A320, configurados con 174 asientos, y 12 corresponden a los Airbus A321, el más moderno y grande de la familia, con capacidad para 220 pasajeros. LATAM Airlines ha venido incorporando gradualmente este último modelo a su flota de corto alcance, cuya tecnología, materiales y aerodinámica permite una operación más eficiente en este tipo de vuelos y una fuerte reducción de las emisiones de CO² por menor consumo de combustible.

La totalidad de la flota que utiliza LATAM Airlines para operar sus vuelos dentro de Chile cuenta con un servicio de entretenimiento a bordo moderno, equipado con tecnología Wireless IFE, en línea con su objetivo de ofrecer una propuesta de servicio diferenciada a los pasajeros y brindarles la mejor experiencia de viaje.



FINALMENTE, CABE DESTACAR QUE GRUPO LATAM AIRLINES FUE ELEGIDA COMO LA AEROLÍNEA OFICIAL PARA TRASLADAR AL PAPA FRANCISCO EN SU PRIMER VIAJE A CHILE Y PERÚ, REALIZADO EN ENERO DE 2018, CUYA AGENDA CONTEMPLÓ VISITAS A LAS CIUDADES DE SANTIAGO, TEMUCO E IQUIQUE, EN CHILE; Y LIMA, PUERTO MALDONADO Y TRUJILLO EN PERÚ. ASIMISMO, EL GRUPO TAMBIÉN ESTUVO A CARGO DE SU RETORNO EN UN VUELO TRANSOCEÁNICO DIRECTO DESDE LIMA HASTA ROMA.



7,9

Millones de pasajeros



26

Aviones



16

Destinos domésticos



71%

Market share



COLOMBIA

En este periodo abrimos
cuatro nuevas rutas domésticas

Desde el inicio de sus operaciones en el país, en 2012, LATAM Airlines Colombia se ha ido posicionando progresivamente como el segundo operador del mercado doméstico, reconocido como uno de los más competitivos de Latinoamérica. Colombia es la cuarta economía de la región y el segundo mercado de pasajeros más grande después de Brasil.

En los últimos cinco años el transporte aéreo ha experimentado un fuerte desarrollo en el país, y es un sector que aún presenta un atractivo potencial de crecimiento.

En 2017 LATAM Airlines Colombia movilizó cerca de 4,8 millones de pasajeros en vuelos nacionales, con un alza de 0,4% sobre el año anterior, alcanzando un 22,8% de participación de mercado, 1,7 puntos porcentuales más que en 2016. Sus principales competidores son la aerolínea de bandera Avianca, que en este periodo redujo su cuota de mercado a 54,9%, Viva Colombia (14,4%), Satena (2,9%), Wingo (2,5%) y Easy Fly (1,8%)¹.



SU TRÁFICO CONSOLIDADO DE PASAJEROS (RPK) CRECIÓ 6,6% Y LA CAPACIDAD AUMENTÓ EN 3,1%, EN EL MERCADO DOMÉSTICO. COMO RESULTADO EL FACTOR DE OCUPACIÓN SE SITUÓ EN UN SÓLIDO 83%, CON UN AUMENTO DE 2,7 PUNTOS PORCENTUALES CON RESPECTO A 2016.



LATAM Airlines Colombia sirve actualmente 14 destinos dentro de Colombia, con 20 rutas, ofreciendo una amplia conectividad desde Bogotá y Medellín.

En este periodo abrió cuatro nuevas rutas domésticas, como son Medellín - Santa Marta, Medellín - Barranquilla, Cartagena - San Andrés y Cartagena - Cali, aumentando su servicio con vuelos que conectan entre ciudades diferentes a Bogotá y reforzando su presencia en más destinos turísticos.

Para desarrollar sus operaciones de corto alcance al interior del país, cerró el año con 16 aviones de la familia Airbus A320, todos ellos dotados del sistema de entretenimiento a bordo inalámbrico para ofrecer la mejor experiencia de viaje a los clientes.

Además de fortalecer las rutas domésticas, en 2017 LATAM Airlines Colombia fue la primera filial del Grupo en lanzar "Mercado LATAM", luego que en febrero estrenara el nuevo servicio de compra a bordo de bebidas y comida en todos los vuelos internos. Este fue el primer paso en la evolución del nuevo modelo de viaje de la aerolínea para ofrecer a los pasajeros más opciones, tarifas flexibles y un viaje hecho a la medida, donde los clientes pagan únicamente por los atributos que escojan.

En su permanente objetivo de mejorar su propuesta de valor, en 2017 LATAM Airlines Colombia implementó un sistema de seguimiento de viaje para menores de edad, en tiempo real, por medio de un enlace a una página web entregado al



momento de adquirir el servicio, que puede ser visibilizado en un dispositivo móvil o computador. Cerca de 1.900 menores de edad usaron el sistema en los últimos seis meses de 2017, innovación que forma parte de las inversiones en tecnología que ha realizado Grupo LATAM en el último año para mejorar cada vez más la experiencia de viaje de sus pasajeros.

En la misma línea, también implementó un nuevo modelo de autoservicio en los principales aeropuertos del país, contando con 22 kioscos en total al cierre del ejercicio, siendo la primera aerolínea en vuelos domésticos en ofrecer a sus pasajeros el servicio de realizar el chequeo de su equipaje de manera autónoma y simplificada, imprimiendo la etiqueta de su maleta sin tener que pasar por un counter y entregarla en los puntos establecidos. A ello se suma un avanzado sistema de seguridad que garantiza el seguimiento y rastreo del equipaje de los pasajeros, a fin de evitar posibles cambios o fraudes en el equipaje.

Adicionalmente, en el marco de la búsqueda de eficiencias dentro de la operación, LATAM Airlines Colombia comenzó a simplificar su modelo de embarque, pasando de la segmentación del vuelo por ubicación dentro de la aeronave a una fila única, todo ello con el fin de reducir los tiempos de abordaje.



CABE DESTACAR QUE LATAM AIRLINES COLOMBIA ES LA PRIMERA AEROLÍNEA CARBONO NEUTRAL EN SU OPERACIÓN DOMÉSTICA, LO QUE SIGNIFICA QUE NEUTRALIZA EN UN 100% LA HUELLA DE CARBONO DE SU OPERACIÓN EN TIERRA Y AIRE.



4,8

Millones de pasajeros



16
Aviones



14

Destinos domésticos



23%
Market share¹

¹ Fuente: Aerocivil Colombia, considerando total de RPKs de operadores domésticos. Cifras al 31 de diciembre de 2017.



ECUADOR

Operamos en
cinco ciudades del país

LATAM Airlines Ecuador comenzó a operar en el mercado doméstico de este país en 2009, y desde entonces se ha ido consolidando como un operador relevante en las rutas nacionales, gracias a un trabajo constante destinado a brindar el mejor producto a los pasajeros en términos de seguridad, confiabilidad y servicio.

LATAM Airlines Ecuador opera en cinco ciudades del país a través de las rutas Guayaquil - Quito - Guayaquil; Quito - Cuenca; Quito/Guayaquil - Galápagos (Baltra); Quito - Galápagos (Baltra); y Quito/Guayaquil - Galápagos (San Cristóbal).



En 2017 LATAM Airlines Ecuador movilizó cerca de 1,0 millones de pasajeros en vuelos nacionales, un aumento de 4,6% en comparación con el año anterior. Esto le permitió alcanzar un 36% del mercado, lo que refleja un aumento de casi 5,0 puntos porcentuales en comparación con el año anterior. Sus principales competidores son la aerolínea Bandera Tame, con el 36% del mercado y Avianca, con el 28%¹.



DURANTE ESTE EJERCICIO SU TRÁFICO CONSOLIDADO DE PASAJEROS (MEDIDO EN RPK) AUMENTÓ 5,3% Y LA CAPACIDAD (ASK) SE INCREMENTÓ EN 0,4%, EN EL MERCADO DOMÉSTICO. COMO RESULTADO, EL FACTOR DE OCUPACIÓN PROMEDIO SE SITUÓ EN UN SALUDABLE 83%, CON UN INCREMENTO DE 4,1 PUNTOS PORCENTUALES EN RELACIÓN CON 2016.

En noviembre de 2017 LATAM Airlines Ecuador anunció la implementación de un plan de refuerzo operacional para sus rutas nacionales con el objetivo de cubrir la creciente demanda de pasajeros en el país, dar una solución eficiente e inmediata a la falta de asientos en el mercado, y ofrecer más opciones de vuelos con tarifas reducidas.

Es así como sumó ocho frecuencias semanales en la ruta Quito-Cuenca-Quito, completando 11 vuelos por semana, para incrementar en más de 70% su capacidad de asientos. De forma paralela, incrementó en un 26% su capacidad de sillas en la ruta Guayaquil-Quito-Guayaquil, con 15 nuevos vuelos por semana, sumando alrededor de 72 vuelos semanales. Este plan permitió un incremento de más de tres mil asientos adicionales por semana en rutas domésticas.



Estos vuelos comenzaron a operar a principios de diciembre con la llegada de un nuevo Airbus A319 a su flota de aviones, con lo cual LATAM Airlines Ecuador cerró el ejercicio con seis aviones de este modelo para desarrollar su operación doméstica. Estas aeronaves tienen la capacidad para 144 pasajeros e incorporan el sistema gratuito de entretenimiento a bordo inalámbrico, LATAM Entertainment.



LATAM AIRLINES ECUADOR ANUNCIÓ TAMBIÉN SU INTENCIÓN DE CONCRETAR UN INCREMENTO DE FRECUENCIAS DESDE Y HACIA EL ARCHIPIÉLAGO DE GALÁPAGOS, OFRECIENDO UNA CONECTIVIDAD QUE BUSCA PROMOVER EL TURISMO Y EL DESARROLLO ECONÓMICO NACIONAL. PARA ESTOS EFECTOS CONTINÚA TRABAJANDO JUNTO A LAS AUTORIDADES, TANTO DE LOS MINISTERIOS QUE CONFORMAN EL CONSEJO NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL COMO DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL.

En julio de 2017, en tanto, LATAM Airlines Ecuador comenzó a implementar el nuevo modelo de viajes de Grupo LATAM para vuelos domésticos, que consiste en la oferta de tarifas segmentadas de acuerdo a los atributos que requiere cada pasajero, permitiéndole pagar solamente por los servicios que necesita. Asimismo, estrenó "Mercado LATAM", el renovado concepto de servicio a bordo que ofrece más de 30 opciones de bebidas y alimentos para comprar, incluyendo productos premium y marcas representativas de Ecuador.

Adicionalmente, durante el año 2017 LATAM Airlines Ecuador realizó avances importantes para la consolidación de la nueva marca LATAM. En septiembre estrenó los nuevos uniformes para la tripulación de mando, cabina y personal en tierra que tiene contacto con los clientes, y culminó el año con la nueva marca en los puntos de venta y aeropuertos de Guayaquil, Quito, Cuenca y en Galápagos, con sus bases de Baltra y San Cristóbal.



CABE DESTACAR QUE EN ESTE PERIODO LATAM AIRLINES ECUADOR FUE RECONOCIDA POR LA MUY ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE GUAYAQUIL Y LA FUNDACIÓN EDÚCATE POR SU APOORTE SOCIAL AL PROYECTO MÁS TECNOLOGÍA. ESTE ES UN PROGRAMA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL ENFOCADO EN MEJORAR LA EDUCACIÓN DE LA CIUDAD Y DISMINUIR LA BRECHA DIGITAL EXISTENTE EN LAS ESCUELAS POPULARES DE LA CIUDAD.

Además, en 2017 fue reconocida como la línea aérea preferida por los ejecutivos, según un estudio realizado por la Unidad de Investigación y Mercadeo del Grupo EKOS para determinar las marcas preferidas por los ejecutivos ecuatorianos.



1,0

Millones de pasajeros



6

Aviones



5

Destinos domésticos



36%

Market share¹

¹ Fuente: Diio.net, considerando total de RPKs de operadores domésticos. Cifras al 31 de diciembre de 2017.



PERÚ

Premio de Empresa Socialmente Responsable por cuarto año consecutivo

Con 18 años de presencia en Perú, LATAM Airlines Perú se ha consolidado como el operador líder del mercado doméstico, con una participación de mercado cercana al 57,6% en 2017. En este periodo movilizó 6,7 millones de pasajeros al interior del país –cifra record para la Compañía–, con un aumento de 1,8% respecto del año anterior.

Sus principales competidores en este mercado son Peruvian Airlines y Avianca-Taca, con participaciones de 14,3% y 11,1% respectivamente, seguido por LC con 9,7% y Star Perú, con 3,2%¹.



Durante el año 2017, Perú experimentó una desaceleración de su actividad en relación al ejercicio previo, especialmente en la primera mitad del año, no obstante, su economía se mantuvo entre las más dinámicas de la región, para finalizar el ejercicio con un crecimiento anual de 2,5%. En este contexto, el tráfico aéreo de pasajeros en el mercado doméstico continuó creciendo, superando los 11,7 millones de personas transportadas, con un incremento de 8,5% respecto a 2016.

El tráfico consolidado de pasajeros (RPK) de LATAM Airlines Perú creció 1,4% y su capacidad (ASK) disminuyó en 1,5% en relación a 2016, en el mercado doméstico. Como resultado el factor de ocupación se situó en 82,8%, con un avance de 2,4 puntos porcentuales en relación al ejercicio previo.



EN ESTE PERIODO LATAM AIRLINES PERÚ INAUGURÓ VUELOS A JAUJA, DESDE LIMA, CON SIETE FRECUENCIAS SEMANALES, INCREMENTANDO A 18 SUS DESTINOS DENTRO DEL PAÍS.

El lanzamiento de este nuevo destino es un reflejo del constante compromiso de Grupo LATAM con el desarrollo económico y social del Perú, en línea con su objetivo de seguir mejorando la conectividad aérea nacional. Jauja es un hub (centro de conexión) comercial entre la costa y la sierra peruana.

Adicionalmente, en el mes de julio inició la operación de nuevas rutas domésticas sin conexión en Lima, como Cusco-Trujillo, en vuelo directo y con tres frecuencias semanales, permitiendo reducir en 56% el tiempo de viaje en comparación a la ruta Cusco-Trujillo vía Lima. Cusco es un centro que congrega todos los años a cientos de turistas nacionales y extranjeros y con este nuevo vuelo se espera que más visitantes de la zona norte del país viajen a la Ciudad Imperial y más turistas visiten la zona norte del Perú. Cabe destacar que los turistas del norte están cada vez mejor



conectados, considerando que actualmente LATAM Airlines Perú ofrece vuelos directos desde Cusco a Puerto Maldonado, Juliaca y Arequipa.

EN LA MISMA LÍNEA, EN DICIEMBRE LATAM AIRLINES PERÚ ANUNCIÓ LA APERTURA DE DOS NUEVAS RUTAS, CUSCO-PISCO Y CUSCO-IQUITOS, PARA VUELOS QUE SE INICIARÁN EN LOS MESES DE JUNIO Y JULIO DE 2018, RESPECTIVAMENTE.

Para desarrollar sus operaciones domésticas, utilizó una flota compuesta por 18 aviones Airbus de la familia A320, sin variación con respecto al ejercicio anterior.

Como hito del periodo destaca el lanzamiento de “Mercado LATAM” en marzo, el nuevo servicio de compra a bordo de bebidas y alimentos para todos los vuelos domésticos. De esta manera, Perú se convirtió en una de las primeras filiales en ofrecer este servicio, que forma parte del nuevo modelo de viaje para vuelos nacionales anunciado por el Grupo LATAM en noviembre de 2016. Por otra parte, en el mes de junio LATAM Airlines Perú comenzó a implementar su nuevo modelo de segmentación para los vuelos domésticos con cuatro opciones de tarifas: Promo, Light, Plus y Top. Con esta iniciativa busca revolucionar nuevamente el mercado aéreo en

Perú, al ofrecerle a sus pasajeros pagar solo por los servicios que utiliza y, con ello, una experiencia de viaje hecha a su medida, con más flexibilidad.



EN 2017 LATAM AIRLINES PERÚ FUE NUEVAMENTE RECONOCIDA COMO UNA DE LAS 10 EMPRESAS PERUANAS MÁS ATRACTIVAS PARA TRABAJAR EN EL PAÍS, OBTENIENDO EL PUESTO N°9 EN EL RANKING DE TOP 10 EMPLEADORES DE PREFERENCIA MERCOSUR 2017 (DE REPUTACIÓN CORPORATIVA).

Adicionalmente obtuvo el premio TOP 10 de la encuesta ¿Dónde quiero trabajar? (DQT) del Estudio de Arellano Marketing; el Premio de Empresa Socialmente Responsable, reconocimiento de la Asociación Perú 2021 por cuarto año consecutivo, y el Premio Mejor Aerolínea y Agencia de Viajes en la Encuesta Anual de Ejecutivos 2017 de la Cámara de Comercio de Lima.



6,7

Millones de pasajeros



18

Aviones



18

Destinos domésticos



58%
Market share¹

¹ Fuente: MTC Perú, considerando total pasajeros transportados por operadores domésticos. Cifras al 31 de diciembre de 2017.



El objetivo del Grupo LATAM Cargo es aportar a la rentabilidad del Grupo LATAM principalmente a través de la maximización del transporte de carga en aviones de pasajeros.



PARA ELLO LA EMPRESA SE HA ORIENTADO AL DESARROLLO Y ENTREGA DE UNA PROPUESTA ATRACTIVA PARA LOS CLIENTES DE CARGA, ASÍ COMO A LA BÚSQUEDA PERMANENTE DE MAYORES NIVELES DE EFICIENCIA Y PRODUCTIVIDAD.

Producto de lo anterior, durante el año el 60% de la carga fue transportada en bodegas de aviones de pasajeros, y un 40% en los cargueros dedicados. Estos últimos buscan complementar la oferta pasajera del grupo, y para cumplirlo de la manera más efectiva posible se realizó un proceso de reestructuración que busca homogeneizar la flota carguera en torno a los Boeing 767-300F dadas las ventajas que estos aviones presentan para operar en los principales mercados desde, hacia y entre América del Sur. Con este fin durante 2017 se inició el proceso de retiro de la flota Boeing 777-200F con la devolución de los últimos dos aviones de este modelo.

Durante el año, los ingresos de carga aumentaron un 0,8% con respecto al año anterior mientras que la oferta medida en ATKs (toneladas kilómetro disponible) se redujo 7,1%. Los ingresos de carga por ATK aumentaron un 8,5% en comparación con 2016, impulsado por un aumento de 3,2 puntos porcentuales en el factor de ocupación el cual se situó en 54,9%. En 2017, el tráfico consolidado de carga -medido en RTKs- disminuyó 1,3% comparado con el año anterior producto, principalmente, de la reducción de flota carguera dedicada. De hecho, el tráfico de carga transportado en la bodega de aviones de pasajero aumentó 7%.

La recuperación de los ingresos se debe esencialmente a los ajustes de capacidad que el Grupo LATAM Cargo ha venido

C A R G A



Primera empresa aérea de Sudamérica en recibir la certificación CEIV Pharma

LATAM Cargo y empresas relacionadas 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 144 destinos en 29 países. El Grupo LATAM Cargo transporta carga en las bodegas de 298 aviones de pasajeros y en 9 aviones cargueros dedicados.





EN CUANTO A LOS MERCADOS DE EXPORTACIÓN DESDE AMÉRICA LATINA, SI BIEN CAEN DURANTE LA PRIMERA PARTE DEL AÑO SE OBSERVÓ UNA TENDENCIA DE RECUPERACIÓN, IMPULSADO PRINCIPALMENTE POR UN ALZA EN LOS TRÁFICOS DE SALMÓN, FRUTA Y FLORES DESDE CHILE, ARGENTINA, COLOMBIA Y ECUADOR.

implementado en los últimos años, y a la continua mejora de las importaciones a Brasil desde Norteamérica y Europa, destacando los artículos electrónicos e insumos industriales. A ello se suman condiciones de mercado más estables en el país y la apreciación del real. También las importaciones a Chile y Argentina se fueron recuperando durante el año. Todo lo anterior se enmarca en un contexto de recuperación del mercado de carga aérea a nivel mundial, luego de varios años exhibiendo caídas.

Por otra parte, en 2017 el Grupo LATAM Cargo consolidó su portafolio de productos para el mercado internacional, el cual fue desarrollado en 2016 con el objetivo de entregarle a los clientes promesas claras sobre el transporte de su carga, en concordancia con las necesidades específicas de cada embarque. De los 3 servicios y 11 cuidados ofrecidos, durante 2017 los servicios Flex –una solución económica y confiable para aquellos embarques no críticos, que requieren llegar a destino en un período específico de tiempo–, y los cuidados Pharma –solución ideal para el transporte de productos farmacéuticos y de cuidado de la salud– tuvieron una evolución destacada.



Un hito relevante para el Grupo LATAM Cargo en 2017 fue el reconocimiento entregado por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés). La prestigiosa entidad distinguió el servicio farmacéutico del grupo con la certificación CEIV Pharma por cumplir con los más exigentes estándares mundiales que rigen para el transporte de estos productos, posicionando a la empresa como la primera aerolínea del continente americano en recibir dicha acreditación. Asimismo, el Grupo LATAM Cargo también fue reconocido con la CEIV Pharma en el servicio de handling en su hub de Miami, Estados Unidos.

EN MATERIAS DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA, A FINES DE ABRIL FAST AIR –LA PRINCIPAL BODEGA DE IMPORTACIONES DE SANTIAGO DE CHILE PERTENECIENTE AL GRUPO LATAM–, TRASLADÓ SUS INSTALACIONES AL NUEVO SECTOR DE CARGA DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL, CAMBIO QUE DERIVA DE LA AMPLIACIÓN DEL TERMINAL DE PASAJEROS EN ACTUAL EJECUCIÓN.

La nueva edificación contempla mejoras operacionales y de flujo para los clientes de carga, permitiéndole al Grupo LATAM Cargo entregar un servicio más ágil y eficiente. Entre ellas, destaca el aumento de aproximadamente 1.000 posiciones de rack destinadas al almacenaje de carga (de 3.200 a 4.193); el incremento de las posiciones de altura, pasando desde un quinto a un octavo nivel de rack al interior de la bodega y sus cámaras; y la incorporación de una bodega de temperatura controlada de uso exclusivo para el cuidado Pharma, aumentando la disponibilidad a 273 posiciones en cuatro tipos de cámaras: dos de 2–8°C, una de 15–25°C y una de –20°C.

Adicionalmente, en enero de 2017 LATAM Cargo Brasil inauguró su nuevo terminal de carga en Fortaleza, Ceará, destinada en forma exclusiva al negocio doméstico, principalmente del norte y nordeste de Brasil, convirtiéndose en el terminal más moderno de la zona. Con una inversión aproximada de USD\$1,2 millones, el nuevo terminal dispone de una estructura de 1.687 m² y servicios que representan un significativo avance. Situada en la región del Aeropuerto Internacional Pinto Martins, tiene capacidad para mover alrededor de dos mil toneladas de carga al mes, lo que

representa un aumento del 33% en relación a la capacidad anterior. En este aeropuerto, LATAM Cargo Brasil despacha carga en más de 20 vuelos de pasajeros al día, y recibe otros 20. A ello se suma la operación exclusivamente carguera, con una frecuencia semanal.

Comprometida con la comunidad, durante 2017 Grupo LATAM Cargo llevó a cabo diversas acciones en materias de responsabilidad social. En este ámbito cabe destacar el “Avión Solidario”, iniciativa enfocada en el traslado de bienes de primera necesidad a lugares afectados por catástrofes naturales. Este año se transportó ayuda hacia Perú (inundaciones), Chile (incendios) y Puerto Rico (huracán María). En este último caso, ante la magnitud de la catástrofe, el Grupo realizó una gestión que requirió de la coordinación de representantes de distintos equipos para implementar de manera excepcional una ruta inexistente entre Miami y Puerto Rico y retiró de su ruta habitual a un avión carguero B767F para dirigirlo a la zona afectada.



POR ÚLTIMO, Y COMO PARTE DE LA CAMPAÑA “YO CUIDO MI DESTINO”, SE INCLUYE EL APOYO AL RECICLAJE DE CARTONES, PET Y ALUMINIO EN ISLA DE PASCUA, ALCANZANDO UN TOTAL DE MÁS DE 170 TONELADAS, EQUIVALENTES A UN CAMIÓN DE BASURA DE GRAN TAMAÑO AL MES; Y EL TRASLADO DE ANIMALES PARA SU REHABILITACIÓN, ENTRE OTRAS.

**896****Mil toneladas****9****Aviones****144****Destinos**



Programas de

F I D E

☆ L I

🏠 D A D

Más de 28 millones de socios inscritos

Los programas de viajero frecuente tienen por objetivo reconocer la lealtad de los pasajeros que más utilizan las aerolíneas de Grupo LATAM con diversos beneficios y premios, para lo cual las personas deben inscribirse como socios. Es la forma que tienen las compañías aéreas para agradecer la preferencia de los clientes, siendo un atributo muy valorado por los pasajeros.



En el marco del proceso de unificación de la marca LATAM y de los programas de fidelización LATAM Pass y LATAM Fidelidade, en 2017 se homologaron y simplificaron reglas y beneficios para mejorar significativamente la experiencia de viaje de los clientes de Grupo LATAM en todos los países donde opera.

Entre las principales modificaciones realizadas en este periodo destaca el cambio del modelo de acumulación de KMS LATAM Pass y Puntos Multiplus, desde “distance based” a “revenue based”.



ESTO SIGNIFICA QUE DESDE AHORA LA ACUMULACIÓN DE KILÓMETROS DE LOS SOCIOS LATAM (DE AMBOS PROGRAMAS) DEPENDERÁ DE LA CATEGORÍA DEL SOCIO Y DEL VALOR EN DÓLARES DEL PASAJE. DE ESTA FORMA, SERÁ EL PRECIO DEL TICKET EL QUE DOMINARÁ Y NO LOS KILÓMETROS RECORRIDOS COMO EN EL MODELO ANTERIOR.

Por otra parte, el Grupo anunció una coalición única por país, donde Multiplus pasa a ser la coalición en Brasil, Paraguay, México, Estados Unidos y Europa, en tanto LATAM Pass se convierte en la coalición para América del Sur (excepto Paraguay y Brasil) y demás países. La migración de socios entre una coalición y otra se efectuará en el curso de 2018. Este nuevo modelo permitirá entregar una experiencia única a los socios en un mismo país. Adicionalmente se anunció la unificación del network de canje, de tal forma que ambas coaliciones pasan a tener acceso a toda la red de LATAM, generando más alternativas de vuelos y destinos a los socios.

En enero de 2018, en tanto, comenzó a regir el cambio de la moneda de acumulación de LATAM Pass, que pasó de



kilómetros a millas, donde 1 Milla LATAM Pass es equivalente ahora a 1,6 KMS LATAM Pass. Este cambio es solo nominativo y va en línea con la tendencia de los programas de fidelización de la industria aérea mundial. Si bien la acumulación y las tablas de canje varían, los socios conservan la equivalencia de KMS a Millas LATAM Pass (se mantiene el valor de la moneda).

A partir de 2018, además, el Grupo sumará nuevos beneficios para los socios del Programa, con más opciones de acumulación y canje.



UNO DE ELLOS ES LATAM PASS MALL, QUE AMPLÍA LA PLATAFORMA DE OFERTA DE PRODUCTOS Y SERVICIOS ACTUALES, PERMITIENDO ACUMULAR MILLAS EN LAS COMPRAS ONLINE DE LOS COMERCIOS ASOCIADOS, O BIEN, CANJEAR MILLAS EN PRODUCTOS NO AÉREOS COMO HOTELES, TECNOLOGÍA Y GIFT CARDS, ENTRE OTROS.



A su vez, los clientes podrán canjear sus Millas LATAM Pass para estadias en más de 100 mil hoteles alrededor del mundo.

Adicionalmente, en los países de habla hispana, LATAM Pass lanzó nuevas alianzas de canje y acumulación con grandes empresas como Shell, Booking.com, Claro y nuevos productos financieros con Santander Chile. Esto, en línea con el objetivo de ofrecer una coalición cada vez más completa y tangible a los socios.

Por su parte, LATAM Fidelidade implementó en Brasil una disminución en el mínimo de segmentos necesarios para calificar a categoría Platinum (de 40 a 24 segmentos), permitiendo con ello que una cantidad relevante de socios comiencen a disfrutar los beneficios asociados a esta categoría.

Al cierre de 2017, Grupo LATAM tiene más de 29 millones de socios inscritos en sus programas de pasajero frecuente, un 13,4% más que en 2016, distribuidos en 14,6 millones de socios LATAM Pass (1,5 millones más que en el año anterior) y 15,1 millones de socios LATAM Fidelidade (2,0 millones más que en el ejercicio previo). En su conjunto, las aerolíneas del grupo registraron 3,2 millones de pasajes canjeados, un 6% más que en el año anterior.

**LATAM
PASS**

14,6
millones de miembros

**LATAM
FIDELIDADE**

15,1
millones de miembros



PROP IEDA DES,

Plantas y Equipos



CHILE

Sede

Nuestras principales instalaciones están ubicadas cerca del Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez. El complejo incluye oficinas, salas de conferencia e instalaciones de capacitación, comedores y cabinas de simulación utilizadas para la 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 corto alcance



ó

10

aeronaves
de largo alcance

Otras instalaciones

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



BRASIL

Sede

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

Base de mantenimiento

LATAM Airlines Brasil mantiene las oficinas y hangares en el aeropuerto de Congonhas, los que incluyen también las áreas de mantenimiento de aeronaves, adquisición y logística de materiales aeronáuticos. Además, LATAM Airlines Brasil tiene sus instalaciones de mantenimiento mayor de aeronaves (MRO) en São Carlos (Brasil).

Puede atender hasta

8
aeronaves
simultáneas



Cuenta con

22
talleres de
componentes
técnicos.



Otras instalaciones

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



OTRAS UBICACIONES

LATAM cuenta con instalaciones en el Aeropuerto Internacional de Miami, las que son arrendadas por el aeropuerto a través de un acuerdo de concesión. Ellas incluyen un edificio corporativo de alrededor de 4.150 m², bodegas de carga (incluyendo un área de refrigeración) de alrededor de 35.300 m², y una plataforma de estacionamiento de aeronaves de alrededor de 72.700 m², además de oficinas totalmente equipadas. Adicionalmente, durante 2015, se inauguró el primer hangar de mantenimiento de la Compañía en Miami, con una superficie de 6.140 m² destinados al mantenimiento de aviones más la infraestructura adyacente (taller, almacenes y oficinas). El proyecto consideró una inversión final por US\$ 16,5 millones, financiado en un 100% por la Compañía.

Además, las filiales de LATAM mantienen contratos de arriendo a través de concesiones aeroportuarias, oficinas administrativas y de venta, hangares.



GESTIÓN

2017

Comprometidos en
cuidar que los sueños
lleguen a su destino





E N T O R N O



de la Industria

El negocio de carga obtuvo el crecimiento más alto registrado desde el año 2010

El crecimiento económico mundial del año 2017 fue levemente superior al registrado en 2016, con una mejora tanto en las economías avanzadas, como en los mercados emergentes y economías en desarrollo. Estas últimas se vieron impulsadas por una recuperación en las exportaciones de commodities, lo que ayudó a economías como la de Brasil a salir de su recesión. Sin embargo, a pesar de que las economías exportadoras de commodities mostraron un crecimiento en 2017, este fue moderado, por lo que aún se encuentran debilitadas luego de dos años consecutivos en recesión.

Por su parte, los ingresos de la industria aérea global tuvieron en general un buen desempeño en el 2017, impulsados por un crecimiento en el tráfico de pasajeros de 7.6% –por sobre el crecimiento promedio de los últimos 10 años– y un incremento en factor de ocupación de 0,9%, el cual alcanzó un máximo anual histórico de 81,4%. Sin embargo, estos fueron contrarrestados por alzas en costos no-combustible, en especial, salarios y costos de uso de infraestructura en los aeropuertos. De esta manera, el resultado operacional de la industria global se estima en US\$US\$62,6 millones (por debajo de los US\$65,2 millones alcanzados en 2016), mientras que la utilidad neta, en US\$34,5 millones (en comparación a los US\$35,3 millones registrados en 2016).



A NIVEL DOMÉSTICO Y REGIONAL CONTINUAMOS VIENDO UNA TENDENCIA HACIA EL MODELO LOW COST DE MAYOR SEGMENTACIÓN DE LOS PASAJEROS SEGÚN SUS NECESIDADES DE VIAJE, NO SOLO DESDE LAS AEROLÍNEAS YA OPERANTES, SINO QUE TAMBIÉN POR PARTE DE LOS NUEVOS ACTORES QUE INICIARON OPERACIONES, O ANUNCIARON SU ENTRADA, EN 2017.

Adicionalmente, continúa la tendencia hacia la profundización de alianzas y acuerdos de cooperación entre las aerolíneas del mundo, mejorando así la conectividad para los pasajeros.

Con respecto a los distintos mercados geográficos, las aerolíneas norteamericanas tuvieron los mejores resultados en términos de utilidad, de la mano de una coyuntura económica más fuerte, que favoreció tanto la demanda doméstica como internacional, a pesar de que esta última fue afectada por fuertes huracanes. Además, los operadores se vieron beneficiados por su disciplina de capacidad, logrando



incrementar su factor de ocupación a 83,6%, y por una fuente diversificada de ingresos (ancillary revenues).

En Europa, la utilidad de la industria aérea mostró un repunte en comparación al año pasado, en parte debido a que el crecimiento del 2016 se vio negativamente afectado por los distintos ataques terroristas en la región, pero también impulsado por una gran mejora en el tráfico de pasajeros (siendo la segunda región con el crecimiento más alto luego de Asia Pacífico) junto con el factor de ocupación más alto de la industria (83,9%). Lo anterior logró contrarrestar los bajos yields producto de una alta presión competitiva derivada de una zona de aviación abierta, y los altos costos de regulación.

Asia Pacífico fue la región que más creció en términos de tráfico de pasajeros, el cual fue impulsado por los grandes mercados domésticos de la región (India, China y Rusia). En general, las aerolíneas asiáticas tuvieron utilidades más altas que las del año 2016, ayudadas por una mejora en el negocio de carga.

En Latinoamérica, aquellas economías en recesión (Brasil, Argentina y Ecuador) mostraron una recuperación en 2017, lo que junto a monedas más apreciadas (producto de precios

de commodities fortalecidos), lograron contrarrestar un crecimiento más débil por parte de Chile, Perú y Colombia. Por otro lado, la industria aérea se vio beneficiada por un crecimiento de tráfico tanto en los mercados domésticos como en el internacional (a pesar de los desastres naturales ocurridos durante el año), lo que junto a una buena disciplina en capacidad por parte de la industria, logró aumentar el factor de ocupación a 81,8%. Producto de lo anterior, las aerolíneas de la industria latinoamericana lograron mantener sus utilidades en US\$0,7 miles de millones.



EN CUANTO AL NEGOCIO DE CARGA, EL TRÁFICO CRECIÓ 9,0% EN 2017 –EL CRECIMIENTO MÁS ALTO REGISTRADO DESDE EL AÑO 2010– IMPULSADO POR UNA ALTA DEMANDA DE PRODUCTOS MANUFACTURADOS, PRINCIPALMENTE DE EUROPA (CUYO TRÁFICO DE CARGA AUMENTÓ EN 11,8%).

Lo anterior, junto con una disciplina de capacidad por parte de la industria, llevó a una recuperación en el factor de ocupación, el cual alcanzó 45,5%. Por otro lado, luego de

dos años consecutivos a la baja, el negocio de carga en Latinoamérica registró un crecimiento de tráfico (de 5,7%), ayudado por una recuperación en la economía de Brasil.

Dada la estructura actual de la industria, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) espera una mejora en la utilidad neta de la industria aérea global para el año 2018, la cual alcanzaría US\$38,4 miles de millones, con un margen operacional de 8,1%. Esta mejora estaría explicada principalmente por un crecimiento económico global más fuerte, el cual impulsaría un crecimiento en tráfico por sobre el aumento de capacidad. Sin embargo, lo anterior sería en gran medida contrarrestado por un mayor precio del combustible esperado para el 2018, junto con aumento sostenido de los costos unitarios ex combustible. Es importante destacar que los impulsores del crecimiento del tráfico global en 2018 continuarán siendo las economías emergentes, principalmente Asia Pacífico, Medio Oriente y Latinoamérica. Esta tendencia se mantendría en los próximos 20 años, debido a las proyecciones de crecimiento económico de estas regiones y a la baja penetración del transporte aéreo en sus países.



Marco

REGU LAT ORIO



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



REGLAMENTACIÓN AERONÁUTICA CHILENA

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

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

HEMOS OBTENIDO Y SEGUIMOS CONTANDO CON LA AUTORIZACIÓN QUE SE REQUIERE DEL GOBIERNO CHILENO PARA REALIZAR OPERACIONES DE VUELO, INCLUYENDO LOS CERTIFICADOS DE AUTORIZACIÓN DE LA JAC Y LOS CERTIFICADOS TÉCNICOS OPERATIVOS DE LA DGAC, CUYA VIGENCIA ESTÁ SUJETA A QUE SE SIGAN CUMPLIENDO CON LOS ESTATUTOS, NORMAS Y REGLAMENTOS QUE RIGEN A LA INDUSTRIA AERONÁUTICA, INCLUYENDO TODA NORMA Y REGLAMENTO QUE SE PUEDA ADOPTAR A FUTURO.

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

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

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

DERECHOS DE RUTA

Rutas Nacionales

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

Rutas internacionales

POR SER UNA AEROLÍNEA QUE PRESTA SERVICIOS EN RUTAS INTERNACIONALES, LATAM AIRLINES ESTÁ SUJETA ADEMÁS A UNA SERIE DE ACUERDOS BILATERALES DE TRANSPORTE AÉREO CIVIL QUE CONTEMPLAN LA RECIPROCIDAD DE DERECHOS DE TRÁFICO AÉREO ENTRE CHILE Y VARIOS PAÍSES MÁS.

No existe garantía alguna de que continuarán vigentes los acuerdos bilaterales que hay actualmente entre Chile y esos gobiernos extranjeros, y una modificación, suspensión o revocación de uno o más de los tratados bilaterales podrían perjudicar nuestras operaciones y resultados financieros.

Los derechos de rutas internacionales, así como los derechos correspondientes de aterrizaje se derivan de una serie de acuerdos de transporte aéreo negociados entre Chile y gobiernos extranjeros. En virtud de tales acuerdos, el gobierno de uno de los países le otorga a otro



gobierno el derecho de designar la operación de servicios programados entre determinados destinos de ese país a una o más de sus aerolíneas domésticas.

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

POLÍTICA DE FIJACIÓN DE TARIFAS AÉREAS

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

En 1997, la Resolución N° 496 de la H. Comisión Resolutiva (antecesor del H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia)

aprobó un plan de auto-regulación de tarifas presentado por LATAM para nuestras operaciones nacionales en Chile.

Dicho plan se presentó en cumplimiento a lo ordenado en 1995 por la Resolución N°445 de la H. Comisión Resolutiva. En términos generales, de acuerdo con este plan, debemos asegurarnos de que los yields de las rutas definidas como “no competitivas” por la referida Resolución N° 445 de 1995, no superen a los yields de las rutas de distancia 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. LATAM ha presentado su manual de seguridad aérea a la DGAC. Las aerolíneas chilenas que operan rutas internacionales deberán adoptar medidas de seguridad conforme con los requerimientos aplicables de los acuerdos bilaterales internacionales.

POLÍTICAS AEROPORTUARIAS

La DGAC supervisa y administra los aeropuertos dentro de Chile, incluyendo la supervisión de los cobros por concepto de despegue y aterrizaje. La DGAC propone los costos aeroportuarios, los que aprueba la JAC y son los mismos para todos los aeropuertos. Desde mediados de los 90, se han privatizado una serie de aeropuertos chilenos, incluyendo el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez, de Santiago. En los aeropuertos privatizados, la gerencia aeroportuaria administra las instalaciones bajo la supervisión de la DGAC y la JAC.

REGULACIÓN MEDIOAMBIENTAL Y DE RUIDO

No existen normas medioambientales importantes ni controles impuestos a las aerolíneas, aplicables a las aeronaves ni que nos afectan dentro de Chile, salvo las leyes medioambientales y normas de aplicación general. Actualmente tampoco existe ninguna norma aplicable a las aeronaves dentro de Chile que restrinja el ruido. Sin embargo, las autoridades chilenas tienen la intención de promulgar un reglamento acerca del ruido ambiental que 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 cuales en el mercado se denominan estándares de la Etapa 3.

LA MAYORÍA DE LA FLOTA DE LATAM YA CUMPLE CON LAS RESTRICCIONES QUE SE HAN PROPUESTO, POR LO TANTO, NO CONSIDERAMOS QUE LA PROMULGACIÓN DE LOS ESTÁNDARES QUE SE PROPONEN IMPONGA UNA CARGA IMPORTANTE SOBRE NUESTRAS OPERACIONES.

REGULACIÓN ANTIMONOPOLIO

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

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

Una persona que se vea perjudicada puede demandarla por los daños y perjuicios que resulten del incumplimiento



de la Ley Antimonopolios y/o interponer un reclamo ante el Tribunal Antimonopolios a fin de que éste ordene poner fin a la infracción de la Ley Antimonopolios.

El TDLC 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 DE AUTORREGULACIÓN, QUE FUE MODIFICADO Y APROBADO POR EL TRIBUNAL DE LA LIBRE COMPETENCIA EN JULIO DE 2005 Y ADEMÁS EN SEPTIEMBRE DE 2011.

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

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

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

8. Observar ciertas restricciones en su participación en futuras licitaciones de derechos de tráfico de 3^a, 4^a y 5^a libertad entre Santiago y Lima; y renunciar a (4) cuatro frecuencias de 5^a libertad a Lima.
9. Manifiestar a las autoridades del transporte aéreo su opinión favorable a la apertura unilateral de cielos para cabotaje en Chile por empresas aéreas de otros Estados, sin exigencias de reciprocidad.
10. Comprometerse, en todo aquello que le fuere pertinente, a promover el crecimiento y la normal operación de los aeropuertos de Guarulhos en São Paulo y Arturo Merino Benítez en Santiago.
11. Observar ciertas directrices en el otorgamiento de incentivos a las agencias de viaje.
12. Mantener en forma transitoria, salvo en casos de fuerza mayor: i) al menos 12 vuelos de ida y vuelta y sin escalas a la semana, operados directamente por LATAM en las rutas entre Chile y Estados Unidos y; ii) al menos 7 vuelos de ida y vuelta y sin escalas a la semana, operados directamente por LATAM en la rutas entre Chile y Europa.
13. Observar ciertas restricciones en: el ingreso medio de los pasajes aéreos para el transporte de pasajeros, correspondientes a las rutas Santiago – São Paulo y Santiago – Río de Janeiro; y en las tarifas, vigentes y publicadas a la fecha de la Resolución, para el tráfico de carga en cada una de las rutas entre Chile y Brasil.
14. Contratar a un consultor independiente, a fin de que dicho tercero asesore a la Fiscalía Nacional Económica por un período de 3 años en la supervisión del cumplimiento de la Resolución por parte de LATAM.



El Consejo Administrativo de Defensa Económica de Brasil (“CADE”) aprobó la asociación entre LAN y TAM por decisión unánime en la sesión del 14 de diciembre de 2011, sujeto a las siguientes condiciones:

1. El nuevo Grupo (LATAM) debe renunciar a una de las dos alianzas globales en las que participaba (Star Alliance o Oneworld),
2. Debe ofrecer para intercambio dos pares de slots en el Aeropuerto Internacional de Guarulhos, para ser utilizados por un tercero interesado en ofrecer vuelos directos non-stop entre São Paulo y Santiago de Chile.

Estas imposiciones están en línea con las medidas de mitigación adoptadas por el TDLC, en Chile.

ADICIONALMENTE, LA ASOCIACIÓN ENTRE LAN Y TAM FUE SOMETIDA A LAS AUTORIDADES DE LIBRE COMPETENCIA DE ALEMANIA, ITALIA Y ESPAÑA. TODAS ESTAS JURISDICCIONES OTORGARON APROBACIONES INCONDICIONALES DE ESTA OPERACIÓN.





RESU LTA DOS



financieros

El Grupo LATAM Airlines registró un resultado operacional de US\$714,5 millones en 2017, un aumento de 25,8% comparado con el año 2016. El margen operacional alcanzó un 7,0%, representando un aumento de 1,0 puntos porcentuales con respecto al año anterior. La mejora de los resultados de LATAM se explica principalmente por una recuperación en los ingresos unitarios a lo largo de todas las unidades de negocios, contrarrestando el alza en costos producto del aumento en el precio del combustible.



Para el año 2017, los ingresos alcanzaron US\$10.163,8 millones, un aumento de 6,7% comparado con el 2016, siendo el primer aumento anual en ingresos desde la combinación entre LAN y TAM. Lo anterior se explica principalmente por un aumento de 7,8% en los ingresos de pasajeros, sumado también a un alza en los ingresos de carga y otros de 0,8% y 2,1% respectivamente. Esta recuperación en los ingresos se enmarca en un mejor escenario macroeconómico en Sudamérica sumado a la apreciación de las monedas locales (especialmente el real brasileño y el peso chileno), combinado con los ajustes de capacidad implementados por la Compañía en los mercados más débiles.



EL AUMENTO DE 6,7% EN LOS INGRESOS TOTALES SE DEBE, PRINCIPALMENTE, A UN AUMENTO DE 6,7% EN EL RASK PRODUCTO DE UN AUMENTO DE 5,9% EN LOS YIELDS, ACOMPAÑADO DE UN AUMENTO DE 0,6 PUNTOS PORCENTUALES EN EL FACTOR DE OCUPACIÓN COMPARADO CON EL AÑO ANTERIOR, ALCANZANDO UN 84,8%.

En cuanto a la capacidad, está aumentó 1,1% en el año 2017, impulsada por un aumento de 3,8% en la capacidad del negocio internacional, centrado en el fortalecimiento de nuestros hubs internacionales, desde los cuales comenzamos a operar a nuevas rutas, entre ellas Santiago-Melbourne (cuya duración de 15 horas lo convierte en el vuelo directo más largo de LATAM), contrarrestado por una reducción en las rutas con menor demanda como las operaciones entre Brasil y Estados Unidos. Por otro lado, la capacidad en los mercados domésticos de habla hispana se redujo en 0,1% afectada principalmente por los mercados de Argentina y Perú.

Adicionalmente, durante 2017 continuamos ajustando el tamaño de nuestras operaciones en el mercado doméstico de Brasil, alcanzando una reducción de 3,8% de nuestra oferta.



EL AUMENTO DE COSTOS SE EXPLICA PRINCIPALMENTE POR EL ALZA DE 21,1% EN EL PRECIO DE COMBUSTIBLE, LO QUE FUE PARCIALMENTE CONTRARRESTADO POR EL PROGRAMA DE REDUCCIÓN DE COSTOS IMPULSADO POR LA COMPAÑÍA.

Los ingresos de carga aumentaron alcanzaron los US\$1.119,4 millones lo que representa un aumento de 0,8% respecto al ejercicio del 2016. Esta recuperación se atribuye a un alza de 2,1% en los yields de carga, sumado a una mejora de 3,2 puntos porcentuales en el factor de ocupación comparado con 2016, alcanzando un 54,9%. Estos resultados se dieron en el contexto de una mejora en el mercado de carga aérea a nivel mundial, luego de varios años exhibiendo caídas, sumado a los ajustes de capacidad que la Compañía ha venido implementado en los últimos años, y a la continua mejora de las importaciones a Brasil desde Norteamérica y Europa, destacando los artículos electrónicos y repuestos.

Los costos operacionales del año 2017 alcanzaron US\$ 9.449,3 millones, un aumento de 5,5% en comparación a los de 2016, resultando en un aumento de 4,4% en el costo por ASK.

El gasto en combustible aumentó 12,7% en el 2017, alcanzando US\$2.318,8 millones. El incremento se explica principalmente por el alza en el precio de combustible, que fue parcialmente contrarrestada por una reducción de 3,5% en el consumo de combustible por ASK, como resultado de los programas de eficiencia en el uso de combustible y una flota cada vez más eficiente.

Adicionalmente, en el año 2017 la Compañía reconoció una ganancia por coberturas de combustible de US\$15,2 millones, en comparación a una pérdida por US\$48,1 millones registrada en 2016. En cuanto a las coberturas de tipo de cambio, la Compañía reconoció en esta línea una pérdida de US\$9,9 millones en el año 2017, comparado a una pérdida por cobertura de monedas de US\$40,1 millones en el año previo.



EL GASTO EN REMUNERACIONES Y BENEFICIOS AUMENTÓ 3,7% EN 2017, PRODUCTO DE LOS AJUSTES POR INFLACIÓN (QUE SE HICIERON CON LAS TASAS DE 2016), ESPECIALMENTE EN BRASIL, Y LA APRECIACIÓN DE LAS MONEDAS LOCALES.

Lo anterior fue parcialmente contrarrestado por una reducción de 9,7% en la planilla promedio del año 2017, en línea con la reducción de la oferta doméstica en Brasil y con las iniciativas de eficiencia que se están implementando en la Compañía.

En cuanto al resultado no operacional, la Compañía registró una pérdida no caja por diferencia cambiaria de US\$18,7 millones en 2017, explicada principalmente por la depreciación del real brasileño en el último trimestre del año, en comparación a una ganancia por US\$121,7 millones reconocida en el ejercicio del año anterior.

De esta manera, LATAM registró una ganancia neta atribuible a los controladores de US\$155,3 millones, en comparación a una ganancia de US\$69,2 millones en 2016. Lo anterior implica un margen neto positivo de 1,5%, lo que representa un aumento de 0,8 puntos porcentuales en comparación con el margen neto del año 2016.

Para los doce meses terminados al 31 de diciembre	2017	2016	Var. %
Ingresos			
Pasajeros	8.494.477	7.877.715	7,8%
Carga	1.119.430	1.110.625	0,8%
Otros	549.889	538.748	2,1%
Total Ingresos Operacionales	10.163.796	9.527.088	6,7%
Costos			
Remuneraciones	-2.023.634	-1.951.133	3,7%
Combustible	-2.318.816	-2.056.643	12,7%
Comisiones	-252.474	-269.296	-6,2%
Depreciación y Amortización	-1.001.625	-960.328	4,3%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	-1.172.129	-1.077.407	8,8%
Servicio a Pasajeros	-288.662	-286.621	0,7%
Arriendo de Aviones	-579.551	-568.979	1,9%
Mantenimiento	-430.825	-366.153	17,7%
Otros Costos Operacionales	-1.381.546	-1.422.625	-2,9%
Total Costos Operacionales	-9.449.262	-8.959.185	5,5%
Resultado Operacional	714.534	567.903	25,8%
Margen Operacional	7,0%	6,0%	1,1 pp
Ingresos Financieros	78.695	74.949	5,0%
Gastos Financieros	-393.286	-416.336	-5,5%
Otros Ingresos / Costos	-25.725	47.358	-154,3%
Utilidad Antes de Impuestos e Interes Minoritario	374.218	273.874	36,6%
Impuestos	-173.504	-163.204	6,3%
Utilidad Antes De Interes Minoritario	200.714	110.670	81,4%
Atribuible a:			
Inversionistas de la Matriz	155.304	69.220	124,4%
Interes Minoritario	45.410	41.450	9,6%
Utilidad Neta	155.304	69.220	124,4%
Margen Neto	1,5%	0,7%	0,8 pp
Tasa Efectiva de Impuestos	-46,4%	-59,6%	13,2 pp
EBITDA	1.716.159	1.528.231	12,3%
EBITDA Margen	16,9%	16,0%	0,8 pp.
EBITDAR	2.295.710	2.097.210	9,5%
EBITDAR Margen	22,6%	22,0%	0,6 pp.





P R E M I O S

y Reconocimientos

Nuestros reconocimientos
más destacados

En 2017, LATAM y sus filiales recibieron una serie de reconocimientos en diversos ámbitos: Servicios, Sostenibilidad, Entretenimiento a bordo, entre otros. A continuación, se enumeran los más destacados:



PREMIOS DE SERVICIO

World Line Airline Awards- Skytrax 2017:

El premio más reconocido en la industria.

- Tercer lugar en la categoría “Mejor Aerolínea de Sudamérica”.
- Tercer lugar en la categoría “Mejor servicio en Sudamérica”.

Global Traveler’s 2017 – Tested Reader Survey awards

- LATAM: Primer lugar en la categoría “Mejor aerolínea de Sudamérica” (cuarto año consecutivo).

World Travel Awards 2017

- Reconocida como “Aerolínea Líder de Sudamérica”.

Fast Travel IATA

- Certificación clase Platinum.

OAG Punctuality League 2018

- Octavo lugar en la categoría “Principales operadores mundiales por OTP de 2017”.



PREMIOS DE SOSTENIBILIDAD

Dow Jones Sustainability Index 2017:

- Categoría “DJSI World” (cuarto año consecutivo).

Premio Empresa ALAS20:

- Tercer lugar en la categoría “Empresa Líder en Sustentabilidad”.
- Tercer lugar en la categoría “Empresa Líder en Relaciones con Inversionistas”.

Reporte de Transparencia Corporativa 2017 – IdN

- Primer lugar en la categoría “Empresa más transparente del Sector Servicios” en Sociedades Anónimas Abiertas

Informe Reporta Chile 2017

- Primer lugar en Accesibilidad de las empresas del IPSA.



OTROS PREMIOS

APEX 2018: “Airline Passenger Experience”

- “Five Star Global Airline” por su experiencia a bordo.

Harvard Business Review

- Enrique Cueto listado en CEOs con mejor desempeño del mundo en 2017.

Content Marketing Awards 2017

- Revista Vamos/LATAM nombrada como “Mejor Publicación de Viajes”.

Adrian Awards: Marketing Digital

- Primer lugar en la categoría Mobile Marketing.
- Segundo lugar en la categoría Email Series.



HECHOS

Esenciales

24 ENERO CAMBIOS EN LA ADMINISTRACIÓN

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 9º y en el inciso segundo del Artículo 10º de la Ley de Mercado de Valores, y en la Norma de Carácter General N° 30, debidamente facultado, vengo en informar el siguiente HECHO ESENCIAL de LATAM Airlines Group S.A. (la “Sociedad” o “LATAM”), Registro de Valores N° 306:

LATAM informa que con esta fecha el Directorio de la Sociedad ha decidido designar al señor Giles Agutter como director en la posición vacante dejada por el señor Ricardo Caballero producto de su renuncia en junio pasado, posición que se encontraba vacante hasta esta fecha.

Sin perjuicio de esta designación y según se informó al momento de la renuncia del señor Caballero, en la próxima Junta Ordinaria de Accionistas de LATAM deberá procederse a la renovación total del Directorio de la Sociedad.

15 MARZO CAMBIOS EN LA ADMINISTRACIÓN

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 9º y en el inciso segundo del Artículo 10º de la Ley de Mercado de Valores, y en la Norma de Carácter General N° 30, debidamente facultado, vengo en informar el siguiente HECHO ESENCIAL de LATAM Airlines Group S.A. (la “Sociedad” o “LATAM”), Registro de Valores N° 306:

COMO PARTE LA REORGANIZACIÓN QUE VIENE IMPLEMENTANDO LATAM EN DIVERSAS ÁREAS DEL NEGOCIO Y QUE TIENE COMO FIN CONSTRUIR UNA ADMINISTRACIÓN PARA LOS DESAFÍOS DEL FUTURO, LA COMPAÑÍA INFORMA LA SALIDA DEL SR. IGNACIO JAVIER CUETO PLAZA COMO CEO DE LAN AIRLINES S.A., LA CUAL SE HARÁ EFECTIVA A PARTIR DEL 15 DE ABRIL DE 2017.

05 ABRIL REPARTO DE UTILIDADES (PAGO DE DIVIDENDOS)

De acuerdo con lo dispuesto por la Circular N°660, de fecha 22 de octubre de 1986, de vuestra Superintendencia, y debidamente facultado, cumpro con informar a esta Superintendencia, con carácter de Hecho Esencial, que en Sesión celebrada con fecha 4 de abril de 2017, el Directorio acordó proponer a la Junta Ordinaria de Accionistas, citada para el próximo 27 de abril de 2017, la distribución del Dividendo N° 48, Definitivo, hasta completar el 30% de las utilidades líquidas del Ejercicio 2016, esto es, la suma equivalente en pesos de USD 20.766.119,39, lo cual significa repartir un dividendo de USD 0,0342444854 por acción, que se pagaría el día jueves 18 de mayo de 2017, en su equivalente en pesos según el tipo de cambio “observado”



publicado en el Diario Oficial al quinto día hábil anterior al día del reparto, es decir, al día 12 de mayo de 2017. En caso que el dividendo sea aprobado en los términos propuestos por el Directorio, tendrán derecho a percibir el dividendo los accionistas inscritos en el Registro de Accionistas a la medianoche del día 12 de mayo de 2017.



6 ABRIL COLOCACIÓN DE VALORES EN MERCADOS INTERNACIONALES Y/O NACIONALES

En conformidad a lo dispuesto en los artículos 9° y 10° de la Ley N°18.045, sobre Mercado de Valores, y en la Norma de Carácter General N°30 de la Superintendencia a su cargo, el suscrito, debidamente facultado al efecto, informa en carácter de Hecho Esencial, lo siguiente:

- (a) Con esta fecha que LATAM Finance Limited (el “Emisor”), una sociedad constituida en las Islas Caimán con responsabilidad limitada y de propiedad exclusiva de 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 de América, bonos no garantizados de largo plazo por un monto de US\$700.000.000, con vencimiento el año 2024, a una tasa de interés inicial de 6,875% anual (los “Bonos 144-A” o la “Emisión”); y
- (b) La Emisión y colocación de los Bonos 144-A tendrá por objeto financiar fines corporativos generales de LATAM.

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



27 ABRIL CAMBIOS EN LA ADMINISTRACIÓN

En virtud de lo establecido en los artículos 9° y 10° de la Ley N°18.045 sobre Mercado de Valores, y a lo establecido en la Norma de Carácter General N°30 de 1989 de esta Superintendencia, me permito informarle en carácter de hecho esencial que en Junta Ordinaria de Accionistas (la “Junta”) de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM”) celebrada este día 27 de abril de 2017, 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:

1. Antonio Luiz Pizarro Manzo;
2. Carlos Heller Solari;
3. Nicolás Eblen Hirmas;
4. Giles Edward Agutter;
5. Henri Philippe Reichstul;
6. Ignacio Cueto Plaza;
7. Juan José Cueto Plaza;
8. Georges de Bourguignon Arndt; y
9. Eduardo Novoa Castellón

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



27 ABRIL REPARTO DE UTILIDADES (PAGO DE DIVIDENDOS)

En virtud de lo establecido en los artículos 9° y 10° de la Ley N°18.045 sobre Mercado de Valores, y a lo establecido en la Norma de Carácter General N°30 de 1989 de esta Superintendencia, me permito informarle en carácter de hecho esencial que en Junta Ordinaria de Accionistas (la “Junta”) de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM”) celebrada este día 27 de abril de 2017, los señores accionistas de LATAM aprobaron distribuir el dividendo definitivo propuesto por el Directorio en su sesión del 4 de abril recién pasado, que consiste en distribuir como dividendo el 30% de las utilidades del ejercicio correspondiente al año 2016, que equivale a un monto de US\$20.766.119,39

En cumplimiento de lo dispuesto por la circular N°660 de 1986, adjunto a este hecho esencial se acompaña el Anexo N°1 que da cuenta en detalle del dividendo acordado.



9 DE MAYO OTROS

En virtud de lo dispuesto en el artículo 9° y en el inciso segundo del artículo 10° de la Ley N°18.045 sobre Mercado de Valores, y a lo establecido en el numeral 2.2 de la sección II de la Norma de Carácter General N°30 de 1989 de esta Superintendencia, debidamente facultado por el directorio de la sociedad LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM”), me permito informarle en carácter de hecho esencial que en sesión de directorio de la Sociedad celebrada con fecha de hoy, se acordó lo siguiente:

1. Designar como presidente de la Sociedad al director señor Ignacio Cueto Plaza y como vicepresidente de la misma, al señor Carlos Heller Solari.

- Designar como integrantes del Comité de Directores, a los directores señores Georges de Bourguignon Arndt, Eduardo Novoa Castellón, Nicolás Eblen Hirmas, todos en su calidad de independiente bajo la Regla 10^a-3 del Securities Exchange Act de la legislación americana aplicable y los dos primeros en su calidad de directores independientes bajo la ley de sociedades anónimas chilena.



28 DE JULIO OTROS

En conformidad a lo establecido en el artículo 9° y 10° de la Ley N° 18.045, sobre Mercado de Valores, y en la Norma de Carácter General N° 30 de la Superintendencia de Valores y Seguros (la “SVS”), el suscrito, debidamente facultado al efecto conforme a lo acordado en la sesión extraordinaria de Directorio N° 128 (la “Sesión de Directorio”) de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM”) celebrada con fecha 21 de abril de 2017, informo en carácter de hecho esencial respecto de LATAM, sus negocios, sus valores de oferta pública o la oferta de ellos, según corresponda, lo siguiente:

Con esta fecha la empresa TAM Capital 3 Inc., empresa controlada indirectamente por TAM S.A. a través de su filial TAM Linhas Aereas S.A., y que consolida sus estados financieros con LATAM, ha realizado el anuncio del rescate total anticipado de los bonos que colocó en el extranjero con fecha 3 de junio de 2011, por un monto de 500 millones de dólares de los Estados Unidos de América a una tasa de 8,375% y con fecha de vencimiento el 3 de junio de 2021.

Asimismo, en virtud de lo acordado en la Sesión de Directorio, LATAM colocará, dentro de los próximos días, en el mercado local (Bolsa de Comercio de Santiago) los Bonos Serie A (BLATM-A), Serie B (BLATM-B), Serie C (BLATM-C) y Serie D (BLATM-D), que corresponden a la primera emisión de bonos con cargo a la línea inscrita en el Registro de Valores de la SVS bajo el número N° 862 por un total de UF 9.000.000.



El monto total del Bono Serie A será de UF 2.500.000. El monto total del Bono Serie B será de UF 2.500.000. El monto total del Bono Serie C será de UF 1.850.000, y el monto total del Bono Serie D será de UF 1.850.000, totalizando de esta manera UF 8.700.000.

LOS BONOS SERIE A TENDRÁN FECHA DE VENCIMIENTO EL 1 DE JUNIO DE 2022 Y TASA DE INTERÉS (CARÁTULA) DEL 5.25% ANUAL. LOS BONOS SERIE B TENDRÁN FECHA DE VENCIMIENTO EL 1 DE ENERO DE 2028 Y TASA DE INTERÉS (CARÁTULA) DEL 5.75% ANUAL. LOS BONOS SERIE C TENDRÁN FECHA DE VENCIMIENTO EL 1 DE JUNIO DE 2022 Y TASA DE INTERÉS (CARÁTULA) DEL 5.25% ANUAL, Y LOS BONOS SERIE D TENDRÁN FECHA DE VENCIMIENTO EL 1 DE ENERO DE 2028 Y TASA DE INTERÉS (CARÁTULA) DEL 5.75% ANUAL.

Los fondos provenientes de la colocación de los Bonos Serie A, Serie B, Serie C y Serie D se destinarán en su totalidad al financiamiento parcial del rescate anticipado del total de los bonos de TAM Capital 3 Inc. descrito anteriormente.



17 DE AGOSTO OTROS

En conformidad a lo establecido en el artículo 9° e inciso segundo del artículo 10° de la Ley N° 18.045, sobre Mercado de Valores, y en la Norma de Carácter General N° 30 de la Superintendencia de Valores y Seguros (la “SVS”), el suscrito, debidamente facultado al efecto conforme a lo acordado en la sesión extraordinaria de Directorio N° 128 (la “Sesión de Directorio”) de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM”) celebrada con fecha 21 de abril de 2017, informo en carácter de hecho esencial respecto de LATAM, sus negocios, sus valores de oferta pública o la oferta de ellos, según corresponda, lo siguiente:

Con esta fecha, y en virtud de lo acordado en la Sesión de Directorio, LATAM realizó la colocación en el mercado local (Bolsa de Comercio de Santiago) de los Bonos Serie A (BLATM-A), Serie B (BLATM-B), Serie C (BLATM-C) y Serie D (BLATM-D), que corresponden a la primera emisión de bonos con cargo a la línea inscrita en el Registro de Valores de la SVS bajo el número N° 862 por un total de UF 9.000.000.



El monto total colocado del Bono Serie A fue de UF 2.500.000. El monto total colocado del Bono Serie B fue de UF 2.500.000. El monto total colocado del Bono Serie C fue de UF 1.850.000, y el monto total colocado del Bono Serie D fue de UF 1.850.000, totalizando de esta manera UF 8.700.000.

Los Bonos Serie A tienen fecha de vencimiento el 1 de junio de 2022 y tasa de interés (carátula) del 5,25% anual. Los Bonos Serie B tienen fecha de vencimiento el 1 de enero de 2028 y tasa de interés (carátula) del 5,75% anual. Los Bonos Serie C tienen fecha de vencimiento el 1 de junio de 2022 y tasa de interés (carátula) del 5,25% anual, y los Bonos Serie D tienen fecha de vencimiento el 1 de enero de 2028 y tasa de interés (carátula) del 5,75% anual.

LOS FONDOS PROVENIENTES DE LA COLOCACIÓN DE LOS BONOS SERIE A, SERIE B, SERIE C Y SERIE D SE DESTINARÁN EN SU TOTALIDAD AL FINANCIAMIENTO PARCIAL DEL RESCATE ANTICIPADO DEL TOTAL DE LOS BONOS DE TAM CAPITAL 3 INC., SEGÚN SE DESCRIBIERA EN EL HECHO ESENCIAL PUBLICADO EN ESTA MISMA SUPERINTENDENCIA CON FECHA 28 DE JULIO DE 2017.



5 DE OCTUBRE OTROS

De acuerdo a lo establecido en los Artículos 9° y 10° de la Ley de Mercado de Valores, y a lo dispuesto en la Norma de Carácter General N° 30, debidamente facultado, informo en carácter de Hecho Esencial de LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM Airlines"), inscripción en el Registro de Valores N° 306, lo siguiente:

- Con fecha 4 de octubre de 2017, LATAM Airlines y sus filiales Inversiones LAN S.A. y LAN Pax Group S.A. suscribieron un contrato denominado Shares Purchase Agreement en virtud del cual se acordó la venta del 100%

de la filial que desarrolla el negocio de ground handling en el aeropuerto de Santiago, Andes Airport Services S.A. ("Andes"), a las sociedades españolas Acciona Airport Services, S.A. y Acciona Aeropuertos, S.L. (la "Compraventa").

- El precio de la Compraventa es la cantidad de \$24.300 millones, el cual se encuentra sujeto a los ajustes habituales por variaciones de deuda neta y capital de trabajo al cierre.
- El cierre se encuentra sujeto a la condición que Andes realice un aumento de capital a ser suscrito por Latam Airlines destinado a concentrar los activos del negocio de ground handling en Andes. Asimismo, el cierre se encuentra sujeto a la aprobación previa de la Fiscalía Nacional Económica.
- Junto con la Compraventa, LATAM Airlines y sus filiales aeronáuticas suscribirán con Andes un contrato de prestación de servicios de ground handling en el aeropuerto de Santiago por un período de cinco años.

Se estima que el cierre de Compraventa se materializará dentro del cuarto trimestre de 2017 y tendrá un efecto en resultados de una utilidad de aproximadamente veinte millones de dólares.



I N F O R M A C I Ó N bursátil

Durante 2017, la acción local de LATAM Airlines Group mostró una rentabilidad positiva de 56,4%, así mismo el ADR mostró una rentabilidad positiva de 69,9%. Al 31 de diciembre de 2017, la capitalización bursátil de la Compañía fue de US \$8.429,1 millones. Durante 2017, la acción de LATAM Airlines Group mostró una rentabilidad superior a la del IPSA, índice que mostró una rentabilidad positiva de 34,1% en tal periodo. Con respecto al movimiento de la acción en la Bolsa de Santiago, este año la acción de LATAM Airlines Group tuvo una presencia bursátil del 100%.



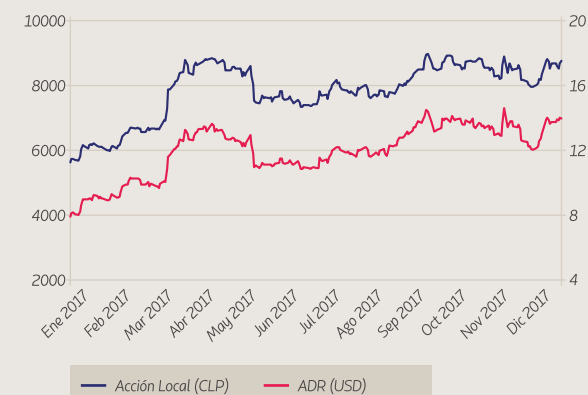
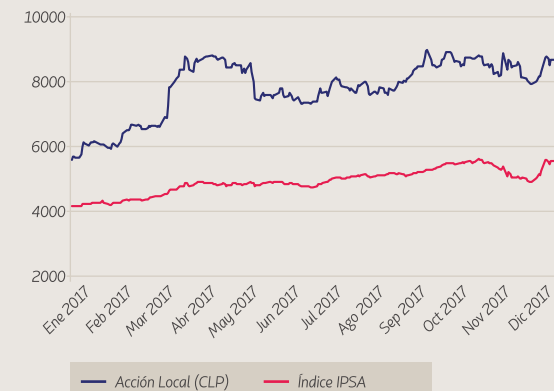
VOLÚMENES TRANSADOS POR TRIMESTRE ACCIÓN LOCAL (BOLSA DE SANTIAGO)

2015	N° Acciones transadas	Precio promedio (CLP)	Monto total (CLP)
Primer Trimestre	31.493.741	6.222	195.967.557.400
Segundo Trimestre	39.247.595	5.328	209.103.806.200
Tercer Trimestre	33.931.237	3.861	131.020.733.700
Cuarto Trimestre	25.027.442	3.825	95.732.011.700
2016			
Primer Trimestre	28.689.255	4.073	116.838.645.700
Segundo Trimestre	22.564.404	4.492	101.366.302.500
Tercer Trimestre	64.835.131	5.463	354.183.531.700
Cuarto Trimestre	27.691.478	5.975	165.468.048.100
2017			
Primer Trimestre	43.655.851	6.655	284.991.986.800
Segundo Trimestre	30.259.560	8.035	240.451.798.500
Tercer Trimestre	29.094.196	7.965	234.898.104.000
Cuarto Trimestre	37.823.823	8.498	320.108.505.000



VOLUMENES TRANSADOS POR TRIMESTRE ADR (NYSE)

2015	N° Acciones transadas	Precio promedio (USD)	Monto total (USD)
Primer Trimestre	50.592.157	10,2	493.490.843
Segundo Trimestre	58.290.119	8,5	509.156.817
Tercer Trimestre	40.747.698	5,8	233.360.093
Cuarto Trimestre	27.744.021	5,5	152.266.039
2016			
Primer Trimestre	32.739.012	5,8	191.001.755
Segundo Trimestre	33.327.301	6,6	220.695.139
Tercer Trimestre	42.231.494	8,2	350.640.203
Cuarto Trimestre	30.197.724	8,9	270.233.009
2017			
Primer Trimestre	24.889.893	10,1	254.166.511
Segundo Trimestre	32.015.881	12,1	384.720.373
Tercer Trimestre	27.902.087	12,4	347.933.436
Cuarto Trimestre	33.450.067	13,4	446.780.362





F A C T O R E S

de riesgo

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

FACTORES DE RIESGO RELACIONADOS CON NUESTRA COMPAÑÍA

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

Debido a las restricciones legales impuestas a la propiedad extranjera de aerolíneas brasileñas, LATAM no controla las acciones con derecho a voto ni el directorio de TAM. Al 31 de diciembre de 2017, la estructura de la propiedad de TAM es la siguiente:

- Holdco I es la propietaria de 100% de las acciones ordinarias de TAM previamente en circulación;
 - » La familia Amaro (el “Grupo Amaro”) son propietarios de aproximadamente 51% de las acciones en circulación con derecho a voto de Holdco I a través de TEP Chile S.A. (“TEP Chile”, una entidad chilena controlada en su totalidad por los accionistas controladores de TAM), y LATAM es propietaria del saldo de las acciones con derecho a voto;
 - » LATAM es propietaria de 100% de las acciones de Holdco I en circulación sin derecho a voto, lo que le otorga, esencialmente, la totalidad de los derechos económicos sobre las acciones ordinarias de TAM de propiedad de Holdco I; así como aproximadamente un 49% de las acciones con derecho a voto de Holdco I en circulación; y
- LATAM es la propietaria de 100% de las acciones preferentes de TAM previamente en circulación. Como consecuencia de esta estructura de propiedad:
- El Grupo Amaro retiene los votos y el control del directorio de TAM y de cada subsidiaria de TAM; y
- LATAM tiene derecho sobre todos los derechos económicos en TAM.

LATAM Airlines Group y TEP Chile y terceras partes han suscrito pactos de accionistas estableciendo acuerdos y restricciones en relación con el gobierno corporativo respecto a TAM. Ciertas acciones específicas requieren de aprobaciones de mayoría calificada, lo que a su vez significa que requieren ser previamente aprobadas tanto por



LATAM como por TEP Chile. Algunos ejemplos de acciones que requieren de aprobaciones de mayoría calificada del directorio de Holdco I o de TAM incluyen, entre otras, acordar adquisiciones o colaboraciones comerciales; modificar o aprobar presupuestos, planes de negocio, estados financieros y políticas contables; incurrir en endeudamiento; gravar activos; suscribir ciertos acuerdos; efectuar ciertas inversiones; modificar derechos o demandas; ser parte de acuerdos; designar ejecutivos; crear intereses (garantías, acuerdos); emitir, rescatar o readquirir valores y votar sobre asuntos en calidad de accionista de subsidiarias de TAM. Aquellas acciones que requieren de aprobación de mayoría calificada de Holdco I o de TAM incluyen, entre otras, las siguientes: introducir ciertas modificaciones a los estatutos de Holdco I, de TAM o de las subsidiarias de TAM o cualquier disolución/liquidación; efectuar una reestructuración corporativa, pagar dividendos, emitir valores, enajenar o gravar ciertos activos, crear ciertos intereses sobre bienes muebles o inmuebles o suscribir garantías o acuerdos con partes relacionadas.

Nuestros activos incluían us\$ 2.672,6 millones de plusvalía al 31 de diciembre de 2017. Según las Normas Internacionales de Información Financiera, NIIF (IFRS, en su sigla en inglés) la plusvalía está sometida a una prueba de deterioro anual, pudiendo ser sometidas a dicha prueba

con mayor frecuencia de haber circunstancias o eventos que sugieran un potencial deterioro. En el año 2017, principalmente a consecuencia de la depreciación del real brasileño contra el dólar estadounidense en el transcurso de dicho año, el valor de nuestra plusvalía disminuyó en 1,4% en comparación con el año 2016. Cualquier deterioro podría implicar el reconocimiento de un cambio significativo en los ingresos en nuestro estado de resultados, lo que a su vez podría impactar de manera importante y negativa nuestros resultados consolidados para aquel período durante el cual haya ocurrido semejante deterioro.

UNA MALA EJECUCIÓN O ADAPTACIÓN DE NUESTRA ESTRATEGIA A LA SITUACIÓN ECONÓMICA ACTUAL PODRÍA PERJUDICAR NUESTRO NEGOCIO Y EL VALOR DE MERCADO DE NUESTROS ADS Y ACCIONES ORDINARIAS.

Hemos desarrollado un plan estratégico con el objeto de convertirnos en una de las aerolíneas más admiradas del mundo y de renovar nuestro compromiso hacia una rentabilidad sostenida y con mejores retornos para nuestros accionistas. Nuestra estrategia nos exige identificar propuestas de valor que sean atractivas para nuestros clientes, buscar eficiencias en nuestras operaciones diarias, y transformarnos

en una compañía más sólida y resistente al riesgo. Uno de los pasos para lograr nuestro objetivo consiste en la adopción de un nuevo modelo de viajes para nuestros servicios domésticos en los seis países en los que operamos vuelos nacionales, para adaptarnos a las dinámicas cambiantes tanto de nuestros pasajeros como de la industria y para aumentar nuestra competitividad. El nuevo modelo de viaje se basa en una continua reducción de tarifas aéreas para ir haciendo que estos viajes sean accesibles a un público más amplio y, particularmente, para aquellos que desean viajar con mayor frecuencia. Este modelo requiere de una continua reducción de costos, junto con un aumento en los ingresos ancillary. En esta línea, la compañía está ejecutando una serie de iniciativas tendientes a reducir el costo por ASK en todas sus operaciones domésticas, además de desarrollar nuevas iniciativas de ingresos ancillary.

NO LOGRAR TRANSFERIR CON ÉXITO LA PROPUESTA DE VALOR DE LAS MARCAS DE LAN Y TAM A UNA NUEVA MARCA ÚNICA PODRÍA AFECTAR NEGATIVAMENTE NUESTRO NEGOCIO Y EL VALOR DE MERCADO DE NUESTROS ADS Y ACCIONES ORDINARIAS.

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



PUUEDE TOMAR TIEMPO COMBINAR LOS PROGRAMAS DE VIAJERO FRECUENTE DE LAN Y TAM.

Hemos integrado los programas de viajero frecuente de LAN y TAM de manera que nuestros pasajeros puedan utilizar sus millas o puntos de viajero frecuente tanto en LAN como en TAM indistintamente y de modo intercambiable. Durante año 2016, LAN y TAM anunciaron sus programas renovados de viajero frecuente, bajo los nuevos nombres de Pass LATAM y LATAM Fidelidade, respectivamente. El cambio es parte del proceso de consolidación de la nueva identidad de marca del grupo de aerolíneas (LATAM) y de la evolución de los programas, que realzan los beneficios existentes y ofrecen nuevos beneficios a los miembros del programa. Sin embargo, no existe garantía alguna de que estos dos planes se integren completamente en el futuro próximo o del todo. Incluso si se produce esta integración, la exitosa integración de estos programas podría tomar tiempo y significar gastos adicionales. Además, en el año 2016, LATAM Pass y LATAM Fidelidade aprobaron cambios en su política de acumulación de millas que pueden impactar el atractivo de los programas para los pasajeros. Hasta que no combinemos estos programas efectivamente, los pasajeros podrían preferir programas de viajero frecuente ofrecidos por otras aerolíneas, lo que podría afectar negativamente nuestro negocio.

NUESTROS RESULTADOS FINANCIEROS ESTÁN EXPUESTOS A LAS FLUCTUACIONES DE MONEDAS EXTRANJERAS.

Nosotros preparamos y presentamos nuestros estados financieros consolidados en dólares estadounidenses. Operamos en numerosos países y enfrentamos el riesgo de variación de los tipos de cambio de sus monedas contra el dólar estadounidense o entre las monedas de estos diferentes países. Eventuales variaciones de los tipos de cambio entre el dólar estadounidense y las monedas de los países en los que operamos podrían afectar negativamente nuestro negocio, las condiciones financieras y los resultados de las operaciones.

En la eventualidad de que el valor del real brasileño, el peso chileno o alguna de las otras monedas en las que están denominados nuestros ingresos se devalúe con respecto al dólar estadounidense, el resultado de nuestras operaciones y de nuestros estados financieros se vería afectado negativamente. El tipo de cambio del peso chileno, del real brasileño y de otras monedas frente al dólar estadounidense puede fluctuar considerablemente en el futuro. Cambios en Chile, Brasil y en otras políticas económicas gubernamentales que afectan los tipos de cambio podrían también afectar nuestro negocio, condición financiera, resultados de las operaciones y el retorno a nuestros accionistas por sus acciones ordinarias o ADS.

DEPENDEMOS DE ALIANZAS ESTRATÉGICAS O RELACIONES COMERCIALES EN MUCHOS DE LOS PAÍSES EN DONDE OPERAMOS Y NUESTRO NEGOCIO PUEDE VERSE AFECTADO SI SE TERMINA ALGUNA DE NUESTRAS ALIANZAS ESTRATÉGICAS O RELACIONES COMERCIALES.

Mantenemos varias alianzas y otras relaciones comerciales en muchas de las jurisdicciones en donde operamos. Estas alianzas o relaciones comerciales nos permiten mejorar nuestra red y, en algunos casos, ofrecer a nuestros clientes servicios que de otra manera no podríamos ofrecer. Si



cualquiera de estas alianzas estratégicas o relaciones comerciales se deteriora o si cualquiera de estos acuerdos se termina, entonces nuestro negocio, nuestra condición financiera y los resultados de nuestras operaciones podrían verse adversamente afectados.

NUESTRO NEGOCIO Y LOS RESULTADOS DE NUESTRAS OPERACIONES PODRÍAN VERSE AFECTADOS SI NO LOGRAMOS OBTENER Y MANTENER RUTAS, AEROPUERTOS CONVENIENTES, SLOTS Y OTROS PERMISOS DE OPERACIÓN.

Asimismo, los problemas técnicos u operacionales con la infraestructura de las ciudades en donde nos enfocamos podrían afectarnos de manera adversa.

Nuestro negocio depende de nuestro acceso a los aeropuertos y a las rutas claves. Los acuerdos de aviación bilaterales, así como las autorizaciones de aviación local con frecuencia involucran consideraciones políticas y otras fuera de nuestro



control. Nuestras operaciones podrían verse limitadas por cualquier retraso o incapacidad para acceder a rutas o aeropuertos clave, incluyendo:

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

Nosotros operamos numerosas rutas internacionales, conforme a acuerdos bilaterales, así como vuelos domésticos en Chile, Perú, Brasil, Argentina, Ecuador y Colombia, sujeto a aprobaciones de acceso a rutas y aeropuertos locales.

No es posible garantizar la continuidad de los actuales acuerdos bilaterales con los países en los que se basan nuestras compañías, ni de los permisos otorgados por gobiernos extranjeros. La modificación, suspensión o revocación de uno o más acuerdos bilaterales podría tener un efecto adverso importante en nuestro negocio, nuestra condición financiera y los resultados de nuestras operaciones.

La suspensión de nuestro permiso para operar en ciertos aeropuertos, destinos o slots, o la imposición de otras sanciones también podría tener un efecto adverso importante. Un cambio en la administración de las leyes y regulaciones vigentes o la adopción de nuevas leyes y regulaciones en cualquiera de los países en los que operamos que restrinjan nuestras rutas, aeropuertos u otros accesos, podría tener un efecto adverso importante en nuestro negocio, nuestra condición financiera y los resultados de nuestras operaciones.

Además, nuestras operaciones y estrategia de crecimiento dependen de las instalaciones e infraestructura de los aeropuertos clave, que comprenden el Aeropuerto Internacional de Santiago, los Aeropuertos Internacionales de Guarulhos y Congonhas en São Paulo, el Aeropuerto Internacional de Brasilia y el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de Lima.

Actualmente, el Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez de Santiago enfrenta una importante expansión que debe quedar completada para 2020. Si la expansión no se lleva a cabo a tiempo, ello reducirá de manera importante nuestras operaciones y afectará negativamente nuestra capacidad para permanecer competitivos.

Uno de los principales riesgos operativos que enfrentamos a diario en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de Lima es el número limitado de posiciones de estacionamiento. Además, la infraestructura interior del aeropuerto limita nuestra capacidad para gestionar las conexiones y lanzar nuevos vuelos a causa de la falta de puertas de embarque y el aumento en los controles de seguridad e inmigración. Esperamos que, en los próximos años, la capacidad del aeropuerto de Lima siga en su nivel actual, lo que limitará nuestra capacidad para crecer y afectará nuestra competitividad tanto en el país como en la región.

Los aeropuertos de Brasil, tales que los aeropuertos internacionales de Brasilia y São Paulo (Guarulhos), cuentan con un número reducido de slots por día debido a limitaciones estructurales. Cualquier condición que evite o retrase nuestro acceso a los aeropuertos o a rutas que son vitales para nuestra estrategia o bien, nuestra incapacidad de mantener los slots existentes y obtener otros más podría afectar significativamente nuestras operaciones.



UNA PARTE IMPORTANTE DE NUESTROS INGRESOS DE CARGA PROVIENEN DE RELATIVAMENTE POCOS TIPOS DE PRODUCTO QUE PODRÍAN SER AFECTADOS POR EVENTOS QUE INCIDAN EN SU PRODUCCIÓN, COMERCIO O DEMANDA.

Nuestra demanda por carga, especialmente de exportadores de América Latina, se concentra en un pequeño número de categorías de productos tales como las exportaciones de pescado, productos del mar y frutas desde Chile, espárragos desde Perú y flores frescas desde Ecuador y Colombia. Aquellos eventos que afecten negativamente la producción, el comercio o la demanda de estos bienes pueden afectar negativamente el volumen de mercancías que transportemos y pueden tener un impacto significativo en los resultados

de nuestras operaciones. Medidas futuras de protección al comercio podrían tener un impacto en los volúmenes de tráfico de carga y afectar negativamente nuestros resultados financieros. Algunos de nuestros productos de carga son sensibles a los tipos de cambio y, por lo tanto, los volúmenes de tráfico podrían ser afectados por la apreciación o depreciación de las monedas locales.



NUESTRAS OPERACIONES ESTÁN SUJETAS A LAS FLUCTUACIONES DEL SUMINISTRO Y COSTO DE COMBUSTIBLE, LO QUE PODRÍA IMPACTAR NEGATIVAMENTE NUESTRO NEGOCIO.

Un aumento en los precios del combustible de aviación (jet fuel) podría tener un efecto significativamente adverso en nuestro negocio, nuestra condición financiera y los resultados de nuestras operaciones. Los costos del combustible para aviones han representado históricamente una parte importante de nuestros gastos operativos, siendo un 24,5% de nuestros gastos operativos del año 20167. Tanto el costo como la disponibilidad de combustible están sujetos a muchos factores económicos y políticos y a eventos que escapan a nuestro control y capacidad de predicción incluyendo circunstancias políticas y económicas internacionales, tales que la inestabilidad política de los principales países exportadores de petróleo. Cualquier escasez futura en el suministro de combustible (por ejemplo, como resultado de recortes en la producción por parte de la Organización de Países Exportadores de Petróleo "OPEP"), una disrupción en las importaciones de crudo, disrupciones en el suministro como resultado de condiciones climatológicas adversas o desastres naturales, la persistencia de los disturbios en el Medio Oriente y otros factores podrían resultar en un alza en los precios del combustible o en la reducción de los servicios regulares de las aerolíneas. No podemos garantizar que tendremos la

capacidad de contrarrestar cualquier incremento en el precio del combustible mediante incrementos en nuestras tarifas aéreas. Además, una baja en los precios del combustible podría resultar en una reducción en las tarifas aéreas, a través de la disminución o eliminación del cargo por combustible.

Hemos suscrito acuerdos de cobertura (hedging) de combustible, pero no podemos garantizar que dichos acuerdos bastarán para protegernos de un aumento significativo en los precios del combustible en un futuro próximo o a largo plazo. Además, mientras que estos mecanismos de cobertura están diseñados para limitar el efecto de un aumento en los precios del combustible, nuestros métodos de cobertura también limitan nuestra capacidad de aprovechar cualquier disminución en los precios del combustible, como fue el caso en el año 2015 y, en menor medida, en el año 2016.



DEPENDEMOS DE MANTENER UNA ALTA TASA DE UTILIZACIÓN DIARIA DE AERONAVES PARA AUMENTAR NUESTROS INGRESOS Y DILUIR NUESTROS COSTOS FIJOS, LO QUE NOS HACE ESPECIALMENTE VULNERABLES A LOS ATRASOS.

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

terceros proveedores de servicios tales que aprovisionamiento de combustible y servicios terrestres. Si un avión retrasa su horario, los retrasos resultantes podrían alterar nuestro rendimiento operativo y tener un impacto financiero en nuestros resultados.

OPERAMOS Y DEPENDEMOS DE AVIONES AIRBUS Y BOEING, POR LO QUE NUESTRO NEGOCIO PODRÍA VERSE NEGATIVAMENTE AFECTADO DE NO RECIBIR LAS ENTREGAS DE AERONAVES A TIEMPO, SI LOS AVIONES DE ESTAS COMPAÑÍAS NO ESTUVIERAN DISPONIBLES, O BIEN, SI EL PÚBLICO PERCIBIERA NEGATIVAMENTE NUESTROS AVIONES.

A medida que hemos expandido nuestra flota, nuestra dependencia tanto de Airbus como de Boeing también ha aumentado. Al 31 de diciembre de 2017, LATAM Airlines Group tenía una flota de 235 aviones Airbus y 80 aviones Boeing. Los riesgos relativos a Airbus y Boeing incluyen:

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



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

SI NO LOGAMOS INCORPORAR AERONAVES ARRENDADAS A NUESTRA FLOTA A PRECIOS Y EN CONDICIONES ACEPTABLES EN EL FUTURO, NUESTRO NEGOCIO PODRÍA VERSE NEGATIVAMENTE AFECTADO.

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



NUESTRO NEGOCIO PUEDE VERSE AFECTADO NEGATIVAMENTE SI FUÉSEMOS INCAPACES DE PAGAR NUESTRAS DEUDAS O CUBRIR NUESTRAS NECESIDADES DE FINANCIAMIENTO FUTURAS.

La compañía tiene un alto nivel de deuda y de obligaciones de pago bajo arrendamientos operativos de aeronaves y deuda financiera. Requerimos de cantidades importantes de financiamiento para satisfacer los requerimientos de capital de nuestras aeronaves y podríamos requerir de financiamiento adicional para financiar nuestras otras necesidades comerciales. No podemos garantizar que tendremos acceso o que seremos capaces de asegurar financiamiento futuro en términos favorables. Mayores costos de financiamiento podrían afectar nuestra capacidad de ampliar o renovar nuestra flota, lo que a su vez podría afectar adversamente nuestro negocio.

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

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

TENEMOS UNA EXPOSICIÓN SIGNIFICATIVA AL LIBOR Y OTRAS TASAS DE INTERÉS FLOTANTES; AUMENTOS EN LAS TASAS DE INTERÉS ELEVARÍAN NUESTROS COSTOS DE FINANCIAMIENTO Y PODRÍAN TENER EFECTOS ADVERSOS SOBRE NUESTRA CONDICIÓN FINANCIERA Y LOS RESULTADOS DE NUESTRAS OPERACIONES.

Estamos expuestos al riesgo de variaciones de la tasa de interés, principalmente en relación con la tasa interbancaria de Londres (LIBOR, en su sigla en inglés) en dólares estadounidenses. Muchos de nuestros arrendamientos financieros están denominados en dólares y generan intereses



a una tasa flotante. El 36,9% de nuestra deuda consolidada al 31 de diciembre de 2017 está afecta a una tasa de interés flotante luego de hacer efectivos nuestros acuerdos de cobertura de tasa de interés. La volatilidad de la tasa LIBOR u otras tasas de referencia podría aumentar nuestro interés periódico y pago de arrendamientos y tener un efecto negativo sobre nuestros costos financieros totales. Podríamos ser incapaces de ajustar adecuadamente nuestros precios como para compensar cualquier aumento de costo financiero, lo que tendría efectos adversos sobre nuestros ingresos y el resultado de nuestras operaciones.

AUMENTOS EN EL COSTO DE SEGUROS Y/O REDUCCIONES SIGNIFICATIVAS DE COBERTURA PODRÍAN DAÑAR NUESTRA CONDICIÓN FINANCIERA Y EL RESULTADO DE NUESTRAS OPERACIONES.

Acontecimientos de mayor envergadura que afecten la industria de los seguros de aviación (como ataques terroristas, secuestros o accidentes aéreos) pueden resultar en aumentos significativos de las primas de seguro de las aerolíneas o en una disminución significativa de su cobertura de seguro, tal como ocurrió tras los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001. Por ende, aumentos adicionales en el costo de los

seguros o reducciones en la cobertura disponible podrían tener un impacto negativo sobre nuestros resultados financieros y operativos, así como aumentar el riesgo de sufrir pérdidas por daños no cubiertos.



PROBLEMAS CON SISTEMAS DE CONTROL DE TRÁFICO AÉREO U OTRAS FALLAS TÉCNICAS PODRÍAN INTERRUPTIR NUESTRAS OPERACIONES Y TENER UN EFECTO ADVERSO EN NUESTRO NEGOCIO.

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

interrumpir las operaciones podrían afectar negativamente nuestras operaciones y resultados financieros, así como nuestra reputación.



DEPENDEMOS DE UN NÚMERO LIMITADO DE PROVEEDORES PARA CIERTOS AVIONES Y REPUESTOS DE MOTORES.

Dependemos de un número limitado de proveedores para aviones, motores de aviones y muchos repuestos para aviones y motores. En consecuencia, somos vulnerables a cualquier problema asociado con el abastecimiento de aquellas aeronaves, sus repuestos y motores, incluyendo defectos de diseño, problemas mecánicos, cumplimiento contractual de proveedores, o percepción adversa por parte del público que podría resultar en requerimientos de mantenimiento no agendados, evitación por parte de clientes o en acciones de las autoridades aeronáuticas cuyo resultado nos impida operar nuestros aviones. Durante el año 2017, los principales proveedores de LATAM Airlines fueron los fabricantes Airbus y Boeing.

Además de Airbus y Boeing, LATAM Airlines cuenta con varios proveedores más, que le suministran accesorios, refacciones y componentes, entre ellos Pratt & Whitney, MTU Maintenance, Rolls-Royce, y Pratt & Whitney Canadá.

Al 9 de febrero de 2018, Airbus ha enfrentado problemas para obtener y entregar aviones A320neos a nivel mundial debido a problemas con los motores Pratt & Whitney que llevan las aeronaves. Actualmente, esperamos la entrega de siete aeronaves A320neo y dos A321 en el 2018 y cualquier demora podría tener un impacto negativo sobre nuestras operaciones. Además, actualmente contamos con cuatro aeronaves A320neo en nuestra flota y cualquier problema relacionado con la falta de disponibilidad de motores en el mercado podría evitar que dichas aeronaves puedan operar.



Entendemos que Rolls-Royce está teniendo problemas con la disponibilidad de los motores Rolls-Royce Trent 1000 en relación a los programas de mantención de motores, afectando a nuestros aviones Boeing 787 y, potencialmente, a nuestros aviones A350. Cualquier problema prolongado podría afectar negativamente a nuestras operaciones.

NUESTRO NEGOCIO SE APOYA CONSIDERABLEMENTE EN LA TERCERIZACIÓN DE SERVICIOS. UN INCUMPLIMIENTO POR PARTE DE DICHS PROVEEDORES EN CUANTO A DESEMPEÑARSE SEGÚN LO ESPERADO, O INTERRUPCIONES DE NUESTRAS RELACIONES CON ELLOS O CON SUS PRESTACIONES, PODRÍAN TENER UN EFECTO ADVERSO SOBRE NUESTRA POSICIÓN FINANCIERA Y LOS RESULTADOS DE NUESTRAS OPERACIONES.

Hemos contratado los servicios de un número creciente de proveedores externos para llevar a cabo una gran cantidad de funciones que son parte integral de nuestro negocio, incluyendo operaciones regionales, funcionamiento de centros de llamadas de servicio al cliente, distribución y venta de inventarios de asientos para vuelos en aviones, provisión de infraestructura y servicios de tecnología informática, prestación de mantenimiento de aeronaves y reparaciones, servicios de catering, servicios terrestres, prestación de varios servicios públicos y desempeño de operaciones de abastecimiento de combustible a los aviones, entre otras funciones y servicios vitales. Nosotros no controlamos directamente a estos proveedores de servicios, si bien suscribimos acuerdos con ellos definiendo el rendimiento esperado de sus operaciones.

Cualquiera de estos proveedores externos, sin embargo, puede incurrir en incumplimientos significativos de sus servicios comprometidos, puede sufrir interrupciones en sus sistemas que podrían afectar sus servicios o bien, los acuerdos con tales proveedores podrían ser cancelados. Por ejemplo, las reservas de vuelos hechas por nuestros

clientes y/o agencias de viaje a través de sistemas mundiales de distribución (Global Distribution Systems, GDS, por sus siglas en inglés) de terceros podrían ser afectadas negativamente por perturbaciones de nuestras relaciones comerciales con operadores de GDS. Semejantes trastornos, incluyendo la falta de acuerdo respecto de las condiciones contractuales cuando los contratos expiran o quedan sujetos a renegociación, podrían limitar la disponibilidad y visualización de información de vuelos, aumentar significativamente las tarifas para nosotros y los usuarios de GDS, y deteriorar nuestras relaciones con clientes y agencias de viaje.

La falta de cualquiera de nuestros proveedores de servicios externos al momento de desempeñar adecuadamente sus obligaciones de servicios, u otras interrupciones de servicios, pueden reducir nuestros ingresos y aumentar nuestros gastos o impedirnos operar nuestros vuelos y proporcionar otros servicios a nuestros clientes. Además de lo anterior, nuestro negocio, desempeño financiero y reputación se podrían ver severamente dañados si nuestros clientes creyeran que nuestros servicios no son confiables o satisfactorios.



INTERRUPCIONES O VIOLACIONES A LA SEGURIDAD DE NUESTRA INFRAESTRUCTURA O SISTEMAS DE TECNOLOGÍA INFORMÁTICA PODRÍAN INTERFERIR CON NUESTRAS OPERACIONES, COMPROMETER INFORMACIÓN DE NUESTROS PASAJEROS O EMPLEADOS Y EXPONER NOS A EVENTUALES RESPONSABILIDADES LEGALES, PUDIENDO DAÑAR NUESTRO NEGOCIO Y REPUTACIÓN.

Un error o falla tecnológica interna de importancia que impacte sistemas alojados internamente en nuestros centros de datos o externamente con terceros, o interrupciones externas de gran escala en infraestructura tecnológica de la que dependemos, tal como electricidad, telecomunicaciones



o internet, pueden afectar nuestra red tecnológica infligiendo un daño potencial sobre nuestras operaciones. Nuestros sistemas de tecnología y sus datos relacionados pueden también ser vulnerables ante una variedad de fuentes (orígenes) de interrupción, incluyendo desastres naturales, ataques terroristas, fallas de telecomunicaciones, virus computacionales, hackers y otros temas de seguridad.

Estos sistemas incluyen nuestro sistema de reserva computarizado, sistemas de operaciones de vuelo, sistemas de telecomunicaciones, sitio web, sistemas de mantenimiento, kioscos para realizar el check-in, sistemas de entretenimiento a bordo y centros de datos.

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

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

AUMENTOS EN NUESTROS COSTOS DE MANO DE OBRA, QUE CONSTITUYEN UNA PARTE IMPORTANTE DEL TOTAL DE GASTOS OPERATIVOS, PODRÍAN IMPACTAR DIRECTAMENTE NUESTROS INGRESOS.

Los costos de mano de obra constituyen un porcentaje significativo de nuestros gastos operativos totales (21,4% en 2017) y, en determinadas ocasiones de nuestra historia operativa, hemos experimentado presiones de aumentar los salarios y los beneficios de nuestros empleados. Un aumento significativo de nuestros costos de mano de obra por sobre lo proyectado podría representar una significativa reducción de nuestras ganancias.



NUESTRO NEGOCIO PUEDE EXPERIMENTAR CONSECUENCIAS ADVERSAS SI SOMOS INCAPACES DE LLEGAR A ACUERDOS COLECTIVOS SATISFATORIOS CON NUESTROS EMPLEADOS SINDICALIZADOS.

Al 31 de diciembre de 2017, aproximadamente 75% de los empleados de Grupo LATAM, incluyendo el personal administrativo, tripulación de cabina, auxiliares de vuelo, pilotos y técnicos de mantenimiento, pertenecen a sindicatos y tienen contratos y convenios colectivos que van expirando regularmente. Nuestro negocio, nuestra condición financiera y los resultados de nuestras operaciones podrían verse significativamente afectados por la falta de acuerdo con cualquier sindicato que represente a tales empleados o por algún acuerdo con algún sindicato que contenga condiciones generales que no se ajusten a nuestras expectativas o que nos impidan competir eficazmente con otras líneas aéreas.

ACCIONES COLECTIVAS DE EMPLEADOS PODRÍAN CAUSAR ALTERACIONES OPERATIVAS Y AFECTAR NEGATIVAMENTE NUESTRO NEGOCIO.

Ciertos grupos de empleados tales que pilotos, auxiliares de vuelo, mecánicos y nuestro personal de aeropuerto, tienen



nosotros que los acuerdos actuales. Los empleados que no se encuentran actualmente dentro de un sindicato también podrían integrar nuevos sindicatos que busquen mayores aumentos salariales o beneficios.

PODRÍAMOS EXPERIMENTAR DIFICULTADES PARA ENCONTRAR, ENTRENAR Y RETENER A NUESTROS EMPLEADOS.

Nuestro negocio es intensivo en mano de obra. Empleamos una gran cantidad de pilotos, auxiliares de vuelo, técnicos de mantenimiento y otro personal operativo y administrativo. De tiempo en tiempo, la industria aeronáutica experimenta escasez de personal calificado; específicamente, pilotos y técnicos de mantenimiento. Además de lo anterior, como es común con la mayoría de nuestros competidores, podemos, de tiempo en tiempo, vernos enfrentados a una alta rotación de nuestro personal. Si la rotación de nuestro personal, particularmente de pilotos y técnicos de mantenimiento, aumentara fuertemente, nuestros costos de entrenamiento serían significativamente mayores.

No podemos asegurar que podremos reclutar, capacitar y retener a los gerentes, pilotos, técnicos y demás personal calificado necesario para continuar con nuestras operaciones actuales o reemplazar a los empleados que salgan de la empresa. Un aumento en rotación o la incapacidad para reclutar, capacitar y recapacitar a los empleados calificados a un costo razonable podría tener un importante efecto adverso para nuestro negocio, nuestra condición financiera y los resultados de nuestras operaciones.



competencias altamente especializadas. En consecuencia, algunas acciones de estos grupos, como huelgas, abandono de funciones (walk-outs) o paros, podrían perturbar seriamente nuestras operaciones y causar un impacto adverso sobre nuestras operaciones, desempeño financiero e imagen corporativa.

Cualquier huelga, interrupción laboral o paro o cualquier disputa prolongada con los empleados representados por cualquiera de estos sindicatos podría tener un impacto negativo sobre nuestras operaciones. Estos riesgos se ven exacerbados generalmente en periodos de renegociación con sindicatos, lo que suele suceder cada dos a cuatro años, de acuerdo con la jurisdicción y el sindicato. Cualquier renegociación del convenio colectivo podría conllevar importantes aumentos salariales y, por consiguiente, un aumento en nuestros gastos operativos. No llegar a un acuerdo durante las negociaciones con los sindicatos podría requerir que entremos en un proceso de arbitraje, que usemos recursos financieros y administrativos y posiblemente, que aceptemos términos que resulten menos favorables para

RIESGOS RELACIONADOS CON LA INDUSTRIA AERONÁUTICA Y CON LOS PAÍSES EN LOS QUE OPERAMOS

NUESTRO DESEMPEÑO DEPENDE EN GRAN MEDIDA DE LAS CONDICIONES ECONÓMICAS EN LOS PAÍSES DONDE OPERAMOS. CONDICIONES ECONÓMICAS NEGATIVAS EN ESOS PAÍSES PODRÍAN AFECTAR NEGATIVAMENTE NUESTRO NEGOCIO Y LOS RESULTADOS DE NUESTRAS OPERACIONES Y HACER QUE EL PRECIO DE MERCADO DE NUESTRAS ACCIONES ORDINARIAS Y ADS DISMINUYA.

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

Cualquiera de los siguientes factores podría afectar negativamente nuestro negocio, nuestra condición financiera y los resultados de nuestras operaciones en los países en donde operamos:

- cambios en políticas gubernamentales económicas u otras;
- cambios en prácticas regulatorias, legales o administrativas;
- desempeño económico débil, incluyendo pero no limitado a, una desaceleración en la economía brasileña e inestabilidad política, un bajo crecimiento económico, un bajo consumo y/o tasas de inversión, y aumentos en las tasas de inflación; o
- otros acontecimientos políticos o económicos sobre los cuales no ejercemos control.



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

Un entorno económico adverso, ya sea a nivel mundial, regional o en un país específico, podría resultar en una disminución del tráfico de pasajeros, así como en nuestro negocio de carga, además de que podría afectar nuestra capacidad para incrementar tarifas aéreas, lo que a su vez afectaría de manera muy negativa nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones.

ESTAMOS EXPUESTOS A INCREMENTOS EN TARIFAS DE ATERRIZAJE Y OTROS CARGOS DE ACCESO AEROPORTUARIO QUE PODRÍAN AFECTAR NEGATIVAMENTE NUESTRO MARGEN Y POSICIÓN COMPETITIVA.

Además, no podemos asegurar que en el futuro tendremos acceso a las instalaciones apropiadas y a los derechos de aterrizaje necesarios para cumplir con nuestro plan de expansión.

Debemos pagar a los operadores aeroportuarios por el uso de sus instalaciones. Cualquier aumento importante en las tasas aeroportuarias, incluyendo en los aeropuertos internacionales de Guarulhos en São Paulo, Jorge Chávez en Lima o Comodoro Arturo Merino Benítez en Santiago, podría tener un impacto adverso significativo sobre los resultados de nuestras operaciones. Los impuestos a los pasajeros y las tasas aeroportuarias han aumentado considerablemente en los últimos años. No podemos garantizar que los aeropuertos donde operamos no aumenten o mantengan altos impuestos para pasajeros y tasas aeroportuarias en el futuro. Dichos incrementos podrían tener un impacto negativo importante sobre la demanda y afectar nuestros resultados.

Algunos de los aeropuertos que atendemos (o que planeamos atender en el futuro) están sujetos a limitaciones de capacidad e imponen diversas restricciones, incluyendo para slots en ciertos periodos del día y límites en el nivel de ruido de las aeronaves. No tenemos certeza de que podremos obtener la cantidad suficiente de slots, puertas de embarque u otras instalaciones en los aeropuertos para aumentar nuestros servicios en línea con nuestra estrategia de crecimiento. También es posible que los aeropuertos que actualmente no tienen limitantes de capacidad las tengan a futuro. Además, una aerolínea debe usar sus slots de manera regular y a

tiempo o corre el riesgo de que dichos slots sean reasignados a otras aerolíneas. Donde no estén disponibles o tengan algún tipo de disponibilidad limitada los slots u otros recursos aeroportuarios, es posible que debamos modificar nuestros horarios, cambiar nuestras rutas o reducir la utilización de las aeronaves. Cualquiera de estas alternativas podría tener un impacto financiero adverso en nuestras operaciones.

No podemos asegurar que los aeropuertos en los que no existan tales restricciones no las implementarán en un futuro o que, donde sí existan, no se vuelvan más onerosas. Dichas restricciones podrían limitar nuestra capacidad para continuar ofreciendo o aumentar nuestros servicios en dichos aeropuertos.



NUESTRO NEGOCIO ESTÁ ALTAMENTE REGULADO, DE MANERA TAL QUE CIERTOS CAMBIOS EN EL ENTORNO REGULATORIO DE LOS PAÍSES DONDE OPERAMOS PODRÍAN AFECTAR NEGATIVAMENTE NUESTROS NEGOCIOS Y LOS RESULTADOS DE NUESTRAS OPERACIONES.

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

NUESTRO NEGOCIO, NUESTRA SITUACIÓN FINANCIERA, LOS RESULTADOS DE NUESTRAS OPERACIONES Y EL PRECIO DE LAS ACCIONES PREFERENTES Y ADS PODRÍAN VERSE AFECTADOS DE MANERA ADVERSA POR CAMBIOS EN LAS POLÍTICAS O REGULACIONES A NIVEL FEDERAL, ESTATAL O MUNICIPAL EN LOS PAÍSES DONDE OPERAMOS, ABARCANDO O AFECTANDO FACTORES COMO:

- tasas de interés;
- fluctuaciones cambiarias;
- políticas monetarias;
- inflación;
- liquidez de los mercados de capitales y de préstamos;
- políticas fiscales y de seguridad social;
- regulación laboral;
- escasez y racionamiento de energía y agua; y
- otros temas políticos, sociales y económicos dentro de, o que afecten a Brasil, Chile, Perú y Estados Unidos, entre otros.

Por ejemplo, el gobierno federal de Brasil ha intervenido a menudo en la economía local y realizado cambios drásticos en la política y las regulaciones para controlar la inflación y afectar otras políticas y normativas. Ello requirió que el gobierno federal aumentara las tasas de interés, hiciera cambios en la política fiscal y de seguridad social, implementara controles de precios, tasas de cambio y remesas, devaluaciones, controles de capital y límites sobre los impuestos.

La incertidumbre sobre si el gobierno federal de Brasil implementará cambios en la política o la regulación que afectan estos u otros factores podría contribuir a la incertidumbre económica de Brasil y a una mayor volatilidad en los mercados de valores brasileños y los valores emitidos en el extranjero por empresas brasileñas. Estas y otras situaciones en la economía y las políticas de gobierno brasileñas podrían afectar de manera adversa a nuestra

empresa, nuestro negocio y los resultados de nuestras operaciones, así como al precio comercial de nuestras acciones preferentes y ADS.

También estamos sujetos a acuerdos internacionales bilaterales de transporte aéreo que tienen previsto el intercambio de derechos de tráfico aéreo entre los países donde operamos y debemos obtener los permisos de los gobiernos extranjeros pertinentes para poder ofrecer servicio a destinos en el extranjero. No se puede asegurar que tales acuerdos bilaterales existentes continuarán o que podremos obtener más derechos de ruta bajo dichos acuerdos para cumplir con nuestros planes de expansión.

Cualquier modificación, suspensión o revocación de uno o más acuerdos bilaterales podría tener un efecto adverso importante sobre nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones. La suspensión de nuestros permisos para operar en ciertos aeropuertos o destinos, nuestra incapacidad para obtener autorizaciones favorables de despegue y aterrizaje en ciertos aeropuertos de alta densidad o la imposición de otras sanciones también podrían tener un impacto negativo sobre nuestro negocio. No podemos asegurar que un cambio en las leyes y regulaciones actuales por parte de un gobierno extranjero o la adopción de nuevas leyes o regulaciones no tendrá un importante efecto adverso sobre nuestro negocio, nuestra situación financiera o los resultados de nuestras operaciones.



EVENTUALES PÉRDIDAS Y RESPONSABILIDADES LEGALES, EN CASO DE ALGÚN ACCIDENTE QUE IMPLIQUE A UNO O MÁS DE NUESTROS AVIONES, PODRÍAN AFECTAR SIGNIFICATIVAMENTE NUESTRO NEGOCIO.

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

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

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

Las primas de las pólizas de seguro también pueden aumentar debido a un accidente o incidente que afecte a alguno de nuestros socios de la alianza o de otras aerolíneas, o debido a la percepción de un aumento en riesgo de la industria relacionado a inquietudes acerca de guerra o ataques terroristas.

ALTOS NIVELES DE COMPETENCIA EN LA INDUSTRIA AERONÁUTICA, TALES QUE LA PRESENCIA DE AEROLÍNEAS DE BAJO COSTO EN LOS MERCADOS DOMÉSTICOS DONDE OPERAMOS, PUEDEN AFECTAR NEGATIVAMENTE NUESTRO NIVEL OPERATIVO.



Nuestro negocio, nuestra condición financiera y los resultados de nuestras operaciones podrían verse negativamente afectados por altos niveles de competencia dentro de la industria, especialmente por el ingreso de nuevos competidores a los mercados en los que operamos. Las líneas aéreas compiten, fundamentalmente, por niveles de tarifas, frecuencia y confiabilidad de servicio, reconocimiento de marca, beneficios para pasajeros (como programas de viajero frecuente) y por la disponibilidad y conveniencia de otros servicios de pasajeros o de carga. Líneas aéreas nuevas y existentes (y empresas proveedoras de servicios de transporte de carga terrestre) podrían ingresar a nuestros mercados y competir con nosotros en cualquiera de estas plataformas, incluyendo una oferta de precios más bajos, servicios más atractivos o aumentando sus capacidades de ruta en un esfuerzo por ganar una mayor participación de mercado.

Los operadores de bajo costo tienen un efecto importante sobre los ingresos de la industria, dado su bajo costo unitario. Los costos reducidos permiten a las aerolíneas de bajo costo ofrecer tarifas económicas que a su vez permiten a los clientes sensibles a los precios volar o cambiarse de las grandes aerolíneas a las de bajo costo. En años pasados, hemos visto mayor interés en desarrollar el modelo de bajo costo en toda América Latina. Por ejemplo, en el mercado

doméstico de Chile, Sky Airlines, nuestro principal competidor, ha estado migrando hacia el modelo de bajo costo desde 2015, mientras que, en julio de 2017, JetSmart, una nueva aerolínea de bajo costo, inició operaciones en el mercado doméstico de Chile. En el mercado doméstico de Perú, VivaAir Perú, una nueva aerolínea de bajo costo inició operaciones en mayo de 2017. En Colombia, el competidor de bajo costo VivaColombia ha estado operando en el mercado doméstico desde mayo de 2012. El competidor de bajo costo Flybondi inició operaciones en el mercado doméstico argentino durante 2018, mientras que Norwegian inició operaciones internacionales entre Londres y Buenos Aires en 2018. Una serie de aerolíneas de bajo costo han anunciado estrategias de crecimiento que comprenden la compra de cantidades importantes de aeronaves para entrega en los próximos años. El ingreso de los operadores de bajo costo, en los mercados donde competimos, incluyendo las descritas anteriormente, podrían tener un importante efecto negativo sobre nuestras operaciones y nuestro desempeño financiero.

Nuestros planes estratégicos de crecimiento internacional dependen, en parte, de la obtención de autorizaciones regulatorias en los países en donde planeamos ampliar nuestras operaciones de ciertos Joint Business Agreements (JBAs). Es posible que no logremos obtener dichas

autorizaciones, mientras que otros competidores sí lo hagan. Así pues, es posible que no logremos competir en las mismas rutas que ellos, lo que reduciría nuestra participación de mercado y tendría un efecto adverso sobre nuestros resultados financieros. No podemos asegurar que habrá beneficio alguno derivado de tales acuerdos.

ALGUNOS DE NUESTROS COMPETIDORES PODRÍAN RECIBIR APOYO EXTERNO, LO QUE PODRÍA AFECTAR NEGATIVAMENTE NUESTRA POSICIÓN COMPETITIVA.

Algunos de nuestros competidores pueden recibir apoyo de fuentes externas, como sus gobiernos nacionales, que pueden no estar disponibles para nosotros. Semejante apoyo podría incluir, entre otros, subsidios, ayuda financiera o exenciones de impuestos. Estos apoyos nos podrían dejar en una situación de desventaja competitiva y, por lo tanto, afectar negativamente nuestras operaciones y desempeño financiero. Por ejemplo, Aerolíneas Argentinas ha tenido históricamente un fuerte subsidio del gobierno.

Asimismo, como resultado del entorno competitivo, podría darse una mayor consolidación en la industria aérea latinoamericana y mundial, ya sea a través de adquisiciones, empresas conjuntas, asociaciones, o alianzas estratégicas. No

podemos predecir los efectos de una mayor consolidación de la industria. Asimismo, la consolidación de la industria aérea y los cambios en las alianzas internacionales seguirán afectando el panorama competitivo de la industria y podrían resultar en desarrollo de aerolíneas y alianzas con mayores recursos financieros, redes globales más extensas y estructuras de menor costo.

NUESTRAS OPERACIONES ESTÁN SUJETAS A REGULACIONES MEDIOAMBIENTALES LOCALES, NACIONALES E INTERNACIONALES. LOS COSTOS DE CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS APLICABLES O LAS CONSECUENCIAS DE EVENTUALES INCUMPLIMIENTOS DE LAS MISMAS PODRÍAN AFECTAR NEGATIVAMENTE NUESTROS RESULTADOS, NUESTRO NEGOCIO O NUESTRA REPUTACIÓN.

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

En 2016, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) adoptó una resolución creando el Esquema de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA, por sus siglas en inglés), proporcionando un marco para una medición basada en el mercado mundial para estabilizar las emisiones de CO₂ en la aviación civil internacional (es decir, vuelos de la aviación civil que despegan desde un país y aterrizan en uno diferente). CORSIA será implementado en

fases, comenzando con la participación de los estados miembros de OACI de manera voluntaria durante una fase piloto (desde 2021 hasta 2023), seguido de una primera fase (desde 2024 hasta 2026) y una fase obligatoria (desde 2027). Actualmente, CORSIA se enfoca en definir los estándares de monitoreo, reporte y verificación de emisiones de los operadores aéreos, así como en definir los pasos para compensar las emisiones de CO₂ después del 2020. En la medida en que la mayoría de los países en los que operamos continúen siendo miembros de la OACI, en el futuro podríamos vernos afectados por los reglamentos adoptados de conformidad con el marco de la CORSIA.

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



NUESTRO NEGOCIO PUEDE VERSE AFECTADO NEGATIVAMENTE POR UNA DESACELERACIÓN EN LA INDUSTRIA AERONÁUTICA POR FACTORES EXÓGENOS QUE AFECTEN EL COMPORTAMIENTO DE VIAJES O AUMENTEN LOS COSTOS, COMO SON EL BROTE DE ALGUNA ENFERMEDAD, CONDICIONES CLIMÁTICAS Y DESASTRES NATURALES, GUERRA O ATAQUES TERRORISTAS.

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

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

Luego de los ataques terroristas ocurridos en los Estados Unidos el 11 de septiembre de 2001, la Compañía tomó la decisión de reducir sus vuelos a los Estados Unidos. En conjunto con la disminución del servicio, la Compañía también redujo su fuerza laboral, lo que resultó en mayores gastos debido al pago de indemnizaciones a los empleados despedidos durante el 2001. Por ende, cualquier ataque terrorista o conato de ataque a futuro, ya sea que involucre o no aeronaves comerciales, cualquier aumento en las hostilidades relativas a las represalias en contra de las organizaciones terroristas o de cualquier otro tipo y cualquier otro impacto negativo relacionado podría resultar en un descenso en el tráfico de pasajeros y afectar de manera importante y negativa nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones.

Tras los ataques terroristas del 2001, las aerolíneas han sufrido un aumento en costos derivado del incremento en las medidas de seguridad, que podrían volverse aún más rigurosas a futuro. Además de las medidas implementadas por el Departamento de Seguridad Nacional de los EEUU y el TSA, la IATA y ciertos gobiernos extranjeros también han comenzado a implementar mayores medidas de seguridad en los aeropuertos extranjeros donde funcionamos.

Los ingresos de las compañías aéreas dependen de la cantidad de pasajeros transportados, el precio pagado por cada pasajero y factores de servicios como la puntualidad en la salida y llegada de los vuelos. Durante episodios de niebla, hielo, bajas temperaturas, tormentas u otras condiciones climáticas adversas, algunos o todos nuestros vuelos podrían ser cancelados o retrasados, reduciendo nuestra rentabilidad. Además, los precios de combustible y suministros, que constituyen un costo significativo para nosotros, pueden aumentar como consecuencia de algún futuro ataque terrorista, aumento general de hostilidades o reducción en la producción de combustible, sea o no voluntaria, por parte de

los países productores de petróleo. Tales aumentos podrían resultar en precios más altos para pasajes aéreos y una reducción de la demanda por viajes aéreos en general, lo que podría tener un efecto negativo sobre nuestros ingresos y resultados operacionales.

ESTAMOS SUJETOS A RIESGOS RELACIONADOS CON LITIGIOS Y PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS QUE PODRÍAN AFECTAR NEGATIVAMENTE NUESTRO NEGOCIO Y NUESTRO DESEMPEÑO FINANCIERO EN CASO DE FALLO DESFAVORABLE.

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

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

Estamos sujetos a leyes anticorrupción, anti-soborno, anti-lavado de dinero, antimonopolio y otras leyes y regulaciones internacionales y estamos obligados a cumplir con las leyes y regulaciones aplicables de todas las jurisdicciones donde operamos. Además, estamos sujetos a regulaciones de

sanciones económicas que restringen nuestras relaciones con ciertos países, individuos y entidades sancionados. No podemos asegurar que nuestras políticas y procedimientos internos sean suficientes para prevenir o detectar todas las prácticas inapropiadas, fraudes o violaciones de la ley por parte de nuestros afiliados, empleados, directores, oficiales, socios, agentes y proveedores de servicios o que tales personas no tomarán acciones que violen nuestras políticas y procedimientos. Cualquier violación por parte nuestra de leyes anti-soborno y anticorrupción o sanciones podría tener un efecto adverso sustancial en nuestro negocio, reputación, resultados de operaciones y situación financiera.



EL GOBIERNO BRASILEÑO HA EJERCIDO, Y PODRÍA SEGUIR EJERCIENDO, UNA INFLUENCIA SIGNIFICATIVA SOBRE LA ECONOMÍA DE ESE PAÍS, LO QUE PODRÍA TENER UN IMPACTO NEGATIVO SOBRE NUESTRO NEGOCIO, NUESTRA CONDICIÓN FINANCIERA Y LOS RESULTADOS DE NUESTRAS OPERACIONES.

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

EL GOBIERNO PERUANO HA EJERCIDO Y PODRÍA SEGUIR EJERCIENDO UNA FUERTE INFLUENCIA SOBRE LA ECONOMÍA PERUANA, LO QUE PODRÍA TENER UN IMPACTO ADVERSO SOBRE NUESTRO NEGOCIO, NUESTRA SITUACIÓN FINANCIERA Y LOS RESULTADOS DE NUESTRAS OPERACIONES.

En el pasado, Perú ha sufrido periodos de severa recesión económica, devaluaciones monetarias, inflación elevada e inestabilidad política, con consecuencias económicas adversas. No podemos asegurar que Perú no sufrirá situaciones adversas similares a futuro, aun si dentro de unos años los procesos democráticos se completasen sin violencia alguna. No podemos asegurar que la administración actual o las futuras mantendrán políticas económicas favorables a las empresas y de mercado abierto o políticas que estimulen el crecimiento económico y la estabilidad social. Cualquier cambio en la economía peruana o en las políticas económicas del gobierno peruano podría tener un efecto negativo sobre nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones.

LA INESTABILIDAD Y LOS DISTURBIOS POLÍTICOS EN LATINOAMÉRICA PODRÍAN AFECTAR NUESTRO NEGOCIO DE MANERA ADVERSA.

Operamos principalmente dentro de América Latina, por lo que estamos sujetos a una serie de riesgos asociados a nuestras operaciones en esta región. Estos riesgos pueden comprender condiciones políticas y económicas inestables, falta de sistemas legales bien establecidos y confiables, controles cambiarios y otros límites sobre nuestra capacidad de repatriar nuestras utilidades, así como requisitos legales o regulatorios cambiantes. En Venezuela, por ejemplo, las empresas extranjeras sólo pueden repatriar efectivo a través de ciertos programas del gobierno, lo que bien podría evitar que repatriemos efectivo por ciertos periodos.

Si bien las condiciones en toda Latinoamérica varían de un país a otro, las reacciones de los clientes ante las situaciones de la región generalmente podrían resultar en



un decremento en el tráfico de pasajeros, que podría tener un efecto negativo sobre nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones.

RIESGOS RELACIONADOS CON NUESTRAS ACCIONES ORDINARIAS Y ADS

NUESTROS ACCIONISTAS MAYORITARIOS PODRÍAN TENER INTERESES DIFERENTES A LOS DE LOS OTROS ACCIONISTAS.

Uno de nuestros principales grupos de accionistas es el Grupo Cueto (los “Accionistas controladores de LATAM”), que al 31 de diciembre de 2017 era propietario del 27,91% de nuestras acciones ordinarias, tiene derecho a elegir tres de los nueve directores del Directorio y está en condiciones de dirigir nuestra gestión. Además, los Accionistas controladores de LATAM han suscrito un pacto de accionistas con el Grupo Amaro (los “Accionistas controladores de TAM”), que al 31 de diciembre de 2017, tenía el 2,58% de las acciones de LATAM a través de TEP Chile, además de la participación indirecta que tiene a través del 21,88% de participación que detenta en Costa Verde Aeronáutica S.A., el principal vehículo legal a través del cual el Grupo Cueto posee sus acciones de LATAM, en virtud

de lo cual estos dos grupos de accionistas principales han acordado votar juntos para escoger personas para integrar nuestro directorio.

De conformidad con el referido pacto de accionistas, los Accionistas controladores de LATAM y el Grupo Amaro también acordaron hacer esfuerzos de buena fe para llegar a acuerdos y actuar conjuntamente en todas las resoluciones a ser adoptadas por nuestro directorio o junta de accionistas, y en caso de no llegar a un acuerdo, seguir las propuestas hechas por nuestro directorio. Aquellas decisiones de la compañía que requieran de una votación de mayoría calificada, según la ley chilena también están sujetas a los acuerdos de votación de los Accionistas controladores de LATAM y del Grupo Amaro. Adicionalmente, otro accionista mayoritario, Qatar Airways Investments (UK) Ltd., que al 31 de diciembre de 2017 es propietaria del 10,03%¹ de nuestras acciones ordinarias, tiene derecho a designar a una persona para que integre nuestro directorio. Los intereses de nuestros accionistas mayoritarios pueden diferir de los de otros accionistas.

Bajo los términos del acuerdo de depósito que rigen los ADS, si los tenedores de ADS no le dan instrucciones oportunas a JP Morgan Chase Bank, N.A., en su calidad de depositario de los ADS, respecto de la votación de las acciones ordinarias

subyacentes a sus ADS, el depositario considerará haber sido en efecto mandado para dar a una persona designada por el directorio el derecho discrecional a votar dichas acciones ordinarias. La persona designada por la Junta Directiva para ejercer semejante derecho a voto discrecional puede tener intereses que estén alineados con los de nuestros accionistas controladores, que pueden diferir de aquellos de otros de nuestros accionistas. Históricamente, nuestro directorio ha designado a su Presidente. Los miembros del nuevo directorio que fueron elegidos por los accionistas en 2017 eligieron a Ignacio Cueto para desempeñar esta función.

LA OPERACIÓN DE NUESTROS ADS Y ACCIONES ORDINARIAS EN LOS MERCADOS DE VALORES ES LIMITADA Y PODRÍA EXPERIMENTAR UNA MAYOR VOLATILIDAD DE PRECIO Y FALTA DE LIQUIDEZ.

Nuestras acciones ordinarias están listadas en diversas bolsas de valores chilenas. Los mercados de valores chilenos son significativamente más pequeños, menos líquidos y más volátiles que los mercados de valores más importantes en Estados Unidos. Además, el mercado de valores chileno

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



puede verse afectado significativamente por acontecimientos en otros mercados emergentes, particularmente en otros países de América Latina. Por consiguiente, aunque usted tiene derecho a retirar las acciones ordinarias subyacentes a los ADS del depositario en cualquier momento, su capacidad para vender aquellas acciones ordinarias subyacentes a sus ADS según la cantidad, precio y tiempo de su preferencia podría verse significativamente limitada. Este mercado limitado de transacciones también podría aumentar la volatilidad de los precios de los ADS o de las acciones ordinarias subyacentes a los ADS.

LOS TENEDORES DE ADS PODRÍAN VERSE AFECTADOS NEGATIVAMENTE POR DEVALUACIONES MONETARIAS Y FLUCTUACIONES DEL TIPO DE CAMBIO.

Si el tipo de cambio del peso chileno cae frente al dólar estadounidense, el valor de los ADS y de cualquier transferencia que de ellos efectúe el depositario podría verse afectada. Las transferencias de dinero en efectivo respecto de los ADS son recibidas por el depositario (representado por el banco custodio

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

FUTUROS CAMBIOS SOBRE LAS INVERSIONES EXTRANJERAS Y LA RETENCIÓN DE IMPUESTOS EN CHILE PODRÍAN AFECTAR NEGATIVAMENTE A RESIDENTES NO CHILENOS QUE INVIERTAN EN NUESTRAS ACCIONES.

En el pasado, las inversiones de capital efectuadas en Chile por residentes extranjeros han estado sujetas a varias regulaciones de control de cambios (divisas) para regular la repatriación de inversiones y utilidades al respecto. Aunque dichas regulaciones no están actualmente vigentes, en el pasado, el Banco Central de Chile requería, y podría volver a requerir, que inversionistas extranjeros adquieran valores

en el mercado secundario de Chile para mantener una reserva en dinero o para pagar derechos de conversión de moneda extranjera para la adquisición de tales valores. Es más, eventuales cambios futuros en materia de retención de impuestos podrían afectar negativamente a residentes extranjeros que inviertan en nuestras acciones.

No podemos asegurar que restricciones chilenas adicionales a las actualmente aplicables a los tenedores de ADS, a la disposición de las acciones ordinarias subyacentes a los ADS, o bien a la repatriación de utilidades provenientes de una adquisición, una disposición o un pago de dividendos queden exentos de tales restricciones o requerimientos en el futuro y tampoco podemos evaluar su eventual duración o impacto, en caso de que cualquiera de tales restricciones fueren impuestas o requeridas.



NUESTROS TENEDORES DE ADS PODRÍAN QUEDAR IMPEDIDOS DE EJERCER DERECHOS PREFERENTES EN DETERMINADAS CIRCUNSTANCIAS.

La ley chilena sobre Sociedades Anónimas dispone la concesión de derechos preferentes a todos los accionistas, siempre que una compañía emita nuevas acciones de efectivo (cash shares), otorgando a tales titulares el derecho a adquirir un número suficiente de acciones como para mantener su respectivo porcentaje de propiedad accionaria. Nosotros no estaríamos en condición de ofrecer acciones a los tenedores de ADS y accionistas en Estados Unidos, según los derechos preferentes concedidos a los accionistas en relación con cualquier emisión futura de acciones, a menos que se haga efectiva una declaración de registro de conformidad con la US Securities Act de 1933 según fuere enmendada (la "Ley de Valores"), respecto de tales derechos y acciones, o bien, si se dispone de una exención del referido requerimiento de registro de conformidad con el US Securities Act.



Al momento de cualquier oferta de derechos, nosotros evaluaremos los potenciales costos y pasivos relacionados con cualquiera declaración de registro a la luz de cualquier beneficio indirecto para nosotros de permitir a tenedores estadounidenses de ADS que evidencien ADS y a accionistas ubicados en Estados Unidos de ejercer derechos preferenciales, al igual que cualquier otro factor que pudiera ser considerado apropiado en ese momento, y entonces decidiremos si acaso presentar semejante certificado de registro. No le podemos asegurar que nosotros presentaremos un certificado de registro ni que tales derechos serán puestos a disposición de tenedores de ADS y accionistas ubicados en los Estados Unidos.

NO ESTAMOS OBLIGADOS A DIVULGAR TANTA INFORMACIÓN A LOS INVERSIONISTAS COMO LO ESTÁ UN EMISOR ESTADOUNIDENSE Y, EN CONSECUENCIA, USTED PODRÍA RECIBIR MENOS INFORMACIÓN SOBRE NOSOTROS DE LA QUE PODRÍA RECIBIR DE UNA EMPRESA ESTADOUNIDENSE SIMILAR.



Los requisitos de divulgación corporativa aplicables a nuestra compañía podrían no ser equivalentes a los requisitos de divulgación aplicables a una empresa estadounidense y, en consecuencia, usted podría recibir menos información sobre nosotros de la que podría recibir de una empresa estadounidense comparable. Nuestra compañía está sujeta a los requisitos de la Securities Exchange Act (Ley de Intercambio de Valores) de 1934, según haya sido enmendada o a la Exchange Act (Ley de Intercambio). Los requerimientos de divulgación aplicables a los emisores extranjeros bajo el referido Exchange Act son más limitados



que los requerimientos de divulgación aplicables a los emisores estadounidenses.

También, la información pública disponible respecto de los emisores de valores inscritos en las bolsas de valores chilenas o brasileñas es menos detallada en ciertos aspectos que la información publicada periódicamente por compañías que transan sus acciones en bolsa tanto en Estados Unidos o en otros países. Es más, existe un menor nivel de regulación de los mercados de valores en Chile y de las actividades de los inversionistas en dicho mercado, en comparación con el nivel de regulación de los mercados de valores en Estados Unidos y otros países desarrollados.

I N F O R M A C I Ó N Adicional

Contamos con aliados estratégicos para mantenernos eficientes en las operaciones sin dejar a un lado la seguridad de nuestros colaboradores.



PROVEEDORES

Durante el año 2017, 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.

Pratt & Whitney, MTU Maintenance, Rolls-Royce, Pratt and Whitney Canada, CFM International, General Electric Comercial Aviation Services Ltd., General Electric Celma, General Electric Engines Service, Honeywell, Israel Aerospace Industries, Air France/KLM (motores y APU); Zodiac Seats US, Recaro, Thompson Aero Seating (asientos); Honeywell y Rockwell Collins (Avionics); Air France/KLM, LUFTHANSA Technik (Componentes MRO); Zodiac Inflight Innovations, Panasonic, Thales (Entretenimiento Abordo); SAFRAN Landing Systems, AAR Corp (Trenes y Frenos); UTC Aerospace, Nordam (Nacelas). A esto deben agregarse nuestros proveedores de combustibles, tales como Raizen, Petrobras, Air BP-Copec, World Fuel Services, PBF, Shell, YPF, Terpel, Repsol, CEPSA, Vitol, entre otros.



SEGUROS AERONÁUTICOS

LATAM Airlines contrata Seguros de Aviación, Casco y Responsabilidades Legales.

ESTE TIPO DE SEGUROS CUBRE TODOS LOS RIESGOS INHERENTES A LA AERONAVEGACIÓN COMERCIAL, TALES COMO LA PÉRDIDA O DAÑO DE AERONAVES, MOTORES Y REPUESTOS Y LA RESPONSABILIDAD CIVIL HACIA TERCEROS (PASAJEROS, CARGA, EQUIPAJES, AEROPUERTOS, ETC.).

Después de la asociación de LAN y TAM, los seguros de ambas compañías comenzaron a ser adquiridos por LATAM Airlines Group, que continuó con la práctica de LAN que desde el año 2006 lo hacía en conjunto con el Grupo IAG (compuesto por British Airways, Iberia y sus filiales y franquicias), generando aumentos en los volúmenes negociados que se han traducido en mejoras en las coberturas y menores costos operacionales.



SEGUROS GENERALES

Este grupo de seguros permite cubrir diversos riesgos que podrían afectar el patrimonio de la sociedad, el que se resguarda a través de seguros multirriesgos (que incluye riesgos de incendio, robo, equipos de computación, remesas de valores, cristales y otros basados en coberturas de todo riesgo), seguros de vehículos motorizados, seguros de transportes aéreo y marítimo y seguros de responsabilidad civil. Además la Compañía contrata seguros de vida y accidentes que cubren al personal de la empresa.



CLIENTES

La Sociedad no tiene clientes que en forma individual representen más del:

10%
de las ventas



MARCAS Y PATENTES

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



Plan de

I N V E R S I Ó N

Nos adaptamos a
las condiciones del mercado



ATAM continúa teniendo un enfoque flexible con su plan de flota, adaptándose a los requerimientos operacionales y a las condiciones del mercado. Durante los últimos años, la Compañía ha venido ajustando sus compromisos de flota futuros a través de postergaciones y cancelaciones de aviones. Lo anterior se tradujo en que para 2017 la Compañía alcanzara el nivel de compromisos de flota más bajo de la historia reciente de LATAM, con US\$326 millones asociados a las llegadas de dos Airbus A320neo y dos Boeing 787-9.

Estas reducciones se han traducido en una mejora sustancial en la posición de balance y generación de flujo de caja de la Compañía, a través de, menores gastos de arrendos y de capital, junto con menores necesidades de financiamiento.



PARA 2018, LA COMPAÑÍA MANTIENE COMPROMISOS DE FLOTA POR US\$714 MILLONES, ASOCIADOS A LA LLEGADA DE SEIS AIRBUS A320NEO, DOS A321NEO, Y DOS A350. PARA 2019, LOS COMPROMISOS DE FLOTA ASCIENDEN A US\$1.213 MILLONES ASOCIADOS A LA LLEGADA CUATRO AIRBUS A320NEO, CUATRO A321NEO, CUATRO A350 Y DOS BOEING 787-9.



ADICIONALMENTE, LATAM ESPERA INVERTIR APROXIMADAMENTE US\$650 MILLONES EN CAPEX NO-FLOTA DURANTE 2018, INCLUYENDO ACTIVOS INTANGIBLES, MANTENIMIENTO, INVERSIONES EN MOTORES Y REPUESTOS, ASÍ COMO LA RENOVACIÓN DE SUS CABINAS EN LOS MODELOS BOEING 767 Y 777. ESTE MONTO INCLUYE TAMBIÉN LA MIGRACIÓN DEL SISTEMA DE RESERVA DE PASAJES EN LAS OPERACIONES DE LATAM AIRLINES BRASIL, ACTUALMENTE EN DESARROLLO, LA QUE ESPERAMOS COMPLETAR DURANTE EL PRIMER SEMESTRE DE 2018.



Al final del año	2016	2017	2018E	2019E
FLOTA PASAJEROS				
Narrow Body				
Airbus A319-100	48	46	46	46
Airbus A320-200	146	126	121	119
Airbus A320 Neo	2	4	10	14
Airbus A321-200	47	47	49	49
Airbus A321 Neo	-	-	2	6
TOTAL	243	223	228	234
Wide Body				
Boeing 767-300	37	36	35	29
Airbus A350-900	7	5	9	13
Boeing 777-300 ER	10	10	10	9
Boeing 787-8	10	10	10	10
Boeing 787-9	10	14	14	16
TOTAL	76	75	78	77
FLOTA CARGUERA				
Boeing 777-200F	2	0	-	-
Boeing 767-300F	8	9	10	11
TOTAL	10	9	10	11
TOTAL FLOTA EN OPERACIÓN	329	307	316	322
Subarriendos				
Airbus A320-200	-	5	5	5
Airbus A350-900	-	2	-	-
Boeing 767-300F	3	1	-	-
Total Subarriendos	3	8	5	5
TOTAL FLOTA	332	315	321	327
Compromisos de Flota (US\$ millones)	1.950	326	714	1.213

Nota: Esta tabla no incluye un B777-200F actualmente subarrendado a un tercero, que fue reclasificado desde propiedad, planta y equipo a disponible para venta.



SOSTENI- BILIDAD

*Innovamos en el uso
de tecnologías, e
implementamos iniciativas
humanitarias y en
armonía con el planeta*





ESTR ATE GIA

de sostenibilidad



Con la entrada en vigor de la Política de Sostenibilidad, en 2017 el Grupo enfocó sus esfuerzos a generar conciencia e involucrar a líderes y equipos por igual en la implementación de las dimensiones económicas, sociales y ambientales en las rutinas de trabajo y en los procesos de toma de decisiones. Se realizaron presentaciones ante el Comité Ejecutivo y ante áreas específicas, tales como Legal, Recursos Humanos, Marketing y Seguridad, entre otras.



El Consejo Directivo supervisa las metas y los objetivos de sostenibilidad. En 2017, el Consejo comenzó a evaluar cómo mejorar la actual estructura de gobernanza, incluyendo la incorporación de temas relativos a la diversidad. Cabe notar que siempre que un ejecutivo asume un alto puesto gerencial en LATAM, él o ella pasa por un proceso de inmersión en la estrategia del negocio que, con base en este modelo transversal, incluye un módulo específico de gestión de la sostenibilidad.

La Política de Sostenibilidad establece tres dimensiones en la estructura de la Estrategia de Sostenibilidad:

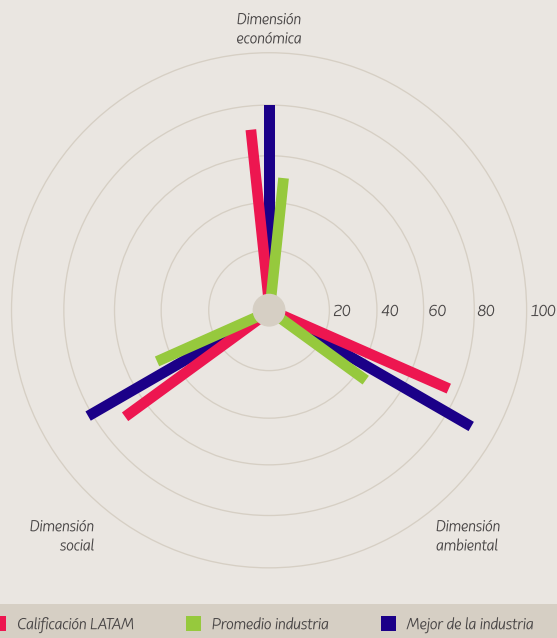
- **Gobernanza:** establece cómo se deberá posicionar el grupo en cuanto a sus compromisos y metas de sostenibilidad, así como definir los ámbitos responsables de la toma de decisiones, la ejecución y el seguimiento de los resultados.
- **Cambio climático:** el concepto presentado busca un equilibrio entre la mitigación de riesgos y la identificación de nuevas oportunidades para el manejo de temas ambientales (existentes y potenciales), subrayando la reducción de la huella de carbono de las operaciones, así como la promoción de prácticas ecoeficientes.
- **Ciudadanía corporativa:** dirigida a convertir al negocio y a los agentes de la cadena de valor del Grupo en motores del progreso social, el desarrollo económico y la conservación del medio ambiente en las regiones en donde opera LATAM.

Cada dimensión comprende una serie de ámbitos que LATAM deberá desarrollar. Estos se subdividen en metas y objetivos. Para medir el desarrollo en estos ámbitos, LATAM se basa en su desempeño dentro del Índice de Sostenibilidad de Dow Jones (Dow Jones Sustainability Index, DJSI), cuya metodología de “los mejores en su clase” evalúa el desempeño de las empresas que cotizan en bolsa en diversos sectores, de acuerdo con su gestión de prácticas sociales, ambientales y de gobernanza. El análisis, llevado a cabo por la consultoría en inversiones especializada en sostenibilidad, RobecoSAM, genera un listado final que muestra las organizaciones consideradas como referentes en los aspectos mencionados.



Nuestra Política de Sostenibilidad también define a los principales grupos de interés y los asuntos y oportunidades relevantes para ellos, gestionados para generar valor agregado.

Grupo de interés	Entregas de LATAM	Beneficios para LATAM
Empleados	<ul style="list-style-type: none"> • Generación de empleos en varios países. • Salud y seguridad en el trabajo (tasa de lesiones de 1%, por debajo del promedio de la industria). • Oportunidades de crecimiento profesional (5,800 anuncios internos de vacantes en 2017). 	<ul style="list-style-type: none"> • Capital intelectual. • Cultura LATAM. • Alineación y compromiso con la estrategia y los resultados del Grupo.
Clientes/ Pasajeros	<ul style="list-style-type: none"> • Conectividad: rutas propias así como alianzas y hubs. • Seguridad. • Ventajas en programa de lealtad. 	<ul style="list-style-type: none"> • Generación de ingresos y sostenibilidad del negocio a corto, mediano y largo plazo.
Autoridades públicas y reguladoras	<ul style="list-style-type: none"> • Participación en temas importantes de la industria y la sostenibilidad aeronáutica, entre otros. • Interacciones basadas en la ética y la integridad. • Cumplimiento de legislación pertinente y Compliance. • Participación en asociaciones/organizaciones de la industria y en iniciativas de sostenibilidad. 	<ul style="list-style-type: none"> • Crecimiento del negocio basado en compartir experiencias y mejores prácticas y en el cumplimiento de la legislación pertinente.
Proveedores	<ul style="list-style-type: none"> • Generación de riqueza. • Compartir buenas prácticas. • Estudios de riesgo para la sostenibilidad. 	<ul style="list-style-type: none"> • Calidad del producto, servicio y seguridad. • Garantías para la continuidad de la operación y del negocio.
Inversionistas	<ul style="list-style-type: none"> • Responsabilidad financiera y retorno sobre la inversión. • Estrategia basada en visión a largo plazo. • Conducta basada en la ética y la integridad. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mantenimiento de las inversiones para asegurar la continuidad del negocio.





TEMAS RELEVANTES

LATAM desea guiar su visión para el futuro y sus compromisos para que se alineen cada vez más a los estándares de sostenibilidad y las tendencias mundiales en la materia. Para lograrlo, hizo falta comprender cuáles son los temas relevantes para nuestros grupos de interés.

En 2017, se llevó a cabo un proceso de materialidad que mostró la relevancia de 36 temas a través de encuestas directas a empleados, proveedores, altos ejecutivos y clientes, así como también de una encuesta indirecta sobre la relevancia de estos temas para los inversionistas, los medios, la competencia, las asociaciones de sostenibilidad, los gobiernos y las ONG.

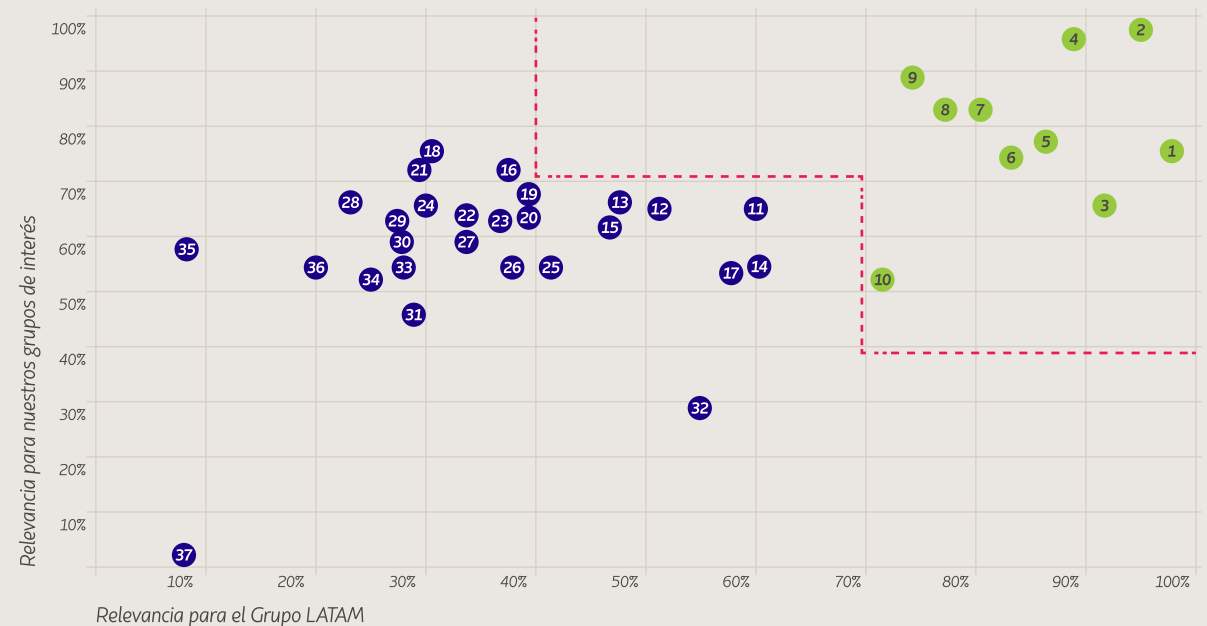


ELLO SE CONSOLIDÓ EN UNA MATRIZ QUE MUESTRA LA RELEVANCIA DE ESTOS TEMAS PARA LA INDUSTRIA, CRUZADA CON LA IMPORTANCIA QUE LE DAN NUESTROS GRUPOS DE INTERÉS. ESTO RESULTÓ EN 10 TEMAS IMPORTANTES VALIDADOS POR EL CEO DE LATAM.

Debido al cambio constante en las regulaciones y las tendencias del mundo, LATAM considera importante revisar el proceso de sostenibilidad de manera periódica.

Matriz de materialidad

Aunque no fueron clasificados como materiales, los temas no priorizados también se presentarán en el reporte, teniendo en cuenta el interés demostrado por los públicos consultados.



(Para obtener más detalles, favor de referirse al Reporte de Sostenibilidad de LATAM).

Temas materiales

- 1 Salud y seguridad en aire y tierra
- 2 Ética y lucha contra la corrupción
- 3 Puntualidad
- 4 Sostenibilidad económica y financiera
- 5 Desarrollo de los colaboradores
- 6 Mitigación del cambio climático
- 7 Foco en el cliente
- 8 Desarrollo de red de destinos para ofrecer la mejor conectividad
- 9 Relación con autoridades
- 10 Turismo sostenible

Temas no priorizados

- 11 Condiciones y beneficios
- 12 Diversidad
- 13 Gestión de residuos
- 14 Utilización de biocombustibles
- 15 Prácticas transparentes de reporte y comunicación
- 16 Inversión social
- 17 Relaciones laborales en la cadena de proveedores
- 18 Generación de beneficios económicos directos e indirectos
- 19 Innovación, investigación y desarrollo
- 20 Inversiones en infraestructura y mantenimiento
- 21 Gestión con ecoeficiencia
- 22 Gestión del agua
- 23 Concientización de los empleados en materia de sostenibilidad

- 24 Inclusión de consumidores con necesidades especiales
- 25 Gestión de impactos ambientales en la cadena de proveedores
- 26 Comodidad en vuelo
- 27 Equilibrio entre vida personal y laboral
- 28 Trata de personas
- 29 Desarrollo local
- 30 Gestión de la biodiversidad
- 31 Gestión de ruidos
- 32 Democratización de acceso a servicios de aviación
- 33 Voluntariado
- 34 Comidas responsables
- 35 Turismo sexual
- 36 Transporte de animales
- 37 Narcotráfico



GOBERNANZA DE LA SOSTENIBILIDAD

LATAM tiene 4 principales líneas de acción relativas al tema de gobernanza: transparencia, seguimiento de normas y compromisos, riesgos y oportunidades, y asegurar la integración de la sostenibilidad en todas las áreas de la empresa.

Todas las relaciones están fundamentadas en la ética y la transparencia. Si bien los asuntos públicos y de la industria son monitoreados a nivel global a través del área de Asuntos Corporativos, son puestos en práctica por los respectivos ejecutivos y empleados que trabajan en las subsidiarias. Existe un esfuerzo continuo por consolidar la agenda de regulación corporativa, con gestión intersectorial de asuntos cuyo impacto afecta a todo el Grupo y no sólo a las operaciones de un país en específico.

LATAM participa en temas claves que impactan la industria y el negocio, como son los relativos a la seguridad aérea, temas fiscales y otros gravámenes. El trabajo realizado dentro del marco legal con las autoridades públicas y regulatorias, así como con asociaciones de la industria, es fundamental para identificar las medidas a seguir y redactar directrices para hacer frente a los retos actuales, contribuyendo al crecimiento de LATAM y de otras organizaciones, así como de la sociedad en general.

Todos los empleados del Grupo reciben capacitación continua en cuanto a prácticas de ética, cumplimiento, anticorrupción y antimonopolio. En 2017, se lanzó una nueva versión del programa de aprendizaje en línea sobre el Código de Conducta, ofreciendo ejemplos prácticos y facilitando la comprensión de la relación entre las rutinas de trabajo diario y los temas tratados en ese documento. También en 2017, se completó una capacitación para los funcionarios que los convirtió en embajadores del cumplimiento en sus unidades, responsables de diseminar los conceptos y comportamientos claves entre sus colaboradores.



EN CUANTO A RIESGOS, ÉSTOS SON VIGILADOS POR EL EQUIPO DE GESTIÓN DE RIESGOS, QUE LE REPORTA AL COMITÉ EJECUTIVO DEL GRUPO MENSUALMENTE.

Si bien existe un departamento dedicado a la gestión de riesgos, está claro que esta última debería ser inherente a todos los líderes, unidades y áreas. En 2017, la matriz de

riesgos de LATAM comprendía más de 50 temas, divididos en 11 categorías. El rango de riesgos comprende el medio ambiente, la seguridad, el entorno regulatorio, la cadena de suministro y la administración de personal, entre otros.

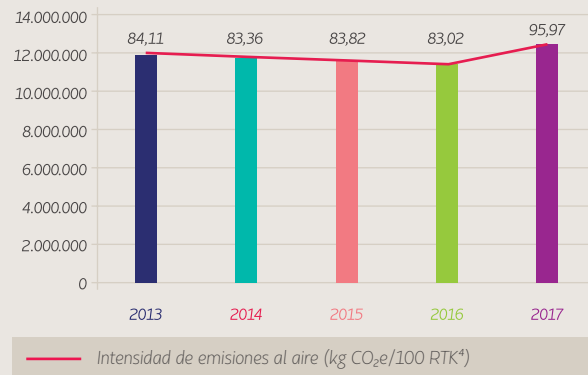
Cabe notar que en 2017 se reforzó la gestión de riesgos de cumplimiento y un programa de capacitación en manejo de riesgos para directores, impartido por una consultoría especializada. Se concluyó el desarrollo de un sistema de gestión para riesgos estratégicos transversales en las operaciones claves a nivel local, asegurando así la estandarización de las herramientas de identificación, seguimiento y reporte.



CAMBIO CLIMÁTICO

LATAM tiene una estrategia de cambio climático que permite a la empresa vigilar los principales temas ambientales y establecer planes de trabajo. Esta estrategia tiene 4 líneas principales: huella de carbono, ecoeficiencia, energías alternativas sustentables, y estándares y certificaciones. Desde 2010, LATAM ha llevado un inventario anual de emisión de gases de efecto invernadero (GEI). Desde 2012 LATAM presenta su huella de carbono de forma conjunta entre LAN y TAM. Cada año esperamos disminuir nuestras emisiones netas.

Total de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero



LATAM Airlines Colombia avanzó en su estrategia de compensación en 2017, con la compensación formal de todas las emisiones de GEI de la operación en dicho país, incluyendo vuelos domésticos y operaciones terrestres, como son traslados de empleados y otras emisiones indirectas. Se han neutralizado emisiones de las operaciones terrestres desde 2014. El certificado de neutralización aseguró la exención de LATAM Airlines Colombia de un impuesto implementado por el gobierno colombiano a finales de 2016, que carga US\$5 por cada tonelada métrica de emisiones de carbono por el uso de combustibles fósiles.

Una gran parte de los gases de efecto invernadero (GEI) del sector aviación son generados por los combustibles fósiles que utilizan los motores de las aeronaves. Por ello, se siguen dos medidas complementarias para disminuir el consumo de combustible: renovación de flota y búsqueda constante por lograr un mejor consumo del combustible.

En cuanto a esto último, en 2017 el Programa de Eficiencia de Combustible Focus llevó a cabo 20 proyectos que resultaron en el ahorro de 50 galones de combustible y generaron un ahorro de aproximadamente US\$100 millones para el Grupo.



LOS COMBUSTIBLES SUSTENTABLES ALTERNATIVOS SON EL COMPLEMENTO PERFECTO PARA REDUCIR LAS EMISIONES DE GEI.

LATAM apoya el desarrollo de biocombustibles para uso a escala comercial en el sector aeronáutico, pero considera que ello depende de la consolidación de una estrategia integrada en la que participen productores, fabricantes de motores para aeronaves, distribuidores y agencias del gobierno, además de las propias aerolíneas.

En cuanto a los estándares y certificaciones, LATAM mantiene el compromiso con las directivas establecidas en la iniciativa de Evaluación Ambiental (IEnvA) de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, IATA (International Air Transport Association). En 2017, las operaciones internacionales desde Chile fueron recertificadas bajo este programa.

Para las operaciones terrestres, nuestra sección en Miami (Estados Unidos) está adaptando el sistema a la versión más reciente de la norma ISO 14.001 que data de 2015 para obtener la recertificación en 2018.

Principales fuentes de ahorro de energía-combustibles (2017)

Racionalización del uso de la unidad auxiliar de energía (APU):

31%

Procedimientos de aproximación, aterrizaje y rodaje:

13%

Reducción del peso a bordo:

9%

Adopción de velocidades adecuadas:

7%

Acciones correctivas en caso de desviaciones del consumo estándar:

6%

Optimización del uso de equipo de presurización y aire acondicionado a bordo:

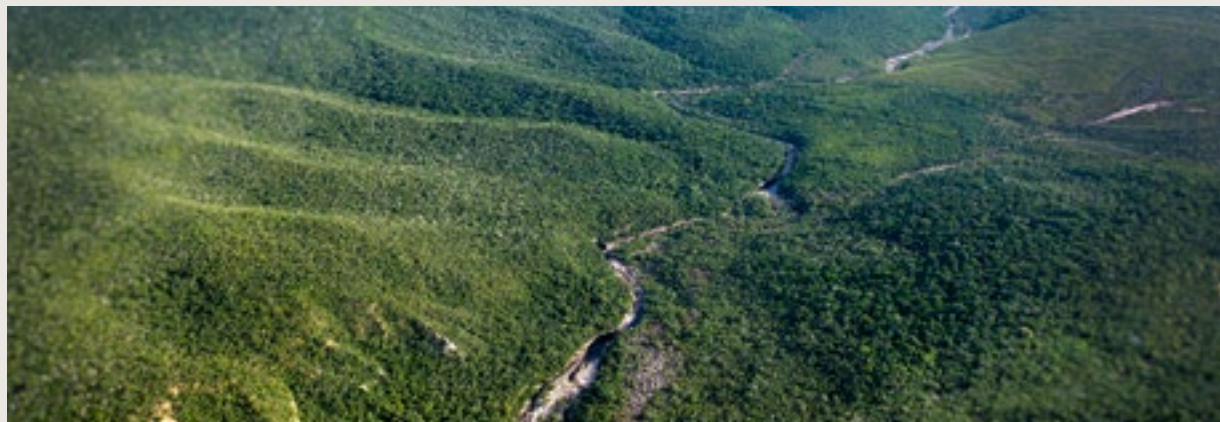
5%

Revisión de rutas:

6%

Otras medidas:

24%



EN 2017, EL AVIÓN SOLIDARIO PARTICIPÓ EN TRES OPERACIONES DE EMERGENCIA EN RESPUESTA A LAS SOLICITUDES DE AYUDA DE EMBAJADAS Y ORGANIZACIONES DE ASISTENCIA HUMANITARIA.

CIUDADANÍA CORPORATIVA

Además de sus programas de responsabilidad social, la estrategia de ciudadanía corporativa de LATAM considera el apoyo humanitario y los patrocinios y donaciones que generan un impacto en la región.

Para obtener una mayor efectividad y relevancia en las acciones emprendidas en los diversos países donde opera, el Grupo sigue desarrollando su trabajo para identificar y mapear los impactos de la operación en la sociedad. El análisis considera tanto los efectos positivos como los negativos y los directos e indirectos y, en conjunto con el diagnóstico de las iniciativas sociales emprendidas, dará forma a la revisión de la estrategia de responsabilidad social y ciudadanía corporativa del Grupo en 2018.

Creado en 2009, el programa Cuido mi Destino es posible gracias a la movilización de empleados de LATAM, estudiantes y representantes de las autoridades públicas y de la sociedad civil que trabajan juntos como voluntarios en proyectos para reconstruir zonas turísticas, reestablecer su potencial turístico e impulsar las redes comerciales y de servicios de cada localidad. En ocasiones, este programa comprende también programas de capacitación profesional para miembros de las comunidades beneficiadas, asegurando mejores condiciones

de trabajo e ingresos. Entre 2009 y 2017, se invirtieron US\$1.916.825 en diversos proyectos en Sudamérica: US\$201.533 tan sólo en 2017.



En enero, LATAM participó de manera activa en el combate de los incendios que afectaron la región de Valparaíso, uno de los destinos más visitados de Chile. En marzo, el Grupo brindó apoyo en Perú, donde más de 133.000 personas quedaron sin hogar debido a las inundaciones que provocó el fenómeno de El Niño. En septiembre, el programa tomó acción para transportar asistencia para las víctimas del huracán María en Costa Rica.

Aprobada a finales de 2016, la Política de Donaciones de LATAM entró en vigor en 2017. El documento establece los requisitos para que LATAM apruebe y lleve a cabo la donación social. La política describe los criterios, las etapas de validación y los niveles de autoridad requerida para la concesión de pasajes de cortesía, transportación gratuita de carga, y donativos en efectivo a organizaciones no gubernamentales, fundaciones y otras entidades de la sociedad civil.

SOCIEDAD

	2015	2016	2017
Fomentar el turismo sustentable: Cuido mi Destino			
Lugares beneficiados	9	7	8
Estudiantes participantes	516	358	668
Inversión total (en US\$)	228.913	181.612	201.533

Logística social			
Pasajes donados	4.558	4.059	5.992
Carga transportada como asistencia humanitaria (toneladas métricas)	139	678	51,5
Material reciclado transportado (toneladas métricas)	303	143	170,9



INFORMES
FINAN-
CIEROS

Logramos importantes avances, gracias a las iniciativas implementadas de nuestro plan de transformación





LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES
ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS
31 DE DICIEMBRE DE 2017

CONTENIDO

Estado de situación financiera clasificado consolidado
Estado de resultados consolidado por función
Estado de resultados integrales consolidado
Estado de cambios en el patrimonio
Estado de flujos de efectivo consolidado - método directo
Notas a los estados financieros consolidados

CLP - PESOS CHILENOS
ARS - PESOS ARGENTINOS
US\$ - DOLARES ESTADOUNIDENSES
MUS\$ - MILES DE DOLARES ESTADOUNIDENSES
COP - PESOS COLOMBIANOS
BRL/R\$ - REALES BRASILEÑOS
MRS - MILES DE REALES BRASILEÑOS
MXN - PESO MEXICANO
VEF - BOLIVAR FUERTE



INFORME DEL AUDITOR INDEPENDIENTE

Santiago, 14 de marzo de 2018

Señores Accionistas y Directores
Latam Airlines Group S.A.

Hemos efectuado una auditoría a los estados financieros consolidados adjuntos de Latam Airlines Group S.A. y filiales, que comprenden los estados consolidados de situación financiera al 31 de diciembre de 2017 y 2016, los correspondientes estados consolidados de resultados, de resultados integrales, de cambios en el patrimonio y de flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas y las correspondientes notas a los estados financieros consolidados.

Responsabilidad de la Administración por los estados financieros consolidados

La Administración es responsable por la preparación y presentación razonable de estos estados financieros consolidados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF). Esta responsabilidad incluye el diseño, implementación y mantención de un control interno pertinente para la preparación y presentación razonable de estados financieros consolidados que estén exentos de representaciones incorrectas significativas, ya sea debido a fraude o error.

Responsabilidad del auditor

Nuestra responsabilidad consiste en expresar una opinión sobre estos estados financieros consolidados sobre la base de nuestras auditorías. Efectuamos nuestras auditorías de acuerdo con Normas de Auditoría Generalmente Aceptadas en Chile. Tales normas requieren que planifiquemos y realicemos nuestro trabajo con el objeto de lograr un razonable grado de seguridad de que los estados financieros consolidados están exentos de representaciones incorrectas significativas.

Una auditoría comprende efectuar procedimientos para obtener evidencia de auditoría sobre los montos y revelaciones en los estados financieros consolidados. Los procedimientos seleccionados dependen del juicio del auditor, incluyendo la evaluación de los riesgos de representaciones incorrectas significativas de los estados financieros consolidados ya sea debido a fraude o error. Al efectuar estas evaluaciones de los riesgos, el auditor considera el control interno pertinente para la preparación y presentación razonable de los estados financieros consolidados de la entidad con el objeto de diseñar procedimientos de auditoría que sean apropiados en las circunstancias, pero sin el propósito de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno de la entidad. En consecuencia, no expresamos tal tipo de opinión. Una auditoría incluye, también, evaluar lo apropiadas que son las políticas de contabilidad utilizadas y la razonabilidad de las estimaciones contables significativas efectuadas por la Administración, así como una evaluación de la presentación general de los estados financieros consolidados.

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido es suficiente y apropiada para proporcionarnos una base para nuestra opinión.



Santiago, 14 de marzo de 2018
Latam Airlines Group S.A.
2

Opinión

En nuestra opinión, los mencionados estados financieros consolidados presentan razonablemente, en todos sus aspectos significativos, la situación financiera de Latam Airlines Group S.A. y filiales al 31 de diciembre de 2017 y 2016, los resultados de sus operaciones y los flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF).

Renzo Corona Spedaliere
RUT: 6.373.028-9



Índice de las Notas a los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales

Notas	Página
1 - Información general	1
2 - Resumen de principales políticas contables.....	5
2.1. Bases de preparación.....	5
2.2. Bases de consolidación.....	8
2.3. Transacciones en moneda extranjera.....	9
2.4. Propiedades, plantas y equipos.....	10
2.5. Activos intangibles distintos de la plusvalía	10
2.6. Plusvalía	11
2.7. Costos por intereses.....	11
2.8. Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros	12
2.9. Activos financieros.....	12
2.10. Instrumentos financieros derivados y actividades de cobertura	13
2.11. Inventarios.....	14
2.12. Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	15
2.13. Efectivo y equivalentes al efectivo.....	15
2.14. Capital emitido	15
2.15. Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	15
2.16. Préstamos que devengan intereses	15
2.17. Impuestos corrientes y diferidos	16
2.18. Beneficios a los empleados	16
2.19. Provisiones	17
2.20. Reconocimiento de ingresos.....	17
2.21. Arrendamientos	18
2.22. Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	18
2.23. Mantenimiento	18
2.24. Medio ambiente.....	19
3 - Gestión del riesgo financiero	19
3.1. Factores de riesgo financiero.....	19
3.2. Gestión del riesgo del capital	34
3.3. Estimación del valor justo	34
4 - Estimaciones y juicios contables	37
5 - Información por segmentos.....	40
6 - Efectivo y equivalentes al efectivo.....	43
7 - Instrumentos financieros	44
7.1. Instrumentos financieros por categorías.....	44
7.2. Instrumentos financieros por monedas.....	46
8 - Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar corrientes y cuentas por cobrar no corrientes	47
9 - Cuentas por cobrar y por pagar a entidades relacionadas	49
10 - Inventarios	50
11 - Otros activos financieros.....	51
12 - Otros activos no financieros.....	52



13 - Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	53
14 - Inversiones en subsidiarias	54
15 - Activos intangibles distintos de la plusvalía	57
16 - Plusvalía	58
17 - Propiedades, plantas y equipos	60
18 - Impuestos corrientes y diferidos	66
19 - Otros pasivos financieros	71
20 - Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	79
21 - Otras provisiones	81
22 - Otros pasivos no financieros	83
23 - Provisiones por beneficios a los empleados	84
24 - Cuentas por pagar, no corrientes	86
25 - Patrimonio	86
26 - Ingresos de actividades ordinarias	91
27 - Costos y gastos por naturaleza	92
28 - Otros ingresos, por función	93
29 - Moneda extranjera y diferencias de cambio	94
30 - Ganancia por acción	100
31 - Contingencias	101
32 - Compromisos	113
33 - Transacciones con partes relacionadas	117
34 - Pagos basados en acciones	118
35 - Estado de flujo de efectivo	121
36 - Medio ambiente	122
37 - Hechos posteriores a la fecha de los estados financieros	123

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE SITUACION FINANCIERA CLASIFICADO CONSOLIDADO

ACTIVOS	Nota	A131 de	A131 de
		diciembre de	diciembre de
		2017	2016
		MUS\$	MUS\$
Activos corrientes			
Efectivo y equivalentes al efectivo	6 - 7	1.142.004	949.327
Otros activos financieros, corrientes	7 - 11	559.919	712.828
Otros activos no financieros, corrientes	12	221.188	212.242
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	7 - 8	1.214.050	1.107.889
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	7 - 9	2.582	554
Inventarios corrientes	10	236.666	241.363
Activos por impuestos corrientes	18	77.987	65.377
		<u>3.454.396</u>	<u>3.289.580</u>
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			
Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios	13	291.103	337.195
		<u>3.745.499</u>	<u>3.626.775</u>
Total activos corrientes			
Activos no corrientes			
Otros activos financieros, no corrientes	7 - 11	88.090	102.125
Otros activos no financieros, no corrientes	12	220.807	237.344
Cuentas por cobrar, no corrientes	7 - 8	6.891	8.254
Activos intangibles distintos de la plusvalía	15	1.617.247	1.610.313
Plusvalía	16	2.672.550	2.710.382
Propiedades, plantas y equipos	17	10.065.335	10.498.149
Activos por impuestos corrientes, no corrientes	18	17.532	20.272
Activos por impuestos diferidos	18	364.021	384.580
		<u>15.052.473</u>	<u>15.571.419</u>
Total activos no corrientes			
Total activos		<u>18.797.972</u>	<u>19.198.194</u>

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE SITUACION FINANCIERA CLASIFICADO CONSOLIDADO

PATRIMONIO Y PASIVOS	Nota	A131 de	A131 de
		diciembre de	diciembre de
PASIVOS		2017	2016
		MU\$S	MU\$S
Pasivos corrientes			
Otros pasivos financieros, corrientes	7 - 19	1.300.949	1.839.528
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	7 - 20	1.695.202	1.593.068
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	7 - 9	760	269
Otras provisiones, corrientes	21	2.783	2.643
Pasivos por impuestos, corrientes	18	3.511	14.286
Otros pasivos no financieros, corrientes	22	2.823.963	2.762.245
Total de pasivos corrientes distintos de los pasivos incluidos en grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta		5.827.168	6.212.039
Pasivos incluidos en grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	13	15.546	10.152
Total pasivos corrientes		5.842.714	6.222.191
Pasivos no corrientes			
Otros pasivos financieros, no corrientes	7 - 19	6.605.508	6.796.952
Cuentas por pagar, no corrientes	7 - 24	498.832	359.391
Otras provisiones, no corrientes	21	374.593	422.494
Pasivo por impuestos diferidos	18	949.697	915.759
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	23	101.087	82.322
Otros pasivos no financieros no corrientes	22	158.305	213.781
Total pasivos no corrientes		8.688.022	8.790.699
Total pasivos		14.530.736	15.012.890
PATRIMONIO			
Capital emitido	25	3.146.265	3.149.564
Ganancias acumuladas	25	475.118	366.404
Acciones propias en cartera	25	(178)	(178)
Otras reservas		554.884	580.870
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora		4.176.089	4.096.660
Participaciones no controladoras	14	91.147	88.644
Total patrimonio		4.267.236	4.185.304
Total patrimonio y pasivos		18.797.972	19.198.194

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADO POR FUNCION

	Nota	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
		2017	2016
		MU\$S	MU\$S
Ingresos de actividades ordinarias	26	9.613.907	8.988.340
Costo de ventas		(7.441.849)	(6.967.037)
Ganancia bruta		2.172.058	2.021.303
Otros ingresos, por función	28	549.889	538.748
Costos de distribución		(699.600)	(747.426)
Gastos de administración		(938.931)	(872.954)
Otros gastos, por función		(368.883)	(373.738)
Otras ganancias (pérdidas)		(7.754)	(72.634)
Ganancias/(pérdidas) de actividades operacionales		706.779	493.299
Ingresos financieros		78.695	74.949
Costos financieros	27	(393.286)	(416.336)
Diferencias de cambio	29	(18.718)	121.651
Resultado por unidades de reajuste		748	311
Ganancia/(Pérdida), antes de impuestos		374.218	273.874
Gasto por impuesto a las ganancias	18	(173.504)	(163.204)
GANANCIA/(PÉRDIDA) DEL EJERCICIO		200.714	110.670
Ganancia/(Pérdida), atribuible a los propietarios de la controladora		155.304	69.220
Ganancia/(Pérdida) atribuible a participaciones no controladoras	14	45.410	41.450
Ganancia/(Pérdida) del ejercicio		200.714	110.670
GANANCIAS/(PÉRDIDAS) POR ACCION			
Ganancias/(Pérdidas) básicas por acción (US\$)	30	0,25610	0,12665
Ganancias/(Pérdidas) diluidas por acción (US\$)	30	0,25610	0,12665

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.



LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES
ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES CONSOLIDADO

	Nota	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
		2017	2016
		MUS\$	MUS\$
GANANCIA/(PÉRDIDA) DEL PERÍODO			
Componentes de otro resultado integral que no se reclasificarán al resultado del período antes de impuestos			
Otro resultado integral, antes de impuestos, ganancias (pérdidas) por nuevas mediciones de planes de beneficios definidos	25	2.763	(3.305)
Total otro resultado integral que no se reclasificará al resultado del período antes de impuestos		<u>2.763</u>	<u>(3.305)</u>
Componentes de otro resultado integral que se reclasificarán al resultado del período antes de impuestos			
Diferencia de cambio por conversión			
Ganancias (pérdidas) por diferencia de cambio de conversión, antes de impuestos	29	(47.495)	494.362
Otro resultado integral, antes de impuestos, diferencias de cambio por conversión		<u>(47.495)</u>	<u>494.362</u>
Coberturas de flujo de efectivo			
Ganancias (pérdidas) por coberturas de flujos de efectivo, antes de impuestos	19	8.344	127.390
Otro resultado integral, antes de impuestos, coberturas del flujo de efectivo		<u>8.344</u>	<u>127.390</u>
Total otro resultado integral que se reclasificará al resultado del período antes de impuestos		<u>(29.151)</u>	<u>621.752</u>
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto		<u>(26.388)</u>	<u>618.647</u>
Impuesto a las ganancias relativos a componentes de otro resultado integral que no se reclasificará al resultado del período			
Impuesto a las ganancias relativo a nuevas mediciones de planes de beneficios definidos de otro resultado integral	18	(785)	921
Impuestos a las ganancias acumulados relativos a componentes de otro resultado integral que no se reclasificarán al resultado del período		<u>(785)</u>	<u>921</u>
Impuesto a las ganancias relativos a componentes de otro resultado integral que se reclasificará al resultado del período			
Impuesto a las ganancias relacionado con coberturas de flujos de efectivo de otro resultado integral		(1.770)	(34.695)
Impuestos a las ganancias acumulados relativos a componentes de otro resultado integral que se reclasificarán al resultado del período		<u>(1.770)</u>	<u>(34.695)</u>
Total otro resultado integral		<u>(28.943)</u>	<u>584.873</u>
Total resultado integral		<u>17.171</u>	<u>695.543</u>
Resultado integral atribuible a:			
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora		128.876	648.539
Resultado integral atribuible a participaciones no controladoras		42.895	47.004
TOTAL RESULTADO INTEGRAL		<u>17.171</u>	<u>695.543</u>

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.



LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO

Nota	Patrimonio atribuible a la controladora													
	Cambios en otras reservas											Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	Participaciones no controladoras	Patrimonio total
	Capital emitido	Acciones propias en cartera	Reservas de diferencias de cambio en conversiones	Reservas de flujo de coberturas de flujo de efectivo	Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios de finidos	Reservas de pagos basados en acciones	Otras reservas varias	Total otras reservas	Ganancias acumuladas	MUS\$	MUS\$			
MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$		
Patrimonio														
1 de enero de 2017	3.149.564	(178)	(2.086.555)	1.506	(12.900)	38.538	2.640.281	580.870	366.404	4.096.660	88.644	4.185.304		
Cambios en patrimonio														
Resultado integral														
Ganancia (pérdida)	25	-	-	-	-	-	-	-	155.304	155.304	45.410	200.714		
Otro resultado integral		-	(45.036)	16.634	1.974	-	-	(26.428)	-	(26.428)	(2.515)	(28.943)		
Total resultado integral		-	(45.036)	16.634	1.974	-	-	(26.428)	155.304	128.876	42.895	171.771		
Transacciones con los accionistas														
Dividendos	25	-	-	-	-	-	-	-	(46.590)	(46.590)	-	(46.590)		
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios, patrimonio	25-34	(3.299)	-	-	-	-	943	(501)	442	(2.857)	(40.392)	(43.249)		
Total transacciones con los accionistas		(3.299)	-	-	-	-	943	(501)	442	(49.447)	(40.392)	(89.839)		
Saldos al 31 de diciembre de 2017		<u>3.146.265</u>	<u>(178)</u>	<u>(2.131.591)</u>	<u>18.140</u>	<u>(10.926)</u>	<u>39.481</u>	<u>2.639.780</u>	<u>554.884</u>	<u>4.176.089</u>	<u>91.147</u>	<u>4.267.236</u>		

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.



LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO

Nota	Patrimonio atribuible a la controladora											
	Cambios en otras reservas								Ganancias acumuladas	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	Participaciones no controladoras	Patrimonio total
	Capital emitido	Acciones propias en cartera	Reservas de diferencias de cambio en conversiones	Reservas de flujo de coberturas de flujo de efectivo	Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios de finidos	Reservas de pagos basados en acciones	Otras reservas varias	Total otras reservas				
MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	
Patrimonio												
1 de enero de 2016	2.545.705	(178)	(2.576.041)	(90.510)	(10.717)	35.647	2.634.679	(6.942)	317.950	2.856.535	81.013	2.937.548
Cambios en patrimonio												
Resultado integral												
Ganancia (pérdida)	25	-	-	-	-	-	-	-	69.220	69.220	41.450	110.670
Otro resultado integral		-	-	489.486	92.016	(2.183)	-	-	579.319	-	579.319	584.873
Total resultado integral		-	-	489.486	92.016	(2.183)	-	-	579.319	69.220	47.004	695.543
Transacciones con los accionistas												
Emisión de patrimonio	24-33	608.496	-	-	-	-	-	-	-	608.496	-	608.496
Dividendos	25	-	-	-	-	-	-	-	(20.766)	(20.766)	-	(20.766)
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios, patrimonio	25-34	(4.637)	-	-	-	-	2.891	5.602	8.493	-	(39.373)	(35.517)
Total transacciones con los accionistas		603.859	-	-	-	-	2.891	5.602	8.493	(20.766)	(39.373)	552.213
Saldo a 31 de diciembre de 2016		3.149.564	(178)	(2.086.555)	1.506	(12.900)	38.538	2.640.281	580.870	366.404	88.644	4.185.304

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.



LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO - METODO DIRECTO

	Nota	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
		2017	2016
		MUS\$	MUS\$
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de operación			
Clases de cobros por actividades de operación			
Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios	10	595.718	9.918.589
Otros cobros por actividades de operación		73.668	70.359
Clases de pagos			
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios		(6.722.713)	(6.756.121)
Pagos a y por cuenta de los empleados		(1.955.310)	(1.820.279)
Otros pagos por actividades de operación		(223.706)	(162.839)
Impuestos a las ganancias pagados		(91.986)	(59.556)
Otras entradas (salidas) de efectivo	35	(8.931)	(209.269)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación		1.666.740	980.884
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de inversión			
Flujos de efectivo procedentes de la pérdida de control de subsidiarias u otros negocios			
Otros cobros por la venta de patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades		6.503	-
Otros pagos para adquirir patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades		(3.248.693)	(2.969.731)
Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo		513.16	76.084
Compras de propiedades, planta y equipo		(403.666)	(694.370)
Importes procedentes de ventas de activos intangibles		-	1
Compras de activos intangibles		(87.318)	(88.587)
Intereses recibidos		12.684	11.242
Otras entradas (salidas) de efectivo	35	(9.223)	843
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión		(287.422)	(431.789)
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación			
Importes procedentes de la emisión de acciones			
Importes procedentes de préstamos de largo plazo		1.305.384	1.820.016
Importes procedentes de préstamos de corto plazo		132.280	279.593
Reembolsos de préstamos		(1.829.191)	(2.121.130)
Pagos de pasivos por arrendamientos financieros		(344.901)	(314.580)
Dividendos pagados		(66.642)	(41.223)
Intereses pagados		(389.724)	(398.288)
Otras entradas (salidas) de efectivo		13.706	(229.163)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación		(1.179.088)	(396.279)
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		200.230	152.816
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo		(7.553)	43.014
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo		192.677	195.830
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL PRINCIPIO DEL EJERCICIO	6	949.327	753.497
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	6	1.142.004	949.327

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES
NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS

AL 31 DE DICIEMBRE DE 2017

NOTA 1 - INFORMACION GENERAL

LATAM Airlines Group S.A. (la "Sociedad") es una sociedad anónima abierta inscrita ante la Comisión para el Mercado Financiero (1) bajo el N° 306, cuyas acciones se cotizan en Chile en la Bolsa de Corredores - Bolsa de Valores (Valparaíso), la Bolsa Electrónica de Chile - Bolsa de Valores y la Bolsa de Comercio de Santiago - Bolsa de Valores, además de cotizarse en Estados Unidos de Norteamérica en la New York Stock Exchange ("NYSE"), en la forma de American Depositary Receipts ("ADRs").

Su negocio principal es el transporte aéreo de pasajeros y carga, tanto en los mercados domésticos de Chile, Perú, Argentina, Colombia, Ecuador y Brasil, como en una serie de rutas regionales e internacionales en América, Europa y Oceanía. Estos negocios son desarrollados directamente o por 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 Comisión para el Mercado Financiero (1) 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 (2).

Al 31 de diciembre de 2017 el capital estatutario de la Sociedad está representado por 608.374.525 acciones, todas ordinarias, sin valor nominal, el que se divide en: (a) 606.407.693 acciones suscritas y pagadas; y (b) 1.966.832 acciones pendientes de suscripción y pago, de las que: (i) 1.500.000 acciones se encuentran destinadas a planes de compensación para los trabajadores; y (ii) 466.832 corresponden al saldo de acciones pendientes de colocación del último aumento de capital aprobado en la junta extraordinaria de accionistas de 18 de agosto de 2016.

(1) Con fecha 23 de febrero de 2017 se publicó en el Diario Oficial la Ley N° 21.000, que crea la nueva Comisión para el Mercado Financiero (CMF) organismo colegiado y de carácter técnico que reemplazó a la Superintendencia de Valores y Seguros (SVS).

(2) Conforme a lo informado oportunamente, durante el año 2016, LATAM discontinuó su programa brasileño depositario de recibos - BDR nivel III, no contando actualmente LATAM con valores en el mercado brasileño.



2

El Directorio de la Sociedad está integrado por nueve miembros titulares que se eligen cada dos años por la Junta Ordinaria de Accionistas. El Directorio se reúne en sesiones ordinarias mensuales y en sesiones extraordinarias, cada vez que las necesidades sociales así lo exijan. De los nueve integrantes del Directorio, tres de ellos forman parte de su Comité de Directores, el cual cumple tanto el rol previsto en la Ley sobre Sociedades Anónimas, como las funciones del Comité de Auditoría exigido por la Ley Sarbanes-Oxley de los Estados Unidos de Norteamérica y la respectiva normativa de la SEC.

El controlador de la Sociedad es el Grupo Cueto, que a través de las sociedades Costa Verde Aeronáutica S.A., Costa Verde Aeronáutica SpA, Costa Verde Aeronáutica Tres SpA, Inversiones Nueva Costa Verde Aeronáutica Ltda., Inversiones Priesca Dos y Cia. Ltda., Inversiones Caravia Dos y Cia. Ltda., Inversiones El Fano Dos y Cia. Ltda., Inversiones La Espasa Dos S.A. e Inversiones La Espasa Dos y Cia. Ltda., es dueño del 27,91% de las acciones emitidas por la Sociedad, por lo que es el controlador de la Sociedad de acuerdo a lo dispuesto por la letra b) del Artículo 97° y Artículo 99° de la Ley de Mercado de Valores, atendido que influye decisivamente en la administración de ésta.

Al 31 de diciembre de 2017, la Sociedad contaba con un total de 1.485 accionistas en su registro. A esa fecha, aproximadamente un 4,14% de la propiedad de la Sociedad se encontraba en la forma de ADRs.

Para el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2017, la Sociedad tuvo un promedio de 43.593 empleados, terminando este período con un número total de 43.095 personas, distribuidas en 6.922 empleados de Administración, 4.742 en Mantenimiento, 15.126 en Operaciones, 9.016 Tripulantes de Cabina, 3.957 Tripulantes de Mando y 3.332 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 2017			Al 31 de diciembre de 2016		
				Directo	Indirecto	Total	Directo	Indirecto	Total
				%	%	%	%	%	%
96.518.860-6	Latam Travel Chile S.A. y Filial(*)	Chile	US\$	99,9900	0,0100	100,0000	99,9900	0,0100	100,0000
96.763.900-1	Inmobiliaria Aeronáutica S.A.	Chile	US\$	0,0000	0,0000	0,0000	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
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
96.951280-7	Transporte Aéreo S.A.	Chile	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.631520-2	Fast Air Almacenes de Carga S.A.	Chile	CLP	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
Extranjera	Laser Cargo S.R.L.	Argentina	ARS	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
Extranjera	Lan Cargo Overseas Limited y Filiales	Bahamas	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.969.690-8	Lan Cargo Inversiones S.A. y Filial	Chile	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A. y Filiales	Chile	US\$	99,7100	0,2900	100,0000	99,7100	0,2900	100,0000
96.847.880-K	Technical Training LATAM S.A.	Chile	CLP	99,8300	0,1700	100,0000	99,8300	0,1700	100,0000
Extranjera	Latam Finance Limited	Islas Caymán	US\$	100,0000	0,0000	100,0000	0,0000	0,0000	0,0000
Extranjera	Peuco Finance Limited	Islas Caymán	US\$	100,0000	0,0000	100,0000	0,0000	0,0000	0,0000
Extranjera	Professional Airline Services INC.	E.E.U.U.	US\$	100,0000	0,0000	100,0000	0,0000	0,0000	0,0000
Extranjera	TAM S.A. y Filiales (**)	Brasil	BRL	63,0901	36,9099	100,0000	63,0901	36,9099	100,0000

3

(*) En junio 2016, Lantours Division de Servicios Terrestres S.A. cambió razón social a Latam Travel Chile S.A.

(**) Al 31 de diciembre de 2017, el porcentaje de participación indirecto sobre TAM S.A. y Filiales proviene de Holdco I S.A., sociedad sobre la cual LATAM Airlines Group S.A. posee una participación del 99,9983% sobre los derechos económicos y un 49% de los derechos políticos producto de la medida provisoria N° 714 del gobierno de Brasil implementada durante el 2016 que permite a capitales extranjeros tener hasta un 49% de la propiedad.

De este modo, desde abril de 2016, LATAM Airlines Group S.A. es dueña de 901 acciones con derecho a voto de Holdco I S.A., lo que equivale a un 49% del total de acciones con derecho a voto de dicha sociedad y TEP Chile S.A. es dueña de 938 acciones con derecho a voto de Holdco I S.A., lo que equivale a un 51% del total de acciones con derecho a voto de dicha sociedad.

(b) Información financiera

RUT	Sociedad	Estados de Situación Financiera						Resultado	
		Al 31 de diciembre de 2017			Al 31 de diciembre de 2016			Por los períodos terminados Al 31 de diciembre de 2017 y 2016	
		Activos	Pasivos	Patrimonio	Activos	Pasivos	Patrimonio	Ganancia/(pérdida)	
		MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	
96.518.860-6	Latam Travel Chile S.A. y Filial (*)	6.771	2.197	4.574	5.468	2.727	2.741	1833	2.650
96.763.900-1	Inmobiliaria Aeronáutica S.A.	-	-	-	36.756	8.843	2.7913	-	3.443
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A. y Filiales (**)	499.345	1.101.548	(596.406)	475.763	1.045.761	(56.1472)	(35.943)	(36.331)
Extranjera	Lan Perú S.A.	315.607	303.204	12.403	306.111	294.912	11.199	1.205	(2.164)
93.383.000-4	Lan Cargo S.A.	584.169	371.934	2.12.235	480.908	239.728	241.180	(30.220)	(24.813)
Extranjera	Connecta Corporation	38.735	17.248	21.487	31.981	23.525	8.456	13.030	9.684
Extranjera	Prime Airport Services Inc. y Filial (**)	12.671	15.722	(3.051)	7.385	11.294	(3.909)	857	588
96.951280-7	Transporte Aéreo S.A.	324.498	104.357	220.141	340.940	124.805	216.135	2.172	8.206
96.631520-2	Fast Air Almacenes de Carga S.A.	12.931	4.863	8.068	10.023	3.645	6.378	939	1.717
Extranjera	Laser Cargo S.R.L.	18	27	(9)	21	32	(11)	2	(1)
Extranjera	Lan Cargo Overseas Limited y Filiales (**)	66.039	42.271	18.808	54.092	35.178	15.737	3.438	176
96.969.690-8	Lan Cargo Inversiones S.A. y Filial (**)	144.884	156.005	(10.112)	80.644	95.747	(13.506)	3.389	(910)
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A. y Filiales (**)	11.681	5.201	6.377	10.971	6.452	4.452	1.561	2.549
96.847.880-K	Technical Training LATAM S.A.	1.967	367	1.600	1.745	284	1.461	109	73
Extranjera	Latam Finance Limited	678.289	708.306	(30.017)	-	-	-	(30.017)	-
Extranjera	Peuco Finance Limited	608.191	608.191	-	-	-	-	-	-
Extranjera	Professional Airline Services INC.	3.703	3.438	265	-	-	-	294	-
Extranjera	TAM S.A. y Filiales (**)	4.490.714	3.555.423	856.829	5.287.286	4.710.308	495.562	160.582	2.107

(*) En junio 2016, Lantours Division de Servicios Terrestres S.A. cambió razón social a Latam Travel Chile S.A.

(**) El Patrimonio informado corresponde al de la controladora, no incluye intereses no controlantes.

Adicionalmente, se ha procedido a consolidar entidades de cometido específico: 1. Cercán Leasing Limited, destinada al financiamiento de anticipos de aeronaves; 2. Guany Finance Limited, destinada a la emisión de bono securitizado con futuros pagos de tarjeta de crédito; 3. Fondos de inversión privados y 4. 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.



4

Los cambios ocurridos en el perímetro de consolidación entre el 1 de enero de 2016 y 31 de diciembre de 2017, se detallan a continuación:

(1) Incorporación o adquisición y modificación de sociedades.

- Con fecha enero de 2016 quedó inscrito en el Registro Público de Comercio, el aumento de capital social y modificación estatutaria a los efectos de la creación de una nueva clase de acciones de Lan Argentina S.A., filial de Lan Pax Group S.A., por un total de 90.000.000 acciones clase "C" nominativas no endosable y sin derecho a voto. Lan Pax Group S.A. participó de este aumento de capital, modificando su propiedad en un 4,87%, producto de lo cual, la participación indirecta de LATAM Airlines Group S.A. aumenta a un 99,8656%.
- Multiplus Corretora de Seguros Ltda. se constituye con fecha 1 de abril de 2016, cuya propiedad corresponde en un 99,99% a Multiplus S.A. filial directa de TAM S.A.
- Con fecha septiembre de 2016 fue creada la sociedad Latam Finance Limited, cuya propiedad corresponde en un 100% a LATAM Airlines Group S.A. La operación de esta sociedad comenzó en abril de 2017.
- Con fecha noviembre de 2015 fue creada la sociedad Peuco Finance Limited, cuya propiedad corresponde en un 100% a LATAM Airlines Group S.A. La operación de esta sociedad comenzó en diciembre de 2017.
- Prismah Fidelidade Ltda. se constituye con fecha 29 de junio de 2012, cuya propiedad corresponde en un 99,99% a Multiplus S.A. filial directa de TAM S.A. La operación de esta sociedad comenzó en diciembre de 2017.
- Con fecha 11 de diciembre de 2017, fue realizado un aumento de Capital en TAM S.A. por un total de MRS 697.935 (MUS\$ 210.000), sin emisión de nuevas acciones. Este aumento de capital fue realizado e integrado en un 100% por el accionista LATAM Airlines Goup S.A.

Lo anterior en concordancia del accionista Holdeo I S.A., que renuncia a cualquier derecho derivado de ese aumento.

- Al 31 de diciembre de 2017, Inversiones LAN S.A., filial de LATAM Airlines Group S.A., ha adquirido 4.951 acciones de Aerovías de Integración Regional Aires S.A. a accionistas no controlantes, equivalente a un 0,09498%, en consecuencia, la participación indirecta de LATAM Airlines Group S.A. aumenta a un 99,19414%.

(2) Disolución de sociedades.

- Durante el ejercicio 2016, Lan Chile Investments Limited, filial de Latam Airlines Group; y Aircraft International Leasing Limited, filial de Lan Cargo S.A., fueron disueltas.
- Con fecha 20 de noviembre de 2017 LATAM Airlines Group S.A. adquiere el 100% de las acciones de Inmobiliaria Aeronáutica S.A. en consecuencia se realiza fusión y posterior disolución de dicha sociedad.

5

(3) Desapropiación de sociedades.

- Con fecha 5 de mayo de 2017 Lan Pax Group S.A. e Inversiones Lan S.A., filiales de LATAM Airlines Group S.A., vendieron a Talma Servicios Aeroportuarios S.A. e Inversiones Talma S.A.C. el 100% del capital social de la sociedad Rampas Andes Airport Services S.A.

El valor de venta de Rampas Andes Airport Services S.A. fue de MUS\$ 8.624.

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 2017 y han sido preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) emitidas por el International Accounting Standards Board ("IASB") y con las interpretaciones emitidas por el comité de Interpretaciones de las Normas Internacionales de Información Financiera (CINIIF).

Los estados financieros consolidados se han preparado bajo el criterio del costo histórico, aunque modificado por la valoración a valor justo de ciertos instrumentos financieros.

La preparación de los estados financieros consolidados conforme a las NIIF, requiere el uso de ciertas estimaciones contables críticas. También exige a la Administración que ejerza su juicio en el proceso de aplicación de las políticas contables de la Sociedad. En la Nota 4, se revelan las áreas que implican un mayor grado de juicio o complejidad o las áreas donde las hipótesis y estimaciones son significativas para los estados financieros consolidados.

Durante el 2016 la Compañía registró ajustes de años anteriores los cuales resultaron en una disminución neta de US\$ 18,2 millones de la "Ganancia (pérdida) del ejercicio" para el año finalizado el 31 de diciembre de 2016. Estos ajustes incluyen US\$ 39,5 millones (pérdida) que resultaron del proceso de conciliación efectuado en la filial TAM S.A. y filiales, una vez que finalizara la implementación del sistema SAP. Adicionalmente, se incluyen ajustes por US\$ 11,0 millones (pérdida) relacionados con diferencias de cambio también asociados a dicha filial en Brasil. El saldo remanente de US\$ 32,3 millones (ganancia) incluye principalmente ajustes asociados a tasas de pasajes caducados por la Compañía y sus filiales fuera de Brasil. La Administración de TAM S.A. ha concluido que los ajustes de años anteriores que han sido identificados son materiales para los estados financieros del año 2015 de TAM S.A., por lo que debería requerirse una reemisión de los mismos en Brasil. Sin embargo, la Administración de LATAM ha evaluado el impacto de dichos ajustes, individualmente y en el agregado, concluyendo que debido al tamaño relativo de los mismos y a factores cualitativos, éstos no son materiales para los estados financieros consolidados anuales del 2016 de Latam Airlines Group S.A., así como para ninguno de los estados financieros consolidados reportados previamente, por lo tanto, no es necesaria una reemisión o revisión de los mismos.

Con el objeto de facilitar la comparación, se han realizado algunas reclasificaciones menores a los estados financieros consolidados correspondientes al ejercicio anterior.



6

(a) Pronunciamientos contables con aplicación efectiva a contar del 1 de enero de 2017:

	Fecha de emisión	Aplicación obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
(i) Normas y enmiendas		
Enmienda a NIC 7: Estado de flujos de efectivo.	enero 2016	01/01/2017
Enmienda a NIC 12: Impuesto a las ganancias.	enero 2016	01/01/2017
(ii) Mejoras		
Mejoras a las Normas Internacionales de Información Financiera (ciclo 2014-2016) NIIF 12 Información a revelar sobre participaciones en otras entidades	diciembre 2016	01/01/2017

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 2017, 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
Enmienda a NIIF 9: Instrumentos financieros.	noviembre 2013	01/01/2018
NIIF 15: Ingresos procedentes de contratos con clientes. (1)	mayo 2014	01/01/2018
Enmienda a NIIF 15: Ingresos procedentes de contratos con clientes.	abril 2016	01/01/2018
Enmienda a NIIF 2: Pagos basados en acciones	junio 2016	01/01/2018
Enmienda a NIIF 4: Contrato de seguros	septiembre 2016	01/01/2018
Enmienda a NIC 40: Propiedades de inversión	diciembre 2016	01/01/2018
NIIF 16: Arrendamientos. (2)	enero 2016	01/01/2019
Enmienda a NIIF 9: Instrumentos financieros	octubre 2017	01/01/2019
Enmienda a NIC 28: Inversiones en asociadas y negocios conjuntos	octubre 2017	01/01/2019
NIIF 17: Contratos de seguros	mayo 2017	01/01/2021
Enmienda a NIIF 10: Estados financieros consolidados y NIC 28: Inversiones en asociadas y negocios conjuntos.	septiembre 2014	Por determinar

7

	Fecha de emisión	Aplicación obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
(ii) Mejoras		
Mejoras a las Normas Internacionales de Información Financiera (ciclo 2014-2016) NIIF 1: Adopción por primera vez de las normas internacionales de información financiera y NIC 28 Inversiones en asociadas y negocios conjuntos.	diciembre 2016	01/01/2018
Mejoras a las Normas Internacionales de Información Financiera (ciclo 2015-2017) NIIF 3: Combinación de negocios; NIC 12: Impuesto a las ganancias; NIIF 11: Acuerdos conjuntos y NIC 23 Costos por préstamos.	diciembre 2017	01/01/2019
(iii) Interpretaciones		
CINIIF 22: Transacciones en moneda extranjera y contraprestaciones anticipadas	diciembre 2016	01/01/2018
CINIIF 23: Posiciones tributarias inciertas	junio 2017	01/01/2019

La administración de la Sociedad estima que la adopción de las normas, enmiendas e interpretaciones antes descritas, no tendrá un impacto significativo en los estados financieros consolidados de la Sociedad en el ejercicio de su primera aplicación, excepto por IFRS 15 e IFRS 16:

- (1) La NIIF 15 Ingresos procedentes de contratos con clientes, deroga las actuales normas para el reconocimiento de los ingresos ordinarios utilizadas por la Sociedad, como lo son la NIC 18 Ingresos de Actividades Ordinarias y la CINIIF 13 Programas de Fidelización de Clientes. Esta norma incorpora como principio básico que los ingresos de actividades ordinarias se reconocerán de forma que representen la transferencia de bienes o servicios comprometidos con los clientes a cambio de un importe que represente la contraprestación esperada. Esta norma deroga además la NIC 11 Contratos de Construcción, CINIIF 15 Acuerdos para la construcción de Inmuebles; CINIIF 18 Transferencias de activos procedentes de clientes; y la SIC-31 Ingresos – Permutas de servicios de publicidad.

La Sociedad evaluó los posibles impactos de adopción que esta nueva norma tendrá en los estados financieros consolidados y ha identificado cambios en: i) el momento del reconocimiento del ingreso asociado con las multas por cambios, las cuales anteriormente eran reconocidas en el momento de la venta y ahora son consideradas una modificación del contrato inicial de transporte y por lo tanto deben diferirse hasta la prestación del servicio; ii) el momento del reconocimiento del ingreso por la venta de algunos servicios o productos, donde la Sociedad concluyó que actuaba como principal, y por lo tanto los ingresos deben diferirse hasta la prestación del servicio; y iii) la presentación del ingreso asociado a venta de productos, donde la Sociedad concluyó que actuaba como agente y por lo tanto los ingresos deben ser presentados netos de los costos asociados.

Al 31 de diciembre de 2017 el efecto de los cambios indicados anteriormente no tendrán un impacto significativo en los estados financieros consolidados de la Sociedad en el ejercicio de su primera adopción.



- (2) La NIIF 16 Arrendamientos incorpora cambios importantes en la contabilidad de los arrendatarios al requerir un tratamiento similar al de los arrendamientos financieros para todos aquellos arrendamientos que actualmente son clasificados como operacionales con una vigencia mayor a 12 meses. Esto significa, en términos generales, que se deberá reconocer un activo representativo del derecho de uso de los bienes sujetos a contratos de leasing operacional y un pasivo, equivalente al valor presente de los pagos asociados al contrato. En cuanto a los efectos sobre el resultado, los pagos de arriendo mensuales serán reemplazados por la depreciación del activo y el reconocimiento de un gasto financiero.

Estamos evaluando el impacto que la adopción de la nueva norma de arrendamientos tendrá en los estados financieros consolidados. Actualmente, creemos que la adopción de esta nueva norma tendrá un impacto significativo en el estado de situación financiera consolidado debido al registro de un activo por derecho de uso y un pasivo, correspondiente al registro de los arrendamientos que actualmente son registrados como arrendamientos operativos.

LATAM Airlines Group S.A. y filiales se encuentra analizando esta norma para determinar los efectos que pueda tener sobre sus Estados Financieros, covenants y otros indicadores financieros.

2.2. Bases de consolidación

(a) Filiales o subsidiarias

Filiales son todas las entidades (incluidas las entidades de cometido especial) sobre las que la Sociedad tiene poder para dirigir las políticas financieras y de explotación, lo que, generalmente, viene acompañado de una participación superior a la mitad de los derechos de voto. A la hora de evaluar si la Sociedad controla otra entidad se considera la existencia y el efecto de los derechos potenciales de voto que sean actualmente susceptibles de ser ejercidos o convertidos a la fecha de los estados financieros consolidados. Las filiales se consolidan a partir de la fecha en que se transfiere el control a la Sociedad, y se excluyen de la consolidación en la fecha en que cesa el mismo. Los resultados y flujos se incorporan a partir de la fecha de adquisición.

Se eliminan los saldos, las transacciones y las ganancias no realizadas por transacciones entre entidades de la Sociedad. Las pérdidas no realizadas también se eliminan, a menos que la transacción proporcione evidencia de una pérdida por deterioro del activo transferido. Cuando es necesario, para asegurar su uniformidad con las políticas adoptadas por la Sociedad, se modifican las políticas contables de las filiales.

Para contabilizar y determinar la información financiera a ser revelada cuando se lleva a cabo una combinación de negocios, como lo es la adquisición de una entidad por la Sociedad, se aplica 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

(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;



10

(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 mantenciones se cargan en el resultado del ejercicio en el que se incurren.

La depreciación de las Propiedades, plantas y equipos se calcula usando el método lineal sobre sus vidas útiles técnicas estimadas; excepto en el caso de ciertos componentes técnicos los cuales se deprecian sobre la base de ciclos y horas voladas.

El valor residual y la vida útil de los activos se revisan, y ajustan si es necesario, una vez al año.

Cuando el valor de un activo es superior a su importe recuperable estimado, su valor se reduce de forma inmediata hasta su importe recuperable (Nota 2.8).

Las pérdidas y ganancias por la venta de las Propiedades, plantas y equipos, se calculan comparando la contraprestación con el valor en libros y se incluyen en el estado de resultados consolidado.

2.5. Activos intangibles distintos de la plusvalía

(a) Slots aeroportuarios y Loyalty program

Los Slots aeroportuarios y el Programa de coalición y fidelización (Loyalty program) corresponden a activos intangibles de vida útil indefinida y son sometidos anualmente a pruebas de deterioro como parte integral de cada UGE, de acuerdo a las premisas que le son aplicables, incluidos de la siguiente forma:

11

Slots aeroportuarios – UGE Transporte aéreo
Loyalty program – UGE Programa de coalición y fidelización Multiplus
(Ver Nota 16)

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.

Los Slots aeroportuarios y Loyalty program fueron reconocidos a valor justo bajo IFRS 3, como consecuencia de la combinación de negocios con TAM S.A. y Filiales.

(b) Programas informáticos

Las licencias para programas informáticos adquiridas, se capitalizan sobre la base de los costos en que se ha incurrido para adquirirlas y prepararlas para usar el programa específico. Estos costos se amortizan durante sus vidas útiles estimadas, para los cuales la Sociedad ha definido una vida útil entre 3 y 10 años.

Los gastos relacionados con el desarrollo o mantenimiento de programas informáticos se reconocen como gasto cuando se incurre en ellos. Los costos del personal y otros directamente relacionados con la producción de programas informáticos únicos e identificables controlados por la Sociedad, se reconocen como Activos intangibles distintos de la plusvalía cuando se cumplen todos los criterios de capitalización.

(c) Marcas

Las Marcas fueron adquiridas en la combinación de negocios con TAM S.A. y Filiales y, reconocidas a su valor justo bajo IFRS. Durante el año 2016 la Sociedad cambió la estimación de la vida útil de las marcas pasando de una vida útil indefinida a una de cinco años, período en el cual el valor de las marcas será amortizado (Ver Nota 15).

2.6. Plusvalía

La Plusvalía representa el exceso del costo de adquisición sobre el valor justo de la participación de la Sociedad en los activos netos identificables de la filial o coligada adquirida en la fecha de adquisición. La plusvalía relacionada con adquisiciones de filiales no se amortiza, pero se somete a pruebas por deterioro de valor en forma anual o en cada oportunidad en que existan indicios de deterioro. Las ganancias y pérdidas por la venta de una entidad incluyen el importe en libros de la plusvalía relacionada con la entidad vendida.

2.7. Costos por intereses

Los costos por intereses incurridos para la construcción de cualquier activo apto se capitalizan durante el período de tiempo que es necesario para completar y preparar el activo para el uso que se pretende. Otros costos por intereses se reconocen en el estado de resultados consolidado en el momento en que se devengan.



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

Los activos intangibles que tienen una vida útil indefinida y los proyectos informáticos en desarrollo, no están sujetos a amortización y se someten anualmente a pruebas de pérdidas por deterioro de valor. Los activos sujetos a amortización se someten a pruebas de pérdidas por deterioro siempre que algún suceso o cambio en las circunstancias indique que el importe en libros puede no ser recuperable. Se reconoce una pérdida por deterioro por el exceso del importe en libros del activo sobre su importe recuperable. El importe recuperable es el valor justo de un activo menos los costos para la venta o el valor de uso, el mayor de los dos. A efectos de evaluar las pérdidas por deterioro de valor, los activos se agrupan al nivel más bajo para el que hay flujos de efectivo identificables por separado (UGE). Los activos no financieros, distintos de la plusvalía, que hubieran sufrido una pérdida por deterioro se someten a revisiones si existen indicadores de reverso de pérdidas.

2.9. Activos financieros

La Sociedad clasifica sus activos financieros en las siguientes categorías: activos financieros a valor razonable con cambios en resultados y préstamos y cuentas a cobrar. La clasificación depende del propósito con el que se adquirieron los activos financieros. La administración determina la clasificación de sus activos financieros en el momento de su reconocimiento inicial, lo cual ocurre en la fecha de la transacción.

(a) Activos financieros a valor razonable con cambios en resultados

Los Activos financieros a valor razonable con cambios en resultados son activos financieros mantenidos para negociar y aquellos que en su clasificación inicial han sido designados como a valor razonable con cambios en resultado. Un activo financiero se clasifica en esta categoría si se adquiere, principalmente, con el propósito de venderse en el corto plazo o cuando estos activos se gestionen o evalúen según el criterio de valor razonable. Los derivados también se clasifican como mantenidos para negociar a menos que sean designados como cobertura. Los activos financieros de esta categoría y que han sido designados al momento inicial a valor justo con cambios en resultados, se clasifican como Efectivo y equivalentes al efectivo y Otros activos financieros corrientes, y aquellos designados como mantenidos para negociar se clasifican como Otros activos financieros corrientes y no corrientes.

(b) Préstamos y cuentas a cobrar

Los préstamos y cuentas a cobrar son activos financieros no derivados con pagos fijos o determinables que no cotizan en un mercado activo. Se incluyen en activos corrientes, excepto aquellos con vencimiento superior a 12 meses desde la fecha del estado de situación financiera consolidado, que se clasifican como activos no corrientes. Los préstamos y cuentas a cobrar se incluyen en Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar en el estado de situación financiera consolidado (Nota 2.12).

Las compras y ventas convencionales de activos financieros se reconocen en la fecha de transacción, fecha en que el grupo se compromete a comprar o vender el activo. Las inversiones se registran inicialmente a su valor razonable más los costos de transacción para todos los activos financieros no contabilizados a valor razonable con cambios en resultados. Los activos financieros a valor razonable con cambios en resultados, se reconocen inicialmente por su valor razonable y los costos de transacción se cargan en la cuenta de resultados. Los activos financieros son dados de baja cuando los derechos a recibir flujos de efectivo de las inversiones han vencido o se han transferido y el grupo ha cedido de manera sustancial todos los riesgos y beneficios de la propiedad.

Los activos financieros a valor razonable con cambios en resultado son, posteriormente, valorados por su valor razonable. Los préstamos y cuentas por cobrar son, posteriormente, valorados a su costo amortizado utilizando el método de tasa de interés efectiva.

La Sociedad evalúa en la fecha de cada estado de situación financiera consolidado si existe evidencia objetiva de que un activo financiero o un grupo de activos financieros puedan haber sufrido pérdidas por deterioro.

2.10. Instrumentos financieros derivados y actividades de cobertura

Los derivados se reconocen inicialmente al valor justo en la fecha en que se ha efectuado el contrato de derivados y posteriormente se vuelven a valorar a su valor justo. El método para reconocer la pérdida o ganancia resultante depende de si el derivado se ha designado como un instrumento de cobertura y, si es así, de la naturaleza de la partida que está cubriendo. La Sociedad designa determinados derivados como:

- (a) Coberturas del valor justo de activos reconocidos (cobertura del valor justo);
- (b) Coberturas de un riesgo concreto asociado a un pasivo reconocido o a una transacción prevista altamente probable (cobertura de flujos de efectivo), o
- (c) Derivados que no califican para contabilidad de cobertura.

La Sociedad documenta al inicio de la transacción la relación existente entre los instrumentos de cobertura y las partidas cubiertas, así como sus objetivos para la gestión del riesgo y la estrategia para llevar a cabo diversas operaciones de cobertura. La Sociedad también documenta su evaluación, tanto al inicio como sobre una base continua, de si los derivados que se utilizan en las transacciones de cobertura son altamente efectivos para compensar los cambios en el valor justo o en los flujos de efectivo de las partidas cubiertas.

El valor justo total de los derivados de cobertura se clasifica como Otros activos o pasivos financieros no corrientes si el vencimiento restante de la partida cubierta es superior a 12 meses y como otros activos o pasivos financieros corrientes si el vencimiento restante de la partida cubierta es igual o inferior a 12 meses. Los derivados no registrados como de cobertura se clasifican como Otros activos o pasivos financieros.



14

(a) Cobertura del valor justo

Los cambios en el valor justo de derivados que se designan y califican como coberturas del valor razonable se registran en el estado de resultados consolidado, junto con cualquier cambio en el valor razonable del activo o pasivo cubierto que sea atribuible al riesgo cubierto.

(b) Cobertura de flujos de caja

La parte efectiva de cambios en el valor justo de los derivados que se designan y califican como coberturas de flujos de efectivo se reconocen en el estado de otros resultados integrales. La pérdida o ganancia relativa a la parte no efectiva, se reconoce inmediatamente en el estado de resultados consolidado, dentro de "Otras ganancias (pérdidas)". Los montos acumulados en patrimonio se reclasifican a resultado en los períodos en que la partida protegida impacta resultados.

En el caso de las coberturas de tasas de interés variable, esto significa que los importes reconocidos en el estado de otros resultados integrales, se reclasifican a resultados a la línea de gastos financieros a medida que se devengan los intereses de las deudas asociadas.

Para las coberturas del precio de combustible, los importes reconocidos en el estado de otros resultados integrales, se reclasifican a resultados a la línea de costo de ventas a medida que se utiliza el combustible sujeto de la cobertura.

Para las coberturas de las variaciones de moneda extranjera, los importes reconocidos en el Estado de otros resultados integrales, se reclasifican a resultado a medida que las partidas cubiertas, afectas a la variación de los tipos de cambio, tocan resultado.

Cuando un instrumento de cobertura vence o se vende o cuando no cumple los requisitos exigidos para contabilidad de cobertura, cualquier ganancia o pérdida acumulada en el estado de otros resultados integrales, hasta ese momento permanece en el estado de otros resultados integrales y se reconoce cuando la transacción prevista es reconocida finalmente en el estado de resultados consolidado. Cuando se espera que la transacción prevista no se vaya a producir, la ganancia o pérdida acumulada en el estado de otros resultados integrales, se lleva inmediatamente al estado de resultados consolidado dentro de "Otras ganancias (pérdidas)".

(c) Derivados no registrados como de cobertura

Los cambios en el valor justo de cualquier instrumento derivado que no se registra como de cobertura, se reconocen inmediatamente en el estado de resultados consolidado, en "Otras ganancias (pérdidas)".

2.11. Inventarios

Los Inventarios, detallados en Nota 10, se valorizan a su costo o a su valor neto realizable, el menor de los dos. El costo se determina por el método precio medio ponderado (PMP). El valor neto realizable es el precio de venta estimado en el curso normal del negocio, menos los costos variables de venta aplicables.

15

2.12. Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar

Las cuentas comerciales a cobrar se reconocen inicialmente por su valor justo y posteriormente por su costo amortizado de acuerdo con el método de tasa de interés efectiva, menos la provisión por pérdidas por deterioro del valor. Se establece una provisión para pérdidas por deterioro de cuentas comerciales a cobrar cuando existe evidencia objetiva de que la Sociedad no será capaz de cobrar todos los importes que se le adeudan de acuerdo con los términos originales de las cuentas a cobrar.

La existencia de dificultades financieras significativas por parte del deudor, la probabilidad de que el deudor entre en quiebra o reorganización financiera y la falta o mora en los pagos se consideran indicadores de que la cuenta a cobrar se ha deteriorado. El importe de la provisión es la diferencia entre el importe en libros del activo y el valor actual de los flujos futuros de efectivo estimados, descontados a la tasa de interés efectiva original. El importe en libros del activo se reduce a medida que se utiliza la cuenta de provisión y la pérdida se reconoce en el estado de resultados consolidado dentro de "Costo de ventas". Cuando una cuenta a cobrar es castigada, se regulariza contra la cuenta de provisión para las cuentas a cobrar.

2.13. Efectivo y equivalentes al efectivo

El Efectivo y equivalentes al efectivo incluyen el efectivo en caja, saldos en bancos, los depósitos a plazo en instituciones financieras y otras inversiones a corto plazo de gran liquidez.

2.14. Capital emitido

Las acciones ordinarias se clasifican como patrimonio neto.

Los costos incrementales directamente atribuibles a la emisión de nuevas acciones u opciones se presentan en el patrimonio neto como una deducción de los flujos obtenidos por la colocación de acciones.

2.15. Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar

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

2.16. Préstamos que devengan intereses

Los pasivos financieros se reconocen, inicialmente, por su valor justo, netos de los costos en que se haya incurrido en la transacción. Posteriormente, los pasivos financieros se valorizan por su costo amortizado; cualquier diferencia entre los fondos obtenidos (netos de los costos necesarios para su obtención) y el valor de reembolso, se reconoce en el estado de resultados consolidado durante la vida de la deuda de acuerdo con el método de tasa de interés efectiva.

Los pasivos financieros se clasifican en el pasivo corriente y pasivo no corriente sobre la base del vencimiento contractual del capital nominal.



2.17. Impuestos corrientes y diferidos

El gasto por impuesto corriente del ejercicio comprende al impuesto a la renta y a los impuestos diferidos.

El cargo por impuesto corriente es calculado sobre la base de las leyes tributarias vigentes a la fecha de cierre del estado de situación financiera, en los países en los que las subsidiarias y asociadas del Grupo operan y generan renta gravable.

Los impuestos diferidos se calculan de acuerdo con el método del pasivo, sobre las diferencias temporarias que surgen entre las bases fiscales de los activos y pasivos y sus importes en libros. Sin embargo, si los impuestos diferidos surgen del reconocimiento inicial de un pasivo o un activo en una transacción distinta de una combinación de negocios que en el momento de la transacción no afecta ni al resultado contable ni a la ganancia o pérdida fiscal, no se contabiliza. El impuesto diferido se determina usando las tasas de impuesto (y leyes) aprobadas o a punto de aprobarse en la fecha de cierre del estado de situación financiera consolidado y que se espera aplicar cuando el correspondiente activo por impuesto diferido se realice o el pasivo por impuesto diferido se liquide.

Los activos por impuestos diferidos se reconocen en la medida en que es probable que vaya a disponerse de beneficios fiscales futuros con los cuales compensar las diferencias temporarias.

El impuesto (corriente y diferido) es registrado en el estado de resultados salvo que se relacione con un ítem reconocido en Otros resultados integrales, directamente en patrimonio o proviene de una combinación de negocios. En ese caso, el impuesto también es contabilizado en Otros resultados integrales, directamente en resultados o con contrapartida en la plusvalía mercantil, respectivamente.

2.18. Beneficios a los empleados

(a) Vacaciones del personal

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

(b) Compensaciones basadas en acciones

Los planes de compensación implementados en base a las acciones de la Sociedad, se reconocen en los estados financieros consolidados de acuerdo a lo establecido en la NIIF 2: Pagos basados en acciones; para los planes basados en el otorgamiento de opciones, el efecto del valor justo es registrado en patrimonio con cargo a remuneraciones en forma lineal entre la fecha de otorgamiento de dichas opciones y la fecha en que estas alcancen el carácter de irrevocable; para los planes considerados como cash settled award el valor justo, actualizado a la fecha de cierre de cada período informado, es registrado como un pasivo con cargo a remuneraciones.

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

Las obligaciones que se provisionan aplicando el método del valor actuarial del costo devengado del beneficio, consideran estimaciones como permanencia futura, tasas de mortalidad e incrementos salariales futuros determinados sobre la base de cálculos actuariales. Las tasas de descuento se determinan por referencia a curvas de tasas de interés de mercado. Las ganancias y pérdidas actuariales se reconocen en otros resultados integrales.

(d) Incentivos

La Sociedad contempla para sus empleados un plan de incentivos anuales por cumplimiento de objetivos y aportación individual a los resultados. Los incentivos, que eventualmente se entregan, consisten en un determinado número o porción de remuneraciones mensuales y se provisionan sobre la base del monto estimado a repartir.

2.19. Provisiones

Las provisiones se reconocen cuando:

- (i) La Sociedad tiene una obligación presente, ya sea legal o implícita, como resultado de sucesos pasados;
- (ii) Es probable que vaya a ser necesaria una salida de recursos para liquidar la obligación; y
- (iii) El importe se ha estimado de forma fiable.

2.20. Reconocimiento de ingresos

Los ingresos ordinarios incluyen el valor justo de las contraprestaciones recibidas o a recibir por la venta de bienes y servicios en el curso ordinario de las actividades de la Sociedad. Los ingresos ordinarios se presentan netos de devoluciones, rebajas y descuentos.

(a) Ventas de servicios

(i) Transporte de pasajeros y carga

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

Consecuentemente con lo anterior, la Sociedad presenta sus ingresos diferidos, originados por la venta anticipada de pasajes aéreos y servicios de transporte de carga, en el rubro Otros pasivos no financieros en el Estado de situación financiera clasificado consolidado.

(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 dividendos

Los ingresos por dividendos se reconocen cuando se establece el derecho a recibir el pago.

2.21. Arrendamientos

(a) Cuando la Sociedad es el arrendatario – arrendamiento financiero

La Sociedad arrienda determinadas Propiedades, plantas y equipos en que tiene sustancialmente todos los riesgos y beneficios derivados de la propiedad, motivo por el cual los clasifica como arrendamientos financieros. Los arrendamientos financieros se capitalizan al inicio del arrendamiento al valor justo de la propiedad arrendada o al valor presente de los pagos mínimos por el arrendamiento, el menor de los dos.

Cada pago por arrendamiento se distribuye entre el pasivo y las cargas financieras para conseguir una tasa de interés constante sobre el saldo pendiente de la deuda. Las correspondientes obligaciones por arrendamiento, netas de cargas financieras, se incluyen en “Otros pasivos financieros”. El elemento de interés del costo financiero se carga en el estado de resultados consolidado durante el período de arrendamiento de forma que se obtenga una tasa periódica constante de interés sobre el saldo restante del pasivo para cada ejercicio. El bien adquirido, en régimen de arrendamiento financiero, se deprecia durante su vida útil y se incluye en Propiedades, plantas y equipos.

(b) Cuando la Sociedad es el arrendatario – arrendamiento operativo

Los arrendamientos en los que el arrendador conserva una parte importante de los riesgos y beneficios, derivados de la titularidad, se clasifican como arrendamientos operativos. Los pagos por concepto de arrendamiento operativo (netos de cualquier incentivo recibido del arrendador) se cargan en el estado de resultados consolidado sobre una base lineal durante el período de arrendamiento.

2.22. Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta

Los Activos no corrientes o grupos de enajenación 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. Estos costos son reconocidos 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 incurren.

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, tipos de cambio y tasas de interés, 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 que tienen una alta correlación con Jet Fuel y mayor liquidez.

Resultados Cobertura Fuel:

Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2017, la Sociedad reconoció ganancias por US\$ 15,1 millones por concepto de cobertura de combustible neto de primas. Durante igual período 2016, la Sociedad reconoció pérdidas por US\$ 48,0 millones por el mismo concepto.

Al 31 de diciembre de 2017, el valor de mercado de las posiciones de combustible ascendía a US\$ 10,7 millones (positivo). Al cierre de diciembre de 2016, este valor de mercado era de US\$ 8,1 millones (positivo).

Las siguientes tablas muestran el nivel de cobertura para los distintos períodos:

Posiciones al 31 de diciembre de 2017 (*)	Vencimientos			
	Q118	Q218	Q318	Total
Porcentaje de cobertura sobre el volumen de consumo esperado	19%	12%	5%	12%

(*) El porcentaje mostrado en la tabla considera la totalidad de los instrumentos de cobertura (swap y opciones).

Posiciones al 31 de diciembre de 2016 (*)	Vencimientos		
	Q117	Q217	Total
Porcentaje de cobertura sobre el volumen de consumo esperado	21%	16%	18%

(*) El porcentaje mostrado en la tabla considera la totalidad de los instrumentos de cobertura (swap y opciones).

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 tercer trimestre del año 2018.

Los cálculos se hicieron considerando un movimiento paralelo de 5 dólares por barril en la curva del precio de referencia futuro de crudo JET al cierre de diciembre del año 2017 y al cierre de diciembre del año 2016.

Precio de referencia (US\$ por barril)	Posición al 31 de diciembre de 2017 efecto en patrimonio (millones de US\$)	Posición al 31 de diciembre de 2016 efecto en patrimonio (millones de US\$)
+5	+ 1,8	+3,12
-5	-3,3	-4,78

Dada la estructura de cobertura de combustible durante el año 2017, que considera una porción libre de coberturas, una caída vertical en 5 dólares en el precio de referencia del JET (considerado como el promedio diario mensual), hubiera significado un impacto aproximado de US\$ 109,7 millones de dólares de menor costo de combustible. Para igual período, un alza vertical de 5 dólares en el precio de referencia del JET (considerado como el promedio diario mensual), hubiera significado un impacto aproximado de US\$ 110,5 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, estrategias 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.



22

La mayor exposición operacional 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.

En menor concentración, la Sociedad también se encuentra expuesta a la fluctuación de otras monedas, tales como: euro, libra esterlina, dólar australiano, peso colombiano, peso chileno, peso argentino, guaraní paraguayo, peso mexicano, nuevo sol peruano y dólar neozelandés.

Mitigación:

La Sociedad mitiga las exposiciones al riesgo cambiario mediante la contratación de instrumentos derivados o a través de coberturas naturales o ejecución de operaciones internas.

Resultado Cobertura FX:

Con el objetivo de reducir la exposición al riesgo de tipo de cambio en los flujos de caja operacionales del año 2017, y asegurar el margen operacional, LATAM realiza coberturas mediante derivados FX.

Al 31 de diciembre de 2017, el valor de mercado de las posiciones de derivado de FX ascendía a US\$ 4,4 millones (positivo). Al cierre de diciembre de 2016, este valor de mercado era de US\$ 1,1 millones (negativo).

Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2017, la Sociedad reconoció pérdidas por US\$ 9,7 millones por concepto de cobertura FX neto de primas. Durante igual periodo 2016, la sociedad reconoció pérdidas por US\$ 40,3 millones por este concepto.

Al 31 de diciembre de 2017, la Sociedad ha contratado derivados de FX por US\$ 180 millones para BRL. Para el cierre de diciembre de 2016, la sociedad había contratado derivados de FX por US\$ 60 millones para BRL y US\$ 10 millones para GBP.

Sensibilización:

Una depreciación del tipo de cambio R\$/US\$, afecta negativamente a los flujos operacionales de la Compañía, sin embargo, también afecta positivamente en el valor de las posiciones de derivados contratadas.

Los derivados FX son registrados como contratos de cobertura de flujo de caja, por lo tanto, una variación en el tipo de cambio tiene un impacto en el valor de mercado de los derivados, cuyos cambios afectan el patrimonio neto de la Sociedad.

23

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 2018:

Apreciación (depreciación) de R\$ (*)	Efecto al 31 de diciembre de 2017 MMUS\$	Efecto al 31 de diciembre de 2016 MMUS\$
-10%	-10,7	-1,02
+10%	+9,7	+3,44

(*) Ambas monedas (BRL y GBP) solo aplican período al cierre de 2016.

Durante el 2017, la Compañía contrató derivados swap de monedas para cobertura de deuda emitida mismo año por un notional UF 8,7 millones. Al 31 de diciembre de 2017, el valor de mercado de las posiciones de derivado swaps de monedas ascendía a US\$ 30,6 millones (positivo).

Al 31 de diciembre de 2017, la Sociedad ha registrado un monto por ineffectividad en el Estado de resultados consolidado para este tipo de coberturas por US\$ 6,2 millones (positivo).

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 la exposición neta 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 2017 MMUS\$	Efecto al 31 de diciembre de 2016 MMUS\$
-10%	+80,5	+119,2
+10%	-80,5	-119,2

(*) Apreciación (depreciación) del US\$ respecto a las monedas cubiertas.

Efectos de derivados de tipo de cambio en los Estados Financieros

Ganancias o pérdidas a causas de cambios en el valor justo de los instrumentos de cobertura son segregados entre valor intrínseco y valor temporal. El valor intrínseco corresponde al porcentaje efectivo del flujo de caja cubierto, inicialmente es registrado en el patrimonio y más tarde transferido a los ingresos, al mismo tiempo que la transacción de cobertura es registrada en los ingresos. El valor temporal corresponde a la porción ineffectiva de la cobertura de flujo de caja y es contabilizada en los resultados financieros de la Sociedad (Nota 19).



24

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 2017 MMUS\$	Efecto al 31 de diciembre de 2016 MMUS\$
-10%	+386,62	+351,04
+10%	-316,33	-287,22

(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").

Mitigación:

Con el fin de disminuir el riesgo de una eventual alza en los tipos de interés, la Sociedad suscribió contratos swaps y opciones de tasas de interés. Actualmente un 63% (63% al 31 de diciembre 2016) de la deuda está fija ante fluctuaciones en los tipos de interés.

Resultado Cobertura Tasas:

Al 31 de diciembre de 2017, el valor de mercado de las posiciones de derivados de tasas de interés ascendía a US\$ 6,6 millones (negativo). Al cierre de diciembre de 2016, este valor de mercado era de US\$ 17,2 millones (negativo).

Sensibilización:

La siguiente tabla muestra la sensibilidad de cambios en las obligaciones financieras que no están cubiertas frente a variaciones en las tasas de interés. Estos cambios son considerados razonablemente posibles, basados en condiciones de mercado a cada fecha.

25

Aumento (disminución) de curva futuros de tasa libor tres meses	Posición al 31 de diciembre de 2017 efecto en resultados antes de impuestos (millones de US\$)	Posición al 31 de diciembre de 2016 efecto en resultados antes de impuestos (millones de US\$)
+100 puntos base	-29,26	-32,16
-100 puntos base	+29,26	+32,16

Gran parte de los derivados de tasas vigentes son registrados como contratos de cobertura de flujo de caja, por lo tanto, una variación en las tasas de interés tiene un impacto en el valor de mercado de los derivados, cuyos cambios afectan el patrimonio neto de la Sociedad.

Los cálculos se realizaron aumentando (disminuyendo) en forma vertical 100 puntos base de la curva futuros de la libor tres meses, siendo ambos escenarios razonablemente posibles según las condiciones de mercado históricas.

Aumento (disminución) de curva futuros de tasa libor tres meses	Posición al 31 de diciembre de 2017 efecto en patrimonio (millones de US\$)	Posición al 31 de diciembre de 2016 efecto en patrimonio (millones de US\$)
+100 puntos base	+1,9	+3,93
-100 puntos base	-1,9	-4,03

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 periodos presentados, la Sociedad no ha registrado montos por ineffectividad en el estado de resultados consolidado para este tipo de coberturas.

(b) Riesgo de crédito

El riesgo de crédito se produce cuando la contraparte no cumple sus obligaciones con la Sociedad bajo un determinado contrato o instrumento financiero, derivando a una pérdida en el valor de mercado de un instrumento financiero (sólo activos financieros, no pasivos).

La Sociedad está expuesta a riesgo de crédito debido a sus actividades operacionales y a sus actividades financieras incluyendo depósitos con bancos e instituciones financieras, inversiones en otro tipo de instrumentos, transacciones de tipo de cambio y contratación de instrumentos derivados u opciones.

Para reducir el riesgo de crédito relacionado con las actividades operacionales, la Sociedad ha establecido límites de crédito para acotar la exposición de sus deudores los cuales se monitorean permanentemente (principalmente en el caso de las actividades operacionales en Brasil con las agencias de viajes).

Como una manera de mitigar el riesgo de crédito relacionado con las actividades financieras, la Sociedad exige que la contraparte en las actividades financieras mantengan al menos grado de inversión según las principales Agencias Clasificadoras de Riesgo. Adicionalmente la Sociedad ha establecido límites máximos para las inversiones los cuales son monitoreados periódicamente.



(i) Actividades financieras

Los excedentes de efectivo que quedan después del financiamiento de los activos necesarios para la operación, están invertidos de acuerdo a límites crediticios aprobados por el Directorio de la Sociedad, principalmente, en depósitos a plazo con distintas instituciones financieras, fondos de inversión privados, fondos mutuos de corto plazo y bonos corporativos y soberanos de vidas remanentes cortas y fácilmente liquidables. Estas inversiones están contabilizadas como Efectivo y equivalentes al efectivo y Otros activos financieros corrientes.

Con el fin de disminuir el riesgo de contraparte, y que el riesgo asumido sea conocido y administrado por la Sociedad, se diversifican las inversiones con distintas instituciones bancarias (tanto locales como internacionales). De esta manera, la Sociedad evalúa la calidad crediticia de cada contraparte y los niveles de inversión, basada en (i) su clasificación de riesgo (ii) el tamaño del patrimonio de la contraparte, y (iii) fija límites de inversión de acuerdo al nivel de liquidez de la Sociedad. De acuerdo a estos tres parámetros, la Sociedad opta por el parámetro más restrictivo de los tres anteriores y en base a éste establece límites a las operaciones con cada contraparte. La Sociedad no mantiene garantías para mitigar esta exposición.

(ii) Actividades operacionales

La Sociedad tiene cuatro grandes "clusters" de venta: las agencias de viaje, agentes de carga, compañías aéreas y las administradoras de tarjetas de crédito. Las tres primeras están regidas por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo ("IATA"), organismo internacional compuesto por la mayoría de las líneas aéreas que representan más del 90% del tráfico comercial programado y uno de sus objetivos principales es regular las operaciones financieras entre líneas aéreas y las agencias de viaje y carga. Cuando una agencia o línea aérea no paga su deuda, queda excluida para operar con el conjunto de aerolíneas de IATA. Para el caso de las administradoras de tarjetas de crédito, éstas se encuentran garantizadas en un 100% por las instituciones emisoras. La exposición se explica por los plazos otorgados y estos fluctúan entre 1 y 45 días.

Una de las herramientas que la Sociedad utiliza para disminuir el riesgo crediticio, es participar en organismos mundiales relacionados a la industria, tales como IATA, Business Sales Processing ("BSP"), Cargo Account Settlement Systems ("CASS"), IATA Clearing House ("ICH") y entidades bancarias (tarjetas de crédito). Estas instituciones cumplen el rol de recaudadores y distribuidores entre las compañías aéreas y las agencias de viaje y carga. En el caso del Clearing House, actúa como un ente compensador entre las compañías aéreas por los servicios que se prestan entre ellas. A través de estos organismos se ha gestionado la disminución de plazos e implementación de garantías. Actualmente la facturación de las ventas de TAM Linhas Aéreas S.A. relacionadas con las agencias de viaje y agentes de carga para el transporte doméstico en Brasil se realiza directamente por TAM Linhas Aéreas S.A.

Calidad crediticia de activos financieros

El sistema de evaluación crediticia externo que utiliza la Sociedad es el proporcionado por IATA. Además, se utilizan sistemas internos para evaluaciones particulares o mercados específicos a partir de los informes comerciales que están disponibles en el mercado local. La calificación interna es complementaria con la calificación externa, es decir, si las agencias o líneas aéreas no participan en IATA, las agencias 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 2017, el saldo de fondos líquidos es de US\$ 1.614 millones (US\$ 1.486 millones al 31 de diciembre 2016), 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 2017, LATAM tiene líneas de crédito para capital de trabajo no comprometidas con varios bancos y adicionalmente tiene una línea comprometida no utilizada de US\$ 450 millones (US\$ 325 millones al 31 de diciembre 2016) sujeta a disponibilidad de colateral.



Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento a 31 de diciembre de 2017
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S. A. y Filiales, Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días MUS\$	Más de 90 días a un año MUS\$	Más de uno a tres años MUS\$	Más de tres a cinco años MUS\$	Más de cinco años MUS\$	Total Valor MUS\$	Total Valor nominal MUS\$	Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %
Préstamos a exportadores													
97.032.000-8	BBVA	Chile	US\$	75.863	-	-	-	-	75.863	75.000	Al Vencimiento	2,30	2,30
97.032.000-8	BBVA	Chile	UF	-	57.363	-	-	-	57.363	55.801	Al Vencimiento	3,57	2,77
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	30.131	-	-	-	-	30.131	30.000	Al Vencimiento	2,49	2,49
97.030.000-7	ESTADO	Chile	US\$	40.257	-	-	-	-	40.257	40.000	Al Vencimiento	2,57	2,57
97.003.000-K	BANCO DOBRAS II	Chile	US\$	100.935	-	-	-	-	100.935	100.000	Al Vencimiento	2,40	2,40
97.951.000-4	HS BC	Chile	US\$	12.061	-	-	-	-	12.061	12.000	Al Vencimiento	2,03	2,03
Préstamos bancarios													
97.023.000-9	CORP BANCA	Chile	UF	22.082	22.782	43.430	-	-	88.294	84.664	Trimestral	3,68	3,68
0-E	BLADEX	E.E.U.U.	US\$	-	16.465	15.628	-	-	32.093	30.000	Semestral	5,51	5,51
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	2.040	3.368	202.284	-	-	207.692	202.284	Trimestral	4,41	4,41
Obligaciones con el Público													
0-E	BANK OF NEW YORK	E.E.U.U.	US\$	-	84.375	650.625	96.250	772.188	1.603.438	1.200.000	Alvencimiento	7,44	7,03
97.030.000-7	ESTADO	Chile	UF	-	20.860	41.720	226.379	245.067	534.026	379.274	Alvencimiento	5,50	5,50
Obligaciones garantizadas													
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	8.368	25.415	56.305	12.751	-	102.839	98.091	Trimestral	2,66	2,22
0-E	BNP PARIBAS	E.E.U.U.	US\$	14.498	59.863	148.469	145.315	313.452	681.597	575.221	Trimestral	3,41	3,40
0-E	WELLS FARGO	E.E.U.U.	US\$	30.764	92.309	246.285	244.479	245.564	861.401	808.987	Trimestral	2,46	1,75
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	E.E.U.U.	US\$	32.026	95.042	253.469	244.836	676.474	1.301.847	1.034.853	Trimestral	4,48	4,48
0-E	CITIBANK	E.E.U.U.	US\$	14.166	42.815	114.612	112.435	102.045	386.073	351.217	Trimestral	3,31	2,47
0-E	BTMU	E.E.U.U.	US\$	3.292	9.997	26.677	26.704	14.133	80.803	74.734	Trimestral	2,87	2,27
0-E	AP PLE BANK	E.E.U.U.	US\$	1.611	4.928	13.163	13.196	7.369	40.267	37.223	Trimestral	2,78	2,18
0-E	US BANK	E.E.U.U.	US\$	18.485	55.354	146.709	145.364	158.236	524.148	472.833	Trimestral	4,00	2,82
0-E	DEUTSCHE BANK	E.E.U.U.	US\$	4.043	12.340	32.775	32.613	32.440	114.211	96.906	Trimestral	4,39	4,39
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	18.192	54.952	129.026	105.990	166.011	474.171	413.011	Trimestral	3,42	3,40
0-E	PK Air Finance	E.E.U.U.	US\$	2.375	7.308	20.812	18.104	-	48.599	46.500	Mensual	3,18	3,18
0-E	KFW IP EX-BANK	Alemania	US\$	2.570	7.111	16.709	1.669	-	28.059	26.888	Trimestral	3,31	3,31
0-E	AIRBUS FINANCIAL	E.E.U.U.	US\$	2.033	6.107	15.931	-	-	24.071	22.925	Mensual	3,19	3,19
0-E	INVESTEC	Inglaterra	US\$	1.930	11.092	26.103	26.045	11.055	76.225	63.378	Semestral	6,04	6,04
Otras obligaciones garantizadas													
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	1.757	5.843	246.926	-	-	254.526	241.287	Alvencimiento	3,38	3,38
Arrendamiento Financiero													
0-E	ING	E.E.U.U.	US\$	5.890	12.076	28.234	-	-	46.200	42.957	Trimestral	5,67	5,00
0-E	CITIBANK	E.E.U.U.	US\$	12.699	38.248	91.821	51.222	2.880	196.870	184.274	Trimestral	3,78	3,17
0-E	PEFCO	E.E.U.U.	US\$	13.354	34.430	23.211	-	-	70.995	67.783	Trimestral	5,46	4,85
0-E	BNP PARIBAS	E.E.U.U.	US\$	13.955	35.567	50.433	2.312	-	102.267	98.105	Trimestral	3,66	3,25
0-E	WELLS FARGO	E.E.U.U.	US\$	12.117	38.076	98.424	66.849	21.253	236.719	221.113	Trimestral	3,17	2,67
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	6.049	18.344	48.829	47.785	3.156	124.163	117.023	Trimestral	2,51	1,96
0-E	RRP F ENGINE	Inglaterra	US\$	370	3.325	8.798	8.692	9.499	30.684	25.983	Mensual	4,01	4,01
Otros préstamos													
0-E	CITIBANK (*)	E.E.U.U.	US\$	25.783	77.810	206.749	-	-	310.342	285.891	Trimestral	6,00	6,00
Derivados de cobertura													
-	OTROS	-	US\$	5.656	6.719	6.228	-	-	18.603	17.407	-	-	-
Total				535.352	960.284	3.010.385	1.630.990	2.780.822	8.917.833	7.633.613			

(*) Bono securitizado con los flujos futuros de las ventas con tarjeta de crédito en Estados Unidos y Canadá.



29

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento a 31 de diciembre de 2017
Nombre empresa deudora: TAMS.A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Tasa efectiva	Tasa nominal
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	%
Préstamos bancarios													
0-E	NEDERLANDS CHE CREDITVERZEKERING MAATSCHAPPIJ	Holanda	US\$	176	497	1.332	722	-	2.727	2.382	Mensual	6,01	6,01
Arrendamiento Financiero													
0-E	NATDIS	Francia	US\$	4.248	7.903	23.141	71.323	-	106.615	99.036	Trimestral/Semestral	5,59	5,59
0-E	WACAP OU LEASINGS A.	Luxemburgo	US\$	837	2.411	6.509	3.277	-	13.034	12.047	Trimestral	3,69	3,69
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE MILAN BRANCH	Italia	US\$	11.735	32.230	204.836	-	-	248.801	244.513	Trimestral	4,87	4,81
0-E	BANCO IBMS A	Brasil	BRL	34	-	-	-	-	34	21	Mensual	6,89	6,89
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE	Francia	BRL	161	12	-	-	-	173	109	Mensual	6,89	6,89
Total				17.191	43.053	235.818	75.322	-	371.384	358.108			



30

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2017
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días MUS\$	Más de 90 días a un año MUS\$	Más de uno a tres años MUS\$	Más de tres a cinco años MUS\$	Más de cinco años MUS\$	Total Valor MUS\$	Total Valor nominal MUS\$	Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar													
-	VARIOS	VARIOS	US\$	566.838	-	-	-	-	566.838	566.838	-	-	-
			CLP	165.299	-	-	-	-	165.299	165.299	-	-	-
			BRL	3.156.605	-	-	-	-	3.156.605	3.156.605	-	-	-
			Otras monedas	290.244	11.215	-	-	-	301.459	301.459	-	-	-
Cuentas por pagar a entidades relacionadas corrientes													
78.997.060-2	Viajes Falabella Ltda.	Chile	CLP	534	-	-	-	-	534	534	-	-	-
0-E	Inversora Aeronáutica Argentina	Argentina	US\$	4	-	-	-	-	4	4	-	-	-
0-E	Consultoría Administrativa Profesional S.A. de C.V.	Mexico	MXN	210	-	-	-	-	210	210	-	-	-
78.591.370-1	Bethia S.A. y Filiales	Chile	CLP	12	-	-	-	-	12	12	-	-	-
Total				1.338.746	11.215	-	-	-	1.349.961	1.349.961			
Total consolidado				1.891.289	10.14.552	3.246.203	1.706.312	2.780.822	10.639.178	9.341.682			



Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento a 31 de diciembre de 2016
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días MUS \$	Más de 90 días a un año MUS \$	Más de uno a tres años MUS \$	Más de tres a cinco años MUS \$	Más de cinco años MUS \$	Total Valor MUS \$	Total Valor nominal MUS \$	Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %
Préstamos a exportadores													
97.032.000-8	BBVA	Chile	US\$	75.212	-	-	-	-	75.212	75.000	Al Vencimiento	1,85	1,85
97.032.000-8	BBVA	Chile	UF	-	52.675	-	-	-	52.675	50.381	Al Vencimiento	5,23	4,43
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	30.193	-	-	-	-	30.193	30.000	Al Vencimiento	2,39	2,39
97.030.000-7	ESTADO	Chile	US\$	40.191	-	-	-	-	40.191	40.000	Al Vencimiento	1,91	1,91
97.003.000-K	BANCO DO BRASIL	Chile	US\$	72.151	-	-	-	-	72.151	70.000	Al Vencimiento	3,08	3,08
97.951.000-4	HSBC	Chile	US\$	12.054	-	-	-	-	12.054	12.000	Al Vencimiento	1,79	1,79
Préstamos bancarios													
97.023.000-9	CORP BANCA	Chile	UF	20.808	61.112	63.188	16.529	-	161.637	153.355	Trimestral	4,06	4,06
0-E	BLADEX	E.E.U.U.	US\$	-	14.579	31.949	-	-	46.528	42.500	Semestral	5,14	5,14
0-E	DVB BANK SE	E.E.U.U.	US\$	145	199	28.911	-	-	29.255	28.911	Trimestral	1,86	1,86
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	1.497	4.308	160.556	-	-	166.361	158.194	Trimestral	3,55	3,55
Obligaciones con el Público													
0-E	BANK OF NEW YORK	E.E.U.U.	US\$	-	36.250	72.500	518.125	-	626.875	500.000	Al vencimiento	7,77	7,25
Obligaciones garantizadas													
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	11.728	30.916	65.008	33.062	3.760	144.474	138.417	Trimestral	2,21	1,81
0-E	BNP PARIBAS	E.E.U.U.	US\$	13.805	56.324	142.178	141.965	376.894	731.166	628.118	Trimestral	2,97	2,96
0-E	WELLS FARGO	E.E.U.U.	US\$	35.896	107.830	287.878	288.338	411.076	1.131.018	1.056.345	Trimestral	2,37	1,68
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	E.E.U.U.	US\$	25.833	79.043	206.952	200.674	733.080	1.245.582	967.336	Trimestral	4,25	4,25
0-E	CTIBANK	E.E.U.U.	US\$	20.224	61.020	164.077	166.165	184.053	595.539	548.168	Trimestral	2,72	1,96
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	5.857	17.697	47.519	48.024	26.448	145.545	138.574	Trimestral	1,98	1,44
0-E	BTMU	E.E.U.U.	US\$	3.163	9.568	25.752	26.117	27.270	91.870	85.990	Trimestral	2,31	1,72
0-E	APPLE BANK	E.E.U.U.	US\$	1.551	4.712	12.693	12.891	13.857	45.704	42.754	Trimestral	2,29	1,69
0-E	US BANK	E.E.U.U.	US\$	18.563	55.592	147.357	146.045	230.747	598.304	532.608	Trimestral	3,99	2,81
0-E	DEUTSCHE BANK	E.E.U.U.	US\$	6.147	18.599	31.640	31.833	48.197	136.416	117.263	Trimestral	3,86	3,86
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	14.779	44.826	116.809	96.087	206.036	478.537	422.851	Trimestral	2,60	2,57
0-E	P.K. Air Finance	E.E.U.U.	US\$	2.265	6.980	19.836	25.610	3.153	57.844	54.787	Mensual	2,40	2,40
0-E	KFW IP EX-BANK	Alemania	US\$	2.503	7.587	18.772	9.178	-	38.040	36.191	Trimestral	2,55	2,55
0-E	AIRBUS FINANCIAL	E.E.U.U.	US\$	1.982	5.972	16.056	7.766	-	31.776	30.199	Mensual	2,49	2,49
0-E	INVES TEC	Inglaterra	US\$	1.880	10.703	25.369	25.569	23.880	87.401	72.202	Semestral	5,67	5,67
Otras obligaciones garantizadas													
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	1.501	4.892	268.922	-	-	275.315	256.860	Al vencimiento	2,85	2,85
Arrendamiento Financiero													
0-E	ING	E.E.U.U.	US\$	5.889	17.671	34.067	12.134	-	69.761	63.698	Trimestral	5,62	4,96
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	1.788	5.457	-	-	-	7.245	7.157	Trimestral	1,85	1,85
0-E	CTIBANK	E.E.U.U.	US\$	6.083	18.250	48.667	14.262	-	87.262	78.249	Trimestral	6,40	5,67
0-E	PEFCO	E.E.U.U.	US\$	17.558	50.593	67.095	3.899	-	139.145	130.811	Trimestral	5,39	4,79
0-E	BNP PARIBAS	E.E.U.U.	US\$	13.744	41.508	79.165	22.474	-	156.891	149.119	Trimestral	3,69	3,26
0-E	WELLS FARGO	E.E.U.U.	US\$	5.591	16.751	44.615	44.514	1.880	113.351	103.326	Trimestral	3,98	3,54
0-E	DVB BANK SE	E.E.U.U.	US\$	4.773	9.541	-	-	-	14.314	14.127	Trimestral	2,57	2,57
0-E	RRP FENGINE	Inglaterra	US\$	-	-	8.248	8.248	12.716	29.212	25.274	Mensual	2,35	2,35
Otros préstamos													
0-E	BOEING	E.E.U.U.	US\$	163	320	26.214	-	-	26.697	26.214	Al vencimiento	2,35	2,35
0-E	CTIBANK (*)	E.E.U.U.	US\$	25.802	77.795	207.001	103.341	-	413.939	370.389	Trimestral	6,00	6,00
Derivados de cobertura													
-	OTROS	-	US\$	7.364	15.479	7.846	-	-	30.689	-	-	-	-
Total				508.683	944.749	2.476.840	2.002.850	2.303.047	8.236.169	7.257.368			

(*) Bono securitizado con los flujos futuros de las ventas con tarjeta de crédito en Estados Unidos y Canadá.



Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez a grupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2016
Nombre empresa deudora: TAMS.A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Tasa efectiva	Tasa nominal
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	%
Préstamos bancarios													
0-E	NEDERLANDSCHE CREDITVERZEKERING MAATSCHAPPIJ	Holanda	US\$	179	493	1.315	1.314	54	3.355	2.882	Mensual	6,01	6,01
0-E	CITIBANK	E.E.U.U.	US\$	1.528	203.150	-	-	-	204.678	200.000	Al Vencimiento	3,39	3,14
Obligaciones con el Público													
0-E	THE BANK OF NEW YORK	E.E.U.U.	US\$	-	352.938	83.750	562.813	-	999.501	800.000	Al Vencimiento	8,17	8,00
Arrendamiento Financiero													
0-E	AFS INVESTMENT IX LLC	E.E.U.U.	US\$	2.733	7.698	20.522	8.548	-	39.501	35.448	Mensual	1,25	1,25
0-E	DVB BANK SE	E.E.U.U.	US\$	120	165	-	-	-	285	282	Mensual	2,50	2,50
0-E	GENERAL ELECTRIC CAPITAL CORPORATION	E.E.U.U.	US\$	3.852	5.098	-	-	-	8.950	8.846	Mensual	2,30	2,30
0-E	KFW IPEX-BANK	Alemania	US\$	592	1.552	-	-	-	2.144	2.123	Mensual/Trimestral	2,80	2,80
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	4.290	7.837	22.834	40.968	41.834	117.763	107.443	Trimestral/Semestral	4,90	4,90
0-E	WACAPOU LEASING S.A.	Luxemburgo	US\$	833	2.385	6.457	6.542	-	16.217	14.754	Trimestral	3,00	3,00
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE MILAN BRANCH	Italia	US\$	11.875	32.116	85.995	171.553	-	301.539	279.335	Trimestral	4,18	4,11
0-E	BANCO IBMS.A	Brasil	BRL	380	1.161	35	-	-	1.576	1.031	Mensual	13,63	13,63
0-E	HP FINANCIAL SERVICE	Brasil	BRL	225	-	-	-	-	225	222	Mensual	10,02	10,02
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE	Francia	BRL	146	465	176	-	-	787	519	Mensual	13,63	13,63
Total				26.753	615.058	221.084	791.738	41.888	1.696.521	1.452.885			



Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2016
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días MUS\$	Más de 90 días a un año MUS\$	Más de uno a tres años MUS\$	Más de tres a cinco años MUS\$	Más de cinco años MUS\$	Total Valor MUS\$	Total Valor nominal MUS\$	Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar													
-	VARIOS	VARIOS	US\$	549.897	21.215	-	-	-	571.112	571.112	-	-	-
			CLP	48.842	(30)	-	-	-	48.812	48.812	-	-	-
			BRL	346.037	27	-	-	-	346.064	346.064	-	-	-
			Otras monedas	140.471	11.467	-	-	-	151.938	151.938	-	-	-
Cuentas por pagar a entidades relacionadas corrientes													
0-E	Consultoría Administrativa Profesional S.A. de C.V.	México	MXN	170	-	-	-	-	170	170	-	-	-
78.997.060-2	Viajes Falabella Ltda.	Chile	CLP	46	-	-	-	-	46	46	-	-	-
0-E	TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.	Brasil	BRL	28	-	-	-	-	28	28	-	-	-
65.216.000-K	Comunidad Mujer	Chile	CLP	13	-	-	-	-	13	13	-	-	-
78.591.370-1	Bethia S.A. y Filiales	Chile	CLP	6	-	-	-	-	6	6	-	-	-
79.773.440-3	Transportes San Felipe S.A.	Chile	CLP	4	-	-	-	-	4	4	-	-	-
0-E	Inversora Aeronáutica Argentina	Argentina	US\$	2	-	-	-	-	2	2	-	-	-
Total				1.085.516	32.679	-	-	-	1.118.195	1.118.195			
Total consolidado				1.620.952	1.592.486	2.697.924	2.794.588	2.344.935	11.050.885	9.828.448			

34

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 2016, la Sociedad había entregado US\$ 30,2 millones en garantías por márgenes de derivados, correspondientes a efectivo y cartas de crédito stand by. Al 31 de diciembre de 2017, se han entregado US\$ 16,4 millones en garantías correspondientes a efectivo y cartas de crédito stand by. La disminución se debió a: i) al vencimiento de los contratos de cobertura, ii) adquisición de nuevos contratos de combustible, y iii) cambios en los precios del combustible, cambios en los tipos de cambio y en las tasas de interés.

3.2. Gestión del riesgo del capital

Los objetivos de la Sociedad, en relación con la gestión del capital son: (i) cumplir con las exigencias de patrimonio mínimo y ii) mantener una estructura de capital óptima.

La Sociedad monitorea las obligaciones contractuales y las exigencias regulatorias en los diferentes países donde las empresas del grupo están domiciliadas para asegurar el fiel cumplimiento de exigencia de patrimonio mínimo, cuyo límite más restrictivo es mantener un patrimonio líquido positivo.

Adicionalmente, la Sociedad monitorea periódicamente las proyecciones de flujo de caja de corto y largo plazo para asegurar que cuenta con suficientes alternativas de generación de caja para enfrentar los compromisos de inversión y financiamiento futuro.

El rating crediticio internacional de la Sociedad es producto de la capacidad de la Sociedad de cumplir con los compromisos financieros de largo plazo. Al 31 de diciembre de 2017, la Sociedad tiene un rating internacional de largo plazo de BB- con perspectiva estable por Standard & Poor's, un rating B+ con perspectiva estable por Fitch Ratings y B1 con perspectiva estable por Moody's.

3.3. Estimación del valor justo

Al 31 de diciembre de 2017, 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

35

2. Inversiones Financieras:

En esta categoría se encuentran los siguientes instrumentos:

- Inversiones en fondos mutuos de corto plazo (efectivo equivalente),
- Fondos de inversión privados

La Sociedad ha clasificado la medición de valor justo utilizando una jerarquía que refleja el nivel de información utilizada en la valoración. Esta jerarquía se compone de 3 niveles (I) valor justo basado en cotización en mercados activos para una clase de activo o pasivo similar, (II) valor justo basado en técnicas de valoración que utilizan información de precios de mercado o derivados del precio de mercado de instrumentos financieros similares (III) valor justo basado en modelos de valoración que no utilizan información de mercado.

El valor justo de los instrumentos financieros que se transan en mercados activos, tales como las inversiones adquiridas para su negociación, está basado en cotizaciones de mercado al cierre del periodo 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 periodo.

A continuación, se muestra la clasificación de los instrumentos financieros a valor justo, según el nivel de información utilizada en la valoración:

	A131 de diciembre 2017				A131 de diciembre 2016			
	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\$
Activos								
Efectivo y equivalentes a efectivo	29.658	29.658	-	-	15.522	15.522	-	-
Fondos mutuos corto plazo	29.658	29.658	-	-	15.522	15.522	-	-
Otros activos financieros, corriente	536.001	473.653	62.348	-	548.402	536.991	11.411	-
Valor justo derivados tasa de interés	3.113	-	3.113	-	-	-	-	-
Valor justo derivados de combustible	10.711	-	10.711	-	10.088	-	10.088	-
Valor justo derivados de moneda extranjera	48.322	-	48.322	-	1.259	-	1.259	-
Intereses devengados desde la última fecha de pago Cross currency swap de monedas	202	-	202	-	64	-	64	-
Fondos de inversión privados	472.232	472.232	-	-	536.991	536.991	-	-
Bonos nacionales y extranjeros	1.421	-	-	-	-	-	-	-
Otros activos financieros, no corriente	519	-	519	-	-	-	-	-
Valor justo derivados de moneda extranjera	519	-	519	-	-	-	-	-
Pasivos								
Otros pasivos financieros, corrientes	12.200	-	12.200	-	24.881	-	24.881	-
Valor justo derivados tasa de interés	8.919	-	8.919	-	9.579	-	9.579	-
Valor justo derivados moneda extranjera	2.092	-	2.092	-	13.155	-	13.155	-
Intereses devengados desde la última fecha de Swap tasas de interés	1.189	-	1.189	-	2.147	-	2.147	-
Otros pasivos financieros, no corrientes	2.617	-	2.617	-	6.679	-	6.679	-
Valor justo derivados tasa de interés	2.617	-	2.617	-	6.679	-	6.679	-



36

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2017, 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 2017		Al 31 de diciembre de 2016	
	Valor libro	Valor justo	Valor libro	Valor justo
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.112.346	1.112.346	933.805	933.805
Efectivo en caja	8.562	8.562	8.630	8.630
Saldos en bancos	330.430	330.430	255.746	255.746
Overnight	239.292	239.292	295.060	295.060
Depósitos a plazo	534.062	534.062	374.369	374.369
Otros activos financieros, corrientes	23.918	23.918	164.426	164.426
Otros activos financieros	23.918	23.918	164.426	164.426
Deudores comerciales, otras cuentas por cobrar y cuentas por cobrar corrientes	1.214.050	1.214.050	1.107.889	1.107.889
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	2.582	2.582	554	554
Otros activos financieros, no corrientes	87.571	87.571	102.125	102.125
Cuentas por cobrar, no corrientes	6.891	6.891	8.254	8.254
Otros pasivos financieros, corrientes	1.288.749	1.499.495	1.814.647	2.022.290
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	1.695.202	1.695.202	1.593.068	1.593.068
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	760	760	269	269
Otros pasivos financieros, no corrientes	6.602.891	6.738.872	6.790.273	6.970.375
Cuentas por pagar, no corrientes	498.832	498.832	359.391	359.391

El importe en libros de las cuentas por cobrar y por pagar se asume que se aproximan a sus valores justos, debido a la naturaleza de corto plazo de ellas. En el caso de efectivo en caja, saldo en bancos, overnight, depósitos a plazo y cuentas por pagar, no corrientes, el valor justo se aproxima a su valor en libros.

El valor justo de los Otros pasivos financieros, se estima descontando los flujos contractuales futuros de caja a la tasa de interés corriente del mercado que está disponible para instrumentos financieros similares (Nivel II). En el caso de Otros activos financieros la valoración se realizó según cotización de mercado al cierre del 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 2017 la plusvalía asciende a MUS\$ 2.672.550 (MUS\$ 2.710.382 al 31 de diciembre 2016), mientras que los activos intangibles comprenden los Slots aeroportuarios por MUS\$ 964.513 (MUS\$ 978.849 al 31 de diciembre de 2016) y Loyalty Program por MUS\$ 321.440 (MUS\$ 326.262 al 31 de diciembre de 2016).

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 2017 ascienden a MUS\$ 2.146.692 y MUS\$ 525.858 (MUS\$ 2.176.634 y MUS\$ 533.748 al 31 de diciembre de 2016), los que incluyen los siguientes activos intangibles de vida útil indefinida:

	UGE Transporte Aéreo		UGE Programa de coalición y fidelización Multiplus	
	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Slots aeroportuarios	964.513	978.849	-	-
Loyalty program	-	-	321.440	326.262

El valor recuperable de estas unidades generadoras de efectivo (UGE) ha sido determinado basados en los cálculos de valor en uso. Los principales supuestos empleados por la administración incluyen: tasa de crecimiento, tipo de cambio, tasa de descuento, precio del combustible y otros supuestos económicos. La estimación de estos supuestos exige un juicio importante de la administración, pues dichas variables implican incertidumbres inherentes; sin embargo, los supuestos utilizados son consistentes con la planificación interna de la Sociedad. Por lo tanto, la administración evalúa y actualiza anualmente las estimaciones, basándose en las condiciones que afectan estas variables. Los principales supuestos utilizados, así como los análisis de sensibilidad correspondientes se presentan en Nota 16.

(b) Vida útil, valor residual y deterioro de propiedades, plantas y equipos

La depreciación de los activos es calculada con base al método lineal, excepto en el caso de ciertos componentes técnicos los cuales se deprecian sobre la base de ciclos y horas voladas. Estas vidas útiles se revisan anualmente de acuerdo con las proyecciones de la Compañía de aquellos beneficios económicos futuros que se deriven de los mismos.



Cambios en circunstancias tales como: avances tecnológicos, modelo comercial, uso planificado de los activos o estrategia de capital podrían hacer que la vida útil fuera diferente a la estimada. En aquellos casos en que se determine que la vida útil de las propiedades, plantas y equipos debería disminuirse, como puede ocurrir con cambios en el uso planificado de los activos, se deprecia el exceso entre el valor libro neto y el valor recuperable estimado, de acuerdo a la vida útil restante revisada.

Los valores residuales se estiman de acuerdo al valor de mercado que tendrán al final de su vida dichos activos. El valor residual y la vida útil de los activos se revisan, y ajustan si es necesario, una vez al año. Cuando el valor de un activo es superior a su importe recuperable estimado, su valor se reduce de forma inmediata hasta su importe recuperable (Nota 2.8).

(c) Recuperabilidad de los activos por impuestos diferidos

Los impuestos diferidos se calculan de acuerdo con el método del pasivo, sobre las diferencias temporarias que surgen entre las bases fiscales de los activos y pasivos y sus importes en libros. Los activos por impuestos diferidos sobre pérdidas fiscales se reconocen en la medida en que es probable que vaya a disponerse de beneficios fiscales futuros con los cuales compensar las diferencias temporarias. La Sociedad efectúa proyecciones financieras y fiscales para evaluar la realización en el tiempo de este activo por impuesto diferido. Adicionalmente, se asegura que estas proyecciones sean consistentes con las empleadas para medir otros activos de larga vida. Al 31 de diciembre de 2017 la Sociedad ha reconocido Activos por impuestos diferidos por MUS\$ 364.021 (MUS\$ 384.580 al 31 de diciembre de 2016) y ha dejado de reconocer Activos por impuestos diferidos sobre pérdidas fiscales por MUS\$ 81.155 (MUS\$ 115.801 al 31 de diciembre de 2016) (Nota 18).

(d) Tickets aéreos vendidos que no serán finalmente utilizados.

La Sociedad registra la venta anticipada de pasajes aéreos como ingresos diferidos. Los ingresos ordinarios por la venta de pasajes se reconocen en el estado de resultados cuando el servicio de transporte de pasajeros es prestado o cuando los pasajes aéreos no sean utilizados (caducidad por no uso), reduciendo el ingreso diferido correspondiente. La Sociedad evalúa mensualmente la probabilidad de caducidad en base al historial de uso de los pasajes aéreos. Un cambio en esta probabilidad podría generar un impacto en los ingresos ordinarios en el ejercicio en que se produce el cambio y en ejercicios futuros. Al 31 de diciembre de 2017 los ingresos diferidos asociados a los tickets aéreos vendidos ascienden a MUS\$ 1.550.447 (MUS\$ 1.535.229 al 31 de diciembre de 2016). 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 de hasta MUS\$ 20.000 en los resultados de 2017.

(e) Valoración de los kilómetros y puntos otorgados a los titulares de los programas de fidelización, pendiente de utilizar.

Al 31 de diciembre de 2017 y 2016 la Sociedad mantiene los siguientes programas de fidelización: LATAM Pass, LATAM Fidelidade y Multiplus, cuyo objetivo es la fidelización a través de la entrega de kilómetros o puntos (ver Nota 22).

Los miembros de estos programas acumulan kilómetros cuando vuelan con LATAM Airlines Group o cualquier otra aerolínea miembro del programa oneworld®, así como también al usar los servicios de las entidades asociadas.

Cuando los kilómetros y puntos son canjeados por productos y servicios distintos a los servicios prestados por la Sociedad el ingreso es reconocido inmediatamente, cuando el canje es efectuado por pasajes aéreos de alguna línea aérea de LATAM Airlines Group S.A. y filiales, el ingreso es diferido hasta la prestación del servicio de transporte o caducidad por no uso.

El cálculo del ingreso diferido por programas de fidelización al cierre del ejercicio, corresponde a la valorización de los kilómetros y puntos otorgados a los titulares de los programas de fidelización, pendientes de utilizar, ponderados por la probabilidad de canje de los mismos.

De acuerdo a lo indicado en la CINIIF-13, para los kilómetros y puntos que la Sociedad estima no serán canjeados se 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 y proyecciones realizadas por expertos independientes.

Al 31 de diciembre de 2017 los ingresos diferidos asociados al programa de fidelización LATAM Pass ascienden a MUS\$ 853.505 (MUS\$ 896.190 al 31 de diciembre de 2016). Un hipotético cambio de un punto porcentual en la probabilidad de canje se traduciría en un impacto de MUS\$ 25.000 en los resultados de 2017 (MUS\$ 30.632 en 2016). Los ingresos diferidos asociados a los programas de fidelización LATAM Fidelidade y Multiplus ascienden a MUS\$ 364.866 al 31 de diciembre de 2017 (MUS\$ 392.107 al 31 de diciembre de 2016). Un hipotético cambio de dos puntos porcentuales en el número de puntos pendientes de canje se traduciría en un impacto de MUS\$ 16.700 en los resultados de 2017 (MUS\$ 14.639 en 2016).

El valor razonable de los kilómetros y otros componentes asociados es determinado sobre la base de análisis del valor justo de los mismos. Un hipotético cambio de un punto porcentual en el valor razonable de los kilómetros pendientes de canje se traduciría en un impacto de MUS\$ 8.000 en los resultados de 2017 (MUS\$ 8.400 en 2016).

(f) La necesidad de constituir provisiones y, en el caso de ser requeridas, el valor de las mismas.

En el caso de las contingencias conocidas, la Sociedad registra una provisión cuando tiene una obligación presente, ya sea legal o implícita, como resultado de sucesos pasados, es probable que vaya a ser necesaria una salida de recursos para liquidar la obligación y el importe se ha estimado de forma fiable. Basados en información disponible, la Sociedad utiliza los conocimientos, experiencia y juicio profesional, a las características específicas de los riesgos conocidos. Este proceso facilita la evaluación temprana y la cuantificación de los riesgos potenciales en los casos individuales o en el desarrollo de asuntos contingentes.

(g) Inversión en filial (TAM)

La administración ha aplicado su juicio al determinar que LATAM Airlines Group S.A. controla TAM S.A. y Filiales, para efectos contables, y por lo tanto ha consolidado sus estados financieros.



Este juicio se hace sobre la base de que LATAM emitió sus acciones ordinarias a cambio de la mayoría de las acciones ordinarias y preferentes en circulación de TAM, a excepción de aquellos accionistas de TAM que no aceptaron el intercambio y los cuales fueron sujetos del squeeze out, dando derecho a LATAM a sustancialmente todos los beneficios económicos que se generan por el Grupo LATAM y también, en consecuencia, exponiéndolo a sustancialmente todos los riesgos que inciden en las operaciones de TAM. Este intercambio alinea los intereses económicos de LATAM y de todos sus accionistas, incluyendo a los accionistas controladores de TAM, garantizando que los accionistas y directores de TAM no tendrán ningún incentivo para ejercer sus derechos de una manera que sea beneficiosa para TAM, pero perjudicial para LATAM. Además, todas las acciones importantes necesarias para la operación de las aerolíneas requieren el voto favorable de los accionistas controladores de LATAM y TAM.

Desde la integración de las operaciones de LAN y TAM, las actividades aéreas más críticas en Brasil han sido gestionadas por el CEO de TAM y las actividades globales, por el CEO de LATAM, quien está a cargo de la operación total del Grupo LATAM y que informa al Directorio de LATAM.

Además, el CEO de LATAM evalúa el desempeño de los ejecutivos del Grupo LATAM y, en conjunto con el Directorio de LATAM, establece compensaciones. Aunque existen restricciones sobre los porcentajes de votación que actualmente pueden ser detentados por inversionistas extranjeros bajo la Ley Brasileña, LATAM considera que el fondo económico de estos acuerdos cumple los requisitos de las normas contables vigentes y que la consolidación de las operaciones de LATAM y TAM es apropiada.

Estas estimaciones se realizan en función de la mejor información disponible sobre los hechos analizados.

En cualquier caso, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas en los próximos periodos, lo que se realizaría de forma prospectiva.

NOTA 5 - INFORMACION POR SEGMENTOS

La Sociedad considera que tiene dos segmentos operativos: el de transporte aéreo y el programa de coalición y fidelización Multiplus.

El segmento de Transporte aéreo corresponde a la red de rutas para el transporte aéreo y se basa en la manera en que el negocio es administrado y gestionado, conforme la naturaleza centralizada de sus operaciones, la habilidad de abrir y cerrar rutas, así como reasignar recursos (aviones, tripulación, personal, etc.) dentro de la red, lo que supone una interrelación funcional entre todas ellas, haciéndolas inseparables. Esta definición de segmento es una de las más comunes a nivel de la industria aérea a nivel mundial.

El segmento Programa de coalición y fidelización Multiplus, a diferencia de los programas LATAM Pass y LATAM Fidelidade que son programas de viajero frecuente que operan como un sistema de fidelización unilateral, ofrece un sistema de coalición flexible, interrelacionado entre sus miembros, que cuenta con 19,4 millones de socios, junto con tratarse de una entidad con una administración separada y un negocio no directamente relacionado con el transporte aéreo.



Por los ejercicios terminados

	Transporte aéreo al 31 de diciembre de		Programa de coalición y fidelización Multiplus al 31 de diciembre de		Eliminaciones al 31 de diciembre de		Consolidado al 31 de diciembre de	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Ingreso de las actividades ordinarias procedentes de clientes externos (*)	9.159.031	8.587.772	454.876	400.568	-	-	9.613.907	8.988.340
Pasajeros LAN	4.313.287	4.104.348	-	-	-	-	4.313.287	4.104.348
Pasajeros TAM	3.726.314	3.372.799	454.876	400.568	-	-	4.181.190	3.773.367
Carga	1.119.430	1.110.625	-	-	-	-	1.119.430	1.110.625
Ingresos de las actividades ordinarias procedentes de transacciones con otros segmentos de operación	454.876	400.568	67.554	65.969	(522.430)	(466.537)	-	-
Otros ingresos de operación	308.937	364.551	240.952	174.197	-	-	549.889	538.748
Ingresos por intereses	28.184	27.287	50.511	58.380	-	(10.718)	78.695	74.949
Gastos por intereses	(393.286)	(427.054)	-	-	-	10.718	(393.286)	(416.336)
Total gastos por intereses netos	(365.102)	(399.767)	50.511	58.380	-	-	(314.591)	(341.387)
Depreciación y amortización	(994.416)	(952.285)	(7.209)	(8.043)	-	-	(1.001.625)	(960.328)
Partidas significativas no monetarias distintas de la depreciación y amortización	(75.479)	10.069	(145)	(991)	-	-	(75.624)	9.078
Bajas de activo fijo y mermas de existencias Incoobrables	(39.238)	(82.734)	-	-	-	-	(39.238)	(82.734)
Diferencias de cambio	(18.272)	(29.674)	(144)	(476)	-	-	(18.416)	(30.150)
Resultado por unidades de reajuste	(18.717)	122.129	(1)	(478)	-	-	(18.718)	121.651
Resultado por unidades de reajuste	748	348	-	(37)	-	-	748	311
Ganancia/(Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	(3.482)	(83.653)	158.783	152.873	-	-	155.301	69.220
Gasto por impuesto a las ganancias	(104.376)	(92.476)	(69.128)	(70.728)	-	-	(173.504)	(163.204)
Ganancia/(Pérdida) del segmento sobre el que se informa	41.931	(42.203)	158.783	152.873	-	-	200.714	110.670
Activos del segmento	17.430.937	17.805.749	1.373.049	1.400.432	(6.014)	(7.987)	18.797.972	19.198.194
Pasivos del segmento	14.007.916	14.469.505	563.849	572.065	(41.029)	(28.680)	14.530.736	15.012.890
Importe de las adiciones de activos no corrientes	412.846	1.481.090	-	-	-	-	412.846	1.481.090
Compras de propiedades, plantas y equipos Intangibles distintos a la plusvalía	325.513	1.390.730	-	-	-	-	325.513	1.390.730
Intangibles distintos a la plusvalía	87.333	90.360	-	-	-	-	87.333	90.360
Desembolsos de los activos no monetarios del segmento	490.983	782.957	-	-	-	-	490.983	782.957

(*) La Sociedad no tiene ingresos de actividades ordinarias por intereses.

Por los ejercicios terminados	Transporte aéreo al 31 de diciembre de		Programa de coalicón y fidelización Multiplus al 31 de diciembre de		Eliminaciones al 31 de diciembre de		Consolidado al 31 de diciembre de	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Flujos de efectivo procedentes de								
Compras de Propiedades, plantas y equipos:								
Adiciones asociados a mantenimiento	403.282	693.581	384	789	-	-	403.666	694.370
Otras adiciones	218.537	197.866	-	-	-	-	218.537	197.866
Compras de activos intangibles (**)	184.745	495.715	384	789	-	-	185.129	496.504
	79.102	84.377	8.216	4.210	-	-	87.318	88.587
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en):								
Actividades de operación	1489.797	827.108	186.367	154.411	(9.424)	(635)	1.666.740	980.884
Actividades de inversión	(278.790)	(426.989)	(8.632)	(4.800)	-	-	(287.422)	(431.789)
Actividades de financiación	(1.010.705)	(246.907)	(168.383)	(149.372)	-	-	(1.179.088)	(396.279)

(**) La Sociedad no tiene flujos de efectivo procedentes de las compras de activos intangibles asociados a mantenimiento.

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

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Perú	626.316	627.215
Argentina	1.113.467	1.030.973
E.E.U.U.	900.413	933.130
Europa	676.282	714.436
Colombia	359.276	343.001
Brasil	3.436.402	2.974.234
Ecuador	190.268	198.171
Chile	1.527.158	1.512.570
Asia Pacífico y resto de Latinoamérica	784.325	654.610
Ingresos de las actividades ordinarias	9.613.907	8.988.340
Otros ingresos de operación	549.889	538.748

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.

43

NOTA 6 - EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO

	Al 31 de diciembre de 2017 MUSS	Al 31 de diciembre de 2016 MUSS
Efectivo en caja	8.562	8.630
Saldos en bancos	330.430	255.746
Overnight	239.292	295.060
Total efectivo	<u>578.284</u>	<u>559.436</u>
Equivalentes al efectivo		
Depósitos a plazo	534.062	374.369
Fondos mutuos	29.658	15.522
Total equivalentes al efectivo	<u>563.720</u>	<u>389.891</u>
Total efectivo y equivalentes al efectivo	<u>1.142.004</u>	<u>949.327</u>

Saldos por monedas que componen el Efectivo y equivalentes al efectivo:

Tipo de moneda	Al 31 de diciembre de 2017 MUSS	Al 31 de diciembre de 2016 MUSS
Peso argentino	12.135	7.871
Real brasileño	106.499	97.401
Peso chileno	81.845	30.758
Peso colombiano	7.264	4.336
Euro	11.746	1.695
Dólar estadounidense	882.114	780.124
Otras monedas	40.401	27.142
Total	<u>1.142.004</u>	<u>949.327</u>

44

NOTA 7 - INSTRUMENTOS FINANCIEROS

7.1. Instrumentos financieros por categorías

Al 31 de diciembre de 2017

Activos	Préstamos y cuentas por cobrar MUSS	Derivados de cobertura MUSS	Mantenidos para negociar MUSS	Designados al momento inicial	Total MUSS
				a valor justo con cambios en resultados MUSS	
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.112.346	-	-	29.658	1.142.004
Otros activos financieros, corrientes (*)	23.918	62.348	1.421	472.232	559.919
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	1.214.050	-	-	-	1.214.050
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	2.582	-	-	-	2.582
Otros activos financieros, no corrientes (*)	87.077	519	494	-	88.090
Cuentas por cobrar, no corrientes	6.891	-	-	-	6.891
Total	<u>2.446.864</u>	<u>62.867</u>	<u>1.915</u>	<u>501.890</u>	<u>3.013.536</u>
Pasivos			Otros pasivos financieros MUSS	Derivados de cobertura MUSS	Total MUSS
Otros pasivos financieros, corrientes			1.288.749	12.200	1.300.949
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes			1.695.202	-	1.695.202
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes			760	-	760
Otros pasivos financieros, no corrientes			6.602.891	2.617	6.605.508
Cuentas por pagar, no corrientes			498.832	-	498.832
Total			<u>10.086.434</u>	<u>14.817</u>	<u>10.101.251</u>

(*) 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.

45

Al 31 de diciembre de 2016

Activos	Préstamos y cuentas por cobrar	Derivados de cobertura	Mantenidos para negociar	Designados al momento inicial	Total
				a valor justo con cambios en resultados	
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	933.805	-	-	15.522	949.327
Otros activos financieros, corrientes (*)	164.426	11.411	-	536.991	712.828
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	1.107.889	-	-	-	1.107.889
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	554	-	-	-	554
Otros activos financieros, no corrientes (*)	101.603	-	522	-	102.125
Cuentas por cobrar, no corrientes	8.254	-	-	-	8.254
Total	2.316.531	11.411	522	552.513	2.880.977

Pasivos	Otros pasivos financieros	Derivados de cobertura	Total
Otros pasivos financieros, corrientes	1.814.647	24.881	1.839.528
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	1.593.068	-	1.593.068
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	269	-	269
Otros pasivos financieros, no corrientes	6.790.273	6.679	6.796.952
Cuentas por pagar, no corrientes	359.391	-	359.391
Total	10.557.648	31.560	10.589.208

(*) El valor presentado en designados al momento inicial a valor justo con cambios en resultados, corresponde principalmente a fondos de inversión privados; y en préstamos y cuentas por cobrar, corresponde a garantías entregadas.

46

7.2. Instrumentos financieros por monedas

(a) Activos

	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016
	MUS\$	MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.142.004	949.327
Peso argentino	12.135	7.871
Real brasileño	106.499	97.401
Peso chileno	81.845	30.758
Peso colombiano	7.264	4.336
Euro	11.746	1.695
Dólar estadounidense	882.114	780.124
Otras monedas	40.401	27.142
Otros activos financieros (corriente y no corriente)	648.009	814.953
Peso argentino	297	337
Real brasileño	475.810	686.501
Peso chileno	26.679	668
Peso colombiano	1.928	1.023
Euro	7.853	6.966
Dólar estadounidense	133.431	117.346
Otras monedas	2.011	2.112
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	1.214.050	1.107.889
Peso argentino	49.958	82.770
Real brasileño	635.890	551.260
Peso chileno	83.415	92.791
Peso colombiano	3.249	16.454
Euro	48.286	21.923
Dólar estadounidense	257.324	312.394
Otras monedas (*)	135.928	30.297
Cuentas por cobrar, no corrientes	6.891	8.254
Real brasileño	4	4
Peso chileno	6.887	8.250
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	2.582	554
Real brasileño	2	-
Peso chileno	735	554
Dólar estadounidense	1.845	-
Total activos	3.013.536	2.880.977
Peso argentino	62.390	90.978
Real brasileño	1.218.205	1.335.166
Peso chileno	199.561	133.021
Peso colombiano	12.441	21.813
Euro	67.885	30.584
Dólar estadounidense	1.274.714	1.209.864
Otras monedas	178.340	59.551

(*) Ver la composición del grupo otras monedas, en Nota 8 Deudores comerciales, otras cuentas por cobrar y cuentas por cobrar no corrientes.

(b) Pasivos

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



47

NOTA 8 - DEUDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR COBRAR CORRIENTES, Y CUENTAS POR COBRAR NO CORRIENTES

	A131 de diciembre de 2017 MUSS	A131 de diciembre de 2016 MUSS
Deudores comerciales	1.175.796	1.022.933
Otras cuentas por cobrar	133.054	170.264
Total deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	1.308.850	1.193.197
Menos: Provisión por pérdidas por deterioro	(87.909)	(77.054)
Total deudores comerciales y otras cuentas por cobrar - neto	1.220.941	1.116.143
Menos: Parte no corriente – cuentas por cobrar	(6.891)	(8.254)
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	1.214.050	1.107.889

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 periodo es la siguiente:

	A131 de diciembre de 2017 MUSS	A131 de diciembre de 2016 MUSS
Al día	1.040.671	907.358
Cuentas por cobrar vencidas pero no deterioradas		
Vencidas de 1 a 90 días	34.153	27.651
Vencidas de 91 a 180 días	10.141	9.303
Vencidas más de 180 días (*)	2.922	1.567
Total cuentas por cobrar vencidas pero no deterioradas	47.216	38.521
Cuentas por cobrar vencidas y deterioradas		
Cobranza judicial, prejudicial y documentos protestados	43.175	34.909
Deudores en proceso de gestión prejudicial y sensibilización de cartera vencida	44.734	42.145
Total cuentas por cobrar vencidas y deterioradas	87.909	77.054
Total	1.175.796	1.022.933

(*) Valor de este segmento corresponde principalmente a cuentas por cobrar vencidas que fueron sensibilizadas en su posibilidad de recupero, por lo cual no requieren de provisión.

48

Los saldos por monedas que componen los Deudores comerciales, otras cuentas por cobrar y cuentas por cobrar no corrientes, son los siguientes:

Tipo de moneda	A131 de diciembre de 2017 MUSS	A131 de diciembre de 2016 MUSS
Peso argentino	49.958	82.770
Real brasileño	635.894	551.264
Peso chileno	90.302	101.041
Peso colombiano	3.249	16.454
Euro	48.286	21.923
Dólar estadounidense	257.324	312.394
Otras monedas (*)	135.928	30.297
Total	1.220.941	1.116.143
(*) Otras monedas		
Dólar australiano	40.303	5.487
Yuan de la R.P. China	37	271
Corona danesa	197	151
Libra esterlina	5.068	3.904
Rupia india	3.277	303
Yen japonés	18.756	2.601
Corona noruega	133	184
Franco Suizo	2.430	1.512
Won surcoreano	18.225	4.241
Dólar taiwanés nuevo	2.983	662
Otras monedas	44.519	10.938
Total	135.928	30.254

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%

Los movimientos de la provisión por pérdidas por deterioro de valor de los Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, son los siguientes:

Periodos	Saldo inicial MUSS	Castigos MUSS	(Aumento) Disminución MUSS	Saldo final MUSS
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2016	(60.072)	20.910	(37.892)	(77.054)
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2017	(77.054)	8.249	(19.104)	(87.909)



49

Una vez agotadas las gestiones de cobranza prejudicial y judicial se procede a dar de baja los activos contra la provisión constituida. La Sociedad sólo utiliza el método de provisión y no el de castigo directo para un mejor control.

Las renegociaciones históricas y actualmente vigentes son poco relevantes y la política es analizar caso a caso para clasificarlas según la existencia de riesgo, determinando si corresponde su reclasificación a cuentas de cobranza prejudicial. Si amerita la reclasificación, se constituye provisión de lo vencido y por vencer.

La exposición máxima al riesgo de crédito a la fecha de presentación de la información es el valor justo de cada una de las categorías de cuentas a cobrar indicadas anteriormente.

	Al 31 de diciembre de 2017			Al 31 de diciembre de 2016		
	Exposición bruta según balance	Exposición bruta deteriorada	Exposición neta concentraciones de riesgo	Exposición bruta según balance	Exposición bruta deteriorada	Exposición neta concentraciones de riesgo
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Deudores comerciales	1.175.796	(87.909)	1.087.887	1.022.933	(77.054)	945.879
Otras cuentas por cobrar	133.054	-	133.054	170.264	-	170.264

Para el riesgo de crédito existen garantías poco relevantes y éstas son valorizadas cuando se hacen efectivas, no existiendo garantías directas materialmente importantes. Las garantías existentes, si corresponde, están constituidas a través de IATA.

NOTA 9 - CUENTAS POR COBRAR Y POR PAGAR A ENTIDADES RELACIONADAS

(a) Cuentas por cobrar

RUT parte relacionada	Nombre parte relacionada	Naturaleza de la relación	País de origen	Moneda	Al 31 de	Al 31 de
					diciembre de 2017	diciembre de 2016
					MUS\$	MUS\$
Extranjera	Qatar Airways	Accionista Indirecto	Qatar	USD	1.845	-
78.591.370-1	Bethia S.A. y Filiales	Director Relacionado	Chile	CLP	728	538
Extranjera	TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.	Director Relacionado	Brasil	BRL	2	-
87.752.000-5	Granja Marina Tornagaleones S.A.	Accionista Común	Chile	CLP	5	14
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA.	Director Relacionado	Chile	CLP	2	2
Total activos corrientes					2.582	554

50

(b) Cuentas por pagar

RUT parte relacionada	Nombre parte relacionada	Naturaleza de la relación	País de origen	Moneda	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016
					MUS\$	MUS\$
78.997.060-2	Viajes Falabella Ltda.	Director Relacionado	Chile	CLP	534	46
78.591.370-1	Bethia S.A. y Filiales	Director Relacionado	Chile	CLP	12	6
Extranjera	Inversora Aeronáutica Argentina S.A.	Director Relacionado	Argentina	USD	4	2
65.216.000-K	Comunidad Mujer	Director Relacionado	Chile	CLP	-	13
Extranjera	Consultoría Administrativa Profesional S.A. de C.V.	Coligada	México	MXN	210	170
Extranjera	TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.	Director Relacionado	Brasil	BRL	-	28
79.773.440-3	Transportes San Felipe S.A.	Propiedad Común	Chile	CLP	-	4
Total pasivos corrientes					760	269

Las transacciones entre partes relacionadas se han realizado en condiciones de una transacción libre entre partes interesadas y debidamente informadas. Los plazos de transacción corresponden entre 30 y 45 días, y la naturaleza de liquidación de las transacciones son monetarias.

NOTA 10 - INVENTARIOS

El detalle de los Inventarios es el siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016
MUS\$		
Existencias técnicas	195.530	191.864
Existencias no técnicas	41.136	49.499
Total	236.666	241.363

Las partidas incluidas en este rubro corresponden a repuestos y materiales los que serán utilizados, principalmente, en consumos de servicios a bordo y en servicios de mantenimiento propio como de terceros; éstos se encuentran valorizados a su costo de adquisición promedio netos de su provisión de obsolescencia de acuerdo al siguiente detalle:

	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016
MUS\$		
Provisión de obsolescencia existencias técnicas	21.839	31.647
Provisión de obsolescencia existencias no técnicas	6.488	3.429
Total	28.327	35.076

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

Al 31 de diciembre de 2017, la Sociedad registró MUS\$ 155.421 (MUS\$ 167.365 al 31 de diciembre de 2016) en resultados producto, principalmente, de consumos en servicio a bordo y mantenimiento, lo cual forma parte del Costo de ventas.



51

NOTA 11 - OTROS ACTIVOS FINANCIEROS

La composición de los Otros activos financieros es la siguiente:

	Activos corrientes		Activos no corrientes		Total Activos	
	A131de	A131de	A131de	A131de	A131de	A131de
	diciembre de	diciembre de	diciembre de	diciembre de	diciembre de	diciembre de
	2017	2016	2017	2016	2017	2016
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
(a) Otros activos financieros						
Fondos de inversión privados	472.232	536.991	-	-	472.232	536.991
Depósitos en garantía (aeronaves)	15.690	16.819	41.058	56.846	56.748	73.665
Garantías por márgenes de derivados	2.197	939	-	-	2.197	939
Otras inversiones	-	-	494	522	494	522
Bonos nacionales y extranjeros	1.421	-	-	-	1.421	-
Otras garantías otorgadas	6.031	140.733	46.019	44.757	52.050	185.490
Otros	-	5.935	-	-	-	5.935
Subtotal otros activos financieros	497.571	701.417	87.571	102.125	585.142	803.542
(b) Activos de cobertura						
Intereses devengados desde la última fecha de pago						
Cross currency y swap de monedas	202	64	-	-	202	64
Valor justo de derivados de tasa de interés	3.113	-	-	-	3.113	-
Valor justo de derivados de moneda extranjera	48.322	12.59	519	-	48.841	12.59
Valor justo de derivados de precio de combustible	10.711	10.088	-	-	10.711	10.088
Subtotal activos de cobertura	62.348	11.411	519	-	62.867	11.411
Total Otros Activos financieros	559.919	712.828	88.090	102.125	648.009	814.953

Los tipos de derivados de los contratos de cobertura que mantiene la Sociedad al cierre de cada periodo se describen en Nota 19.

52

NOTA 12 - OTROS ACTIVOS NO FINANCIEROS

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

	Activos corrientes		Activos no corrientes		Total Activos	
	A131de	A131de	A131de	A131de	A131de	A131de
	diciembre de	diciembre de	diciembre de	diciembre de	diciembre de	diciembre de
	2017	2016	2017	2016	2017	2016
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
(a) Pagos anticipados						
Arriendo de aeronaves	31.322	37.560	4.718	14.065	36.040	51.625
Seguros de aviación y otros	17.681	14.717	-	-	17.681	14.717
Otros	10.012	4.521	1.86	1.573	11.898	6.094
Subtotal pagos anticipados	59.015	56.798	5.904	15.638	64.919	72.436
(b) Otros activos						
Reserva de mantenimiento aeronaves (*)	21.505	51.576	51.836	90.175	73.341	141.751
Impuesto a las ventas	137.866	102.351	37.959	40.232	175.825	142.583
Otros impuestos	2.475	500	-	-	2.475	500
Aportes a Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas ("SITA")	327	406	670	591	997	997
Depósitos judiciales	-	-	124.438	90.604	124.438	90.604
Otros	-	611	-	104	-	715
Subtotal otros activos	162.173	155.444	214.903	221.706	377.076	377.150
Total Otros Activos no financieros	221.888	212.242	220.807	237.344	441.995	449.586

(*) 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. El costo de mantenimiento en los últimos años ha sido superior a las reservas de mantenimiento respectivas de cada avión.

Al 31 de diciembre de 2017 las reservas de mantenimiento suman MUS\$ 73.341 (MUS\$ 141.751 al 31 de diciembre de 2016), correspondientes a 14 aeronaves que mantienen saldos remanentes, los que serán liquidados en el próximo mantenimiento o devolución.

Las reservas de mantenimiento son clasificadas como corrientes o no corrientes dependiendo de las fechas en que se espera sea realizado el mantenimiento correspondiente. (Nota 2.23).

53

NOTA 13 - ACTIVOS NO CORRIENTES O GRUPOS DE ACTIVOS PARA SU DISPOSICION CLASIFICADOS COMO MANTENIDOS PARA LA VENTA

Los activos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta al 31 de diciembre de 2017 y 31 de diciembre de 2016, se detallan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016
	MUS\$	MUS\$
Activos corrientes		
Aeronaves	236.022	281.158
Motores y rotables	9.197	29.083
Otros activos	45.884	26.954
Total	291.103	337.195
Pasivos corrientes		
Otros pasivos	15.546	10.152
Total	15.546	10.152

Los saldos del rubro son presentados al menor valor entre su valor en libros y el valor razonable menos el costo de venta. El valor razonable de los activos fue determinado en base a las cotizaciones en mercados activos para una clase de activo o pasivo similar. Estos activos son medidos a nivel II de acuerdo a lo indicado en las jerarquías de valor razonable presentadas en la nota 3.3 (2). Durante el período no se efectuaron transferencias entre niveles, para mediciones recurrentes al valor razonable.

- (a) Activos reclasificados desde Propiedades, plantas y equipos hacia activos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta

Durante el ejercicio de 2016 se trasladaron desde el rubro Propiedades, plantas y equipos dos aeronaves Airbus A319, dos aeronaves Airbus A320, seis aeronaves Airbus A330, dos aeronaves Boeing 777, ocho motores spare A330, rotables A330 y dos edificios al rubro Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta.

Producto de lo anterior, al 31 de diciembre de 2016, se reconoció un ajuste de US\$ 55 millones para registrar estos activos a su valor neto realizable.

Durante el ejercicio de 2016, se produjo la venta de dos aeronaves Airbus A319, una aeronave Airbus A320, dos aeronaves Airbus A330, un motor spare A330 y rotables D200.

Durante el ejercicio de 2017, se reconoció un ajuste de US\$ 17,4 millones para registrar estos activos a su valor neto realizable.

Adicionalmente, durante el ejercicio de 2017, se produjo la venta de siete motores Spare de Airbus A330 y dos aeronaves Airbus A330.

54

El detalle de la flota clasificada como activos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta es el siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016
Aeronaves		
Boeing 777 Freighter	2 (*)	2 (*)
Airbus A330-200	1	3
Airbus A320-200	1	1
ATR42-300	1	1
Total	5	7

(*) Una aeronave arrendada a DHL.

- (b) Activos reclasificados desde Inventarios hacia activos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta

Durante el primer trimestre de 2017 se trasladaron desde el rubro Inventarios existencias de la flota Airbus A330 al rubro Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta.

Durante el ejercicio de 2017, se reconoció un ajuste de US\$ 1,3 millones para registrar estos activos a su valor neto realizable.

Adicionalmente, durante el ejercicio de 2017, se produjo la venta parcial de inventario A330.

NOTA 14 - INVERSIONES EN SUBSIDIARIAS

- (a) Inversiones en subsidiarias

La Sociedad posee inversiones en sociedades que han sido reconocidas como inversión en subsidiarias. Todas las sociedades definidas como subsidiarias han sido consolidadas en los estados financieros de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales. También, se incluyen en la consolidación, sociedades de propósito específico.

A continuación, se presenta detalle de subsidiarias significativas e información financiera resumida:

Nombre de subsidiaria significativa	País de incorporación	Moneda funcional	Participación	
			Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016
			%	%
Lan Perú S.A.	Perú	US\$	70,00000	70,00000
Lan Cargo S.A.	Chile	US\$	99,89803	99,89803
Lan Argentina S.A.	Argentina	ARS	99,86560	99,86560
Transporte Aéreo S.A.	Chile	US\$	100,00000	100,00000
Aerolane Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.	Ecuador	US\$	100,00000	100,00000
Aerovías de Integración Regional, AIRE S.A.	Colombia	COP	99,19061	99,19061
TAM S.A.	Brasil	BRL	99,99938	99,99938

Las Sociedades subsidiarias consolidadas no tienen restricciones significativas para transferir fondos a la controladora.



Información financiera resumida de subsidiarias significativas

Nombre de subsidiaria significativa	Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2017						Resultado al 31 de diciembre de 2017	
	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.	315.607	294.308	21.299	303.204	301.476	1.728	1046.423	1.205
Lan Cargo S.A.	584.169	266.836	317.333	371.934	292.529	79.405	264.544	(30.220)
Lan Argentina S.A.	198.951	166.445	32.506	143.731	139.914	3.817	387.557	(41.636)
Transporte Aéreo S.A.	324.498	30.909	293.589	104.357	36.901	67.456	317.436	2.172
Aerolane Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.	96.407	66.166	30.241	84.123	78.817	5.306	219.039	3.722
Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A.	138.138	64.160	73.978	91.431	80.081	11.350	279.414	526
TAM S.A. (*)	4.490.714	1.843.822	2.646.892	3.555.423	2.052.633	1.502.790	4.621.338	160.582

Nombre de subsidiaria significativa	Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2016						Resultado al 31 de diciembre de 2016	
	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.	306.111	283.691	22.420	294.912	293.602	1.310	967.787	(2.164)
Lan Cargo S.A.	480.908	144.309	336.599	239.728	211.395	28.333	266.296	(24.813)
Lan Argentina S.A.	216.331	194.306	22.025	200.172	197.330	2.842	371.896	(29.572)
Transporte Aéreo S.A.	340.940	36.986	303.954	124.805	59.668	65.137	297.247	8.206
Aerolane Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.	89.667	56.064	33.603	81.101	75.985	5.116	219.676	(1.281)
Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A.	129.734	55.132	74.602	85.288	74.160	11.128	277.503	(13.675)
TAM S.A. (*)	5.287.286	1.794.189	3.493.097	4.710.308	2.837.620	1.872.688	4.145.951	2.107

(*) Corresponde a información consolidada de TAM S.A. y Filiales

(b) Participaciones no controladora

Patrimonio	RUT	País	A131 de	A131 de	A131 de	A131 de
			diciembre de	diciembre de	diciembre de	diciembre de
			2017	2016	2017	2016
			%	%	MUS\$	MUS\$
Lan Perú S.A.	0-E	Perú	30,00000	30,00000	3.722	3.360
Lan Cargo S.A. y Filiales	93.383.000-4	Chile	0,10196	0,10196	849	957
Promotora Aérea Latinoamericana S.A. y Filiales	0-E	México	51,00000	51,00000	4.578	3.162
Inversora Cordillera S.A. y Filiales	0-E	Argentina	0,13940	0,70422	3.502	515
Lan Argentina S.A.	0-E	Argentina	0,02842	0,13440	79	(311)
Americonsult de Guatemala S.A.	0-E	Guatemala	1,00000	1,00000	1	1
Americonsult Costa Rica S.A.	0-E	Costa Rica	1,00000	1,00000	12	12
Línea Aérea Carguera de Colombia S.A.	0-E	Colombia	10,00000	10,00000	(520)	(905)
Aerolíneas Regionales de Integración Aires S.A.	0-E	Colombia	0,80944	0,80944	461	436
Transportes Aereos del Mercosur S.A.	0-E	Paraguay	5,02000	5,02000	1.324	1.104
Multipius S.A.	0-E	Brasil	27,26000	27,26000	77.139	80.313
Total					<u>91.147</u>	<u>88.644</u>

Resultado	RUT	País	Por los ejercicios terminados		Por los ejercicios terminados	
			a131 de diciembre de	a131 de diciembre de	a131 de diciembre de	a131 de diciembre de
			2017	2016	2017	2016
			%	%	MUS\$	MUS\$
Lan Perú S.A.	0-E	Perú	30,00000	30,00000	360	(649)
Lan Cargo S.A. y Filiales	93.383.000-4	Chile	0,10196	0,10196	(4)	(7)
Promotora Aerea Latinoamericana S.A. y Filiales	0-E	México	51,00000	51,00000	1416	96
Inversora Cordillera S.A. y Filiales	0-E	Argentina	0,13940	0,70422	117	364
Lan Argentina S.A.	0-E	Argentina	0,02842	0,13440	24	77
Americonsult de Guatemala S.A.	0-E	Guatemala	1,00000	1,00000	-	(4)
Línea Aérea Carguera de Colombiana S.A.	0-E	Colombia	10,00000	10,00000	398	(106)
Aerolíneas Regionales de Integración Aires S.A.	0-E	Colombia	0,80944	0,80944	4	(140)
Transportes Aereos del Mercosur S.A.	0-E	Paraguay	5,02000	5,02000	299	146
Multipius S.A.	0-E	Brasil	27,26000	27,26000	42.796	41.673
Total					<u>45.410</u>	<u>41.450</u>

57

NOTA 15 - ACTIVOS INTANGIBLES DISTINTOS DE LA PLUSVALIA

El detalle de los activos intangibles es el siguiente:

	Clases de activos intangibles (neto)		Clases de activos intangibles (bruto)	
	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Slots aeroportuarios	964.513	978.849	964.513	978.849
Loyalty program	321.440	326.262	321.440	326.262
Programas informáticos	160.970	157.016	509.377	419.652
Programas informáticos en desarrollo	123.415	91.053	123.415	91.053
Marcas (1)	46.909	57.133	62.539	63.730
Otros activos	-	-	-	808
Total	1.617.247	1.610.313	1.981.284	1.880.354

Movimiento de Intangibles distintos de la plusvalia:

	Programas informáticos neto	Programas informáticos en desarrollo	Slots aeroportuarios (2)	Marcas y Loyalty Program (1)(2)	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2016	804.258	74.887	816.987	325.293	1321.425
Adiciones	6.688	83.672	-	-	90.360
Retiros	(736)	(81)	-	-	(927)
Traspaso programas informáticos	85.029	(74.376)	-	-	10.653
Diferencia por conversión filiales	5.689	7.061	16.1862	64.447	239.059
Amortización	(43.912)	-	-	(6.345)	(50.257)
Saldos al 31 de diciembre de 2016	157.016	91.053	978.849	383.395	1610.313
Saldos iniciales al 1 de enero de 2017	157.016	91.053	978.849	383.395	1610.313
Adiciones	8.453	78.880	-	-	87.333
Retiros	(244)	(684)	-	-	(928)
Traspaso programas informáticos	45.783	(45.590)	-	-	203
Diferencia por conversión filiales	(1215)	(254)	(14.336)	(5.459)	(21264)
Amortización	(48.823)	-	-	(9.587)	(58.410)
Saldos al 31 de diciembre de 2017	160.970	123.415	964.513	368.349	1617.247

- (1) En 2016, luego del extenso trabajo de integración tras la asociación entre LAN y TAM, durante los cuales se ha avanzado firmemente en la homologación de los procesos de optimización de sus conexiones aéreas, además de la restructuración y modernización de la flota de aviones, la Sociedad ha resuelto adoptar un nombre e identidad única, y anuncio que la marca del grupo será LATAM”, la cual uniría a todas las compañías bajo una sola imagen.

Dado lo anterior se procedió a revisar la vida útil de las marcas, concluyendo que estas deben pasar de una vida útil indefinida a definida. La estimación de la nueva vida útil es de 5 años, equivalente al periodo necesario para finalizar el cambio de imagen.

- (2) Ver Nota 2.5.

La amortización de cada periodo es reconocida en el estado de resultados consolidado en los gastos de administración. La amortización acumulada de los programas informáticos y marcas al 31 de diciembre de 2017, asciende a MUS\$ 373.463 (MUS\$ 270.041 al 31 de diciembre de 2016).

58

NOTA 16 - PLUSVALIA

La Plusvalía al 31 de diciembre de 2017, asciende a MUS\$ 2.672.550 (MUS\$ 2.710.382 al 31 de diciembre de 2016). El movimiento de la Plusvalía, separado por UGE, comprende lo siguiente:

	Programa de coalición y fidelización Multiplus		Total
	Transporte aéreo	MUS\$	
Saldo inicial al 1 de enero de 2016	1.835.088	445.487	2.280.575
Aumento (disminución) por ajuste de conversión	341.813	88.261	430.074
Otros	(267)	-	(267)
Saldo final al 31 de diciembre de 2016	2.176.634	533.748	2.710.382
Saldo inicial al 1 de enero de 2017	2.176.634	533.748	2.710.382
Aumento (disminución) por ajuste de conversión	(29.942)	(7.890)	(37.832)
Saldo final al 31 de diciembre de 2017	2.146.692	525.858	2.672.550

La Sociedad posee dos unidades generadoras de efectivo (UGE), “Transporte aéreo” y “Programa de coalición y fidelización Multiplus”. La UGE “Transporte aéreo” considera el transporte de pasajeros y carga, tanto en los mercados domésticos de Chile, Perú, Argentina, Colombia, Ecuador y Brasil, como en una serie de rutas regionales e internacionales en América, Europa y Oceanía, mientras que la UGE “Programa de coalición y fidelización Multiplus” trabaja con una red integrada de empresas asociadas en Brasil.

El importe recuperable de todas las UGE y segmentos de explotación se ha determinado en base a cálculos del valor de uso. Estos cálculos utilizan proyecciones de flujos de efectivo a 5 años después de impuestos a partir de los presupuestos financieros aprobados por la Administración. Los flujos de efectivo más allá del periodo presupuestado se extrapolan usando las tasas de crecimiento y volúmenes promediados estimados, que no superen las tasas medias de crecimiento a largo plazo.

La Administración determina las tasas de volumen de crecimiento anual, descuento, inflación y el tipo de cambio para cada unidad generadora de efectivo, así como el precio del combustible basada en sus supuestos claves. La tasa de crecimiento anual se basa en el desempeño pasado y las expectativas de la administración del desarrollo del mercado en cada uno de los países en los cuales opera. Las tasas de descuento utilizadas son en dólares estadounidenses para la UGE “Transporte aéreo” y en Reales para la UGE “Programa de coalición y fidelización Multiplus”, ambas después de impuestos, y reflejan riesgos específicos relacionados con el país de cada una de las operaciones. Las tasas de inflación y tipos de cambio se basan en los datos disponibles de los países y la información proporcionada por el Banco Central de los diversos países donde opera, y el precio del combustible es determinado basado en niveles estimados de producción, el ambiente competitivo del mercado en el que operan y de su estrategia comercial.



59

Al 31 de diciembre de 2017, los valores recuperables fueron determinados utilizando los siguientes supuestos:

		UGE Transporte aéreo	UGE Programa de coalición y fidelización Multiplus (2)
Tasa de crecimiento anual (terminal)	%	1,0 - 2,0	4,0 - 5,0
Tipo de cambio (1)	RS/US\$	3,3 - 3,9	3,3 - 3,9
Tasa de descuento basada en el costo medio ponderado de capital (WACC – Weighted Average Cost of Capital)	%	7,55 - 8,55	-
Tasa de descuento basada en el costo de capital propio (Ke)	%	-	12,4 - 13,4
Precio de combustible a partir de curvas de precios futuros de los mercados de commodities.	US\$/barril	73-78	-

(1) En línea con las expectativas del Banco Central de Brasil.

(2) Los flujos, al igual que las tasas de crecimiento y descuento, están denominados en reales.

El resultado de la prueba de deterioro, que incluye un análisis de sensibilidad de sus variables principales, arrojó que los valores recuperables calculados exceden al valor libro de los activos netos de la unidad generadora de efectivo respectiva, y por lo tanto no se detectó deterioro.

Las UGE son sensibles a las tasas de crecimiento anual, descuento y tipo de cambio. El análisis de sensibilidad incluyó el impacto individual de las variaciones de las estimaciones críticas al determinar los importes recuperables, a saber:

	Aumento WACC máxima	Aumento Ke máxima	Disminución tasa de crecimiento terminal mínima
	%	%	%
UGE Transporte aéreo	8,55	-	1,0
UGE Programa de coalición y fidelización Multiplus	-	13,4	4,0

En ninguno de los casos anteriores se presentó un deterioro de las unidades generadoras de efectivo.

60

NOTA 17 - PROPIEDADES, PLANTAS Y EQUIPOS

La composición por categorías de Propiedades, plantas y equipos, es la siguiente:

	Valor bruto		Depreciación acumulada		Valor neto	
	Al 31 de diciembre de 2017 MUSS	Al 31 de diciembre de 2016 MUSS	Al 31 de diciembre de 2017 MUSS	Al 31 de diciembre de 2016 MUSS	Al 31 de diciembre de 2017 MUSS	Al 31 de diciembre de 2016 MUSS
Construcciones en curso (*)	556.822	470.065	-	-	556.822	470.065
Terrenos	49.780	50.148	-	-	49.780	50.148
Edificios	190.552	190.771	(66.004)	(60.552)	124.548	130.219
Plantas y equipos	9.222.540	10.099.587	(2.390.142)	(2.350.045)	6.832.398	7.749.542
Aeronaves propias	8.544.185	9.436.684	(2.138.612)	(2.123.025)	6.405.573	7.313.659
Otros (**)	678.355	662.903	(251.530)	(227.020)	426.825	435.883
Maquinarias	39.084	39.246	(29.296)	(26.821)	9.788	12.425
Equipamientos de tecnologías de la información	166.713	163.695	(136.557)	(123.981)	30.156	39.714
Instalaciones fijas y accesorios	186.989	178.363	(106.212)	(94.451)	80.777	83.912
Equipos de transporte	70.290	96.808	(58.812)	(67.855)	11.478	28.953
Mejoras de bienes arrendados	186.679	192.100	(102.454)	(87.559)	84.225	104.541
Otras propiedades, plantas y equipos	3.640.838	3.005.981	(1.355.475)	(1.177.351)	2.285.363	1.828.630
Aeronaves en leasing financiero	3.551.041	2.905.556	(1.328.421)	(1.152.190)	2.222.620	1.753.366
Otros	89.797	100.425	(27.054)	(25.161)	62.743	75.264
Total	14.310.287	14.486.764	(4.244.952)	(3.988.615)	10.065.335	10.498.149

(*) Al 31 de diciembre de 2017, incluye anticipos pagados a los fabricantes de aeronaves por MUSS 543.720 (MUSS 434.250 al 31 de diciembre de 2016)

(**) Considera principalmente rotables y herramientas.

(a) Movimientos de las distintas categorías de Propiedades, plantas y equipos:

	Construcciones en curso	Terrenos	Edificios neto	Plantas y equipos neto	Equipamientos de tecnologías de la información neto	Instalaciones fijas y accesorios neto	Vehículos de motor neto	Mejoras de bienes arrendados neto	Otras propiedades, plantas y equipos neto	Propiedades, plantas y equipos neto
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2016	1.142.812	45.313	91.491	7.341.075	43.889	88.958	1.525	54.088	2.129.506	10.938.657
Adiciones	14.481	-	272	1.301.093	7.392	292	6	54.181	13.013	1.390.730
Desapropiaciones	-	-	-	(16.918) (1)	(59)	-	(32)	-	(2.972)	(19.981)
Retiros	(284)	-	(68)	(39.816)	(55)	(1.258)	-	-	(2.604)	(44.085)
Gastos por depreciación	-	-	(6.234)	(562.131)	(14.909)	(13.664)	(293)	(23.283)	(124.038)	(744.552)
Diferencia por conversión filiales	5.081	4.835	2.538	51.770	2.924	9.384	223	2.849	93.383	172.987
Otros incrementos (disminuciones)	(692.025)	-	42.220	(285.198) (2)	532	200	(384)	16.706	(277.658)	(1.195.607)
Total cambios	(672.747)	4.835	38.728	448.800	(4.175)	(5.046)	(480)	50.453	(300.876)	(440.508)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2016	470.065	50.148	130.219	7.789.875	39.714	83.912	1.045	104.541	1.828.630	10.498.149
Saldos iniciales al 1 de enero de 2017	470.065	50.148	130.219	7.789.875	39.714	83.912	1.045	104.541	1.828.630	10.498.149
Adiciones	11.145	-	-	258.615	5.708	329	77	8.156	4.1483	325.513
Desapropiaciones	-	-	-	(16.004)	(6)	(10)	(43)	-	(27)	(16.090)
Retiros	(127)	-	(6)	(24.341)	(473)	(497)	-	-	(1.610)	(27.054)
Gastos por depreciación	-	-	(7.946)	(496.857)	(14.587)	(14.124)	(187)	(27.266)	(204.237)	(765.204)
Diferencia por conversión filiales	107	(368)	(275)	(4.603)	(183)	(820)	(8)	(243)	(5.113)	(11.506)
Otros incrementos (disminuciones)	75.632	-	2.556	(653.457)	(17)	11.987	(448)	(963)	626.237	61.527
Total cambios	86.757	(368)	(5.671)	(936.647)	(9.558)	(3.135)	(609)	(20.316)	456.733	(432.814)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2017	556.822	49.780	124.548	6.853.228	30.156	80.777	436	84.225	2.285.363	10.065.335

(1) Durante el 2016 se realizó la venta de dos aeronaves Airbus A330.

(2) Durante el 2016 se realizó la reclasificación a activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta (ver Nota 13) de dos aeronaves Airbus A319, dos aeronaves Airbus A320, seis aeronaves Airbus A330 y dos aeronaves Boeing 777.



62

(b) Composición de la flota

Aeronave	Modelo	Aeronaves incluidas en propiedades, plantas y equipos		Arrendamientos operativos		Total flota	
		Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016
Boeing 767	300ER	34	34	2	3	36	37
Boeing 767	300F	8 (1)	8 (1)	2	3	10 (1)	11 (1)
Boeing 777	300ER	4	4	6	6	10	10
Boeing 777	Freighter	-	-	-	2	-	2
Boeing 787	800	6	6	4	4	10	10
Boeing 787	900	4	4	10	8	14	12
Airbus A319	100	37	36	9	12	46	48
Airbus A320	200	93 (2)	93	38	53	131 (2)	146
Airbus A320	NEO	1	1	3	1	4	2
Airbus A321	200	30	30	17	17	47	47
Airbus A350	900	5 (3)	5	2 (3)	2	7 (3)	7
Total		222	221	93	111	315	332

- (1) Una aeronave arrendada a FEDEX a diciembre de 2017; tres aeronaves a diciembre de 2016.
 (2) Tres aeronaves arrendadas a Salam Air y dos a Sundair
 (3) Dos aeronaves arrendadas a Qatar Air. Una en arrendamientos operativos y una en Propiedades, planta y equipos.

(c) Método utilizado para la depreciación de Propiedades, plantas y equipos:

	Método de depreciación	Vida útil (años)	
		mínima	máxima
Edificios	Lineal sin valor residual	20	50
Plantas y equipos	Lineal, con valor residual de 20% en la flota corto alcance y 36% en la flota largo alcance (*)	5	23
Equipamientos de tecnologías de la información	Lineal sin valor residual	5	10
Instalaciones fijas y accesorios	Lineal sin valor residual	10	10
Vehículos de motor	Lineal sin valor residual	10	10
Mejoras de bienes arrendados	Lineal sin valor residual	5	5
Otras propiedades, plantas y equipos	Lineal, con valor residual de 20% en la flota corto alcance y 36% en la flota largo alcance (*)	10	23

(*) Excepto en el caso de las flotas Boeing 767 300ER y Boeing 767 300F que consideran un valor residual menor debido a la extensión de su vida útil a 22 y 23 años respectivamente. Adicionalmente, ciertos componentes técnicos se deprecian sobre la base de ciclos y horas voladas.

Las aeronaves con cláusula de remarketing (**) bajo la modalidad de arrendamiento financiero, se deprecian de acuerdo a la duración de sus contratos, entre 12 y 18 años. Sus valores residuales se estiman de acuerdo al valor de mercado que tendrán al final de dichos contratos.

(**) Aeronaves con cláusula de remarketing son aquellas que tienen obligación de venta al final del contrato.

Al 31 de diciembre de 2017, el cargo a resultados por concepto de depreciación del periodo, que se incluye en el estado de resultados consolidado, asciende a MUS\$ 765.204 (MUS\$ 744.552 al 31 de diciembre de 2016). Este cargo se reconoce en los rubros de costo de venta y gastos de administración del estado de resultados consolidado.

63

(d) Información adicional Propiedades, plantas y equipos:

(i) Propiedades, plantas y equipos entregados en garantía:

Descripción de Propiedades, plantas y equipos entregados en garantía:

Agente de la garantía (*)	Activos comprometidos	Flota	Al 31 de diciembre de 2017		Al 31 de diciembre de 2016	
			Deuda vigente MUS\$	Valor libro MUS\$	Deuda vigente MUS\$	Valor libro MUS\$
Wilmington Trust Company	Aviones y motores	Airbus A321 / A350	637.934	721.602	596.224	722.979
		Boeing 767	593.655	888.948	811.723	1.864.364
		Boeing 787	720.267	842.127	739.031	899.445
Banco Santander S.A.	Aviones y motores	Airbus A319	-	-	50.671	91.889
		Airbus A320	89.165	291.649	462.950	709.788
		Airbus A321	29.296	40.584	32.853	44.227
BNP Paribas	Aviones y motores	Airbus A319	84.767	136.407	134.346	228.384
		Airbus A320	110.267	175.650	128.173	818.338
Credit Agricole	Aviones y motores	Airbus A319	20.874	38.826	26.014	37.389
		Airbus A320	46.895	98.098	71.794	144.157
		Airbus A321	30.322	85.463	40.609	93.110
Wells Fargo	Aviones y motores	Airbus A320	224.786	306.660	252.428	333.419
Bank Of Utah	Aviones y motores	Airbus A320 / A350	644.632	666.665	670.826	709.280
Natixis	Aviones y motores	Airbus A320	34.592	72.388	45.748	66.738
		Airbus A321	378.418	481.397	377.104	546.625
Citibank N.A.	Aviones y motores	Airbus A320	94.882	141.817	111.243	166.370
		Airbus A321	36.026	72.741	42.867	70.166
KfW IPEX-Bank	Aviones y motores	Airbus A319	5.592	5.505	7.494	6.360
		Airbus A320	21.296	30.513	28.696	36.066
Airbus Financial Services	Aviones y motores	Airbus A319	22.927	26.973	30.199	33.823
PK AirFinance US, Inc.	Aviones y motores	Airbus A320	46.500	56.539	54.786	46.341
JP Morgan	Aviones y motores	Boeing 777 (1)	169.674	216.000	192.671	236.400
Banco BBVA	Terrenos y Edificios (2)		55.801	66.876	50.381	69.498
Total garantías directas			4.178.568	5.463.428	4.958.831	6.606.656

(*) Por las características propias de un crédito sindicado el agente de la garantía es el representante de los acreedores.

(1) Estos activos se encuentran clasificados en el rubro Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición como mantenidos para la venta.

(2) Corresponde a una deuda clasificada en ítem préstamos a exportadores (ver Nota 19).

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 2017, asciende a MUS\$ 1.087.052 (MUS\$ 913.494 al 31 de diciembre de 2016). El valor libro de los activos con garantías indirectas al 31 de diciembre de 2017, asciende a un monto de MUS\$ 2.222.620 (MUS\$ 1.740.815 al 31 de diciembre de 2016).



64

(ii) Compromisos y otros

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

	Al 31 de diciembre de 2017 MUSS	Al 31 de diciembre de 2016 MUSS
Valor bruto de propiedades, plantas y equipos completamente depreciados todavía en uso	136.811	116.386
Compromisos por la adquisición de aeronaves (*)	15.400.000	15.100.000

(*) De acuerdo a precios de lista del fabricante.

Compromisos vigentes de compra de aeronaves:

Fabricante	Año de entrega					Total
	2018	2019	2020	2021	2022	
Airbus S.A.S.	13	11	16	21	11	72
A320-NEO	7	3	9	8	5	32
A321	-	1	-	-	-	1
A321-NEO	2	3	5	5	4	19
A350-1000	-	-	2	8	2	12
A350-900	4	4	-	-	-	8
The Boeing Company	-	6	2	2	-	10
B777	-	2	-	-	-	2
B787-9	-	4	2	2	-	8
Total	13	17	18	23	11	82

Al 31 de diciembre de 2017, producto de los distintos contratos de compra de aeronaves suscritos con Airbus S.A.S., restan por recibir 52 aeronaves Airbus de la familia A320, con entregas entre el 2018 y 2022, y 20 aeronaves Airbus de la familia A350 con fechas de entrega entre el 2018 y 2022.

El monto aproximado, de acuerdo a precios lista del fabricante, es de MUSS\$ 12.600.000.

Al 31 de diciembre de 2017, producto de los distintos contratos de compra de aeronaves suscritos con The Boeing Company, restan por recibir 8 aeronaves Boeing 787 Dreamliner, con fechas de entrega entre los años 2019 y 2021, y 2 aeronaves Boeing 777, con entrega prevista para el año 2019.

El monto aproximado, de acuerdo a precios lista del fabricante, es de MUSS\$ 2.800.000.

65

(iii) Costos por intereses capitalizados en Propiedades, plantas y equipos

		Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
		2017	2016
Tasa promedio de capitalización de costos por intereses capitalizados	%	4,21	3,54
Costos por intereses capitalizados	MUSS	11.053	(696)

(iv) Arrendamiento financiero

El detalle de los principales arrendamientos financieros es el siguiente:

Arrendador	Aeronave	Modelo	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016
Bandurria Leasing Limited	Airbus A319	100	3	-
Bandurria Leasing Limited	Airbus A320	200	4	-
Becacina Leasing LLC	Boeing 767	300ER	1	1
Caiquen Leasing LLC	Boeing 767	300F	1	1
Cernicalo Leasing LLC	Boeing 767	300F	-	2
Cisne Leasing LLC	Boeing 767	300ER	2	2
Codorniz Leasing Limited	Airbus A319	100	-	2
Comure 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
Garza Leasing LLC	Boeing 767	300ER	1	1
General Electric Capital Corporation	Airbus A330	200	-	3
Intraelo BETA Corporation (KFW)	Airbus A320	200	-	1
Jilguero Leasing LLC	Boeing B767	300ER	3	-
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
Patagon Leasing Limited	Airbus A319	100	3	-
Petrel Leasing LLC	Boeing 767	300ER	1	1
Pilpilten 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
Torcaza Leasing Limited	Airbus A320	200	8	-
Tricahue Leasing LLC	Boeing 767	300ER	3	3
Wacapou Leasing SA	Airbus A320	200	1	1
Wells Fargo Bank North National Association	Airbus A319	100	1	-
Total			60	50

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.



66

Adicionalmente, el arrendatario tendrá como obligaciones contratar y mantener vigentes la cobertura de seguros de las aeronaves, realizar el mantenimiento de éstas a su propio costo y actualizar los certificados de aeronavegabilidad.

Los bienes adquiridos bajo la modalidad de leasing financiero se encuentran clasificados en el rubro Otras propiedades, plantas y equipos. Al 31 de diciembre de 2017, la Sociedad registra bajo esta modalidad sesenta aeronaves (cincuenta aeronaves al 31 de diciembre de 2016).

El valor libro de los activos por arrendamiento financiero al 31 de diciembre de 2017, asciende a un monto de MUS\$ 2.107.526 (MUS\$ 1.753.366 al 31 de diciembre de 2016).

Los pagos mínimos de arrendamientos financieros son los siguientes:

	Al 31 de diciembre de 2017			Al 31 de diciembre de 2016		
	Valor bruto	Interés	Valor presente	Valor bruto	Interés	Valor presente
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Hasta un año	303.863	(32.447)	271.416	285.168	(32.365)	252.803
Más de un año y hasta cinco años	835.696	(30.050)	805.646	704.822	(43.146)	661.676
Más de cinco años	36.788	(816)	35.972	43.713	(120)	43.593
Total	<u>1.176.347</u>	<u>(63.313)</u>	<u>1.113.034</u>	<u>1.033.703</u>	<u>(75.631)</u>	<u>958.072</u>

NOTA 18 - IMPUESTOS CORRIENTES Y DIFERIDOS

En el periodo terminado al 31 de diciembre de 2017, se procedió a calcular y contabilizar la provisión de impuesto a la renta de dicho periodo, aplicando una tasa del 25,5% para el ejercicio comercial 2017, en base a lo dispuesto por la Ley N° 20.780, Reforma Tributaria, publicada en el Diario Oficial de la República de Chile con fecha 29 de septiembre de 2014.

Entre las principales modificaciones, se encuentra el aumento progresivo del Impuesto de Primera Categoría, alcanzando el 27%, a partir del año 2018, en el evento que se aplique el "Sistema de Tributación Parcialmente Integrado". En caso de que se opte por el "Sistema de Tributación de Renta Atribuida", la tasa máxima llegaría al 25% desde el año 2017.

La Ley previamente referida establece que siendo LATAM Airlines Group S.A. una sociedad anónima abierta, se le aplica como regla general el "Sistema de Tributación Parcialmente Integrado", a menos que una futura Junta Extraordinaria de Accionistas de la Compañía acordase, por un mínimo de 2/3 de esta, optar por el "Sistema de Tributación de Renta Atribuida" cuyo plazo máximo fue el último trimestre del año 2016.

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.

El Sistema de Tributación Parcialmente Integrado se basa en la tributación por la percepción de las utilidades y el Sistema de Tributación de Renta atribuida, que se basa en la tributación por el devengo de las utilidades.

67

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se compensan si se tiene legalmente reconocido el derecho a compensar los activos y pasivos, siempre que correspondan a la misma entidad y autoridad fiscal.

(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 2017	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Pagos provisionales mensuales (anticipos)	65.257	43.821	-	-	65.257	43.821
Otros créditos por recuperar	12.730	21.556	17.532	20.272	30.262	41.828
Total activos por impuestos corrientes	<u>77.987</u>	<u>65.377</u>	<u>17.532</u>	<u>20.272</u>	<u>95.519</u>	<u>85.649</u>

(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 2017	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Provisión de impuesto a la renta	3.511	9.632	-	-	3.511	9.632
Provisión de impuesto adicional	-	4.654	-	-	-	4.654
Total pasivos por impuestos corrientes	<u>3.511</u>	<u>14.286</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>3.511</u>	<u>14.286</u>

(b) Impuestos diferidos

Los saldos de impuestos diferidos son los siguientes:

Conceptos	Activos		Pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Depreciaciones	210.855	11.735	1.401.277	1.387.760
Activos en leasing	(103.201)	(35.922)	275.142	203.836
Amortizaciones	(484)	(15.820)	54.335	61.660
Provisiones	(9.771)	222.253	690	(59.096)
Revaluaciones de instrumentos financieros	(734)	-	(4.484)	(3.223)
Pérdidas fiscales	290.973	202.536	(1.188.586)	(1.126.200)
Intangibles	-	-	406.536	430.705
Otros	(23.617)	(202)	4.787	20.317
Total	<u>364.021</u>	<u>384.580</u>	<u>949.697</u>	<u>915.759</u>



68

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 2016

	Saldo inicial Activo (pasivo)	Reconocimiento en resultado consolidado	Reconocimiento en resultado integral	Variación cambiaria	Otros	Saldo final Activo (pasivo)
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Depreciaciones	(1130.991)	(241435)	-	(3.599)	-	(1376.025)
Activos en leasing	(251302)	18.833	-	(3.289)	-	(239.758)
Amortizaciones	(71164)	(4375)	-	(1941)	-	(77.480)
Provisiones	378.537	(49.969)	921	53.448	(1568)	281.369
Reevaluaciones de instrumentos financieros	8.284	28.294	(34.695)	1340	-	3.223
Pérdidas fiscales	1009.782	304.892	-	4.062	-	1328.736
Intangibles	(364.314)	4.131	-	(70.522)	-	(430.705)
Otros	(13.802)	(30.85)	-	22.234	1214	(20.539)
Total	(434.970)	(73.814)	(33.774)	11.733	(354)	(531.179)

(b) Desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2017

	Saldo inicial Activo (pasivo)	Reconocimiento en resultado consolidado	Reconocimiento en resultado integral	Variación cambiaria	Saldo final Activo (pasivo)
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Depreciaciones	(1376.025)	85.282	-	322	(1190.421)
Activos en leasing	(239.758)	(18.879)	-	294	(378.343)
Amortizaciones	(77.480)	22.486	-	174	(54.820)
Provisiones	281.369	(286.267)	(785)	(4.778)	(10.461)
Reevaluaciones de instrumentos financieros	3.223	2.417	(1770)	(120)	3.750
Pérdidas fiscales	1328.736	152.081	-	(1257)	1479.560
Intangibles	(430.705)	24.436	-	(267)	(406.536)
Otros	(20.539)	(7.547)	-	(319)	(28.405)
Total	(531.179)	(45.991)	(2.555)	(5.951)	(585.676)

Activos por impuestos diferidos no reconocidos:

	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016
	MUS\$	MUS\$
Pérdidas fiscales	81.155	115.801
Total activos por impuestos diferidos no reconocidos	81.155	115.801

Los activos por impuestos diferidos por resultados tributarios negativos, se reconocen en la medida en que es probable la realización del correspondiente beneficio fiscal en el futuro. Por lo anterior, al 31 de diciembre de 2017, la Sociedad ha dejado de reconocer activos por impuestos diferidos por MUS\$ 81.155 (MUS\$ 115.801 al 31 de diciembre de 2016) con respecto a unas pérdidas de MUS\$ 247.920 (MUS\$ 340.591 al 31 de diciembre de 2016)

69

Gastos (ingresos) por impuestos diferidos e impuesto a la renta:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Gasto por impuestos corrientes a las ganancias		
Gasto por impuestos corrientes	127.024	87.307
Ajustes al impuesto corriente del ejercicio anterior	489	2.083
Gasto por impuestos corrientes, neto, total	127.513	89.390
Gasto por impuestos diferidos a las ganancias		
Gasto diferido por impuestos relativos a la creación y reversión de diferencias temporarias	45.991	73.814
Reducciones (aumentos) de valor de activos por impuestos durante la evaluación de su utilidad	-	-
Gasto por impuestos diferidos, neto, total	45.991	73.814
Gasto por impuesto a las ganancias	173.504	163.204

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

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Gasto por impuestos corrientes, neto, extranjero	100.657	80.600
Gasto por impuestos corrientes, neto, nacional	26.856	8.790
Gasto por impuestos corrientes, neto, total	127.513	89.390
Gasto por impuestos diferidos, neto, extranjero	21.846	119.175
Gasto por impuestos diferidos, neto, nacional	24.145	(45.361)
Gasto por impuestos diferidos, neto, total	45.991	73.814
Gasto por impuesto a las ganancias	173.504	163.204

Resultado antes de impuesto por la tasa impositiva legal de Chile (25,5% y 24,0% al 31 de diciembre de 2017 y 2016, respectivamente)

70

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de		Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2017	2016	2017	2016
	MUS\$	MUS\$	%	%
Gasto por impuestos utilizando la tasa legal (*)	95.425	65.449	25,50	24,00
Efecto impositivo por cambio de tasa legal	897	-	0,24	-
Efecto impositivo de tasas en otras jurisdicciones	42.326	16.333	11,31	5,99
Efecto impositivo de ingresos ordinarios no imponibles	(44.593)	(62.419)	(11,92)	(22,89)
Efecto impositivo de gastos no deducibles impositivamente	35.481	132.469	9,48	48,58
Efecto impositivo de la utilización de pérdidas fiscales no reconocidas anteriormente	211	-	0,06	-
Otros incrementos (disminuciones) en cargo por impuestos legales	43.757	11.372	11,69	4,17
Total ajustes al gasto por impuestos utilizando la tasa legal	78.079	97.755	20,86	35,85
Gasto por impuestos utilizando la tasa efectiva	173.504	163.204	46,36	59,85

(*) Con fecha 29 de septiembre de 2014 fue publicada en el Diario Oficial de la República de Chile, la Ley N° 20.780 que "Modifica el sistema de tributación de la renta e introduce diversos ajustes en el sistema tributario". Dentro de las importantes reformas tributarias que dicha Ley contiene, se modifica en forma gradual desde el año 2014 al año 2018 la Tasa de Impuesto de Primera Categoría que deba declararse y pagarse a contar del año tributario 2015.

De esta forma, al 31 de diciembre de 2017 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	
	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Efecto por impuesto diferido de los componentes de otros resultados integrales	(2.555)	(33.774)
Efecto por impuesto diferido relativo a partidas cargadas a patrimonio neto	-	(807)

71

NOTA 19 - OTROS PASIVOS FINANCIEROS

La composición de Otros pasivos financieros es la siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016
	MUS\$	MUS\$
Corriente		
(a) Préstamos que devengan intereses	1.288.749	1.814.647
(b) Derivados de cobertura	12.200	24.881
Total corriente	1.300.949	1.839.528
No corriente		
(a) Préstamos que devengan intereses	6.602.891	6.790.273
(b) Derivados de cobertura	2.617	6.679
Total no corriente	6.605.508	6.796.952

(a) Préstamos que devengan intereses

Obligaciones con instituciones financieras y títulos de deuda:

	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016
	MUS\$	MUS\$
Corriente		
Préstamos a exportadores	314.618	278.164
Préstamos bancarios (1)	59.017	290.810
Obligaciones garantizadas	531.173	578.014
Otras obligaciones garantizadas	2.170	1.908
Subtotal préstamos bancarios	906.978	1.148.896
Obligaciones con el público (2)	14.785	312.043
Arrendamientos financieros	276.541	268.040
Otros préstamos	90.445	85.668
Total corriente	1.288.749	1.814.647
No corriente		
Préstamos bancarios	260.433	294.477
Obligaciones garantizadas (3)	3.505.669	4.180.538
Otras obligaciones garantizadas	240.007	254.512
Subtotal préstamos bancarios	4.006.109	4.729.527
Obligaciones con el público (4) (5) (6)	1.569.281	997.302
Arrendamientos financieros	832.964	754.321
Otros préstamos	194.537	309.123
Total no corriente	6.602.891	6.790.273
Total obligaciones con instituciones financieras	7.891.640	8.604.920



72

(1) Con fecha 29 de septiembre de 2016, TAM Linhas Aéreas S.A. obtuvo un financiamiento por un monto de US\$ 200 millones, con la garantía de aproximadamente 18% de las acciones de Multiplus S.A., porcentaje sujeto a ajuste dependiendo del valor de las acciones como garantía. En conjunto con la estructuración del crédito en US\$, la compañía ejecutó un instrumento derivado de cobertura económica (Cross Currency Swap) por el mismo monto y plazo que el financiamiento antes mencionado, para cambiar la moneda de compromiso desde US\$ a BRL.

Con fecha 30 de marzo de 2017, TAM Linhas Aéreas S.A restructuró el financiamiento señalado en el párrafo anterior, modificando el nominal de la transacción a un monto de US\$ 137 millones.

Con fecha 27 de septiembre de 2017, TAM Linhas Aéreas S.A. realizó el pago del capital más intereses correspondientes a la última cuota del financiamiento descrito anteriormente. De forma simultánea, se alzaron todas las prendas sobre las acciones de Multiplus S.A. entregadas como garantía.

(2) Con fecha 25 de abril de 2017, se realizó el pago del capital más intereses de los bonos de largo plazo emitidos por la sociedad TAM Capital Inc. por un monto de US\$ 300.000.000 a una tasa de interés de 7,375% anual. El pago consistió del 100% del capital, US\$ 300.000.000, y los intereses devengados a la fecha de pago por MUS\$11.063.

(3) Con fecha 10 de abril de 2017, se realizó la emisión y colocación privada de títulos de deuda por un monto de US\$ 140.000.000 bajo la actual estructura de Enhanced Equipment Trust Certificates ("EETC") emitida y colocada el año 2015 para financiar la adquisición de once Airbus A321-200, dos Airbus A350-900 y cuatro Boeing 787-9 con llegadas entre julio de 2015 y abril de 2016. La oferta se compone de Certificados clase C, los cuales se encuentran subordinados a los actuales Certificados clase A y Certificados clase B con que cuenta la Compañía. El plazo de los Certificados clase C es de seis años con vencimiento en el año 2023.

(4) Con fecha 11 de abril de 2017, LATAM Finance Limited, una sociedad constituida en las Islas Caimán con responsabilidad limitada y de propiedad exclusiva de 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\$ 700.000.000, con vencimiento el año 2024, a una tasa de interés de 6,875% anual.

Tal como se informó en el hecho esencial del 6 de abril de 2017, la Emisión y colocación de los Bonos 144-A tuvo por objeto financiar fines corporativos generales de LATAM.

(5) Con fecha 17 de agosto de 2017, LATAM realizó la colocación en el mercado local (Bolsa de Comercio de Santiago) de los Bonos Serie A (BLATM-A), Serie B (BLATM-B), Serie C (BLATM-C) y Serie D (BLATM-D), que corresponden a la primera emisión de bonos con cargo a la línea inscrita en el Registro de Comisión para el Mercado Financiero ("CMF"), bajo el número N° 862 por un total de UF 9.000.000.

El monto total colocado del Bono Serie A fue de UF 2.500.000; El monto total colocado del Bono Serie B fue de UF 2.500.000. El monto total colocado del Bono Serie C fue de UF 1.850.000. El monto total colocado del Bono Serie D fue de UF 1.850.000, totalizando de esta manera UF 8.700.000.

73

Los Bonos Serie A tienen fecha de vencimiento el 1 de junio de 2022 y tasa de interés del 5,25% anual. Los Bonos Serie B tienen fecha de vencimiento el 1 de enero de 2028 y tasa de interés del 5,75% anual. Los Bonos Serie C tienen fecha de vencimiento el 1 de junio de 2022 y tasa de interés del 5,25% anual. Los Bonos Serie D tienen fecha de vencimiento el 1 de enero de 2028 y tasa de interés del 5,75% anual.

Los fondos provenientes de la colocación de los Bonos Serie A, Serie B, Serie C y Serie D se destinaron en su totalidad al financiamiento parcial del rescate anticipado del total de los bonos de TAM Capital 3 inc.

(6) Con fecha 1 de septiembre de 2017, TAM Capital 3 Inc., empresa controlada indirectamente por TAM S.A. a través de su filial TAM Linhas Aéreas S.A., y que consolida sus estados financieros con LATAM, realizó el rescate total anticipado de los bonos que colocó en el extranjero con fecha 3 de junio de 2011, por un monto de US\$ 500 millones a una tasa de 8,375% y con fecha de vencimiento el 3 de junio de 2021. El rescate total fue parcialmente financiado con la colocación de bonos en el mercado local descrita en el numeral (5) anterior y, el balance, con otros fondos disponibles de la Compañía.

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	Al 31 de
	diciembre de 2017	diciembre de 2016
	MUS\$	MUS\$
Real brasileño	130	1.253
Peso chileno (U.F.)	521.122	203.194
Dólar estadounidense	<u>7.370.388</u>	<u>8.400.473</u>
Total	<u>7.891.640</u>	<u>8.604.920</u>



74

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento a 131 de diciembre de 2017
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S. A. y Filiales, Rut 89.862.200-2, Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales						Valores contables						Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %
				Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor contable			
				MUS \$	MUS \$	MUS \$	MUS \$	MUS \$	MUS \$	MUS \$	MUS \$	MUS \$	MUS \$	MUS \$	MUS \$			
Préstamos a exportadores																		
97.032.000-8	BBVA	Chile	US\$	75.000	-	-	-	-	75.000	75.781	-	-	-	-	75.781	Alvencimiento	2,30	2,30
97.032.000-8	BBVA	Chile	UF	-	55.801	-	-	-	55.801	-	55.934	-	-	-	55.934	Alvencimiento	3,57	2,77
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	30.000	-	-	-	-	30.000	30.129	-	-	-	-	30.129	Alvencimiento	2,49	2,49
97.030.000-7	ESTADO	Chile	US\$	40.000	-	-	-	-	40.000	40.071	-	-	-	-	40.071	Alvencimiento	2,57	2,57
97.003.000-K	BANCO DOBRASIL	Chile	US\$	100.000	-	-	-	-	100.000	100.696	-	-	-	-	100.696	Alvencimiento	2,40	2,40
97.951.000-4	HSBC	Chile	US\$	12.000	-	-	-	-	12.000	12.007	-	-	-	-	12.007	Alvencimiento	2,03	2,03
Préstamos bancarios																		
97.023.000-9	CORPBANCA	Chile	UF	21.298	21.360	42.006	-	-	84.664	21.542	21.360	41.548	-	-	84.450	Trimestral	3,68	3,68
0-E	BLADEX	E.E.U.U.	US\$	-	15.000	15.000	-	-	30.000	-	15.133	14.750	-	-	29.883	Semestral	5,51	5,51
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	-	-	202.284	-	-	202.284	439	-	202.284	-	-	202.723	Trimestral	4,41	4,41
Obligaciones con el público																		
0-E	BANK OF NEW YORK	E.E.U.U.	US\$	-	-	500.000	-	700.000	1.200.000	-	13.047	492.745	-	697.536	1.203.328	Alvencimiento	7,44	7,03
97.030.000-7	ESTADO	Chile	UF	-	-	-	189.637	189.637	379.274	-	1.738	-	189.500	189.500	380.738	Alvencimiento	5,50	5,50
Obligaciones garantizadas																		
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	7.767	23.840	54.074	12.410	-	98.091	8.101	23.840	52.924	12.026	-	96.891	Trimestral	2,66	2,22
0-E	BNP PARIBAS	E.E.U.U.	US\$	10.929	44.145	114.800	119.948	285.399	575.221	13.328	44.781	111.319	117.987	282.714	570.129	Trimestral	3,41	3,40
0-E	WELLS FARGO	E.E.U.U.	US\$	27.223	82.402	225.221	233.425	240.716	808.987	30.143	82.402	203.371	224.295	236.179	776.390	Trimestral	2,46	1,75
0-E	WILMINGTON TRUST	E.E.U.U.	US\$	20.427	61.669	175.334	183.332	594.091	1.034.853	26.614	61.669	169.506	180.520	590.723	1.029.032	Trimestral	4,48	4,48
0-E	CITIBANK	E.E.U.U.	US\$	11.994	36.501	101.230	104.308	97.184	351.217	13.231	36.501	95.208	101.558	94.807	341.305	Trimestral	3,31	2,47
0-E	BTMU	E.E.U.U.	US\$	2.856	8.689	24.007	25.278	13.904	74.734	3.082	8.689	22.955	24.941	13.849	73.516	Trimestral	2,87	2,27
0-E	APPLE BANK	E.E.U.U.	US\$	1.401	4.278	11.828	12.474	7.242	37.223	1.583	4.278	11.303	7.212	36.679	Trimestral	2,78	2,18	
0-E	US BANK	E.E.U.U.	US\$	15.157	45.992	126.550	132.441	152.693	472.833	17.364	45.992	109.705	125.006	148.318	446.385	Trimestral	4,00	2,82
0-E	DEUTSCHE BANK	E.E.U.U.	US\$	2.965	9.127	25.826	28.202	30.786	96.906	3.534	9.127	25.130	27.739	30.323	95.853	Trimestral	4,39	4,39
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	14.645	44.627	107.068	91.823	154.848	413.011	15.642	44.627	105.056	90.823	153.124	409.272	Trimestral	3,42	3,40
0-E	PK AIRFINANCE	E.E.U.U.	US\$	2.163	6.722	19.744	17.871	-	46.500	2.225	6.722	19.744	17.871	-	46.562	Mensual	3,18	3,18
0-E	KFW IP EX-BANK	Alemania	US\$	2.397	6.678	16.173	1.640	-	26.888	2.428	6.677	16.174	1.640	-	26.919	Trimestral	3,31	3,31
0-E	AIRBUS FINANCIAL	E.E.U.U.	US\$	1.855	5.654	15.416	-	-	22.925	1.900	5.654	15.416	-	-	22.970	Mensual	3,19	3,19
0-E	INVES TEC	Inglaterra	US\$	1.374	7.990	20.440	22.977	10.597	63.378	1.808	8.181	19.801	22.769	10.565	63.124	Semestral	6,04	6,04
-	SWAP Aviones llegados	-	US\$	301	749	765	-	-	1.815	301	749	765	-	-	1.815	Trimestral	-	-
Otras obligaciones garantizadas																		
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	-	-	241.287	-	-	241.287	2.170	-	240.007	-	-	242.177	Alvencimiento	3,38	3,38
Arrendamientos financieros																		
0-E	ING	E.E.U.U.	US\$	5.347	10.779	26.831	-	-	42.957	5.717	10.779	26.500	-	-	42.996	Trimestral	5,67	5,00
0-E	CITIBANK	E.E.U.U.	US\$	11.206	34.267	86.085	49.853	2.863	184.274	12.013	34.267	84.104	49.516	2.859	182.759	Trimestral	3,78	3,17
0-E	PEFCO	E.E.U.U.	US\$	12.526	32.850	22.407	-	-	67.783	12.956	32.850	22.088	-	-	67.894	Trimestral	5,46	4,85
0-E	BNP PARIBAS	E.E.U.U.	US\$	13.146	33.840	48.823	2.296	-	98.105	13.548	33.840	48.253	2.293	-	97.934	Trimestral	3,66	3,25
0-E	WELLS FARGO	E.E.U.U.	US\$	10.630	33.866	91.162	64.471	20.984	221.113	11.460	33.866	88.674	63.860	20.903	218.763	Trimestral	3,17	2,67
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	5.459	16.542	45.416	46.472	3.134	117.023	5.813	16.542	44.010	46.153	3.128	115.646	Trimestral	2,51	1,96
0-E	RRP ENGINE	Inglaterra	US\$	265	2.430	6.856	7.441	8.991	25.983	265	2.430	6.856	7.441	8.991	25.983	Mensual	4,01	4,01
Otros préstamos																		
0-E	CITIBANK (*)	E.E.U.U.	US\$	21.822	67.859	196.210	-	-	285.891	22.586	67.859	194.537	-	-	284.982	Trimestral	6,00	6,00
Total				482.153	713.657	2.562.843	1.346.299	2.513.069	7.618.021	508.477	729.534	2.484.733	1.318.241	2.490.731	7.531.716			

(*) Bono securitizado con los flujos futuros de las ventas con tarjeta de crédito en Estados Unidos y Canadá.



Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento a l31 de diciembre de 2017
Nombre empresa deudora: TAMS.A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales					Valores contables					Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %		
				Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años				Más de cinco años	Total Valor contable
				MUS \$	MUS \$	MUS \$	MUS \$	MUS \$	MUS \$	MUS \$	MUS \$	MUS \$	MUS \$				MUS \$	MUS \$
Préstamos bancarios																		
0-E	NEDERLANDSCHE CREDIETVERZEKERINGMAATSCHAPPIJ	Holanda	US\$	130	401	1.161	690	-	2.382	142	401	1.161	690	-	2.394	Mensual	6,01	6,01
Arrendamientos financieros																		
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	2.853	6.099	19.682	70.402	-	99.036	3.592	6.099	19.682	70.402	-	99.775	Trimestral/Semestral	5,59	5,59
0-E	WACAP OU LEASINGS.A.	Luxemburgo	US\$	696	2.125	6.020	3.206	-	12.047	732	2.125	6.020	3.207	-	12.084	Trimestral	3,69	3,69
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE MILAN BRANCH	Italia	US\$	8.964	27.525	208.024	-	-	244.513	9.992	27.525	208.024	-	-	245.541	Trimestral	4,87	4,81
0-E	BANCO IBMS.A	Brasil	BRL	21	-	-	-	-	21	21	-	-	-	-	21	Mensual	6,89	6,89
0-E	SOCIETE GENERALE	Francia	BRL	101	8	-	-	-	109	101	8	-	-	-	109	Mensual	6,89	6,89
Total				12.765	36.158	234.887	74.298	-	358.108	14.580	36.158	234.887	74.299	-	359.924			
Total consolidado				494.918	749.815	2.797.730	1.420.597	2.513.069	7.976.129	523.057	765.692	2.719.620	1.392.540	2.490.731	7.891.640			



Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento a 31 de diciembre de 2016
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2, Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales						Valores contables						Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %
				Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor contable			
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$			
Préstamos a exportadores																		
97.032.000-8	BBVA	Chile	US\$	75.000	-	-	-	-	75.000	75.234	-	-	-	-	75.234	Alvencimiento	1,85	1,85
97.032.000-8	BBVA	Chile	UF	-	50.381	-	-	-	50.381	-	50.324	-	-	-	50.324	Alvencimiento	5,23	4,43
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	30.000	-	-	-	-	30.000	30.183	-	-	-	-	30.183	Alvencimiento	2,39	2,39
97.030.000-7	ESTADO	Chile	US\$	40.000	-	-	-	-	40.000	40.098	-	-	-	-	40.098	Alvencimiento	1,91	1,91
97.003.000-K	BANCO DOBRASIL	Chile	US\$	70.000	-	-	-	-	70.000	70.323	-	-	-	-	70.323	Alvencimiento	3,08	3,08
97.951.000-4	HSBC	Chile	US\$	12.000	-	-	-	-	12.000	12.002	-	-	-	-	12.002	Alvencimiento	1,79	1,79
Préstamos bancarios																		
97.023.000-9	CORP BANCA	Chile	UF	19.229	57.686	60.186	16.254	-	153.355	19.819	57.686	59.176	16.189	-	152.870	Trimestral	4,06	4,06
0-E	BLADEX	E.E.U.U.	US\$	-	12.500	30.000	-	-	42.500	-	12.667	29.625	-	-	42.292	Semestral	5,14	5,14
0-E	DVB BANK S E	E.E.U.U.	US\$	-	-	28.911	-	-	28.911	3	-	28.911	-	-	28.914	Trimestral	1,86	1,86
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	-	-	158.194	-	-	158.194	542	-	158.194	-	-	158.736	Trimestral	3,55	3,55
Obligaciones con el público																		
0-E	BANK OF NEWYORK	E.E.U.U.	US\$	-	-	-	500.000	-	500.000	2.291	-	-	489.885	-	492.176	Alvencimiento	7,77	7,25
Obligaciones garantizadas																		
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	11.073	29.252	62.209	32.172	3.711	138.417	11.454	29.252	60.781	31.221	3.631	136.339	Trimestral	2,21	1,81
0-E	BNP PARIBAS	E.E.U.U.	US\$	10.496	42.401	111.962	118.181	345.078	628.118	12.792	43.023	108.271	116.067	341.481	621.634	Trimestral	2,97	2,96
0-E	WELLS FARGO	E.E.U.U.	US\$	31.448	95.186	260.112	269.512	400.087	1.056.345	35.211	95.186	233.012	257.387	391.253	1.012.049	Trimestral	2,37	1,68
0-E	WILMINGTON TRUST	E.E.U.U.	US\$	15.554	49.236	135.254	140.848	626.444	967.336	20.997	49.236	130.792	138.455	622.153	961.633	Trimestral	4,25	4,25
0-E	CITIBANK	E.E.U.U.	US\$	17.495	53.162	146.932	154.774	175.805	548.168	19.059	53.162	138.257	150.891	172.087	533.456	Trimestral	2,72	1,96
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	5.347	16.204	44.472	46.386	26.165	138.574	5.680	16.204	42.707	45.815	26.063	136.469	Trimestral	1,98	1,44
0-E	BTMU	E.E.U.U.	US\$	2.787	8.470	23.393	24.635	26.705	85.990	3.001	8.470	22.132	24.149	26.519	84.271	Trimestral	2,31	1,72
0-E	APPLEBANK	E.E.U.U.	US\$	1.364	4.167	11.516	12.146	13.561	42.754	1.538	4.166	10.889	11.902	13.464	41.959	Trimestral	2,29	1,69
0-E	US BANK	E.E.U.U.	US\$	14.817	44.958	123.705	129.462	219.666	532.608	17.298	44.958	104.709	120.509	211.895	499.369	Trimestral	3,99	2,81
0-E	DEUTSCHE BANK	E.E.U.U.	US\$	4.992	15.365	24.725	26.984	45.197	117.263	5.570	15.365	24.023	26.515	44.522	115.995	Trimestral	3,86	3,86
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	12.289	37.388	98.873	82.066	192.235	422.851	13.038	37.388	97.469	81.130	190.048	419.073	Trimestral	2,60	2,57
0-E	PK AIRFINANCE	E.E.U.U.	US\$	2.018	6.268	18.413	24.944	3.144	54.787	2.071	6.269	18.412	24.944	3.144	54.840	Mensual	2,40	2,40
0-E	KFW IPEX-BANK	Alemania	US\$	2.288	7.015	17.869	9.019	-	36.191	2.319	7.015	17.869	9.019	-	36.222	Trimestral	2,55	2,55
0-E	AIRBUS FINANCIAL	E.E.U.U.	US\$	1.797	5.476	15.262	7.664	-	30.199	1.841	5.477	15.261	7.664	-	30.243	Mensual	2,49	2,49
0-E	INVES TEC	Inglaterra	US\$	1.298	7.526	19.290	21.667	22.421	72.202	1.771	7.733	18.533	21.368	22.309	71.714	Semestral	5,67	5,67
-	SWAP Aviones llegados	-	US\$	403	1.067	1.658	158	-	3.286	403	1.067	1.658	158	-	3.286	Trimestral	-	-
Otras obligaciones garantizadas																		
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	-	-	256.860	-	-	256.860	1.908	-	254.512	-	-	256.420	Trimestral	2,85	2,85
Arrendamientos financieros																		
0-E	ING	E.E.U.U.	US\$	5.089	15.653	31.151	11.805	-	63.698	5.641	15.652	30.577	11.771	-	63.641	Trimestral	5,62	4,96
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	1.754	5.403	-	-	-	7.157	1.780	5.403	-	-	-	7.183	Trimestral	1,85	1,85
0-E	CITIBANK	E.E.U.U.	US\$	4.956	15.312	44.177	13.804	-	78.249	5.622	15.312	43.413	13.762	-	78.109	Trimestral	6,40	5,67
0-E	PEFCO	E.E.U.U.	US\$	15.979	47.048	63.957	3.827	-	130.811	16.852	47.048	63.072	3.819	-	130.791	Trimestral	5,39	4,79
0-E	BNP PARIBAS	E.E.U.U.	US\$	12.520	38.494	75.958	22.147	-	149.119	13.122	38.494	74.776	22.079	-	148.471	Trimestral	3,69	3,26
0-E	WELLS FARGO	E.E.U.U.	US\$	4.678	14.261	39.862	42.663	1.862	103.326	5.018	14.260	38.834	42.430	1.861	102.403	Trimestral	3,98	3,54
0-E	DVB BANK S E	E.E.U.U.	US\$	4.680	9.447	-	-	-	14.127	4.713	9.448	-	-	-	14.161	Trimestral	2,57	2,57
0-E	RRPF ENGINE	Inglaterra	US\$	-	-	6.402	6.955	11.917	25.274	-	-	6.402	6.955	11.917	25.274	Mensual	2,35	2,35
Otros préstamos																		
0-E	BOEING	E.E.U.U.	US\$	-	-	26.214	-	-	26.214	185	-	26.214	-	-	26.399	Alvencimiento	2,35	2,35
0-E	CITIBANK (*)	E.E.U.U.	US\$	20.555	63.942	184.866	101.026	-	370.389	21.541	63.942	182.043	100.866	-	368.392	Trimestral	6,00	6,00
Total				451.906	753.268	2.122.383	1.819.099	2.113.998	7.260.654	480.920	754.207	2.040.524	1.774.950	2.082.347	7.132.948			

(*) Bono securitizado con los flujos futuros de las ventas con tarjeta de crédito en Estados Unidos y Canadá.



Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2016
Nombre empresa deudora: TAMS A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales						Valores contables						Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %
				Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor contable			
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$			
Préstamos bancarios																		
0-E	NEDERLANDS CHE CREDITVERZEKERING MAATS CHAP PIJ	Holanda	US\$	122	378	1.094	1.234	54	2.882	137	378	1.094	1.233	55	2.897	Mensual Al Vencimiento	6,01	6,01
0-E	CITIBANK	E.E.U.U.	US\$	-	200.000	-	-	-	200.000	(151)	199.729	-	-	-	199.578		3,39	3,14
Obligaciones con el público																		
0-E	THE BANK OF NEW YORK	E.E.U.U.	US\$	-	300.000	-	500.000	-	800.000	8.173	301.579	4.119	503.298	-	817.169	Al Vencimiento	8,17	8,00
Arrendamientos financieros																		
0-E	AFS INVESTMENT IX LLC	E.E.U.U.	US\$	2.086	6.437	18.556	8.369	-	35.448	2.253	6.437	18.556	8.369	-	35.615	Mensual	1,25	1,25
0-E	DVB BANKS E	E.E.U.U.	US\$	118	164	-	-	-	282	119	164	-	-	-	283	Mensual	2,50	2,50
0-E	GENERAL ELECTRIC CAPITAL CORPORATION	E.E.U.U.	US\$	3.771	5.075	-	-	-	8.846	3.794	5.075	-	-	-	8.869	Mensual	2,30	2,30
0-E	KFW IP EX-BANK	Alemania	US\$	579	1.544	-	-	-	2.123	583	1.544	-	-	-	2.127	Mensual/Trimestral	2,80	2,80
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	2.675	5.732	18.485	38.820	41.731	107.443	3.533	5.732	18.485	38.820	41.731	108.301	Trimestral/Semestral	4,90	4,90
0-E	WACAP OULEASINGS S. A.	Luxemburgo	US\$	668	2.038	5.768	6.280	-	14.754	709	2.038	5.768	6.280	-	14.795	Trimestral	3,00	3,00
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE MILAN BRANCH	Italia	US\$	8.547	26.275	74.783	169.730	-	279.335	9.779	26.275	74.783	169.730	-	280.567	Trimestral	4,18	4,11
0-E	BANCO IBMS A	Brasil	BRL	260	749	22	-	-	1.031	260	749	21	-	-	1.030	Mensual	13,63	13,63
0-E	HP FINANCIALS SERVICE	Brasil	BRL	222	-	-	-	-	222	222	-	-	-	-	222	Mensual	10,02	10,02
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE	Francia	BRL	102	307	110	-	-	519	102	307	110	-	-	519	Mensual	13,63	13,63
Total				19.150	548.699	118.818	724.433	41.785	1.452.885	29.513	550.007	122.936	727.730	41.786	1.471.972			
Total consolidado				471.056	1.301.967	2.241.201	2.543.532	2.155.783	8.713.539	510.433	1.304.214	2.163.460	2.502.680	2.124.133	8.604.920			

78

(b) Derivados de cobertura

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total derivados de cobertura	
	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Intereses devengados desde la última fecha de pago de Swap tasas de interés	1.189	2.148	-	-	1.189	2.148
Valor justo de derivados de tasa de interés	8.919	9.578	2.617	6.679	11.536	16.257
Valor justo de derivados de moneda extranjera	<u>2.092</u>	<u>13.155</u>	-	-	<u>2.092</u>	<u>13.155</u>
Total derivados de cobertura	<u>12.200</u>	<u>24.881</u>	<u>2.617</u>	<u>6.679</u>	<u>14.817</u>	<u>31.560</u>

Los derivados de moneda extranjera corresponden a opciones, forwards y swap.

Operaciones de cobertura

Los valores justos de activos/(pasivos) netos, por tipo de derivado, de los contratos registrados bajo la metodología de cobertura, se presentan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016
	MUS\$	MUS\$
Cross currency swap (CCS) (1)	38.875	(12.286)
Swaps de tasas de interés (2)	(6.542)	(16.926)
Opciones de combustible (3)	10.711	10.088
Opciones-forward de moneda US\$/GBP (4)	-	618
Opciones-forward de moneda US\$/EUR (4)	-	109
Opciones de moneda R\$/US\$ (4)	4.370	(1.752)
Opciones de moneda CLP/US\$ (4)	636	-

- (1) Cubren las variaciones significativas en los flujos de caja asociadas al riesgo de mercado implícito en los cambios en la tasa de interés LIBOR de 3 meses y el tipo de cambio US\$/UF, de créditos bancarios. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja y de valor razonable.
- (2) Cubren las variaciones significativas en los flujos de caja asociadas al riesgo de mercado implícito en los aumentos en la tasa de interés LIBOR de 3 meses para créditos de largo plazo originados por la adquisición de aeronaves y créditos bancarios. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja.
- (3) Cubren las variaciones significativas en los flujos de caja asociados al riesgo de mercado implícito en los cambios en el precio del combustible de compras futuras. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja.

79

- (4) Cubren la exposición al riesgo cambiario de los flujos de caja operacionales, provocada principalmente, por la fluctuación del tipo de cambio R\$/US\$, US\$/EUR y US\$/GBP. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja.

Durante los periodos 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 3 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, hasta su madurez. En el caso de las coberturas de moneda a través de un CCS, hay un grupo de relaciones de cobertura, en el que se generan dos tipos de coberturas contables, una de flujo de caja por el componente US\$/UF; y otra de valor razonable, por el componente de tasa flotante US\$. El otro grupo de relaciones de cobertura, solo se genera cobertura contable de flujo de caja por el componente US\$/UF.

Durante los periodos 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 periodo, son los siguientes:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Abono (cargo) reconocido en resultados integrales durante el ejercicio	18.344	127.390
Abono (cargo) transferido desde patrimonio neto a resultados durante el ejercicio	(15.000)	(113.403)

NOTA 20 - CUENTAS POR PAGAR COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR PAGAR

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

	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016
	MUS\$	MUS\$
Corriente		
(a) Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	1.349.201	1.117.926
(b) Pasivos devengados a la fecha del reporte	346.001	475.142
Total cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	<u>1.695.202</u>	<u>1.593.068</u>



80

(a) Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar:

	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016
	MUS\$	MUS\$
Acreedores comerciales	1.096.540	876.163
Pasivos de arrendamiento	4.448	10.446
Otras cuentas por pagar	248.213	231.317
Total	1.349.201	1.117.926

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

	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016
	MUS\$	MUS\$
Tasas de embarque	249.898	170.053
Combustible	219.601	188.276
Proveedores compras técnicas	114.690	40.305
Tasas aeroportuarias y de sobrevuelo	106.534	77.484
Handling y ground handling	103.784	87.406
Otros gastos del personal	89.621	81.632
Asesorías y servicios profesionales	81.679	79.270
Publicidad	75.220	61.053
Arriendos, mantenciones y servicios IT	69.873	44.287
Servicios a bordo	68.605	44.589
Compañías Aéreas	31.381	21.197
Servicios terrestres	31.151	74.260
Mantenimiento	26.244	25.962
Tripulación	24.163	29.074
Cumplimiento de metas	5.732	17.801
Comunicaciones	5.273	7.500
Seguros de aviación	5.108	7.694
Arriendo aviones y motores	4.285	10.446
Acuerdo Sec (*)	-	4.719
Otros	36.359	44.918
Total acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	1.349.201	1.117.926

(*) Provisión constituida en el marco de los acuerdos de fecha 25 de julio de 2016 firmados por LATAM con el U.S. Department of Justice ("DOJ") y con el U.S. Securities and Exchange Commission ("SEC"), ambas autoridades de los Estados Unidos de América, en relación a la investigación relativa a pagos efectuados en los años 2006-2007 por Lan Airlines S.A. a un consultor que le asesoró en la resolución de asuntos laborales en Argentina. El monto del acuerdo con la SEC es de MUS\$ 6.744 más intereses de MUS\$ 2.694.

Al 31 de diciembre de 2017 la deuda fue pagada en su totalidad.

81

(b) Pasivos devengados:

	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016
	MUS\$	MUS\$
Gastos de personal devengados	125.246	113.785
Mantenimiento aeronaves y motores	92.711	244.949
Cuentas por pagar al personal (*)	99.862	89.523
Otros pasivos devengados	28.182	26.885
Total pasivos devengados	346.001	475.142

(*) Participación en utilidades y bonos (Nota 23 letra b)

NOTA 21 - OTRAS PROVISIONES

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total Pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Provisiones por contingencias (1)						
Contingencias tributarias	1.913	1.425	258.305	313.064	260.218	314.489
Contingencias civiles	497	993	62.858	56.413	63.355	57.406
Contingencias laborales	373	225	28.360	29.307	28.733	29.532
Otros	-	-	15.187	15.046	15.187	15.046
Provisiones Investigación						
Comisión Europea (2)	-	-	9.883	8.664	9.883	8.664
Total otras provisiones (3)	2.783	2.643	374.593	422.494	377.376	425.137

(1) Provisiones por contingencias:

Las contingencias tributarias, corresponden a litigios y criterios tributarios relacionados con el tratamiento tributario aplicable a impuestos directos e indirectos, los cuales se encuentran tanto en etapa administrativa como judicial.

Las contingencias civiles, corresponden a diferentes demandas de orden civil interpuestas en contra de la Sociedad.

Las contingencias laborales corresponden a diferentes demandas de orden laboral interpuestas en contra de la Sociedad.

La dotación de provisiones se reconoce en el estado de resultados consolidado dentro de gastos de administración o gastos tributarios, según corresponda.

(2) Provisión constituida por los procesos que son llevados a cabo por la Comisión Europea, por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea.

82

- (3) El total de Otras provisiones al 31 de diciembre de 2017 y 2016, incluye el valor justo correspondiente a aquellas contingencias provenientes de la combinación de negocios con TAM S.A. y Filiales, con probabilidad de pérdida inferior al 50%, que no se contabilizan en el curso normal de la aplicación de la normativa IFRS y que sólo, en el contexto de una combinación de negocios, deben ser contabilizadas de acuerdo a IFRS 3.

Movimiento de provisiones:

	Investigación Comisión		Total
	Contingencias (1)	Europa (2)	
	MU\$S	MU\$S	MU\$S
Saldos iniciales al 1 de enero de 2016	418.453	8.966	427.419
Incremento en provisiones	141.797	-	141.797
Provisión utilizada	(21.997)	-	(21.997)
Diferencia por conversión filiales	79.396	-	79.396
Reverso de provisiones	(201.425)	-	(201.425)
Diferencia de cambio	249	(302)	(53)
Saldos al 31 de diciembre de 2016	<u>416.473</u>	<u>8.664</u>	<u>425.137</u>
Saldos iniciales al 1 de enero de 2017	416.473	8.664	425.137
Incremento en provisiones	106.943	-	106.943
Provisión utilizada	(14.860)	-	(14.860)
Diferencia por conversión filiales	(5.830)	-	(5.830)
Reverso de provisiones	(135.109)	-	(135.109)
Diferencia de cambio	(124)	1.219	1.095
Saldos al 31 de diciembre de 2017	<u>367.493</u>	<u>9.883</u>	<u>377.376</u>

- (1) Saldos acumulados incluyen depósito judicial entregado en garantía, con respecto al "Fundo Aeroviario" (FA), por MMU\$S 100, 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 2017 se encuentra descrita en la Nota 31 en el N° Rol de la causa 2001.51.01.012530-0.

83

- (2) Provisión por Investigación Comisión Europea

Provisión constituida con ocasión del proceso iniciado en diciembre de 2007 por la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea en contra de más de 25 líneas aéreas cargueras, entre las cuales se encuentra Lan Cargo S.A., y que forma parte de la investigación global iniciada en el año 2006 por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea, la que fuera llevada a cabo en forma conjunta por las autoridades Europeas y de los Estados Unidos de Norteamérica.

Respecto a Europa, la Dirección General de Competencia impuso multas por un total de € 799.445.000 (setecientos noventa y nueve millones cuatrocientos cuarenta y cinco mil Euros) por infracciones a la normativa de la Unión Europea sobre libre competencia en contra de once (11) aerolíneas, entre las cuales se encuentran LATAM Airlines Group S.A. y su filial Lan Cargo S.A.. Por su parte, LATAM Airlines Group S.A. y Lan Cargo S.A., en forma solidaria, han sido multadas por la cantidad de € 8.220.000 (ocho millones doscientos veinte mil Euros), por dichas infracciones, cantidad que se encontraba provisionada en los estados financieros de LATAM. Con fecha 24 de enero de 2011, LATAM Airlines Group S.A. y Lan Cargo S.A. apelaron de la decisión ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea. El 16 de diciembre 2015, el Tribunal Europeo resolvió la apelación y anuló la Decisión de la Comisión. La Comisión Europea no recurrió la sentencia, pero con fecha 17 de marzo de 2017, la Comisión Europea volvió a adoptar su decisión original de imponer a las once líneas áreas originales, la misma multa previamente impuesta, que asciende a un total de 776.465.000 Euros. En el caso de LAN Cargo y su matriz, LATAM Airlines Group S.A. impuso la misma multa de 8,2 millones de Euros. La etapa procesal al 31 de diciembre de 2017 se encuentra descrita en la Nota 31 en el punto (ii) juicios recibidos por LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

NOTA 22 - OTROS PASIVOS NO FINANCIEROS

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total Pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016
	MU\$S	MU\$S	MU\$S	MU\$S	MU\$S	MU\$S
Ingresos diferidos (*)	2.690.961	2.655.086	158.305	213.781	2.849.266	2.868.867
Impuesto a las ventas	22.902	19.402	-	-	22.902	19.402
Retenciones	38.197	45.542	-	-	38.197	45.542
Otros impuestos	8.695	7.465	-	-	8.695	7.465
Dividendos por pagar	46.590	20.766	-	-	46.590	20.766
Otros pasivos varios	16.618	13.984	-	-	16.618	13.984
Total otros pasivos no financieros	<u>2.823.963</u>	<u>2.762.245</u>	<u>158.305</u>	<u>213.781</u>	<u>2.982.268</u>	<u>2.976.026</u>

- (*) Nota 2.20.

El saldo comprende, principalmente, ingresos diferidos por servicios no prestados al 31 de diciembre de 2017 y 2016; y programas como: LATAM Pass, LATAM Fidelidade y Multiplus:



84

LATAM Pass es el programa de pasajero frecuente creado por LAN para premiar la preferencia y lealtad de sus clientes con múltiples beneficios y privilegios, a través de la acumulación de kilómetros que pueden ser canjeados por pasajes para volar gratis o por una variada gama de productos y servicios. Los clientes acumulan kilómetros LATAM Pass cada vez que vuelan en LAN, TAM, en las compañías miembros de oneworld® y en otras aerolíneas asociadas al programa, como también al comprar en los comercios o utilizar los servicios de una vasta red de empresas que tienen convenio con el programa alrededor del mundo.

Por su parte, TAM, pensando en las personas que viajan constantemente, creó el programa LATAM Fidelidade, de manera de mejorar la atención y entregar reconocimiento a quienes eligen la compañía. A través del programa, los clientes acumulan puntos en una amplia variedad de programas de fidelidad en una cuenta única y pueden canjearlos en todos los destinos de TAM y de las compañías aéreas asociadas, y más aún, participar de la Red Multiplus Fidelidade.

Multiplus es una coalición de programas de fidelización, con el objetivo de operar actividades de acumulación y canje de puntos. Este programa tiene una red integrada por empresas asociadas, incluyendo hoteles, instituciones financieras, empresas de retail, supermercados, arriendos de vehículos y revistas, entre muchos otros partners de distintos segmentos.

NOTA 23 - PROVISIONES POR BENEFICIOS A LOS EMPLEADOS

	Al 31 de diciembre de 2017 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2016 MUS\$
Prestaciones por jubilación	55.119	49.680
Prestaciones por renunciaciones	10.124	10.097
Otras prestaciones	35.844	22.545
Total provisiones por beneficios a los empleados	<u>101.087</u>	<u>82.322</u>

(a) Movimiento de las prestaciones por jubilación, renunciaciones y otras prestaciones:

	Saldo inicial MUS\$	Aumento/ (disminución) provisión servicios corrientes MUS\$	Beneficios pagados MUS\$	(Ganancia)/ Pérdida Actuarial MUS\$	Aumento/ (disminución) ajuste de conversión MUS\$	Saldo final MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2016	65.271	17.487	(4.536)	3.105	995	82.322
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2017	82.322	21.635	(5.399)	(2.763)	5.292	101.087

85

Los principales supuestos empleados en el cálculo, para la provisión en Chile se presentan a continuación:

Supuestos	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2017	2016
Tasa de descuento	4,55%	4,54%
Tasa esperada de incremento salarial	4,50%	4,50%
Tasa de rotación	6,98%	6,16%
Tasa de mortalidad	RV-2014	RV-2009
Tasa de inflación	2,72%	2,86%
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-2014, corresponden a las establecidas por la Comisión para el Mercado Financiero de Chile y para la determinación de las tasas de inflación se ha usado las curvas de rendimiento de mercado de papeles del Banco Central de Chile de los BCU y BCP de largo plazo a la fecha de alcance.

El cálculo del valor presente de la obligación por beneficios definidos es sensible a la variación de algunos supuestos actuariales como tasa de descuento, incremento salarial, rotación e inflación.

A continuación se presenta el análisis de sensibilidad para dichas variables:

	Efecto en el pasivo	
	Al 31 de diciembre de 2017 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2016 MUS\$
Tasa de descuento		
Cambio Obl. Dev. a cierre por incremento en 100 p.b.	(5.795)	(5.665)
Cambio Obl. Dev. a cierre por disminución de 100 p.b.	6.617	5.952
Tasa de Crecimiento Salarial		
Cambio Obl. Dev. a cierre por incremento en 100 p.b.	6.412	6.334
Cambio Obl. Dev. a cierre por disminución de 100 p.b.	(5.750)	(5.644)

(b) Provisión por beneficio, corto plazo:

	Al 31 de diciembre de 2017 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2016 MUS\$
Participación en utilidades y bonos (*)	<u>99.862</u>	<u>89.523</u>

(*) Cuentas por pagar al personal (Nota 20 letra b)

La participación en utilidades y bonos corresponde a un plan de incentivos anuales por cumplimiento de objetivos.



86

(c) Los gastos de personal se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados	
	al 31 de diciembre de 2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Sueldos y salarios	1.604.552	1.549.402
Beneficios a corto plazo a los empleados	145.245	132.436
Beneficios por terminación	85.070	79.062
Otros gastos de personal	188.767	190.233
Total	2.023.634	1.951.133

NOTA 24 - CUENTAS POR PAGAR, NO CORRIENTES

	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016
	MUS\$	MUS\$
Mantenimiento aeronaves y motores	483.795	347.085
Provisión vacaciones y gratificaciones	14.725	12.080
Otros pasivos varios	312	226
Total cuentas por pagar, no corrientes	498.832	359.391

NOTA 25 - PATRIMONIO

(a) Capital

El objetivo de la Sociedad es mantener un nivel adecuado de capitalización, que le permita asegurar el acceso a los mercados financieros para el desarrollo de sus objetivos de mediano y largo plazo, optimizando el retorno a sus accionistas y manteniendo una sólida posición financiera.

El capital pagado de la Sociedad, al 31 de diciembre de 2017, es la cantidad de MUS\$ 3.146.265 (*) dividido en 606.407.693 acciones (MUS\$ 3.149.564 (**)) dividido en 606.407.693 acciones al 31 de diciembre de 2016), de una misma y única serie, nominativas, de carácter ordinario, sin valor nominal. No hay series especiales de acciones, ni privilegios. La forma de los títulos de las acciones, su emisión, canje, inutilización, extravío, reemplazo y demás circunstancias de los mismos, así como la transferencia de las acciones, se regirán por lo dispuesto en la Ley de Sociedades Anónimas y su Reglamento.

(*) Incluye deducción de costos de emisión por MUS\$ 3.299 y ajuste por colocación de 10.282 acciones por MUS\$ 156, aprobados en la Junta Extraordinaria de Accionistas de la Sociedad de 27 de abril de 2017.

(**) Incluye ajuste por colocación de la citadas 10.282 acciones por MUS\$ 156.

87

(b) Acciones autorizadas y pagadas

Con fecha 18 de agosto de 2016 la Sociedad celebró una junta extraordinaria de accionistas en la que se aprobó aumentar el capital mediante la emisión de 61.316.424 acciones de pago, todas ordinarias, sin valor nominal. Al 31 de diciembre de 2017 se habían colocado 60.849.592 acciones con cargo a dicho aumento, de acuerdo al siguiente desglose: (a) 30.499.685 acciones suscritas y pagadas al término del período de opción de suscripción preferente, que venció el 23 de diciembre de 2016, recaudándose el equivalente a US\$ 304.996.850; y (b) 30.349.907 acciones adicionales suscritas el 28 de diciembre de 2016, recaudándose el equivalente a US\$303.499.070.

En razón de la última colocación, al 31 de diciembre de 2017 el número de acciones suscritas y pagadas de la Sociedad asciende a 606.407.693.

Al 31 de diciembre de 2017 el capital estatutario de la Sociedad está representado por 608.374.525 acciones, todas de una misma y única serie, nominativas, ordinarias, sin valor nominal, el que se divide en: (a) las 606.407.693 acciones suscritas y pagadas antes mencionadas; y (b) 1.966.832 acciones pendientes de suscripción y pago, de las que: (i) 1.500.000 acciones se encuentran destinadas a planes de compensación para los trabajadores; y (ii) 466.832 corresponden al saldo de acciones pendientes de colocación del último aumento de capital.

Durante el ejercicio 2016 el capital estatutario de la Sociedad estuvo expresado en 613.164.243 acciones, todas de una misma y única serie, nominativas, ordinarias, sin valor nominal, esto es, 551.847.819 acciones ya autorizadas al comienzo del ejercicio más 61.316.424 acciones autorizadas en el último aumento de capital de fecha 18 de agosto de 2016. Sin embargo, con fecha 21 de diciembre de 2016 expiró el plazo para que se suscribieran y pagaran 4.789.718 acciones que estaban destinadas a planes de compensación para los trabajadores, por lo que el capital estatutario de la Sociedad se redujo de pleno derecho a 608.374.525 acciones.

La siguiente tabla muestra el movimiento de las acciones autorizadas y totalmente pagadas descritas anteriormente:

Movimiento acciones autorizadas:	Nro. de acciones
Acciones autorizadas al 1 de enero de 2016	551.847.819
Aumento de capital aprobado en Junta Extraordinaria de accionistas 18 de agosto de 2016	61.316.424
Disminución de capital de pleno derecho por vencimiento del plazo de suscripción y pago del plan de compensación 2011, el 21 de diciembre de 2016 (*)	(4.789.718)
Acciones autorizadas al 31 de diciembre de 2016	608.374.525
Acciones autorizadas al 1 de enero de 2017	608.374.525
No existen movimientos de acciones autorizadas durante el período 2017	-
Acciones autorizadas al 31 de diciembre de 2017	608.374.525

(*) Ver Nota 34 (a.1)



88

Movimiento acciones totalmente pagadas:	Nro. de acciones	Valor movimiento de acciones	Costo emisión y colocación de acciones (2)	Capital Pagado
		(1) MUSS	MUSS	MUSS
Acciones pagadas al 1 de enero de 2016	545.547.819	2.552.066	(6.361)	2.545.705
Colocación aumento de capital aprobado en Junta Extraordinaria de accionistas el 18 de agosto de 2016	60.849.592	608.496	-	608.496
Capitalización de reservas	-	-	(4.793)	(4.793)
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios (4)	10.282	156	-	156
Acciones pagadas al 31 de diciembre de 2016	606.407.693	3.160.718	(11.154)	3.149.564
Acciones pagadas al 1 de enero de 2017	606.407.693	3.160.718	(11.154)	3.149.564
Capitalización de reservas	-	-	(3.299)	(3.299)
Acciones pagadas al 31 de diciembre de 2017	606.407.693 (3)	3.160.718	(14.453)	3.146.265

(1) Los montos informados corresponden sólo a los originados por el pago de las acciones suscritas.

(2) Disminución del capital por la capitalización de las reservas por Costos emisión y colocación de acciones de acuerdo a lo establecido en las correspondientes Juntas Extraordinarias de Accionistas, en las que dichas disminuciones fueron autorizadas.

(3) Al 31 de diciembre de 2017 la diferencia entre las acciones autorizadas y las acciones totalmente pagadas corresponden a 1.966.832 acciones de las cuales 1.500.000 corresponden a planes de compensación para ejecutivos de LATAM Airlines Group S.A. y sus filiales (ver Nota 34(a.2)) y 466.832 corresponden a las acciones emitidas y pendientes de suscripción y pago del aumento de capital aprobado en Junta Extraordinaria de accionistas de fecha 18 de agosto de 2016.

(4) Estas 10.282 acciones fueron colocadas en enero de 2014 e imputadas al Plan de compensación 2011. (Ver Nota 34 (a.1))

(c) Acciones propias en cartera

Al 31 de diciembre de 2017, la Sociedad no mantiene acciones propias en cartera, el remanente de MUSS (178) corresponde a la diferencia entre el valor pagado por las acciones y el valor libro de éstas, considerado al momento de la disminución de pleno derecho de las acciones que mantenía en cartera.

89

(d) Reserva de pagos basados en acciones

Movimiento de Reserva de pagos basados en acciones:

Periodos	Saldo inicial	Plan de opciones sobre acciones	Impuesto diferido	Movimiento neto del periodo	Saldo final
	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2016	35.647	3.698	(807)	2.891	38.538
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2017	38.538	943	-	943	39.481

Estas reservas dicen relación con los "Pagos basados en acciones", explicados en Nota 34.

(e) Otras reservas varias

Movimiento de Otras reservas varias:

Periodos	Saldo inicial	Reservas legales	Saldo final
	MUSS	MUSS	MUSS
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2016	2.634.679	5.602	2.640.281
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2017	2.640.281	(501)	2.639.780

El saldo de las Otras reservas varias, se compone como sigue:

	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016
	MUSS	MUSS
Mayor valor intercambio acciones TAM S.A. (1)	2.665.692	2.665.692
Reserva por el ajuste al valor del activo fijo (2)	2.620	2.620
Transacciones con minoritarios (3)	(25.911)	(25.911)
Costo por emisión y colocación de acciones	-	(9)
Otras	(2.621)	(2.111)
Total	2.639.780	2.640.281

(1) Corresponde a la diferencia entre el valor de las acciones de TAM S.A., adquiridas por Sister Holdco S.A. (en virtud de las Suscripciones) y por Holdco II S.A. (en virtud de la Oferta de Canje), que consta en el acta de declaración de materialización de la fusión por absorción, y el valor justo de las acciones intercambiadas de LATAM Airlines Group S.A. al 22 de junio de 2012.

(2) Corresponde a la revalorización técnica del activo fijo autorizada por la Comisión para el Mercado Financiero en el año 1979, en la Circular N° 1529. La revalorización fue optativa y podía ser realizada una única vez; la reserva originada no es distributable y sólo puede ser capitalizada.

(3) El saldo al 31 de diciembre de 2017, corresponde a la pérdida generada por: Lan Pax Group S.A. e Inversiones Lan S.A. en la adquisición de acciones de Aerovías de Integración Regional Aires S.A. por MUSS (3.480) y MUSS (20), respectivamente; la adquisición de TAM S.A. de la participación minoritaria en Aerolinhas Brasileiras S.A. por MUSS (885) y la adquisición de participación minoritaria de Aerolane S.A. por Lan Pax Group S.A. por un monto de MUSS (21.526) a través de Holdco Ecuador S.A.

90

(f) Reservas con efecto en otros resultados integrales

Movimiento de las Reservas con efecto en otros resultados integrales:

	Reservas por	Reservas de	Reservas	Total
	diferencias de	de cobertura	de ganancias	
	cambio por	de flujo	o pérdidas	
	conversión	de caja	actuariales en	
	MUS\$	MUS\$	planes de	MUS\$
			beneficios	
			definidos	
Saldos iniciales al 1 de enero de 2016	(2.576.044)	(90.530)	(10.717)	(2.677.268)
Ganancia/(Pérdida) valoración derivados	-	126.360	-	126.360
Impuesto diferido	-	(34.344)	-	(34.344)
Reservas actuariales por planes de beneficios a los empleados	-	-	(3.304)	(3.304)
Impuesto Diferido IAS Actuariales por Beneficios a los empleados	-	-	921	921
Diferencia por conversión filiales	489.486	-	-	489.486
Saldos finales al 31 de diciembre de 2016	(2.086.555)	1506	(12.900)	(2.097.949)
Saldos iniciales al 1 de enero de 2017	(2.086.555)	1506	(12.900)	(2.097.949)
Ganancia/(Pérdida) valoración derivados	-	8.436	-	8.436
Impuesto diferido	-	(1802)	-	(1802)
Reservas actuariales por planes de beneficios a los empleados	-	-	2.758	2.758
Impuesto Diferido IAS Actuariales por Beneficios a los empleados	-	-	(784)	(784)
Diferencia por conversión filiales	(45.036)	-	-	(45.036)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2017	(2.131.591)	8.440	(10.926)	(2.124.377)

(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.

(f.3) Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos

Se originan por incrementos o disminuciones en el valor presente de las obligaciones por beneficios definidos, debido a cambios en las suposiciones actuariales y ajustes por experiencia, este último originado por diferencias entre los supuestos iniciales y los sucesos efectivamente ocurridos en el plan.

91

(g) Ganancias acumuladas

Movimiento de las Ganancias acumuladas:

Periodos	Resultado del período		Dividendos	Saldo final
	Saldo inicial	MUS\$		
Del 1 de enero a 31 de diciembre de 2016	317.950	69.220	(20.766)	366.404
Del 1 de enero a 31 de diciembre de 2017	366.404	155.304	(46.590)	475.118

(h) Dividendos por acción

Descripción de dividendo	Dividendo mínimo obligatorio	Dividendos definitivos
	año 2017	año 2016
Fecha del dividendo	31-12-2017	31-12-2016
Importe de dividendo (MUS\$)	46.590	20.766 (*)
Número de acciones sobre las que se determina el dividendo	606.407.693	606.407.693
Dividendo por acción (US\$)	0,0768	0,0342

(*) En virtud del Hecho Esencial emitido con fecha 27 de abril de 2017, los accionistas de LATAM aprobaron distribuir el dividendo definitivo propuesto por el directorio en Sesión Ordinaria del 4 de abril de 2017, el cual asciende a MUS\$ 20.766, que corresponde al 30% de las utilidades del ejercicio correspondiente al año 2016.

La fecha de pago fue el 18 de mayo de 2017.

NOTA 26 - INGRESOS DE ACTIVIDADES ORDINARIAS

Los ingresos de actividades ordinarias se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Pasajeros LAN	4.313.287	4.104.348
Pasajeros TAM	4.181.190	3.773.367
Carga	1.119.430	1.110.625
Total	9.613.907	8.988.340

92

NOTA 27 - COSTOS Y GASTOS POR NATURALEZA

(a) Costos y gastos de operación

Los principales costos y gastos de operación y administración se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Combustible	2.318.816	2.056.643
Otros arriendos y tasas aeronáuticas	1.172.129	1.077.407
Arriendo de aviones	579.551	568.979
Mantenimiento	430.825	366.153
Comisiones	252.474	269.296
Servicios a pasajeros	288.662	286.621
Otros costos de operaciones	1.381.546	1.424.595
Total	6.424.003	6.049.694

(b) Depreciación y amortización

La depreciación y amortización se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Depreciación (*)	943.215	910.071
Amortización	58.410	50.257
Total	1.001.625	960.328

(*) 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 2017 es MUS\$ 359.940 y de MUS\$ 345.651 para mismo periodo 2016.

(c) Gastos de personal

Los gastos por este concepto se encuentran revelados en la Nota 23 provisiones por beneficios a los empleados.

93

(d) Costos financieros

Los costos financieros se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Intereses préstamos bancarios	347.551	352.405
Arrendamientos financieros	37.522	32.573
Otros instrumentos financieros	8.213	31.358
Total	393.286	416.336

La suma de los Costos y gastos por naturaleza presentados en esta nota más los gastos de personal revelados en la Nota 23, son equivalentes a la suma del costo de ventas, costos de distribución, gastos de administración, otros gastos por función y costos financieros, presentados en el estado de resultados consolidado por función.

NOTA 28 - OTROS INGRESOS, POR FUNCION

Los Otros ingresos, por función se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Programa de coacción y fidelización Multiplus	240.952	174.197
Tours	109.463	133.575
Arriendo de aviones	103.741	65.011
Aduanas y almacenaje	26.793	24.548
Duty free	6.585	17.090
Mantenimiento	8.038	11.141
Otros ingresos varios	54.317	113.186
Total	549.889	538.748



94

NOTA 29 - MONEDA EXTRANJERA Y DIFERENCIAS DE CAMBIO

La moneda funcional de LATAM Airlines Group S.A. es el dólar estadounidense, además tiene filiales cuya moneda funcional es diferente al dólar estadounidense, como son el peso chileno, peso argentino, peso colombiano, real brasileño y guaraní.

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:

<u>Activos corrientes</u>	Al 31 de diciembre de 2017 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2016 MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	260.092	201.416
Peso argentino	7.309	4.438
Real brasileño	14.242	9.705
Peso chileno	81.693	30.221
Peso colombiano	1.105	1.137
Euro	11.746	1.695
Dólar estadounidense	108.327	128.694
Otras monedas	35.670	25.526
Otros activos financieros, corriente	36.484	14.573
Peso argentino	21	12
Real brasileño	17	734
Peso chileno	26.605	585
Peso colombiano	150	-
Dólar estadounidense	9.343	12.879
Otras monedas	348	363
Otros activos no financieros, corrientes	107.170	107.789
Peso argentino	16.507	16.086
Real brasileño	19.686	20.158
Peso chileno	34.258	1.619
Peso colombiano	340	713
Euro	2.722	1.563
Dólar estadounidense	21.907	50.157
Otras monedas	11.750	17.493

95

<u>Activos corrientes</u>	Al 31 de diciembre de 2017 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2016 MUS\$
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	373.447	251.204
Peso argentino	49.680	54.356
Real brasileño	22.006	30.675
Peso chileno	82.369	90.482
Peso colombiano	1.169	9.720
Euro	48.286	21.923
Dólar estadounidense	34.268	14.086
Otras monedas	135.669	29.962
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	958	554
Peso chileno	735	554
Dólar estadounidense	223	-
Activos por impuestos corrientes	33.575	28.198
Peso argentino	1.679	1.798
Real brasileño	3.934	2.462
Peso chileno	3.317	6.333
Peso colombiano	660	1.418
Euro	179	273
Dólar estadounidense	327	177
Sol peruano	21.948	14.387
Otras monedas	1.531	1.350
Total activos corrientes	811.726	603.734
Peso argentino	75.196	76.690
Real brasileño	59.885	63.734
Peso chileno	228.977	129.794
Peso colombiano	3.424	12.988
Euro	62.933	25.454
Dólar estadounidense	174.395	205.993
Otras monedas	206.916	89.081
<u>Activos no corrientes</u>		
Otros activos financieros, no corrientes	20.975	26.772
Real brasileño	3.831	2.769
Peso chileno	74	83
Peso colombiano	281	285
Euro	7.853	6.966
Dólar estadounidense	7.273	14.920
Otras monedas	1.663	1.749
Otros activos no financieros, no corriente	9.108	19.069
Peso argentino	172	142
Real brasileño	6.368	6.029
Dólar estadounidense	38	8.309
Otras monedas	2.530	4.589



96

Activos no corrientes	Al 31 de	Al 31 de
	diciembre de	diciembre de
	2017	2016
	MU\$S	MU\$S
Cuentas por cobrar, no corrientes	6.887	7.356
Peso chileno	6.887	7.356
Activos por impuestos diferidos	2.081	2.110
Peso colombiano	86	117
Otras monedas	1.995	1.993
Total activos no corrientes	39.051	55.307
Peso argentino	172	142
Real brasileño	10.199	8.798
Peso chileno	6.961	7.439
Peso colombiano	367	402
Euro	7.853	6.966
Dólar estadounidense	7.311	23.229
Otras monedas	6.188	8.331

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
	2017	2016	2017	2016
	MU\$S	MU\$S	MU\$S	MU\$S
Otros pasivos financieros, corrientes	36.000	287.175	115.182	455.086
Peso chileno	21.542	55.962	79.032	108.010
Dólar estadounidense	14.458	231.213	36.150	347.076
Cuentas por pagar comerciales y otras				
cuentas por pagar, corrientes	919.373	585.149	33.707	16.097
Peso argentino	122.452	20.838	8.636	907
Real brasileño	28.810	40.740	669	27
Peso chileno	233.202	60.701	11.311	12.255
Peso colombiano	2.964	9.049	855	578
Euro	58.081	23.445	9.165	5
Dólar estadounidense	409.380	374.431	1.154	962
Sol peruano	39.064	33.701	825	1.093
Peso mexicano	2.732	1.535	115	-
Libra esterlina	5.839	1.769	199	246
Peso uruguayo	1.890	6.899	-	-
Otras monedas	14.959	12.041	778	24
Cuentas por pagar a entidades				
relacionadas, corrientes	760	220	-	-
Peso chileno	546	23	-	-
Dólar estadounidense	4	8	-	-
Otras monedas	210	189	-	-
Otras provisiones, corrientes	959	511	-	-
Peso chileno	30	28	-	-
Otras monedas	929	483	-	-

97

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
	2017	2016	2017	2016
	MU\$S	MU\$S	MU\$S	MU\$S
Pasivos por impuestos, corrientes	-	(204)	174	2.501
Peso argentino	-	-	174	2.501
Real brasileño	-	(3)	-	-
Peso chileno	-	(25)	-	-
Otras monedas	-	(176)	-	-
Otros pasivos no financieros, corrientes	25.190	33.439	-	-
Peso argentino	393	13.463	-	-
Real brasileño	542	430	-	-
Peso chileno	11.283	14.999	-	-
Peso colombiano	837	578	-	-
Euro	5.954	168	-	-
Dólar estadounidense	3.160	684	-	-
Otras monedas	3.021	3.117	-	-
Total pasivos corrientes	982.282	906.290	149.063	473.684
Peso argentino	122.845	34.301	8.810	3.408
Real brasileño	29.352	41.167	669	27
Peso chileno	266.603	131.688	90.343	120.265
Peso colombiano	3.801	9.627	855	578
Euro	64.035	23.613	9.165	5
Dólar estadounidense	427.002	606.336	37.304	348.038
Otras monedas	68.644	59.558	1.917	1.363

98

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 2017	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Otros pasivos financieros, no corrientes	276.436	178.793	263.798	747.218	189.500	41.785
Peso chileno	41.548	59.177	189.500	16.189	189.500	-
Dólar estadounidense	234.888	119.616	74.298	731.029	-	41.785
Cuentas por pagar, no corrientes	362.964	195.629	-	-	-	-
Peso chileno	13.251	10.474	-	-	-	-
Dólar estadounidense	348.329	183.904	-	-	-	-
Otras monedas	1.384	1.251	-	-	-	-
Otras provisiones, no corrientes	41.514	39.513	-	-	-	-
Peso argentino	940	635	-	-	-	-
Real brasileño	24.074	23.541	-	-	-	-
Peso chileno	-	38	-	-	-	-
Peso colombiano	551	569	-	-	-	-
Euro	9.883	8.664	-	-	-	-
Dólar estadounidense	6.066	6.066	-	-	-	-
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	77.579	68.774	-	-	-	-
Real brasileño	-	28	-	-	-	-
Peso chileno	73.399	68.380	-	-	-	-
Dólar estadounidense	4.180	366	-	-	-	-
Otros pasivos no financieros, no corrientes	-	3	-	-	-	-
Peso colombiano	-	3	-	-	-	-
Total pasivos no corrientes	758.493	482.712	263.798	747.218	189.500	41.785
Peso argentino	940	635	-	-	-	-
Real brasileño	24.074	23.569	-	-	-	-
Peso chileno	128.198	138.069	189.500	16.189	189.500	-
Peso colombiano	551	572	-	-	-	-
Euro	9.883	8.664	-	-	-	-
Dólar estadounidense	593.463	309.952	74.298	731.029	-	41.785
Otras monedas	1.384	1.251	-	-	-	-

99

Resumen general de moneda extranjera:	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016
	MUS\$	MUS\$
Total activos	850.777	659.041
Peso argentino	75.368	76.832
Real brasileño	70.084	72.532
Peso chileno	235.938	137.233
Peso colombiano	3.791	13.390
Euro	70.786	32.420
Dólar estadounidense	181.706	229.222
Otras monedas	213.104	97.412
Total pasivos	2.343.136	2.651.689
Peso argentino	132.595	38.344
Real brasileño	54.095	64.763
Peso chileno	864.144	406.211
Peso colombiano	5.207	10.777
Euro	83.083	32.282
Dólar estadounidense	1.132.067	2.037.140
Otras monedas	71.945	62.172
Posición Neta		
Peso argentino	(57.227)	38.488
Real brasileño	15.989	7.769
Peso chileno	(628.206)	(268.978)
Peso colombiano	(1.416)	2.613
Euro	(12.297)	138
Dólar estadounidense	(950.361)	(1.807.918)
Otras monedas	141.159	35.240

(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 periodo terminado al 31 de diciembre de 2017 y 2016, significaron un cargo de MUS\$ 18.718 y un abono de MUS\$ 121.651, respectivamente.

Las diferencias de cambio reconocidas en patrimonio como reservas por diferencias de cambio por conversión, para el periodo terminado al 31 de diciembre de 2017 y 2016, significaron un cargo de MUS\$ 47.495 y un abono de MUS\$ 494.362, respectivamente.

100

A continuación, se presentan las tasas de cambio vigentes para el dólar estadounidense, en las fechas indicadas:

	Al 31 de diciembre de			
	2017	2016	2015	2014
Peso argentino	18,57	15,84	12,97	8,55
Real brasileño	3,31	3,25	3,98	2,66
Peso chileno	614,75	669,47	710,16	606,75
Peso colombiano	2.984,77	3.000,25	3.183,00	2.389,50
Euro	0,83	0,95	0,92	0,82
Bolívar fuerte	3.345,00	673,76	198,70	12,00
Dólar australiano	1,28	1,38	1,37	1,22
Boliviano	6,86	6,86	6,85	6,86
Peso mexicano	19,66	20,63	17,34	14,74
Dólar neozelandés	1,41	1,44	1,46	1,28
Nuevo sol peruano	3,24	3,35	3,41	2,99
Peso uruguayo	28,74	29,28	29,88	24,25

NOTA 30 - GANANCIA POR ACCION

Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de		
	2017	2016
Ganancias básicas		
Ganancia/(Pérdida) atribuible a los tenedores de instrumentos de participación en el patrimonio neto de la controladora (MUSS)	155.304	69.220
Promedio ponderado de número de acciones, básico	606.407.693	546.559.599
Ganancias/(Pérdidas) básicas por acción (US\$)	0,25610	0,12665
Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de		
	2017	2016
Ganancias diluidas		
Ganancia/(Pérdida) atribuible a los tenedores de instrumentos de participación en el patrimonio neto de la controladora (MUSS)	155.304	69.220
Promedio ponderado de número de acciones, básico	606.407.693	546.559.599 (*)
Promedio ponderado de número de acciones, diluido	606.407.693	546.559.599
Ganancias/(Pérdidas) diluidas por acción (US\$)	0,25610	0,12665

(*) En el cálculo de las ganancias por acción diluidas no han sido consideradas las acciones correspondientes al plan de compensación reveladas en Nota 34 (a.1), debido a que el precio promedio de mercado es menor al precio de las opciones.



NOTA 31 – CONTINGENCIAS

I. Juicios.

1) Juicios presentados por LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u> MUS\$
Atlantic Aviation Investments LLC (AAI).	Supreme Court of the State of New York County of New York.	07-6022920	Atlantic Aviation Investments LLC. (AAI), sociedad filial indirecta de LATAM Airlines Group S.A., constituida bajo las leyes del Estado de Delaware, demandó con fecha 29 de agosto de 2007 a Varig Logística S.A. (Variglog) por el no pago de cuatro préstamos documentados en contratos de crédito regidos por ley de Nueva York. Dichos contratos establecen la aceleración de los créditos en caso de venta del original deudor, VRG Linhas Aéreas S.A.	En etapa de ejecución en Suiza del fallo condenatorio a Variglog para el pago de capital, intereses y costas a favor de AAI. En Brasil se firmó un avenimiento que se refiere a los fondos suizos por un total de CHF 24.541.781,45; acordándose dividir estos fondos de la siguiente manera: (i) el 54,6% de la masa de la quiebra de Variglog y (ii) el 45,4% para AAI, sujeto a aprobación por parte de la Superintendencia de Quiebras de ese país. Adicionalmente, Variglog solicitó en Suiza el reconocimiento de la sentencia que declaró su estado de recuperación judicial, y posteriormente el de quiebra. Con fecha 11/04/2016, tanto el avenimiento de AAI como la quiebra de Variglog fueron autorizados por la Justicia brasileña, siendo homologados por la misma con fecha 21/09/2016, certificándose finalmente el 23/09/2016, la decisión definitiva que aprobó el acuerdo. Se han recuperado a la fecha US\$8.9M, quedando aún un saldo pendiente de US\$2,08M. Se mantiene el embargo de fondos de Variglog en Suiza por parte de AAI.	10.976 más intereses y costas



102

2) Juicios recibidos por LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u> MUS\$
LATAM Airlines Group S.A. y Lan Cargo S.A.	Comisión Europea.	-	Investigación por eventuales infracciones a la libre competencia de aerolíneas cargueras, especialmente sobrecargo de combustible (Fuel Surcharge). Con fecha 26 de diciembre de 2007, la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea notificó a Lan Cargo S.A. y a LATAM Airlines Group S.A. de la instrucción de un proceso en contra de veinticinco de estas aerolíneas de carga, entre ellas Lan Cargo S.A., por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea europeo, especialmente la pretendida fijación de un sobrecargo por combustible y fletes.	El 14/04/2008 se contestó la notificación de la Comisión Europea. La apelación fue presentada el 24/01/2011. El 11/05/2015 solicitamos la anulación de la decisión, basándonos en la existencia de discrepancias en la parte operativa de la misma que menciona la existencia de 4 infracciones (dependiendo de las rutas afectadas), con referencia a Lan en sólo una de esas cuatro rutas, y en la parte decisoria (que menciona la existencia de una sola y única infracción conjunta) Con fecha 9/11/2010, la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea notificó a Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A. la imposición de multa por el importe de MUS\$ 9.823,135 (8.220.000 Euros) Esta multa fue apelada por Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A. El 16 de diciembre 2015, el Tribunal Europeo de Justicia resolvió la apelación y anulo la Decisión de la Comisión basándose en la existencia de discrepancias. La Comisión Europea no recurrió la sentencia, pero con fecha 17 de marzo de 2017, la Comisión Europea presento una nueva decisión reiterando la imposición a las once líneas áreas originales, la misma multa previamente impuesta, que asciende a un total de 776.465.000 Euros. En el caso de LAN Cargo y su matriz, LATAM Airlines Group S.A. impuso la misma multa de 8,2 millones de Euros. El 31/05/2017 Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A. solicitaron la anulación de esta Decisión a la Corte General de la Unión Europea. Presentamos nuestra defensa en diciembre de 2017.	9.823



<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u> MUS\$
Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A.	In the High Court of Justice Chancery Division (Inglaterra) Ovre Romerike Distrtict Court (Noruega) y Directie Juridische Zaken Afdeling Ceveil Recht (Países Bajos), Cologne Regional Court (Landgerich Köln, Alemania).	-	Demandas radicadas en contra de líneas aéreas europeas por usuarios de servicios de transporte de carga en acciones judiciales privadas, como consecuencia de la investigación por eventuales infracciones a la libre competencia de aerolíneas cargueras, especialmente sobrecargo de combustible (Fuel Surcharge). Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A., han sido demandadas directamente y/o en tercería. Dichos procesos judiciales, se encuentran radicados en Inglaterra, Noruega, Países Bajos y Alemania.	Casos se encuentran en proceso de presentación de pruebas.	-0-
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Justicia Federal.	0008285-53.2015.403.6105	Acción anulatoria con pedido de tutela anticipada con vistas a extinguir la penalidad impuesta por el CADE en la investigación por eventuales violaciones a la competencia de las aerolíneas de carga, especialmente sobretasa de combustible (<i>Fuel Surcharge</i>).	Acción entablada con presentación de garantía -póliza- para suspender los efectos de la decisión emitida por el CADE, tanto en lo que se refiere al pago de las siguientes multas: (i) ABSA: MUS\$ 10.438; (ii) Norberto Jochmann: MUS\$ 201; (iii) Hernan Merino: MUS\$ 102; (iv) Felipe Meyer: MUS\$ 102. La acción versa, también, sobre la obligación de hacer impuesta por el CADE que consiste en el deber de publicar la condena en un periódico de gran circulación, obligación que había sido igualmente suspendida por el juzgado de la justicia federal en el presente proceso. ABSA inició una revisión judicial en busca de una reducción adicional del valor de la multa. A la luz de que la revisión judicial por parte del Juez de la Justicia Federal se encuentra pendiente, no podemos predecir por el momento el resultado final.	11.828



104

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u> MUSS
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Justicia Federal.	0001872-58.2014.4.03.6105	Recurso de nulidad con solicitud de medida cautelar, presentado el 28 de Febrero 2014, con el objetivo de extinguir las deudas fiscales de PIS, COFINS, IPI y II, vinculadas al procedimiento administrativo 10831,005704 / 2006.43	Esperando manifestación de Serasa sobre la carta garantía de TAM y manifestación de la Unión desde el 21/08/2015. Se legalizó la manifestación el 29/01/2016. El 30/03/2016 se presentó un nuevo seguro garantía con los cambios solicitados por PGFN. El 20/05/2016 el proceso fue remitido para PGFN, que se manifestó el 03/06/2016. Actualmente se espera Sentencia.	15.811
Tam Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal Do Brasil.	19515.720476/2015-83	Supuestas irregularidades en el pago de SAT para los periodos de 01/2011 a 12/2012.	Proceso en espera de juicio en CARF desde el 12/04/2016.	66.258
Tam Linhas Aéreas S.A.	Tribunal Regional Federal da 2a Região.	2001.51.01.012530-0	Demanda ordinaria con el fin de declarar la inexistencia de relación jurídica que obligue a la compañía a cobrar el Fondo Aeronáutico.	Sentencia judicial desfavorable en primera instancia. En la actualidad, se espera fallo respecto de la apelación presentada por la empresa. Con el fin de suspender la exigencia del crédito tributario se hizo un depósito en garantía a la Corte por MMU\$ 106. El 29/03/2016 se publicó la decisión judicial intimando el Perito para ofrecer todas las aclaraciones solicitadas por las partes en un plazo de 30 días. El 21/06/2016 se presentó la petición de las actoras que solicitan la recepción del dictamen de su asistente y el juicio urgente de la controversia. En caso de perder la causa, no existe monto comprometido adicional al depósito en garantía ya realizado.	100.240
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Receita Federal do Brasil.	10880.725950/2011-05	Compensación de créditos del Programa de Integración Social (PIS) y Contribución para el Financiamiento de la Seguridad Social (COFINS) declaradas en DCOMPs.	La objeción (manifestações de inconformidade) presentada por la empresa fue rechazada, razón por la cual se presentó un recurso voluntario. El 08/06/2015, fue distribuido/sorteo al Primer Grupo Ordinario de CARF, esperando resolución. El Recurso de TAM fue incluido en la sesión de juicio de Conselho Administrativo de Recursos Fiscais el 25/08/2016. El 07/10/2016 fue publicado un acuerdo que convirtió el proceso en diligencia.	64.383



<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapas procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u> MUSS
Aerovías de Integración Regional, AIRE S.A.	United States Court of Appeals for the Eleventh Circuit, Florida. United State of America.	2013-20319 CA 01	El 30 de julio de 2012 Aerovías de Integración Regional, Aires S.A. (LATAM AIRLINES COLOMBIA) 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 LATAM AIRLINES COLOMBIA, derivados del incumplimiento de obligaciones contractuales del avión HK-4107. El 20 de junio de 2013 LATAM AIRLINES COLOMBIA fue notificada de la demanda radicada en los Estados Unidos de Norteamérica por Regional One INC y Dash 224 LLC por daños y perjuicios ocasionados por el avión HK-4107 argumentando incumplimiento por parte de LATAM AIRLINES GROUP S.A. de la obligación aduanera de obtener declaración de importación cuando el avión en abril de 2010 ingresó a Colombia para un mantenimiento solicitado por Regional One.	Proceso que se encuentra a cargo del Juzgado 45 Civil del Circuito Bogotá - Colombia. Mediante Auto de fecha 16/08/2016, fija fecha para audiencia del artículo 101 para el 02/02/2017, fecha en la cual se intentará una conciliación, se fijarán hechos del litigio, se practicarán interrogatorios de parte y se decretarán pruebas. Por solicitud de los abogados de Regional One el 27 de Enero de 2017, aceptada por la contraparte, se aplazó la Audiencia del 2 de Febrero del 2017. El 14 de Junio de 2017 se realizó audiencia de conciliación la cual se declaró fallida, en esa medida se inició la etapa probatoria realizando el interrogatorio de parte del Representante Legal de LATAM AIRLINES COLOMBIA. El Juez decretó pruebas mediante Auto de fecha 15 de septiembre de 2017 y fijó fecha para la Audiencia de Instrucción y Juzgamiento el 17 de enero de 2018. La Corte Federal en el Estado de Florida, EE.UU., se pronunció el 26/03/2014 y aprobó la solicitud de LATAM Airlines Colombia de suspender el proceso en EE.UU., mientras se resuelve la demanda que cursa en Colombia. Adicionalmente, el Juez de EE.UU. cerró el caso administrativamente. El Tribunal Federal de Apelaciones ratificó el cierre del caso en EE.UU. el 1/04/2015. El 13/10/2015 Regional One pidió al Tribunal de EE.UU. que reabriera el proceso. Lan Colombia Airlines presentó sus argumentos y el 23/08/2016 el Tribunal adoptó los argumentos LATAM AIRINES COLOMBIA en ratificar el cierre del caso en Estados Unidos. El caso en los Estados Unidos se mantiene cerrado.	12.443
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Receita Federal do Brasil.	10880.722.355/2014-52	El 19 de agosto 2014 el Servicio Federal de Impuestos emitió un aviso de Infracción al postular que los créditos de compensación de programa (PIS) y la Contribución para el Financiamiento de la Seguridad Social (COFINS) por parte de TAM no se encuentran directamente relacionados con la actividad de transporte aéreo.	Fue presentada una impugnación en el ámbito administrativo el 17/09/2014. El 01/06/2016 fueron juzgados los autos en Primera Instancia, de manera parcialmente favorable, retirando la multa aislada anteriormente aplicada. Se presentó un recurso voluntario el 30/06/2016, el cual espera juicio de Conselho Administrativo de Recursos Fiscais. Con fecha 09/09/2016, el proceso fue enviado a la Segunda Turma, Cuarta Cámara de la Tercera Sección de Juzgamiento del Consejo Administrativo de Recursos Fiscales (CARF).	73.890



106

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*) MUSS</u>
Tam Viagens S.A.	Secretaria de finanças do município de São Paulo.	67.168.795 67.168.833 67.168.884 67.168.906 67.168.914 67.168.965	/ Auto de infracción e imposición de multa que alega insuficiencia en la base de cálculo de ISS, debido a que la empresa realizó supuestas deducciones indebidas.	El 22/12/2015 recibimos el auto de infracción. El 19/01/2016 se presentó la impugnación. El 23/11/2016 la empresa fue notificada de la decisión que mantuvo parcialmente el auto de infracción. El 19/12/2016 se presentó un Recurso Ordinario ante el Conselho Municipal de Tributos de Sao Paulo, el cual espera juicio.	108.396
Tam Linhas Aéreas S.A.	Tribunal do Trabalho de São Paulo.	0001734-78.2014.5.02.0045	Acción interpuesta por el Ministerio de Trabajo, que exige el cumplimiento de la legislación sobre descansos, horas extras y otros.	Etapa Inicial. Podría eventualmente afectar las operaciones y control de jornada de los empleados. El proceso ha sido ganado en primera instancia, pero el Ministerio Público apeló de esta resolución. La decisión fue mantenida en Segunda Instancia y actualmente se espera la solicitud de aclaración efectuada por el Ministerio Público. El Ministerio Público se desistió de la solicitud de aclaración y el proceso se cerró favorable a LATAM. En espera de los trámites de la administración de juicios para que declare el tránsito al juzgado.	16.170
TAM S.A.	Conselho Administrativo de Recursos Fiscais.	13855.720077/2014-02	Notificación de infracción presentada por la Secretaria da Receita Federal do Brasil solicitando el pago de Impuesto de Renta de Persona Jurídica (IRPJ) y Contribución Social Sobre Lucro Líquido (CSLL) sobre la supuesta ganancia de TAM en marzo de 2011, en relación a reducción del capital social de Multiplus S.A.	El 12 de enero de 2014 se presentó recurso administrativo contra los argumentos contenidos en la notificación de infracción. Actualmente se está a la espera de la resolución del recurso de apelación presentado por la Compañía ante el Consejo Administrativo de Recursos Fiscales (CARF) Debido a la salida del Consejero de CARF; Eduardo de Andrade, el proceso pasará por un nuevo sorteo y distribución para juicio y relatoría. Decisión desfavorable para TAM. El juicio fue el 13/08/17. El Juicio administrativo se resolvió que TAM Linhas Aereas, tiene que pagar el Impuesto de Renta de la Persona Jurídica (IRPJ) y también la Contribución Social Sobre Lucro Líquido (CSLL). En 18/12/17 la empresa fue notificada de la decisión. En 28/12/17 se presentó recurso en nombre da TAM. Debemos aguardar nueva decisión.	149.031



<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapas procesales e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u> MUSS
TAM Linhas Aéreas S.A.	Tribunal del Trabajo de Sao Paulo/SP	1001531-73.2016.5.02.0710	Acción presentada por el Ministerio Público del Trabajo para que la empresa adecúe las condiciones ergonómicas y de comodidad de los asientos.	En agosto de 2016 el Ministerio Público del Trabajo presentó una nueva acción en la localidad competente del Tribunal del Trabajo de Sao Paulo, en las mismas condiciones que el proceso 0000009-45.2016.5.02.090 informado con anterioridad, la que a la fecha espera audiencia. (16/02/2018).	17.230
LATAM Airlines Group S.A.	22° Juzgado Civil de Santiago	C-29.945-2016	Con fecha 18 de enero de 2017, la Sociedad fue notificada de una demanda de responsabilidad civil por la sociedad Inversiones Ranco Tres S.A., representada por el señor Jorge Enrique Said Yarur, la cual fue interpuesta en contra de LATAM Airlines Group S.A., por supuesto incumplimiento de obligaciones contractuales derivadas del contrato de la sociedad, así como también en contra de los directores y ejecutivos Ramón Eblen Kadiz, Jorge Awad Mehech, Juan José Cueto Plaza, Enrique Cueto Plaza e Ignacio Cueto Plaza, por el supuesto incumplimiento de sus funciones como directores y ejecutivos principales de la Compañía y, adicionalmente, en el caso de Juan José Cueto Plaza, Enrique Cueto Plaza e Ignacio Cueto Plaza, por supuesto incumplimiento en cuanto controladores de obligaciones derivadas del contrato de la sociedad. LATAM ha contratado abogados especialistas para asumir su defensa.	Con fecha 22/03/2017 se procedió a contestar la demanda, presentando la contraria su réplica el 04/04/2017 y LATAM su réplica el 13/04/2017, concluyendo con este trámite la fase de discusión del juicio. Con fecha 02/05/2017 se realizó audiencia de conciliación, donde las partes no llegaron a acuerdo. Con fecha 12/05/2017 el Tribunal dictó el Auto de Prueba, resolución respecto de la cual interpusimos Recurso de Reposición por estar en desacuerdo con ciertos puntos de prueba, el cual fue parcialmente acogido por el Tribunal con fecha 27/06/2017, recibiendo la causa a prueba y concluyendo el término probatorio con fecha 20/07/2017. Con fecha 01 de agosto de 2017 se presentaron nuestras observaciones a la prueba. Con fecha 13 de diciembre de 2017 fuimos notificados de la sentencia que rechazó completamente la demanda al no existir hechos imputables a LATAM. El 26 de diciembre de 2017 el demandante presentó recurso de apelación. Actualmente esperamos que la Corte de Apelaciones admita a tramitación el recurso de apelación.	21.547



108

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u> MUSS
TAM Linhas Aéreas S.A.	10ª Vara das Execuções Fiscais Federais de São Paulo	0020869-47.2017.4.03.6182	Embargos a la Ejecución Fiscal N° 0061196-68.2016.4.03.6182 de Contribuciones Sociales del Lucro CSL referente a los años de 2004 a 2007.	El 16/02/2017 la ejecución fiscal fue distribuida a la 10ª Vara Federal. El 18/04/2017 se protocolizó una petición informando nuestra solicitud de presentación de garantía. Actualmente se espera la manifestación de la contraparte sobre nuestra petición.	42.548
TAM Linhas Aéreas S.A.	Delegacia de Receita Federal	10880.900360/2017-55	Reclamo por saldo negativo de Impuesto a la Renta de Personas Jurídicas IRPJ. Estimativas objeto de compensaciones que no fueron aceptadas.	Autos localizados en el Centro Nacional de Gestión de Procesos de Sao Paulo (Centor Nacional de Gestão de Procesos - DRJ – SP), el 11/05/2017.	15.910
TAM Linhas Aéreas S.A.	Secretaría de Receita Federal	16643.000085/2009-47	Notificación para exigir la recuperación del Impuesto a la Renta y Contribución Social sobre la utilidad neta (SCL) derivada del detalle de gastos de royalties y del uso de la marca TAM.	Seguido en la Secretaría da Receita Federal do Brasil (Servicio de Impuestos Internos de Brasil) 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. En 05/12/17 el proceso fue enviado para juicio.	17.657
TAM Linhas Aéreas S.A.	Secretaría de Receita Federal	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 (CONFINS) como resultado de la pérdida de carga internacional no identificada.	Seguido en la Secretaría da Receita Federal do Brasil (Servicio de Impuestos Internos de Brasil) Decisión administrativa desfavorable para los intereses de la empresa. Asunto pendiente ante el Tribunal de Apelaciones de Impuestos (CARF) a la espera de Sentencia.	17.844
TAM Linhas Aéreas S.A.	Secretaría de Hacienda del Estado de Sao Paulo	3.123.785-0	Notificación de infracción para exigir el pago del impuesto sobre la circulación de mercancías y servicio (ICMS) que rige sobre la importación de aeronave.	Proceso seguido en la Secretaría da Fazenda do Estado de Sao Paulo (Secretaría de Hacienda del Estado de Sao Paulo) Actualmente espera la decisión sobre el recurso interpuesto por la empresa a STF.	14.647



<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*) MUSS</u>
TAM Linhas Aéreas S.A.	Secretaría de Hacienda del Estado de Sao Paulo	4.037.054	Acción interpuesta por el Departamento de Finanzas del Estado de Sao Paulo alegando infracción por la ausencia de pago del impuesto que grava la circulación de mercancías y servicios (ICMS) referente a los servicios de telecomunicaciones.	Proceso seguido en la Secretaría da Fazenda do Estado de Sao Paulo. Se encuentra presentada la defensa. Dictada Sentencia de primera instancia que mantuvo la Notificación de Infracción en su totalidad. Presentamos Recurso Ordinario, el cual espera sentencia del TIT/SP.	10.808
TAM Linhas Aéreas S.A.	DERAT SPO (Delegacia de Receita Federal)	13808.005459/2001-45	Cobranza del Impuesto COFINS. Incidente sobre el valor de la renta bruta de la compañía durante el periodo de 1999/2000.	Proceso quedó en espera de sentencia desde el 2 de junio de 2010.	27.226
Pantanal Linhas Aéreas S.A.	Vara das execuções fiscais	0253410-30.2012.8.26.0014	Juicio de Ejecución Fiscal que demanda multa e ICMS.	El Juicio se encuentra actualmente esperando la decisión del Recuso de Apelación.	10.877
TAM Linhas Aéreas S.A.	Delegacia de Receita Federal	10880.938.664/2016-12	Juicio administrativo que trata de la compensación no homologada con saldo negativo de Impuesto a la Renta a Persona Jurídica.	Juicio se encuentra esperando la decisión del Recurso en el CARF.	27.369
TAM Linhas Aéreas S.A.	Vara das execuções fiscais	1997.0002503-9	Juicio de Ejecución Fiscal que trata de la multa por infracción aduanera- pérdida de la admisión temporal de bienes (nuevo juicio).	En 2016 fue ofertado un seguro garantía y la Hacienda aceptó por una petición en 09/11/2016. Se presentó la defensa (embargos a la ejecución fiscal), con una decisión favorable para TAM, alejando la exigencia de la multa para TAM. El juicio se encuentra actualmente esperando la decisión del Recurso de Apelación de la hacienda pública.	9.983
TAM Linhas Aéreas S.A.	Delegacia de Receita Federal	10611.720630/2017-16	Juicio administrativo que trata de la multa por infracción en registro incorrecto en DI (declaración de importación)	La defensa administrativa fue presentada el día 28/09/17	22.253



110

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapas procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u> MUSS
TAM Linhas Aéreas S.A	Delegacia de Receita Federal	10611.720852/2016-58	Valor cobrado indebidamente de COFINS importación.	Actualmente esperamos decisión. No existe fecha probable de decisión porque depende del juzgado de la entidad administrativa.	16.079
TAM Linhas Aéreas S.A	Delegacia de Receita Federal	16692.721.933/2017-80	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	A la espera de la presentación de una defensa administrativa	34.321
SNEA (Sindicato Nacional das empresas aviación)	União Federal	0012177-54.2016.4.01.3400	Juicio para discutir sobre el aumento del 72% de los valores de TAT-ADR (Tarifa de Control de Aeródromo) y TAT-APP (Tarifa de Control de Aproximación) impuesto por el Departamento de Control de Espacio Aéreo ("DECEA")	El Juicio se encuentra actualmente esperando la decisión del Recurso de Apelación presentado por SNEA	23.118
TAM Linhas Aéreas S/A	União Federal	2001.51.01.020420-0	TAM, junto con otras compañías del sector aéreo, es parte de una acción de repetición en Brasil, con el objetivo de buscar la declaración de inexistencia de una relación jurídico-tributaria para no verse obligada a recaudar el Adicional de Tarifa Aeroportuaria (ATAERO).	El caso se encuentra pendiente esperando la decisión en las instancias superiores de los tribunales de justicia. La cuantía es indeterminada. Si bien TAM es parte demandante, en la eventualidad de tener una sentencia negativa, TAM podría ser condenada a pagar las costas de la causa.	-0-



111

- Con el propósito de hacer frente a las eventuales obligaciones económicas que se deriven de los procesos judiciales vigentes al 31 de diciembre de 2017, ya sean de carácter civil, laboral o tributario, LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, ha constituido provisiones, las cuales se incluyen en rubro Otras provisiones no corrientes que se revelan en Nota 21.
 - La Sociedad no ha revelado la probabilidad de éxito para cada contingencia individual para así no afectar negativamente la resolución de estas.
- (*) La Sociedad ha informado montos comprometidos sólo en aquellos juicios en los cuales ha sido posible efectuar una estimación fiable de sus efectos financieros y la posibilidad de cualquier reembolso, de acuerdo a lo establecido en el párrafo 86 de la NIC 37 Provisiones, Pasivos contingentes y Activos contingentes.

II. Investigaciones gubernamentales.

- 1) Con fecha 25 de Julio de 2016, LATAM llegó a acuerdos con el *U.S. Department of Justice* ("DOJ") y con la *U.S. Securities and Exchange Commission* ("SEC") ambas autoridades de los Estados Unidos de América, vigentes a contar de esa fecha, en relación a la investigación relativa a pagos por un total de US\$1.150.000 efectuados en los años 2006-2007 por LAN Airlines S.A. a un consultor que le asesoró en la resolución de asuntos laborales en Argentina.

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

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

Los acuerdos suscritos, en lo medular, contemplaron lo siguiente:

- (a) En relación con el DOJ, el acuerdo contempló: (i) la celebración de un contrato denominado Deferred Prosecution Agreement ("DPA"), que es un contrato público por el cual el DOJ presentó públicamente cargos alegando infracción a las normas relativas a registros contables de la FCPA; LATAM no tiene obligación de responder esos cargos, el DOJ no persigue esos cargos por un período de tres años y el DOJ desestimaría los cargos una vez transcurrido dicho plazo, asumiendo que LATAM cumplió con todos los términos

112

del DPA; ello a cambio de que LATAM admitió una serie de hechos negociados que se describen el DPA y acordó pagar la multa negociada mencionada más abajo y otras condiciones que se mencionan en dicho acuerdo; (ii) cláusulas por las cuales LATAM admitió que la contabilidad de los pagos efectuados al consultor en Argentina fue incorrecta y que, al tiempo en que dichos pagos se efectuaron (años 2006-2007), carecía de controles internos adecuados; (iii) la aceptación por LATAM de un consultor externo, por 27 meses, que tendrá por función monitorear, evaluar e informar al DOJ sobre la eficacia del programa de cumplimiento de LATAM, y también la aceptación por parte de LATAM de continuar, por 9 meses luego de finalizada la labor del consultor externo, evaluando e informando directamente al DOJ sobre la eficacia de su programa de cumplimiento señalado; y (iv) LATAM pagó una multa de MUS\$ 12.750.

(b) En relación a la SEC, el acuerdo contempló principalmente: (i) la celebración de un acuerdo que contiene lo que se denomina una Cease and Desist Order, que es una resolución administrativa de la SEC de cierre de la investigación, por la cual LATAM acepta ciertas obligaciones y declaraciones de hechos que se describen en el documento; (ii) una reproducción de las obligaciones relativas al consultor mencionadas precedentemente; y (iii) LATAM pagó una multa de MUS\$ 6.744, más intereses de MUS\$ 2.694.

- 2) Con fecha 25 de Octubre de 2016, 11 de Noviembre de 2016, 08 de marzo de 2017, 22 de marzo de 2017, 7 de julio de 2017, 28 de agosto de 2017, LATAM recibió seis Requerimientos de Información por parte de la Fiscalía Regional Metropolitana Centro Norte solicitando antecedentes en relación a la investigación relativa a pagos efectuados en los años 2006-2007 por Lan Airlines S.A. a un consultor que le asesoró en la resolución de asuntos laborales en Argentina y por otro, a la entrega de información al mercado. A esta fecha se ha dado respuesta a los cinco requerimientos, entregando la información solicitada. El 7° Juzgado de Garantía fijó una audiencia para el día 24/10/17, a petición del Ministerio Público, en la que no se dio lugar a la reapertura de la investigación, lo que fue confirmado por sentencia de la Corte de Apelaciones de Santiago de fecha 20/11/2017.
- 3) La línea aérea filial ecuatoriana, LATAM Airlines Ecuador, fue notificada con fecha 26 de agosto de 2016, por una de las Intendencias de Investigación de la Superintendencia de Control de Poder de Mercado de Ecuador sobre una investigación que ha iniciado dicha autoridad por su propio oficio, a LATAM Airlines Ecuador y otros dos operadores económicos, limitada a supuestos indicios de prácticas de paralelismo conscientes relacionadas a tarifas puntuales en una sola ruta doméstica en Ecuador durante el periodo de agosto 2012 a febrero 2013. La Intendencia de Investigación tenía plazo de hasta 180 días (21 de febrero de 2017), prorrogables por otro plazo igual, para emitir un informe en el que resolvería si archiva la investigación o formulaba cargos en contra de dos o más de los investigados, en cuyo caso, a continuación, se abriría recién un proceso. La Superintendencia prorrogó el plazo por 180 días adicionales (18 de agosto de 2017). LATAM Airlines Ecuador cooperó con dicha autoridad y contrató un estudio de abogados y un economista especializados en la materia para asesorar a la empresa en este proceso y entregar la información adicional solicitada. Con fecha 23 de agosto de 2017 fuimos notificados de que la Superintendencia de Control del Poder de Mercado resolvió archivar el proceso de investigación iniciado en contra de AEROLANE LÍNEAS AÉREAS NACIONALES DEL ECUADOR S.A. y otros dos operadores económicos, por considerar que no había indicios suficientes para formular cargos en contra de AEROLANE ni de los otros dos operadores económicos. La resolución se encuentra firme.



113

NOTA 32 - COMPROMISOS

(a) Compromisos por préstamos obtenidos

En relación con los diversos contratos celebrados por la Sociedad para el financiamiento de aeronaves Boeing 767, 767F, 777F y 787 que cuentan con la garantía del Export – Import Bank de los Estados Unidos de Norteamérica, se han establecido límites a algunos indicadores financieros de la Sociedad matriz en base consolidada, respecto de los cuales, en cualquier caso, el no cumplimiento no genera aceleración de los créditos.

Por otra parte, y relacionado con estos mismos contratos, se establecen restricciones a la gestión de la Sociedad en términos de composición accionaria, en relación con la estructura de propiedad y del grupo controlador, y disposición de los activos, lo que se refiere principalmente a transferencias importante de activos.

La Sociedad y sus filiales no mantienen contratos de crédito financiero con bancos de la plaza que señalen límites a algunos indicadores financieros de la Sociedad o las filiales.

La línea de crédito comprometida renovable (“Revolving Credit Facility”) con garantía de aviones, motores, repuestos y suministros por un monto total disponible de US\$ 450 millones contempla restricciones de liquidez mínima, medida a nivel de la Sociedad Consolidada y medida a nivel individual para las sociedades LATAM Airlines Group S.A. y TAM Linhas Aéreas S.A., las cuales permanecen stand by mientras la línea de crédito no se encuentre utilizada. Esta línea de crédito establecida con un consorcio de once bancos liderado por Citibank, no se encuentra utilizada al 31 de diciembre de 2017.

Al 31 de diciembre de 2017, la Sociedad está en cumplimiento de todos los indicadores detallados anteriormente.

(b) Compromisos por arrendamientos operativos como arrendatario

El detalle de los principales arrendamientos operativos es el siguiente:

Arrendador	Aeronave	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016
ACS Aero 1 Alpha Limited	Airbus A320	1	-
Aircraft 76B-26329 Inc.	Boeing 767	1	1
Aircraft 76B-27615 Inc.	Boeing 767	-	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
Avolon Aerospace AOE 20 Limited	Airbus A320	-	1
Avolon Aerospace AOE 6 Limited	Airbus A320	-	1
Avolon Aerospace AOE 62 Limited	Boeing 777	1	1
Avolon Aerospace AOE 100 Limited	Airbus A320	2	-
AWAS 5234 Trust	Airbus A320	1	1

114

Arrendador	Aeronave	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016
Baker & Spice Aviation Limited	Airbus A320	1	1
Bank of America	Airbus A321	2	2
Bank of Utah	Boeing 787	2	-
CIT Aerospace International	Airbus A320	1	2
ECAF I 1215 DAC	Airbus A320	-	1
ECAF I 2838 DAC	Airbus A320	1	1
ECAF I 40589 DAC	Boeing 777	1	1
Eden Irish Aircr Leasing MSN 1459	Airbus A320	1	1
GECAS Sverige Aircraft Leasing Worldwide AB	Airbus A320	-	1
GFL Aircraft Leasing Netherlands B.V.	Airbus A320	-	1
IC Airlease One Limited	Airbus A321	1	1
JSA Aircraft 38484, LLC	Boeing 787	1	1
JSA Aircraft 7126, LLC	Airbus A320	1	1
JSA Aircraft 7128, LLC	Airbus A321	1	1
JSA Aircraft 7239, LLC	Airbus A321	1	1
JSA Aircraft 7298, LLC	Airbus A321	1	1
Macquarie Aerospace Finance 5125-2 Trust	Airbus A320	1	1
Macquarie Aerospace Finance 5178 Limited	Airbus A320	1	1
Magix Airlease Limited	Airbus A320	-	1
MASL Sweden (8) AB	Airbus A320	-	1
Merlin Aviation Leasing (Ireland) 18 Limited	Airbus A320	1	1
Merlin Aviation Leasing (Ireland) 7 Limited	Airbus A320	1	-
NBB Cuckoo Co., Ltd	Airbus A321	1	1
NBB Grosbeak Co., Ltd	Airbus A321	1	1
NBB Redstart Co. Ltd	Airbus A321	1	1
NBB-6658 Lease Partnership	Airbus A321	1	1
NBB-6670 Lease Partnership	Airbus A321	1	1
Orix Aviation Systems Limited	Airbus A320	4	5
PAAL Aquila Company Limited	Airbus A321	2	2
PAAL Gemini Company Limited	Airbus A321	1	1
SASOF II (J) Aviation Ireland Limited	Airbus A319	-	1
Shenton Aircraft Leasing 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	4	6
SMBC Aviation Capital Limited	Airbus A321	2	2
TC-CIT Aviation Ireland Limited	Airbus A320	-	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	2	3
Wells Fargo Bank North National Association	Airbus A320	-	2
Wells Fargo Bank Northwest National Association	Airbus A320	5	7
Wells Fargo Bank Northwest National Association	Airbus A320	2	2
Wells Fargo Bank Northwest National Association	Boeing 767	2	3
Wells Fargo Bank Northwest National Association	Boeing 777	4	6
Wells Fargo Bank Northwest National Association	Boeing 787	11	11
Wilmington Trust Company	Airbus A319	-	1
Total		93	111

115

Los pagos mínimos de los arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes:

	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016
	MUS\$	MUS\$
Hasta un año	462.205	533.319
Más de un año y hasta cinco años	1.620.253	1.459.362
Más de cinco años	1.498.064	1.262.509
Total	<u>3.580.522</u>	<u>3.255.190</u>

Los pagos mínimos por arrendamientos reconocidos en resultado son los siguientes:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Pagos mínimos por arrendamientos operativos	579.551	568.979
Total	<u>579.551</u>	<u>568.979</u>

Durante el 2017 se adicionaron dos aeronaves Airbus A320-200N por un periodo de 12 años cada uno y se devolvieron dos aeronaves Airbus A319-100 y quince aeronaves Airbus A320-200. Por otro lado se adicionaron dos aeronaves Boeing 787-9 por un periodo de 12 años cada uno y se devuelve una aeronave Boeing 767-300ER y una aeronave Boeing 767-300 Freighter.

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 irrevocables no pudiendo ser neteados de otras cuentas por cobrar o pagar que mantengan arrendador y arrendatario.

116

Al 31 de diciembre de 2017, la Sociedad mantiene vigentes cartas de crédito relacionadas con leasing operativo, según el siguiente detalle:

Acreedor Garantía	Nombre deudor	Tipo	Valor MUS\$	Fecha de liberación
GE Capital Aviation Services Limited	Lan Cargo S.A.	Una carta de crédito	1.100	30-nov-18
ACS Aero 1 Alpha Limited	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	3.255	31-ago-18
Bank of America	LATAM Airlines Group S.A.	Tres cartas de crédito	1.043	02-jul-18
Bank of Utah	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	2.000	24-mar-19
Engine Lease Finance Corporation	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	4.750	08-oct-18
GE Capital Aviation Services Ltd.	LATAM Airlines Group S.A.	Seis cartas de crédito	22.105	30-abr-18
International Lease Finance Corp	LATAM Airlines Group S.A.	Tres cartas de crédito	1.450	05-ago-18
ORIX Aviation Systems Limited	LATAM Airlines Group S.A.	Dos cartas de crédito	7.366	11-dic-18
Wells Fargo Bank	LATAM Airlines Group S.A.	Nueve cartas de crédito	15.160	02-mar-18
CIT Aerospace International	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una carta de crédito	6.000	25-oct-18
Wells Fargo Bank North N.A.	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una carta de crédito	5.500	15-jul-18
			<u>69.729</u>	

(c) Otros compromisos

Al 31 de diciembre de 2017, la Sociedad mantiene vigentes cartas de crédito, boletas de garantía y pólizas de seguro de garantía, según el siguiente detalle:

Acreedor Garantía	Nombre deudor	Tipo	Valor MUS\$	Fecha de liberación
Servicio Nacional de Aduana del Ecuador	Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.	Tres cartas de crédito	1.705	05-ago-18
Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial	Lan Perú S.A.	Veinticinco cartas de crédito	1.897	31-ene-18
Lima Airport Partners S.R.L.	Lan Perú S.A.	Dieciocho cartas de crédito	996	30-abr-18
Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria	Lan Perú S.A.	Diez cartas de crédito	80.000	21-ene-18
Aena Aeropuertos S.A.	LATAM Airlines Group S.A.	Cuatro cartas de crédito	2.809	15-nov-18
American Alternative Insurance Corporation	LATAM Airlines Group S.A.	Seis cartas de crédito	3.690	05-abr-18
Comisión Europea	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	9.868	16-jun-18
Deutsche Bank A.G.	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	15.000	31-mar-18
Dirección General de Aeronáutica Civil	LATAM Airlines Group S.A.	Cincuenta y tres cartas de crédito	19.759	28-feb-18
Empresa Pública de Hidrocarburos del Ecuador EP Petroecuador	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	5.500	18-jun-18
Metropolitan Dade County	LATAM Airlines Group S.A.	Ocho cartas de crédito	2.273	13-mar-18
4ª Vara Mixta de Bayeux	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro garantía	1.044	25-mar-21
Conselho Administrativo de Defesa Económica	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro garantía	12.703	19-may-20
Fundação de Proteção e Defesa do Consumidor Procon	Tam Linhas Aéreas S.A.	Dos pólizas de seguro garantía	3.926	01-abr-21
União Federal	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro garantía	6.604	20-oct-21
União Federal - Fazenda Nacional	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro garantía	41.243	30-jul-20
União Federal - Procuradoria - Gemil da Fazenda Nacional	Tam Linhas Aéreas S.A.	Cuatro pólizas de seguro garantía	50.196	04-ene-20
União Federal Vará Comarca de DF	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro garantía	1.551	28-sep-21
União Federal Vará Comarca de SP	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro garantía	19.268	22-feb-21
			<u>280.032</u>	

NOTA 33 - TRANSACCIONES CON PARTES RELACIONADAS

p(a) A continuación se detallan las Transacciones con partes relacionadas:

RUT	Nombre	Naturaleza de relación	País de origen	Naturaleza de transacciones	moneda o unidad de ajuste	Importe de transacción terminados al 31 de diciembre de	
						2017	2016
						MUS\$	MUS\$
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA.	Director Relacionado	Chile	Venta de pasajes	CLP	18	6
65.216.000-K	Comunidad Mujer	Director Relacionado	Chile	Venta de pasajes	CLP	14	9
				Servicios recibidos de publicidad	CLP	-	(12)
78.591.370-1	Bethia S.A. y Filiales	Director Relacionado	Chile	Servicios prestados de transporte de carga	CLP	1.643	(394)
				Servicios recibidos de courier Nac.e Internacional	CLP	(382)	(285)
				Servicios recibidos de transporte de carga	CLP	(17)	192
78.997.060-2	Viajes Falabella Ltda.	Director Relacionado	Chile	Comisiones por venta incurridas	CLP	(761)	(727)
79.773.440-3	Transportes San Felipe S.A.	Propiedad Común	Chile	Servicios recibidos por traslados de pasajeros	CLP	-	(84)
				Venta de pasajes	CLP	1	3
87.752.000-5	Granja Marina Tomagaleones S.A.	Accionista común	Chile	Venta de pasajes	CLP	72	76
Extranjera	Consultoría Administrativa Profesional S.A. de C.V.	Coligada	México	Servicios Recibidos de Asesorías profesionales	MXN	(2.357)	(2.563)
Extranjera	Inversora Aeronáutica Argentina S.A.	Director Relacionado	Argentina	Arriendos de inmuebles recibidos	US\$	(251)	(264)
Extranjera	TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.	Director Relacionado	Brasil	Servicios prestados	BRL	45	(120)
				Servicios recibidos	BRL	(39)	7
Extranjera	Qatar Airways	Accionista Indirecto	Qatar	Servicios prestados arriendo avión	US\$	31.707	-
				Servicios recibidos interlineal	US\$	(2.139)	-
				Servicios prestados interlineal	US\$	5.279	-
				Servicios prestados Handling	US\$	1.002	-

Los saldos correspondientes a Cuentas por cobrar y cuentas por pagar a entidades relacionadas están revelados en Nota 9.

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



118

(b) Compensaciones al personal directivo clave y administradores

La Sociedad ha definido para estos efectos considerar personal clave, a los ejecutivos que definen políticas y lineamientos macro para la Sociedad y que afectan directamente los resultados del negocio, considerando los niveles de Vicepresidentes, Gerentes Generales y Directores (Senior).

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Remuneraciones	17.826	16.514
Honorarios de administradores	468	556
Beneficios no monetarios	740	778
Beneficios a corto plazo	36.970	23.459
Pagos basados en acciones	13.173	8.085
Total	69.177	49.392

NOTA 34 - PAGOS BASADOS EN ACCIONES

(a) Planes de compensación por aumentos de capital

Los planes de compensación implementados mediante el otorgamiento de opciones para la suscripción y pago de acciones, que han sido otorgados por LATAM Airlines Group S.A. a los trabajadores de la Sociedad y sus filiales, se reconocen en los estados financieros de acuerdo a lo establecido en la NIIF 2 "Pagos basados en acciones", registrando el efecto del valor justo de las opciones otorgadas con cargo a remuneraciones en forma lineal entre la fecha de otorgamiento de dichas opciones y la fecha en que éstas alcancen el carácter de irrevocable.

(a.1) Plan de compensación 2011

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

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

Periodos	Número de Opciones sobre acciones en acuerdos de pagos basados en acciones			
	Saldo inicial	Opciones renunciadas por ejecutivos	Opciones sobre acciones expiradas	Saldo final
	Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2016	4.518.000	(4.172.000)	(346.000)
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2017	-	-	-	-

119

Estas opciones fueron valorizadas y registradas de acuerdo al valor justo a la fecha de otorgamiento, determinado a través del método "Black-Scholes-Merton". No se ha reconocido resultado a diciembre de 2017 (MUS\$ 2.989 al 31 de diciembre de 2016).

(a.2) Plan de compensación 2013

En la Junta Extraordinaria de Accionistas celebrada con fecha 11 de junio de 2013, los accionistas de la Sociedad aprobaron, entre otras materias, el aumento del capital social, del cual 1.500.000 acciones, fueron destinadas a planes de compensación para los trabajadores de la Sociedad y de sus filiales, conforme a lo dispuesto en el Artículo 24 de la Ley sobre Sociedades Anónimas. Respecto del plan de compensación 2013, no existe todavía una fecha definida para su implementación.

(b) Plan de compensación 2016-2018

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

Este beneficio se registra de acuerdo a lo establecido en la NIIF 2 "Pagos basados en acciones" y ha sido considerado como un cash settled award y, por tanto, registrado al valor justo como un pasivo, el cual es actualizado a la fecha de cierre de cada estado financiero con efecto en resultado del ejercicio.

Periodos	Unidades base				Saldo final
	Saldo inicial	Otorgadas	Anuladas	Ejercidas	
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2016	4.719.720	-	-	-	4.719.720
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2017	4.719.720	37.359	(1.193.286)	(630.897)	2.932.896

El valor justo ha sido determinado sobre la base de la mejor estimación del valor futuro de la acción de la Sociedad, multiplicado por el número de unidades bases otorgadas.

Al 31 de diciembre de 2017, el monto registrado es de MUS\$ 13.173, clasificado en la línea "Gastos de administración" del Estado de Resultados Consolidado por función.

(c) Planes de compensación filiales

(c.1) Pagos basados en acciones

Multiplus S.A., filial de TAM S.A., tienen opciones por acciones vigentes al 31 de diciembre de 2017, las cuales ascienden a 316.025 (Al 31 de diciembre de 2016 las opciones por acciones vigentes ascendían a 394.698 acciones para Multiplus S.A.)

Cantidad de opciones en circulación	Multiplus S.A.			Total
	3° Otorgamiento	4° Otorgamiento	4° Otorgamiento extraordinario	
	21-03-2012	03-04-2013	20-11-2013	
Al 31 de diciembre de 2016	84.249	173.399	137.050	394.698
Al 31 de diciembre de 2017	84.249	163.251	68.525	316.025



120

Los términos del plan de Multiplus S.A. 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.

El estado, en lo referente a la adquisición de derechos de las opciones por acción, es el siguiente:

Sociedad	Cantidad de acciones Opciones devengadas		Cantidad de acciones Opciones no devengadas	
	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016
	Multiplus S.A.	-	-	316.025

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. Al 31 de diciembre de 2017 y 2016 no existe valor registrado en pasivo y resultado.

(c.2) Pagos basados en acciones restringidas

En mayo de 2014 el Consejo de Administración de Multiplus S.A. aprobó un plan de otorgamiento de acciones restringidas, un total de 91.103 acciones ordinarias, nominativas, escriturales y sin valor nominal de emisión de la Compañía otorgadas a los beneficiarios.

La cantidad de acciones restringidas fue calculada con base en la expectativa de la remuneración de los empleados dividido por el promedio del precio de la acción de Multiplus S.A. transada en la BM&F Bovespa en el mes anterior al otorgamiento, abril de 2014. En este plan los beneficiarios solamente poseerán los derechos sobre las acciones restringidas cuando se cumplan las siguientes condiciones:

- Cumplimiento de la meta de desempeño definidas por el Consejo de Administración como retorno sobre el Capital Invertido.
- El Beneficiario deberá permanecer como administrador o empleado de la Compañía, por el periodo comprendido entre la fecha de otorgamiento y las siguientes fechas descritas, para obtener los derechos relativos a la siguientes fracciones: (i) 1/3 (un tercio) después del 2º año de la fecha de otorgamiento; (ii) 1/3 (un tercio) después del 3º año de la fecha de otorgamiento; (iii) 1/3 (un tercio) después del 4º año de la fecha de otorgamiento.

	Número de acciones en circulación		No adquiridas por no cumplimiento de condiciones de permanencia		Saldo final
	Saldo inicial	Otorgadas	Ejercidas		
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2016	175.910	138.282	(15.811)	(60.525)	237.856
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2017	237.856	129.218	(41.801)	(15.563)	309.710

121

NOTA 35 - ESTADO DE FLUJO DE EFECTIVO

(a) La Sociedad ha realizado transacciones no monetarias relacionadas principalmente con arrendamientos financieros, los cuales se encuentran descritos en la Nota 17 letra (d), información adicional en numeral (iv) Arrendamientos financieros.

(b) Otras entradas (salidas) de efectivo:

	Por los periodos terminados al 31 de diciembre de	
	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Garantías	59.988	(51.559)
Derivados de combustible	19.862	(50.029)
Multa DOJ	-	(12.750)
Acuerdo SEC	-	(4.719)
Primas derivadas de combustible	(2.832)	(6.840)
Garantías márgenes de derivados	(4.201)	1.184
Impuestos sobre transacciones financieras	(6.635)	(10.668)
Comisiones bancarias, impuestos pagados y otros	(7.738)	(769)
Cambio en sistema de reservas	(16.120)	-
Derivados de moneda	(17.798)	(39.534)
Depósitos judiciales	(33.457)	(33.635)
Otros	-	50
Total Otras entradas (salidas) Flujo de operación	(8.931)	(209.269)
Otros depósitos en garantía	3.754	-
Recuperación préstamo convertible en acciones	-	8.896
Impuesto sobre transacciones financieras	(2.594)	(3.716)
Otros	(10.383)	(4.337)
Total Otras entradas (salidas) Flujo de inversión	(9.223)	843
Garantía préstamo	80.615	(74.186)
Financiamiento anticipos de aeronaves	(26.214)	(125.149)
Liquidación contratos de derivados	(40.695)	(29.828)
Total Otras entradas (salidas) Flujo de financiación	13.706	(229.163)

(c) Dividendos:

	Por los periodos terminados al 31 de diciembre de	
	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Latam Airlines Group S.A.	(20.766)	-
Multiplus S.A. (*)	(45.876)	(40.823)
Lan Perú S.A. (*)	-	(400)
Total Dividendos Pagados	(66.642)	(41.223)

(*) Dividendos pagados a accionistas minoritarios.



122

(d) Reconciliación de pasivos provenientes de actividades de financiación:

Obligaciones con instituciones financieras	Saldo al 31 de diciembre de 2016	Flujos de			Movimientos no flujo		Saldo al 31 de diciembre de 2017
	MUS\$	Obtención	Pago		Interés devengado y otros	Reclasificaciones	MUS\$
		Capital MUS\$	Capital MUS\$	Interés MUS\$	MUS\$	MUS\$	
Préstamos a exportadores	278.164	130.000	(99.719)	(7.563)	13.737	-	344.619
Préstamos bancarios	585.287	70.357	(345.552)	(21.277)	32.668	-	321.633
Obligaciones garantizadas	4.758.552	182.140	(486.599)	(54.072)	15.907	(419.085)	4.036.843
Otras obligaciones garantiza	256.420	-	(15.022)	(8.890)	9.667	-	242.175
Obligaciones con el público	1.309.345	1.055.167	(797.828)	(128.764)	146.146	-	1.584.066
Arrendamientos financieros	1.022.361	-	(344.005)	(46.874)	58.937	419.085	1.109.504
Otros préstamos	394.791	13.107	(124.688)	(22.434)	22.024	-	282.800
Total Obligaciones con instituciones financieras	8.604.920	1.450.771	(2.213.413)	(389.724)	439.086	-	7.891.640

(e) Anticipos de aeronaves

A continuación se presentan los flujos de efectivo asociados a compras de aeronaves, los cuales se incluyen en el estado de flujo de efectivo consolidado, en el rubro de Compras de propiedades, plantas y equipos:

	Por los periodos terminados al 31 de diciembre de	
	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Aumentos (pagos)	(205.143)	(170.684)
Recuperos	78.641	727.585
Total flujos de efectivo	(126.502)	556.901

NOTA 36 - MEDIO AMBIENTE

LATAM Airlines Group S.A tiene un compromiso con el desarrollo sostenible buscando generar valor teniendo en consideración los aspectos de gobernanza, ambientales y sociales. La empresa gestiona los temas ambientales a nivel corporativo, centralizado en la Gerencia de Sostenibilidad. 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 Sostenibilidad en temas de medio ambiente, en conjunto con las diversas áreas de la Compañía, es velar por mantener 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, sociales y económicos y que se sumen a los que actualmente se realizan.

123

Dentro de la estrategia de sostenibilidad, la dimensión de Medio Ambiente de LATAM Airlines Group S.A., se denomina Cambio Climático y se basa en el objetivo de alcanzar el liderazgo mundial en este tema, y para lo cual trabajamos los siguientes aspectos:

- i. Huella de Carbono
- ii. Eco Eficiencia
- iii. Energía Alternativa Sostenible
- iv. Estándares y Certificaciones

Es así como, durante el 2017 se ha trabajado en las siguientes iniciativas:

- Implementación de un Sistema de Gestión Ambiental para las operaciones principales de la compañía, Se destaca que la compañía durante 2016 ha recertificado su sistema de gestión ambiental en las instalaciones de Miami siguiendo los lineamientos de la norma internacional ISO 14.001.
- Mantenimiento de la Certificación Stage 2 del IATA Environmental Assessment (IEnvA) cuyo alcance son los vuelos internacionales operados desde Chile, el nivel más avanzado de esta certificación; siendo la primera en el continente y una de las cuatro líneas aéreas del mundo que tienen esta certificación.
- Elaboración del capítulo ambiental para el reporte de sostenibilidad de la empresa, que permite medir los avances en temáticas ambientales.
- Respuesta al cuestionario del DJSI
- Medición y verificación externa de la Huella de Carbono Corporativa.
- Neutralización de las operaciones terrestres en las operaciones de Colombia y Perú con proyectos de reforestación emblemáticos en los respectivos países.

Se destaca que el año 2017, LATAM Airlines Group mantuvo su inclusión por cuarto año consecutivo en la categoría mundial del Índice de Sostenibilidad del Dow Jones, siendo solo 3 líneas aéreas en el mundo las que pertenecen a este selecto grupo.

NOTA 37 - HECHOS POSTERIORES A LA FECHA DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

Con posterioridad al 31 de diciembre de 2017 y hasta la fecha de emisión de estos estados financieros, no se tiene conocimiento de otros hechos de carácter financiero o de otra índole, que afecten en forma significativa los saldos o interpretación de los mismos.

Los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales al 31 de diciembre de 2017, han sido aprobados en Sesión Extraordinaria de Directorio del 14 de marzo de 2018.



F I L
I A
L E S

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 Comisión para el Mercado Financiero "CMF", antes 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 CMF.



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\$ 2.514.245

Resultado del Ejercicio:

MUS\$ 203.678

Participación 2017:

100,00%

Variación a/a:

0,00%

% Sobre activos Matriz:

4,98%

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) Explotación de servicios de transporte aéreo regular de pasajeros, cargas y envíos postales, en conformidad a la legislación vigente; (b) Explotación de actividades complementarias de servicios de transporte aéreo por flete de pasajeros, cargas y envíos postales; (c) Prestación de servicios de mantenimiento, reparación de aeronaves, propias y de terceros, motores, partes y piezas; (d) Prestación de servicios de hangaraje de aeronaves; (e) Prestación de servicios de loza y pista, abastecimiento a bordo y limpieza de aeronaves; (f) Prestación de servicios de ingeniería, asistencia técnica y demás actividades relacionadas con la industria aeronáutica; (h) Análisis y desarrollo de programas y sistemas; (i) Compra y venta de piezas, accesorios y equipamientos aeronáuticos; (j) Desarrollo y ejecución de otras actividades relacionadas, correlacionadas o complementarias al transporte aéreo, además de las anteriormente expresamente enumeradas; (k) Importación y exportación de aceite lubricante acabado; y (l) Explotación de los servicios de corresponsales bancarios

Capital Suscrito y Pagado:

MUS\$ 2.148.226

Participación 2017:

100,00%

Variación a/a:

0,00%

% Sobre activos Matriz:

3,26596%

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) Explotación de servicios de transporte aéreo regular de pasajeros, cargas y envíos postales, domésticos e internacionales, en conformidad a la legislación vigente; (b) Explotación de actividades auxiliares de transporte aéreo, tales como, atención, limpieza y remolque de aeronaves, monitoreo de cargas, despacho operacional de vuelo, check in y check out y demás servicios previstos en legislación propia; (c) Arrendamiento mercantil y operativo, así como el fletamento de aeronaves; (d) Desarrollo y ejecución de otras actividades relacionadas, correlacionadas o complementarias al transporte aéreo, además de las anteriormente expresamente enumeradas.

Capital Suscrito y Pagado:

MUS\$ 62.752

Participación 2017:

100,00%

Variación a/a:

0,00%

% Sobre activos Matriz:

0,16901%

Presidente Directorio:

Luis Quintiliano

Directores:

Dario Matsuguma
Daniel Levy



Sociedades filiales de TAM S.A.

Multiplus S.A.

Individualización:

Sociedad Anónima constituida en Brasil.

Objeto:

i. El desarrollo y gestión del programa de fidelización de clientes en razón del consumo de bienes y servicios ofrecidos por socios de la Compañía; ii. la comercialización de derechos de rescate de premios en el marco del programa de fidelización de clientes; iii. la creación de bases de datos de personas físicas y jurídicas; iv. la obtención y procesamiento de informaciones transaccionales referentes a hábitos de consumo; v. la representación de otras sociedades, brasileñas o extranjeras; y vi. la prestación de servicios auxiliares al comercio de bienes y productos, incluyendo, sin limitación, su importación y la exportación, además de la adquisición de artículos y productos relacionados, directa e indirectamente, la consecución de las actividades arriba descritas.

Capital Suscrito y Pagado:

MUS\$ 32.437

Participación 2017:

72,40%

Variación a/a:

0,00%

% Sobre activos Matriz:

1,49870%

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\$ 15.708

Participación 2017:

94,98%

Variación a/a:

0,00%

% Sobre activos Matriz:

0,14770%

Presidente Directorio

Rosario Altgelt

Directores

Director Ejecutivo: Enrique Alcaide Hidalgo

Director Titular: Esteban Burt

Director Titular: Darío Maciel Martínez

Hernán Pablo Morosuk (Suplente)

Administradores:

Enrique Alcaide Hidalgo

Esteban Burt Artaza

María Emiliana Duarte León

Luis Galeano

Diego Martínez

Gerente General

Rosario Altgelt

Corsair Participações Ltda

Individualización:

Sociedad Anónima constituida en Brasil.

Objeto:

(i) la participación en otras sociedades civiles o comerciales, en condición de accionista o cotista; y (ii) la administración de bienes propios.

Capital Suscrito y Pagado:

MUS\$ 58

Participación 2017:

100,00%

Variación a/a:

0,00%

% Sobre activos Matriz:

0,00332%

Presidente Directorio:

Ruy Antonio Mendes Amparo

Directores:

Euzébio Angelotti Neto



Sociedades filiales de TAM S.A.

TP Franchising Limited

Individualización:

Sociedad de Responsabilidad Limita constituida en Brasil.

Objeto:

(a) la concesión de franquicias; (b) la cesión temporal, gratuita u onerosa, a sus franquiciados, de derechos de uso de marcas, sistemas, conocimientos, métodos, patentes, tecnología de actuación y cualesquiera otros derechos, intereses o bienes, muebles o inmuebles, tangibles o intangibles, de que la Sociedad, sea o venga a ser titular o licenciada, relacionados con el desarrollo, implantación, operación o administración de las franquicias que vaya a conceder; (c) el desarrollo de cualquier actividad necesaria para asegurar, en la medida de lo posible, el mantenimiento y el perfeccionamiento continuo de los patrones de actuación de su red de franquicias; (d) el desarrollo de modelos de implantación, operación y administración de la red de franquicias y su transmisión a los franquiciados; y (e) la distribución, venta y comercialización de pasajes aéreos y productos relacionados, así como cualquier negocio relacionado o accesorios a su finalidad principal, pudiendo, además, participar en otras sociedades como socia o accionista, en Brasil o en el Exterior, o en consorcios, así como emprender proyectos propios, o asociarse a proyectos de terceros, incluso para fines de fruición de incentivos fiscales, de acuerdo con la legislación vigente.

Capital Suscrito y Pagado:

MUS\$ 9

Participación 2017:

100,00%

Variación a/a:

0,00%

% Sobre activos Matriz:

0,00273%

Administradores:

Cláudia Sender Ramirez
Marcelo Eduardo Guzzi Dezem
Daniel Levy

TAM Capital Inc

Individualización:

Sociedad Anónima constituida en Brasil.

Objeto

La sociedad puede ejercer cualquier actividad que no sea contraria a ley.

Capital Suscrito y Pagado:

MUS\$ 131.171

Participación 2017:

100,00%

Variación a/a:

0,00%

% Sobre activos Matriz:

0,0%

Directores:

José Zaidan Maluf,
Bruno Macarenco Aléssio
Euzébio Angelotti Neto

TAM Capital 2 Inc.

Individualización:

Sociedad Anónima constituida en Brasil.

Objeto:

La sociedad puede ejercer cualquier actividad que no sea contraria a ley.

Capital Suscrito y Pagado:

MUS\$ 93.216

Participación 2017:

100,00%

Variación a/a:

0,00%

% Sobre activos Matriz:

0,0%

Directores:

José Zaidan Maluf,
Bruno Macarenco Aléssio
Euzébio Angelotti Neto



Sociedades filiales de TAM S.A.

TAM Capital 3 Inc.

Individualización:

Sociedad Anónima constituida en Brasil.

Objeto:

La sociedad puede ejercer cualquier actividad que no sea contraria a ley.

Capital Suscrito y Pagado:

MUS\$ 210.574

Participación 2017:

100,00%

Variación a/a:

0,00%

% Sobre activos Matriz:

0,86614%

Directores:

José Zaidan Maluf,
Bruno Macarenco Aléssio
Euzébio Angelotti Neto

LAN CARGO S.A Y FILIALES

Constitución:

Constituida como sociedad anónima cerrada por escritura pública de fecha 22 de mayo de 1970, otorgada en la Notaría de Sergio Rodríguez Garcés, constitución que se materializó con el aporte de los activos y pasivos de la sociedad Línea Aérea del Cobre Limitada (Ladeco Limitada), constituida con fecha 3 de Septiembre de 1958 en la Notaría de Jaime García Palazuelos. La Sociedad ha experimentado diversas reformas, siendo la última aquella que consta en la escritura pública de fecha 20 de Noviembre de 1998, y cuyo extracto fue inscrito a fojas 30.091 número 24.117 del Registro de Comercio de Santiago y publicado en Diario Oficial de fecha 3 de Diciembre de 1998, en virtud de la cual Ladeco S.A. fusionó por incorporación a la filial de Lan Chile S.A. denominada Fast Air Carrier S.A.

Por escritura pública de 22 de octubre de 2001 a la que se redujo el acta de la Junta Extraordinaria de Accionistas de Ladeco S.A. de misma fecha, se modificó la razón social a "Lan Chile Cargo S.A." Un extracto de dicha escritura se inscribió en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago a fojas 27.746 número 22.624 correspondiente al año 2001 y se publicó en el Diario Oficial de 5 de Noviembre de 2001. El cambio de nombre tuvo vigencia a contar del 10 de diciembre de 2001.

Por escritura pública de 23 agosto de 2004 a la que se redujo el acta de la Junta Extraordinaria de Accionistas de Lan Chile Cargo S.A. de 17 de agosto de 2004, se modificó la razón social a "Lan Cargo S.A." Un extracto de dicha escritura se inscribió en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago a fojas 26.994 número 20.082 correspondiente al año 2004 y se publicó en el Diario Oficial de 30 de agosto de 2004.

Objeto:

Realizar y desarrollar, sea por cuenta propia o ajena, lo siguiente: el transporte en general en cualquiera de sus formas y, en particular, el transporte aéreo de pasajeros, carga y correspondencia, dentro y fuera del país; las actividades turísticas,

de hotelería y demás complementarias a ellas, en 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\$ (4.639)

Participación 2017:

99,898%

Variación a/a:

0,00%

% Sobre activos Matriz:

1,93%

Directores:

Andrés Bianchi Urdinola (Ejecutivos LATAM)
Ramiro Alfonsín Balza (Ejecutivos LATAM)
Enrique Cueto Plaza (Ejecutivos LATAM)

Gerente General:

Andrés Bianchi Urdinola



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 2017:

99,99%

Variación a/a:

0,00%

% Sobre activos Matriz:

0,0000%

Directores:

Esteban Bojanich

Administración:

Esteban Bojanich,
Rosario Altgelt
María Marta Forcada,
Facundo Rocha
Gonzalo Perez Corral
Nicolás Obejero
Norberto Díaz

Fast Air Almacenes de Carga S.A.

Individualización:

Sociedad Anónima constituida en Chile.

Objeto:

Realizar y desarrollar la explotación o administración de almacenes o recintos de depósitos aduaneros, en los cuales se pueda almacenar cualquier bien o mercancía hasta el momento de su retiro, para su importación, exportación u otra destinación aduanera, en los términos señalados en la Ordenanza de Aduanas, su reglamento y demás normas correspondientes.

Capital Suscrito y Pagado:

MUS\$ 6.741

Participación 2017:

99,89%

Variación a/a:

0,00%

% Sobre activos Matriz:

0,04292%

Directores:

Ramiro Alfonsín Balza (Ejecutivos LATAM)
Andrés del Valle Eitel (Ejecutivos LATAM)
Hernan Pasman (Ejecutivos de LATAM)

Gerente General:

Cargo actualmente vacante



Sociedades filiales de Lan Cargo S.A

Prime Airport Services Inc. y filial

Individualización:

Corporation constituida en Estados Unidos

Objeto:

Realizar y desarrollar la explotación o administración de almacenes o recintos de depósitos aduaneros, en los cuales se pueda almacenar cualquier bien o mercancía hasta el momento de su retiro, para su importación, exportación u otra destinación aduanera, en los términos señalados en la Ordenanza de Aduanas, su reglamento y demás normas correspondientes.

Capital Suscrito y Pagado:

MUS\$ 2

Participación 2016:

100,00%

Variación a/a:

0,00%

% Sobre activos Matriz:

0,00000%

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 2017:

100,00%

Variación a/a:

0,00%

% Sobre activos Matriz:

0,12644%

Directores:

Andres del Valle Eitel (Ejecutivo LATAM)

Administración:

Andres del Valle Eitel (Ejecutivo 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 2017:

99,99%

Variación a/a:

0,00%

% Sobre activos Matriz:

1,17109%

Directores:

Ramiro Alfonsín Balza

Roberto Alvo Milosawlewitsch

Administración:

Ramiro Alfonsín Balza

Roberto Alvo Milosawlewitsch



Sociedades filiales de Lan Cargo S.A

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 2017:

100,00%

Variación a/a:

0,00%

% Sobre activos Matriz:

0,00018%

Directores:

Esteban Bojanich

Administración:

Esteban Bojanich

Lan Cargo Inversiones S.A. y filial

Individualización:

Sociedad Anónima constituida en Chile

Objeto:

a) El comercio del transporte aéreo en cualquiera de sus formas, ya sea de pasajeros, correo y/o carga, y todo cuanto tenga relación directa o indirecta con dicha actividad, dentro y fuera del país, por cuenta propia o ajena; b) La prestación de servicios relacionados con el mantenimiento y reparación de aeronaves, propias o de terceros; c) El comercio y desarrollo de actividades relacionadas con viajes, turismo y hotelería; d) El desarrollo y/o participación en toda clase de inversiones, tanto en Chile como en el extranjero, en materias relacionadas directa o indirectamente con asuntos aeronáuticos y/o con los demás objetos sociales; y e) El desarrollo y la explotación de toda otra actividad derivada del objeto social y/o vinculadas, conexas, coadyuvantes o complementarias del mismo.

Capital Suscrito y Pagado:

MUS\$ 125

Participación 2017:

100,00%

Variación a/a:

0,00%

% Sobre activos Matriz:

0,00000%

Directores:

Andrés Bianchi Urdinola Plaza (Ejecutivo LATAM)

Ramiro Alfonsín Balza (Ejecutivo LATAM)

Roberto Alvo Milosawlewitsch (Ejecutivo LATAM)

Connecta Corporation

Individualización:

Corporation constituida en Estados Unidos.

Objeto:

Propiedad, arrendamiento operativo y sub-arrendamiento de aeronaves

Capital Suscrito y Pagado:

MUS\$ 1

Participación 2017:

100,00%

Variación a/a:

0,00%

% Sobre activos Matriz:

0,11430%

Gerente General:

Andrés Bianchi Urdinola



Sociedades filiales de Lan Cargo S.A

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 2017:

90,00%

Variación a/a:

0,00%

% Sobre activos Matriz:

0,05192%

Directores:

Alberto Davila Suarez (principal)
Santiago Alvarez Matamoros (principal)
Jaime Antonio Gongora Esguerra (principal)
Andrés Bianchi Urdinola (Suplente)
Jorge Nicolas Cortazar Cardoso (Suplente)
Helen Victoria Warner Sanchez

Administración:

Jaime Antonio Gongora Esguerra
Erika Zarante Bahamon

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 2017:

100,00%

Variación a/a:

0,00%

% Sobre activos Matriz:

0,03554%

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 2017:

49,00%

Variación a/a:

0,00%

% Sobre activos Matriz:

0,02508%

Administración:

Luis Ignacio Sierra Arriola



Sociedades filiales de Lan Cargo S.A

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 2017:

100,00%

Variación a/a:

0,00%

% Sobre activos Matriz:

0,03116%

Presidente Directorio:

Jorge Alejandro Villa Mardel

Directores:

Jorge Alejandro Villa Mardel
Andrés Enrique del Valle Eitel
Ramiro Diego Alfonsín Balza

Gerente General:

Silvana Mugerza Mori

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 2017:

49,00%

Variación a/a:

0,00%

% Sobre activos Matriz:

0,00000%

Administración:

Luis Ignacio Sierra Arriola
Hector Ivan Iriarte
Claudio Torres

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 2017:

99,00%

Var a/a:

0,00%

% sobre Activos de la Matriz:

0,00071%

Presidente Directorio:

Luis Ignacio Sierra Arriola

Directores:

Carlos Fernando Pellecer Valenzuela

Administración:

Carlos Fernando Pellecer Valenzuela



Sociedades filiales de Lan Cargo S.A

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 ganaderia.

Capital Suscrito y Pagado:

MUS\$ 20

Participación 2017:

99,00%

Var a/a:

0,00%

% sobre Activos de la Matriz:

0,00635%

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\$ 1.205

Participación 2017:

70,00%

Variación a/a:

0,00%

% sobre Activos de la Matriz:

0,06598%

Presidente Directorio:

Emilio Rodríguez Larraín Salinas

Directores:

César Emilio Rodríguez Larraín Salinas
Ignacio Cueto Plaza (Ejecutivo LATAM)
Enrique Cueto Plaza (Ejecutivo LATAM)
Jorge Harten Costa
Alejandro García Vargas
Emilio Rodríguez Larraín Miró Quesada
Roberto Alejandro Alvo Milosawlewitsch (Ejecutivo LATAM)

Gerente General:

Félix Antelo

INVERSIONES LAN S.A Y FILIALES

Constitución:

Constituida como sociedad anónima cerrada por escritura pública de fecha 23 de enero de 1990, otorgada en la Notaría de Humberto Quezada M., inscrita en el Registro de Comercio de Santiago a fs. 3.462 N°1.833 del año 1990, y publicada en el Diario Oficial del día 2 de febrero de 1990.

Objeto:

Realizar inversiones en toda clase de bienes, sean éstos muebles o inmuebles, corporales o incorporales. Además, la Sociedad podrá formar otros tipos de sociedades, de cualquier especie; adquirir derechos en sociedades ya formadas, administraras, modificarlas y liquidarlas.

Capital Suscrito y Pagado:

MUS\$ 459

Resultado del Ejercicio:

MUS\$ 1.588

Participación 2017:

100,00%

Variación a/a:

0,0%

% sobre Activos de la Matriz:

0,03447%

Directorio:

Enrique Cueto Plaza (Ejecutivo LATAM)
Ramiro Alfonsín Balza (Ejecutivo LATAM)
Roberto Alvo Milosawlewitsch (Ejecutivo LATAM)

Gerente General:

Gregorio Bekes (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\$ 3

Participación 2017:

98,00%

Variación a/a:

0,00%

% Sobre activos Matriz:

0,02685%

Directores:

Enrique Cueto Plaza (Ejecutivo LATAM)

Ramiro Alfonsín Balza (Ejecutivo LATAM)

Roberto Alvo Milosawlewitsch (Ejecutivo LATAM)

LATAM TRAVEL CHILE S.A Y FILIAL

Constitución:

Constituida como sociedad anónima cerrada por escritura pública de fecha 22 de Junio de 1987, otorgada en la Notaría de Santiago de don Raúl Undurraga Laso, inscrita en el Registro de Comercio de Santiago a fs. 13.139 N°8495 del año 1987 y publicada en el Diario Oficial del día 2 de Julio de 1987. La sociedad ha experimentado diversas reformas, siendo la última aquella que consta en la escritura pública de fecha 24 de Agosto de 1999 otorgada en la Notaría de Santiago de don Eduardo Pinto Peralta inscrita en el Registro de Comercio de Santiago a fs. 21.042 N°16.759 del año 1999 y publicada en el Diario Oficial del día 8 de Septiembre de 1999.

Objeto:

Explotación, administración y representación de empresas o negocios nacionales o extranjeros dedicados a actividades hoteleras, navieras, aéreas y turismo; explotación por cuenta propia o de terceros, arrendamiento automóviles; importación, exportación, producción, comercialización y distribución por cuenta propia o ajena, en mercados nacionales e internacionales cualquiera clase mercaderías, sean materias primas, insumos o productos terminados.

Capital Suscrito y Pagado:

MUS\$ 235

Resultado del Ejercicio:

MUS\$ 1.833

Participación 2017:

100,00%

Variación a/a:

0,0%

% sobre Activos de la Matriz:

0,02433%

Directores:

Andrés del Valle Eitel (Ejecutivo LATAM)

Roberto Alvo Milosawlewitsch (Ejecutivo LATAM)

Ramiro Alfonsín Balza (Ejecutivo LATAM)

Gerente General:

Claudia Caceres Araya (Ejecutivo LATAM)

Sociedad filial de Latam Travel Chile S.A. y participación

Latam Travel Chile II S.A.

Individualización:

Sociedad Anónima constituido en Chile.

Objeto:

Explotación, administración y representación de empresas o negocios, nacionales o extranjeros, dedicados a actividades hoteleras, navieras, aéreas y de turismo en general; la intermediación de servicios turísticos tales como: (a) la reserva de plazas y venta de boletos en toda clase de medios de transporte nacionales, (b) la reserva, adquisición y venta de alojamiento y servicios turísticos, boletos o entradas a todo tipo de espectáculos, museos, monumentos y áreas protegidas en el país, (c) la organización, promoción y venta de los denominados paquetes turísticos, entendiéndose como tales el conjunto de servicios turísticos (manutención, transporte, alojamiento, etc.), ajustado o proyectado a solicitud del cliente, a un precio preestablecido, para ser operados dentro del territorio nacional, (d) el transporte turístico aéreo, terrestre, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional; (e) el arriendo y fletamento de aviones, barcos, autobuses, trenes y otros medios de transporte para la prestación de servicios turísticos; (f) todo otro relacionado directa o indirectamente con la prestación de los servicios antes descritos.

Capital Suscrito y Pagado:
MUS\$ 235

Participación 2017:
99,99%

Var a/a:
0,00%

% sobre Activos de la Matriz:
0,02433%

Directores:
Andrés del Valle Eitel (Ejecutivo LATAM)
Roberto Alvo Milosawlewitsch (Ejecutivo LATAM)
Ramiro Alfonsin Balza (Ejecutivo LATAM)

Gerente General:
Claudia Caceres Araya (Ejecutivo LATAM)

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\$ 425

Resultado del Ejercicio:
MUS\$ (36.343)

Participación 2017:
100,00%

Var a/a:
0,00%

% sobre Activos de la Matriz:
0,00%

Directores:
Andrés del Valle Eitel (Ejecutivo LATAM)
Roberto Alvo Milosawlewitsch (Ejecutivo LATAM)
Ramiro Alfonsin Balza (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\$ 215.148

Participación 2017:
95,78%

Var a/a:
0,00%

% sobre Activos de la Matriz:
0,66996%



Sociedades filiales de Lan Pax Group S.A. y participaciones

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

Latam Travel 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\$ (420)

Participación 2017:

100,00%

Var a/a:

0,00%

% sobre Activos de la Matriz:

0,00447%

Directores:

Nicolás Obejero
Facundo Rocha

Administración:

Rosario Altgelt
María Marta Forcada
Facundo Rocha
Sebastián Pereira
Nicolás Obejero
Norberto Díaz

Sociedades filiales de Lan Pax Group S.A. y participaciones

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 2017:

99,00%

Var a/a:

0,00%

% sobre Activos de la Matriz:

0,06092%

Directores:

Andrés del Valle Eitel

Administración:

Andrés del Valle (Ejecutivos LATAM)

Akemi Holdings S.A.

Individualización:

Sociedad Anónima constituida en Panamá.

Objeto:

Los objetos sociales para los cuales se organiza la sociedad son establecer, tramitar y llevar a cabo los negocios de una compañía inversionista en cualquier parte del mundo comprar vender y negociar en toda clase de artículos de consumo, acciones de capital, bonos y valores de todas clases, comprar,

vender arrendar o de otros modos adquirir o disponer de bienes muebles o inmueble, invertir en cualquier negocio industrial, comercial, ya sea como principal o accionista, recibir y dar dinero en préstamo, con garantía o sin ella, pactar, celebrar, dar cumplimiento y llevar a cabo contratos de todas clases, constituirse en fiador o garantizar el cumplimiento y observancia de cualquier y todo contrato, dedicarse a cualquier negocio lícito no vedado a una sociedad anónima, y ejecutar cualquiera de las cosas que preceden como principales, agentes o en cualquier otro carácter representativo sea el que fuere.

Capital Suscrito y Pagado:

MUS\$0

Participación 2017:

100,00%

Var a/a:

0,00%

% sobre Activos de la Matriz:

0,00000%

Directores:

Edith O. de Bocanegra

Barbara de Rodriguez

Luis Alberto Rodriguez

Administración:

Luis Alberto Rodriguez

Barbara de Rodriguez

Saipan Holdings S.A.

Individualización:

Sociedad Anónima constituida en Panamá.

Objeto:

Los objetos sociales para los cuales se organiza la sociedad son establecer, tramitar y llevar a cabo los negocios de una compañía inversionista en cualquier parte del mundo comprar vender y negociar en toda clase de artículos de consumo, acciones de capital, bonos y valores de todas clases, comprar, vender arrendar o de otros modos adquirir o disponer de bienes muebles o inmueble, invertir en cualquier negocio industrial, comercial, ya sea como principal o accionista, recibir y dar dinero en préstamo, con garantía o sin ella, pactar, celebrar, dar cumplimiento y llevar a cabo contratos de todas clases, constituirse en fiador o garantizar el cumplimiento y observancia de cualquier y todo contrato, dedicarse a cualquier negocio lícito no vedado a una sociedad anónima, y ejecutar cualquiera de las cosas que preceden como principales, agentes o en cualquier otro carácter representativo sea el que fuere.

Capital Suscrito y Pagado:

MUS\$0

Participación 2017:

100,00%

Var a/a:

0,00%

% sobre Activos de la Matriz:

0,00000%

Directores:

Edith O. de Bocanegra

Barbara de Rodriguez

Luis Alberto Rodriguez

Administración:

Luis Alberto Rodriguez

Barbara de Rodriguez

Sociedades filiales de Lan Pax Group S.A. y participaciones

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 2017:

55,00%

Var a/a:

0,00%

% sobre Activos de la Matriz:

0,06537%

Directores:

Antonio Stagg
Manuel Van Oordt
Mariana Villagómez

Gerente General:

Maximiliano Naranjo

Holdco Ecuador S.A

Individualización:

Sociedad Anónima constituida en Chile.

Objeto:

Efectuar toda clase de inversiones con fines rentísticos en bienes corporales o incorporales, muebles o inmuebles, sea en Chile o en el extranjero.

Capital Suscrito y Pagado:

MUS\$ 351.174

Participación 2017:

99,999%

Var a/a:

0,0%

% sobre Activos de la Matriz:

1,85764%

Directores:

Antonio Stagg
Manuel Van Oordt
Mariana Villagómez

Gerente General:

Ramiro Alfonsin Balza (Ejecutivo LATAM)

Aerovias 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

Sociedades filiales de Lan Pax Group S.A. y participaciones

tengan como efecto el beneficio económico o patrimonial de la compañía, y obtener empréstitos por medio de bonos o títulos representativos de obligaciones; (k) contratar con terceros la administración y explotación de los negocios que organice para el logro de sus fines sociales, (l) celebrar contratos de sociedades y adquirir acciones o participaciones en las ya constituidas, sean nacionales o del exterior; hacer aportes a unas y otras, (m) fusionarse con otras sociedades y asociarse con entidades iguales para procurar el desarrollo del transporte aéreo o con otros fines gremiales; (n) promover, asistir técnicamente, financiar o administrar empresas o sociedades relacionadas con el objeto social; (ñ) celebrar o ejecutar todo género de contratos civiles o comerciales, industriales o financieros que sean necesarios o convenientes al logro de sus fines propios; (o) celebrar negocios y cumplir actividades que procuren clientela, y obtener de las autoridades competentes las autorizaciones y licencias necesarias para la prestación de sus servicios; (p) el desarrollo y la explotación de otra actividades derivadas del objeto social y/o vinculados, conexas, coadyuvantes o complementarias del mismo, incluyendo la prestación de servicios turísticos bajo cualquier modalidad permitida por la ley tales como las agencias de viajes; (q) ocuparse de todo negocio o actividad lícita, sea o no de comercio, siempre y cuando esté relacionada con su objeto social o que permita la explotación más racional del servicio público que va a prestar; y (r) efectuar inversiones de cualquier clase para emplear los fondos y reservas que se constituyan de acuerdo con la ley o los presentes estatutos.

Capital Suscrito y Pagado:
MUS\$ 3.388

Participación 2017:
99,017%

Var a/a:
0,00%

% sobre Activos de la Matriz:
0,24603%

Directores:
Jorge Nicolas Cortazar Cardoso (principal)
Jaime Antonio Gongora Esguerra (principal)
Santiago Alvarez Matamoros (principal)
Jorgue Enrique Cortazar Garcia (suplente)
Alberto Davila Suarez (suplente)
Helen Victoria Warner Sanchez

Administración:
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\$ 129.589

Participación 2017:
99,00%

Var a/a:
0,00%

% sobre Activos de la Matriz:
0,08762%

Directores:
Manuel Maria Benites
Jorge Luis Perez Alati
Ignacio Cueto Plaza (Ejecutivo LATAM)

Administración:
Manuel María Benites
Jorge Luis Perez Alati
Rosario Altgelt
María Marta Forcada
Facundo Rocha
Sebastián Pereira
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\$ 870

Resultado del Ejercicio:

MUS\$ 109

Participación 2017:

100,00%

Var a/a:

0,00%

% sobre Activos de la Matriz:

0,00851%

Directores:

Sebastián Acuto (Ejecutivo LATAM)
Ramiro Alfonsín Balza (Ejecutivo LATAM)

Gerente General:

Vacante

ESTADOS FINANCIEROS SOCIEDADES MATRIZ

TAM S.A.

	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016
	MUS\$	MUS\$
Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado		
ACTIVOS		
Total de activos corrientes distintos de los activos o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios.	1.838.178	1.761.049
Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios	5.644	33.140
Total activos corrientes	1.843.822	1.794.189
Total activos no corrientes	2.64.892	3.493.097
Total activos	4.490.714	5.287.286
PATRIMONIO Y PASIVOS		
Pasivos		
Total pasivos corrientes	2.052.633	2.837.619
Total pasivos no corrientes	1.502.790	1.872.688
Total pasivos	3.555.423	4.710.307
Patrimonio		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	856.829	495.563
Participaciones no controladoras	78.462	81.416
Total patrimonio	935.291	576.979
Total patrimonio y pasivos	4.490.714	5.287.286

ESTADOS FINANCIEROS SOCIEDADES MATRIZ



Por los ejercicios terminados
al 31 de diciembre de

	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Estado de Resultados Consolidado por Función		
Ingresos de actividades ordinarias	4.621.338	4.145.951
Ganancia bruta	832.939	519.223
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	333.197	220.677
Gasto por impuesto a las ganancias	(129.520)	(176.752)
Ganancia (pérdida) del ejercicio	203.677	43.925
Ganancia (pérdida) del ejercicio atribuible a:		
Los propietarios de la controladora	160.582	2.107
Participaciones no controladoras	43.095	41.818
Ganancia (pérdida) del ejercicio	203.677	43.925

Por los ejercicios terminados
al 31 de diciembre de

	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Estado de Resultados Integrales Consolidado		
Ganancia (pérdida) del ejercicio	203.677	43.925
Otro resultado integral	(14.098)	69.724
Total resultado integral	189.579	113.649
Resultado integral atribuible a:		
Los propietarios de la controladora	149.203	88.049
Participaciones no controladoras	40.376	25.600
Total resultado integral	189.579	113.649

ESTADOS FINANCIEROS SOCIEDADES MATRIZ



	Patrimonio atribuible a los Participaciones controladora	Patrimonio no controladoras	total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Estado de Cambios en el Patrimonio			
Patrimonio 1 de enero de 2016	423.190	74.140	497.330
Total resultado integral	88.049	25.600	113.649
Dividendos	-	(40.823)	(40.823)
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	(15.676)	22.499	6.823
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2016	495.563	81.416	576.979
Patrimonio 1 de enero de 2017	495.563	81.416	576.979
Total resultado integral	149.203	40.376	189.579
Emisión de patrimonio	210.091	-	210.091
Dividendos	-	(45.876)	(45.876)
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	1.972	2.546	4.518
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2017	856.829	78.462	935.291

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo		
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	141.787	(35.085)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	280.651	78.425
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	(373.185)	(109.240)
Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	49.253	(65.900)
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(7.443)	43.097
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	239.028	197.218

ESTADOS FINANCIEROS SOCIEDADES MATRIZ

LAN CARGO S.A.

(Sociedad anónima cerrada)

	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016
	MUS\$	MUS\$
Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado		
ACTIVOS		
Total de activos corrientes distintos de los activos o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios	109.527	106.963
Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios	108.896	22.686
Total activos corrientes	218.423	129.649
Total activos no corrientes	531.485	563.577
Total activos	749.908	693.226
PATRIMONIO Y PASIVOS		
Pasivos		
Total de pasivos corrientes distintos de los activos o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios	202.105	204.519
Pasivos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios	28.460	22.236
Total pasivos corrientes	230.565	226.755
Total pasivos no corrientes	155.137	101.734
Total pasivos	385.702	328.489
Patrimonio		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	360.134	362.478
Participaciones no controladoras	4.072	2.259
Total patrimonio	364.206	364.737
Total patrimonio y pasivos	749.908	693.226



ESTADOS FINANCIEROS SOCIEDADES MATRIZ



Por los ejercicios terminados
al 31 de diciembre de

	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Estado de Resultados Consolidado por Función		
Ingresos de actividades ordinarias	1.046.423	689.153
Ganancia (pérdida) bruta	(14.376)	(31.274)
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	16.353	(6.696)
Gasto por impuesto a las ganancias	(20.992)	1.463
Ganancia (pérdida) del ejercicio	(4.639)	(8.159)
Ganancia (pérdida) del ejercicio atribuible a:		
Los propietarios de la controladora	(6.200)	(8.145)
Participaciones no controladoras	1.814	(14)
Ganancia (pérdida) del ejercicio	(4.386)	(8.159)

Por los ejercicios terminados
al 31 de diciembre de

	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Estado de Resultados Integrales Consolidado		
Ganancia (pérdida) del ejercicio	(4.386)	(8.159)
Otro resultado integral	3.661	(459)
Total resultado integral	(725)	(8.618)
Resultado integral atribuible a:		
Los propietarios de la controladora	(2.539)	(8.604)
Participaciones no controladoras	1.814	(14)
Total resultado integral	(725)	(8.618)

ESTADOS FINANCIEROS SOCIEDADES MATRIZ



	Patrimonio atribuible a los Participaciones controladora	Patrimonio no controladoras	total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Estado de Cambios en el Patrimonio			
Patrimonio 1 de enero de 2016	370.791	2.273	373.064
Total resultado integral	(8.604)	(14)	(8.618)
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	291	-	291
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2016	362.478	2.259	364.737
Patrimonio 1 de enero de 2017	362.478	2.259	364.737
Total resultado integral	(2.539)	1.814	(725)
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	195	(1)	194
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2017	360.134	4.072	364.206

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo		
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	54.485	92.772
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	(10.641)	(34.003)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	(37.925)	(51.813)
Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	5.919	6.956
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	1	76
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	30.598	24.678

ESTADOS FINANCIEROS SOCIEDADES MATRIZ

LAN PERU S.A.

(Sociedad anónima cerrada)

	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016
	MUS\$	MUS\$
Balance General		
ACTIVOS		
Total activos corrientes	294.303	283.691
Total activos no corrientes	21.299	22.420
Total activos	315.602	306.111
PATRIMONIO Y PASIVOS		
Pasivos		
Total pasivos corrientes	301.476	293.602
Total pasivos no corrientes	1.728	1.310
Total pasivos		
Patrimonio		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	12.398	11.199
Participaciones no controladoras	-	-
Total patrimonio	12.398	11.199
Total patrimonio y pasivos	315.602	306.111

Por los ejercicios terminados
al 31 de diciembre de

	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Estado de Resultados Consolidado por Función		
Ingresos de actividades ordinarias	967.787	967.787
Ganancia bruta	143.411	148.635
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	6.233	1.289
Gasto por impuesto a las ganancias	(5.034)	(3.453)
Ganancia (perdida) del ejercicio	1.199	(2.164)





ESTADOS FINANCIEROS SOCIEDADES MATRIZ

	Capital emitido	Reserva legal	Ganancias acumuladas	Patrimonio total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Estado de Cambios en el Patrimonio				
Patrimonio 1 de enero de 2016	4.341	868	9.544	14.753
Total Resultado integral	-	1	(2.165)	(2.164)
Dividendos	-	-	(1.390)	(1.390)
Saldos finales ejercicio anterior 31 de diciembre de 2016	4.341	869	5.990	11.199
Patrimonio 1 de enero de 2017				
Total Resultado integral	-	-	1.199	1.199
Saldos finales ejercicio anterior 31 de diciembre de 2017	4.341	869	7.189	12.398



	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Estado de Flujos de Efectivo – Método Directo		
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	(4.803)	(57.429)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	(798)	(943)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	9.426	5.887
Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalente al efectivo	3.825	(52.485)
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	69.717	65.892

ESTADOS FINANCIEROS SOCIEDADES MATRIZ

INVERSIONES LAN S.A.

(Sociedad anónima cerrada)

	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016
	MUS\$	MUS\$
Estado de Situación Financiera Clasificado		
ACTIVOS		
Total de activos corrientes distintos de los activos o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios	3.407	7.616
Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios	8.217	-
Total activos corrientes	11.624	7.616
Total activos no corrientes	57	3.355
Total activos	11.681	10.971
PATRIMONIO Y PASIVOS		
Pasivos		
Total pasivos corrientes	5.063	5.278
Total pasivos no corrientes	45	1.174
Total pasivos	5.201	6.452
Patrimonio		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	6.480	4.519
Total patrimonio	6.480	4.519
Total patrimonio y pasivos	11.681	10.971





ESTADOS FINANCIEROS SOCIEDADES MATRIZ



Por los ejercicios terminados
al 31 de diciembre de

	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Estado de Resultados Consolidado por Función		
Ingresos de actividades ordinarias	35.529	34.059
Ganancia bruta	5.987	7.406
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	2.163	3.526
Gasto por impuesto a las ganancias	(575)	(925)
Ganancia (pérdida) del ejercicio	1.588	2.601
Ganancia (pérdida) del ejercicio atribuible a:		
Los propietarios de la controladora	1.588	2.601
Ganancia (pérdida) del ejercicio	1.588	2.601

Por los ejercicios terminados
al 31 de diciembre de

	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Estado de Resultados Integrales Consolidado		
Ganancia (pérdida) del ejercicio	1.588	2.601
Otro resultado integral	55	218
Total resultados integral	1.643	2.819
Resultado integral atribuible a:		
Los propietarios de la controladora	1.643	2.819
Total resultado integral	1.643	2.819

ESTADOS FINANCIEROS SOCIEDADES MATRIZ



<i>Estado de Cambios en el Patrimonio</i>	Capital emitido	Total otras reservas	Ganancias acumuladas	Patrimonio total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Patrimonio 1 de enero de 2016	458	417	961	1.836
Total resultado integral	-	218	2.601	2.819
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	(18)	-	(118)	(136)
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2016	440	635	3.444	4.519
Patrimonio 1 de enero de 2017	440	635	3.444	4.519
Total resultado integral	-	55	1.588	1.643
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	19	-	299	318
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2017	459	690	5.331	6.480

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2017	2016
<i>Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo</i>	MUS\$	MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	1.192	(21)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	(2.122)	1.469
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	-	(1.663)
Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalente al efectivo	(930)	(215)
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	43	24
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	523	1.410

ESTADOS FINANCIEROS SOCIEDADES MATRIZ

LATAM TRAVEL CHILE S.A. Y FILIAL (Sociedad anónima cerrada)

	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016
	MUS\$	MUS\$
Estado de Situación Financiera Clasificado		
ACTIVOS		
Total activos corrientes	6.492	5.347
Total activos no corrientes	269	111
Total activos	6.761	5.458
PATRIMONIO Y PASIVOS		
Pasivos		
Total pasivos corrientes	2.191	2.724
Total pasivos no corrientes	6	3
Total pasivos	2.197	2.727
Patrimonio		
Total patrimonio	4.564	2.731
Total patrimonio y pasivos	6.761	5.458



	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Estado de Resultados por Función		
Ingresos de actividades ordinarias	9.320	11.675
Ganancia bruta	6.198	7.294
Ganancia (pérdida), antes de impuesto	2.436	3.500
Gasto por impuesto a las ganancias	(603)	(850)
Ganancia (pérdida) del ejercicio	1.833	2.650

Por los ejercicios terminados
al 31 de diciembre de



ESTADOS FINANCIEROS SOCIEDADES MATRIZ

	Ganancias emitido MUS\$	Patrimonio acumuladas MUS\$	total MUS\$
Estado de Cambios en el Patrimonio			
Patrimonio 1 de enero de 2016	225	(144)	81
Total resultado integral	-	2.650	2.650
Dividendos	-	-	-
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2016	225	2.506	2.731
Patrimonio 1 de enero de 2017	225	2.506	2.731
Total resultado integral	-	1.833	1.833
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2017	225	4.339	4.564



	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2017 MUS\$	2016 MUS\$
Estado de Flujos de Efectivo – Método Directo		
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	(536)	(2.483)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	(110)	(30)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	-	-
Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalente al efectivo	(646)	(2.513)
Efectivo y equivalente al efectivo al final del ejercicio	420	1.066

ESTADOS FINANCIEROS SOCIEDADES MATRIZ

LAN PAX GROUP S.A. (Sociedad anónima cerrada)

	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016
	MUS\$	MUS\$
Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado		
ACTIVOS		
Total de activos corrientes distintos de los activos o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios	220.220	252.060
Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios	109	8.988
Total activos corrientes	220.329	261.048
Total activos no corrientes	279.016	214.715
Total activos	499.345	475.763
PATRIMONIO Y PASIVOS		
Pasivos		
Total de pasivos corrientes distintos de los pasivos incluidos en grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	894.891	344.970
Pasivos incluidos en grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	-	2.556
Total pasivos corrientes	894.891	347.526
Total pasivos no corrientes	206.657	698.235
Total pasivos	1.101.548	1.045.761
Patrimonio		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	(602.203)	(570.638)
Participaciones no controladoras	-	640
Total patrimonio	(602.203)	(569.998)
Total patrimonio y pasivos	499.345	475.763



ESTADOS FINANCIEROS SOCIEDADES MATRIZ



Por los ejercicios terminados
al 31 de diciembre de

	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Estado de Resultados Consolidado por Función		
Ingresos de actividades ordinarias	894.374	877.106
Ganancia bruta	111.797	132.300
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	(49.855)	(41.945)
Gasto por impuesto a las ganancias	13.513	6.028
Ganancia (pérdida) del ejercicio	(36.342)	(35.917)
Ganancia (pérdida) del ejercicio atribuible a:		
Los propietarios de la controladora	(34.835)	(36.223)
Participaciones no controladoras	(1.507)	306
Ganancia (pérdida) del ejercicio	(36.342)	(35.917)

Por los ejercicios terminados
al 31 de diciembre de

	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Estado de Resultados Integrales Consolidado		
Ganancia (pérdida) del ejercicio	(36.343)	(35.917)
Otro resultado integral	308	(7.118)
Total resultado integral	(36.035)	(43.035)
Resultados integrales atribuibles a:		
Los propietarios de la controladora	(35.738)	(41.575)
Participaciones no controladoras	(297)	(1.460)
Total resultado integral	(36.035)	(43.035)



ESTADOS FINANCIEROS SOCIEDADES MATRIZ



	Patrimonio atribuible a los Participaciones controladora	Patrimonio no controladoras	total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Estado de Cambios en el Patrimonio			
Patrimonio 1 de enero de 2016	(528.769)	(800)	(529.569)
Total resultado integral	(41.575)	(1.460)	(43.035)
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	(294)	2.900	2.606
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2016	(570.638)	640	(569.998)
Patrimonio 1 de enero de 2017	(570.638)	640	(569.998)
Total resultado integral	(35.737)	(297)	(36.034)
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	137	3.696	3.833
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2017	(606.238)	4.039	(602.199)

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo		
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	(37.387)	(60.254)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	(5.580)	52.991
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	5.914	(10.978)
Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	(37.239)	(18.241)
Efecto de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(186)	(181)
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	34.075	71.314



ESTADOS FINANCIEROS SOCIEDADES MATRIZ

TECHNICAL TRAINING LATAM S.A. (Sociedad Limitada)

	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016
	MUS\$	MUS\$
Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado		
ACTIVOS		
Total activos corrientes	1.869	1.597
Total activos no corrientes	99	148
Total activos	1.968	1.745
PATRIMONIO Y PASIVOS		
Pasivos		
Total pasivos corrientes	116	284
Total pasivos no corrientes	251	-
Total pasivos	367	284
Patrimonio		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	1.601	1.461
Total patrimonio	1.601	1.461
Total patrimonio y pasivos	1.968	1.745



ESTADOS FINANCIEROS SOCIEDADES MATRIZ

Por los ejercicios terminados
al 31 de diciembre de

	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Estado de Resultados Consolidado por Función		
Ingresos de actividades ordinarias	1.633	1.784
Ganancia bruta	286	100
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	134	103
Gasto por impuesto a las ganancias	(25)	(30)
Ganancia (pérdida) del ejercicio	109	73
Ganancia (pérdida) del ejercicio atribuible a:		
Los propietarios de la controladora	109	73
Participaciones no controladoras	-	-
Ganancia (pérdida) del ejercicio	109	73



	Patrimonio total
	MUS\$
Estado de Cambios en el Patrimonio	
Patrimonio 1 de enero de 2016	1.261
Total resultado integral	73
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	127
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2016	1.461
Patrimonio 1 de enero de 2017	1.461
Total resultado integral	10
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	130
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2017	1.601



ESTADOS FINANCIEROS SOCIEDADES MATRIZ

Por los ejercicios terminados
al 31 de diciembre de

	2017 MUS\$	2016 MUS\$
Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo		
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	31	778
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	-	(14)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	-	-
Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalente al efectivo	31	764
Efecto de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(83)	(2)
Efectivo y equivalentes al efectivo al principio del ejercicio	1.241	479
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	1.301	1.241





A N A L I S I S

Razonado

Análisis comparativo y explicación
de las principales tendencias:



1. ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA CONSOLIDADO

Al 31 de diciembre de 2017, los activos totales de la Sociedad ascienden a MUS\$ 18.797.972, lo que comparado con valor al 31 de diciembre del 2016, presenta una disminución de MUS\$ 400.222, equivalente a 2,1%.

El Activo corriente de la Sociedad aumentó en MUS\$ 118.724 (3,3%), comparado con el cierre de ejercicio 2016. Los principales aumentos se presentan en los siguientes rubros: Efectivo y equivalentes al efectivo por MUS\$ 192.677 (20,3%); Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar por MUS\$ 106.161 (9,6%) y Activos por impuestos corrientes por MUS\$ 12.610 (19,3%). Los rubros detallados anteriormente se vieron compensados por la disminución en: Otros activos financieros, corrientes por MUS\$ 152.909 (21,5%) y Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta por MUS\$ 46.092 (13,7%).

El índice de liquidez de la Sociedad muestra un aumento; pasando de 0,58 veces al cierre del ejercicio 2016 a 0,64 veces a diciembre 2017. El Activo corriente aumentó en 3,3% y el Pasivo corriente disminuyó en 6,1%. Se observa además, un aumento en el índice que muestra la razón ácida, pasando de 0,15 veces al cierre del ejercicio 2016 a 0,20 veces al cierre del presente ejercicio.

El Activo no corriente de la Sociedad disminuyó en MUS\$ 518.946 (3,3%) respecto del cierre del ejercicio 2016. Las principales disminuciones se presentan en los rubros: Propiedades, plantas y equipos por MUS\$ 432.814 (4,1%) lo que corresponde principalmente al gasto de depreciación del periodo por MUS\$ 765.204 y adiciones por MUS\$ 325.513, entre otros movimientos; Plusvalía por MUS\$ 37.832 (1,4%) y Activos por impuestos diferidos por MUS\$ 20.559 (5,3%).

Al 31 de diciembre de 2017, los pasivos totales de la Sociedad ascienden a MUS\$ 14.530.736, lo que comparado con valor al 31 de diciembre de 2016, presenta una disminución de MUS\$ 482.154 equivalente a 3,2%.

El Pasivo corriente de la Sociedad, disminuyó en MUS\$ 379.477 (6,1%), respecto al cierre de ejercicio 2016. Las principales disminuciones se presentan en los siguientes rubros: Otros pasivos financieros por MUS\$ 538.579 (29,3%) explicado principalmente por el pago de MMUS\$ 137, correspondientes a la última cuota del financiamiento obtenido por Tam Linhas Aéreas S.A. en septiembre del año anterior; el pago de MMUS\$ 300 correspondiente a bonos de largo plazo emitidos por la sociedad Tam Capital Inc. entre otros movimientos del periodo; y Pasivos por impuestos, corrientes por MUS\$ 10.775 (75,4%). Todo lo anterior se ve compensado, parcialmente, por el aumento en Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar por MUS\$ 102.134 (6,4%) y Otros pasivos no financieros por MUS\$ 61.718 (2,2%).

El indicador de endeudamiento del Pasivo corriente de la Sociedad, muestra una disminución de un 7,88%, pasando de 1,52 veces al cierre del 2016, a 1,4 veces al 31 de diciembre de 2017. La incidencia del Pasivo corriente sobre la deuda total disminuyó en 1,24 puntos porcentuales, pasando de 41,45% al cierre del 2016 a un 40,21% al cierre del presente periodo.

El Pasivo no corriente de la Sociedad, disminuyó en MUS\$ 102.677 (1,2%), comparado con valor al 31 de diciembre de 2016. Las principales disminuciones, se presentan en los rubros: Otros pasivos financieros por MUS\$ 191.444 (2,8%) variación neta explicada por la colocación de bonos a través de Latam Finance por MMUS\$ 700; colocación en el mercado de bono local UF por MMUS\$ 358; pago de Bono TAM Capital 3 Inc. por MMUS\$ 500 y pago Bono TAM Capital Inc. por MUS\$ 300, entre otros movimientos del periodo y Otros pasivos no financieros por MUS\$ 55.476 (25,9%), lo anterior se ve compensado por el aumento de Cuentas por pagar por MUS\$ 139.441 (38,8%) y Pasivos por impuestos diferidos por MUS\$ 33.938 (3,7%);

El indicador de endeudamiento del Pasivo no corriente de la Sociedad muestra una disminución en un 3,3%, pasando de 2,15 veces al 31 de diciembre de 2016 a 2,08 veces al 31 de diciembre de 2017. La incidencia del Pasivo no corriente sobre la



deuda total aumentó en 1,24 puntos porcentuales, pasando de 58,55% al cierre de 2016 a un 59,79% a diciembre de 2017.

El indicador de endeudamiento total sobre el Patrimonio de la Sociedad disminuyó en 4,9%, pasando de 3,66 veces al cierre de 2016 a 3,48 veces al cierre del presente ejercicio.

Al 31 de diciembre de 2017, aproximadamente un 63% de la deuda está a tasa fija o fijada con alguno de los instrumentos anteriormente nombrados. La tasa promedio de la deuda es de 4,14%.

El Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora aumentó en MUS\$ 79.429 pasando de MUS\$ 4.096.660 al 31 de diciembre de 2016 a MUS\$ 4.176.089 al 31 de diciembre de 2017. El aumento se presenta en la variación positiva del resultado acumulado, por la utilidad generada en el periodo enero a diciembre de 2017, atribuible a los propietarios de la controladora por MUS\$ 155.304. Lo anterior se ve levemente compensado por la disminución de las Otras reservas por MUS\$ 25.986 originada, principalmente, por el efecto negativo de la variación de

las Reservas de diferencia de cambio en conversión por MUS\$ 45.036 explicada en su mayor parte por el ajuste de conversión originado por la Plusvalía reconocida en la combinación de negocios con TAM y Filiales.

En Sesión Ordinaria de Directorio de 4 de abril de 2017, se aprobó capitalización de costo por emisión de acciones por MUS\$ 3.299.

2. ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADO

La controladora al 31 de diciembre de 2017 registró una ganancia de MUS\$ 155.304, lo que representa un aumento del resultado de MUS\$ 86.081 comparado con la utilidad de MUS\$ 69.220 del ejercicio anterior. El margen neto aumentó desde 0,7% a 1,5% durante 2017.

El Resultado operacional al 31 de diciembre de 2017 asciende a MUS\$ 714.534, que comparado con el ejercicio de 2016 registra un aumento de MUS\$ 146.631, equivalente a un 25,8%, mientras que el margen operacional alcanza 7,0%, registrando un aumento de 1,0 puntos porcentuales.

Los Ingresos operacionales al 31 de diciembre de 2017 aumentaron un 6,7% con respecto al ejercicio de 2016, alcanzando MUS\$ 10.163.796. Lo anterior debido a un aumento de 7,8% en los Ingresos pasajeros, 0,8% en los Ingresos de carga y 2,1% en el ítem Otros ingresos. El impacto de la apreciación del real brasileño representa mayores ingresos ordinarios por aproximadamente US\$ 236 millones.



LOS INGRESOS DE PASAJEROS ALCANZARON MUS\$ 8.494.477, QUE COMPARADO CON MUS\$ 7.877.715 DEL EJERCICIO DE 2016, REPRESENTA UN AUMENTO DE 7,8%.

Esta variación se debe, principalmente, a un aumento de 6,7% en el RASK producto de un aumento de 5,9% en los yields, los cuales fueron impactados por un mejor escenario macroeconómico en Sudamérica y por la apreciación de las monedas locales (especialmente el real brasileño y el peso chileno). Lo anterior compensado parcialmente por el aumento de 1,1% en la capacidad medida en ASK. Adicionalmente, el factor de ocupación alcanzó 84,8%, lo que representa un aumento de 0,6 puntos porcentuales con respecto al ejercicio del año anterior.

Al 31 de diciembre de 2017, los Ingresos de carga alcanzaron MUS\$ 1.119.430, lo que representa un aumento de 0,8% respecto al ejercicio del 2016. Esta alza responde a un aumento de 2,1% en los yields y una disminución de 1,3% en el tráfico medido en RTK. El alza en los yields refleja un entorno de carga mundial optimista, y el impacto positivo de la apreciación del real brasileño en el mercado doméstico de Brasil. Por el contrario, la capacidad medida en ATK disminuyó un 7,1%.

Por otro lado, el ítem Otros Ingresos presenta un aumento de MUS\$ 11.141 debido, principalmente, al efecto de la apreciación del real brasileño en los ingresos del programa de fidelización en Brasil, además de mayores ingresos percibidos por arriendo de aeronaves a terceros. Lo anterior parcialmente compensado por menores ingresos percibidos por venta de aeronaves y servicios terrestres respecto del ejercicio de 2016.

Al 31 de diciembre de 2017, los Costos operacionales ascienden a MUS\$ 9.449.262, que comparados con el ejercicio del año anterior, representan mayores costos por MUS\$ 490.077, equivalentes a un 5,5% de aumento, mientras que el costo unitario por ASK-equivalente aumentó en 7,0%. Adicionalmente, el impacto de la apreciación del real brasileño en este rubro representa mayores costos por aproximadamente US\$ 195 millones. Las variaciones por ítem se explican de la siguiente manera:

- a) Las Remuneraciones y beneficios aumentaron MUS\$ 72.501 debido principalmente a la apreciación del real brasileño, y el peso chileno de 4,8% y 6,5%, respectivamente. Lo anterior parcialmente compensado por una disminución en la plantilla media para el período de 9,7%, en línea con las iniciativas de control de costos impulsadas por la Compañía.
- b) El Combustible aumentó 12,7% equivalente a MUS\$ 262.173 de mayor costo. El aumento responde principalmente a un alza de 21,1% en los precios sin cobertura, parcialmente compensado por una disminución de 2,5% en el consumo medido en galones. La Sociedad reconoció durante el ejercicio de 2017 una ganancia de MUS\$ 15.167 por cobertura de combustible, comparado con una pérdida de MUS\$ 48.094 durante el ejercicio del año anterior; y una pérdida de MUS\$ 9.870 por cobertura de moneda.
- c) Las Comisiones muestran una disminución de MUS\$ 16.822, lo que representa una variación de 6,2% respecto del ejercicio del año anterior.
- d) La Depreciación y Amortización aumentó en MUS\$ 41.297

durante el 2017. Esta variación se explica, principalmente, por la incorporación a la flota de 2 aeronaves Airbus familia A320 y 2 Boeing 787, además de la apreciación del real brasileño. Lo anterior fue compensado parcialmente con la salida de 17 Airbus familia A320, 2 Airbus A330, 2 Boeing 767 y 2 Boeing 777.

- e) Los Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje aumentaron MUS\$ 94.722, en su mayoría debido a mayores costos producto del alza de tarifas de tasas aeronáuticas en Brasil y Argentina, además de un aumento en los costos de handling asociados a la mayor operación.
- f) El Servicio a Pasajeros aumentó en MUS\$ 2.041, lo que representa una variación de 0,7% explicado principalmente por un aumento en las compensaciones e indemnizaciones a pasajeros.
- g) El Arriendo de Aviones aumentó en MUS\$ 10.572 principalmente debido a la incorporación de 1 Airbus familia A320 y 2 Boeing 787. Lo anterior se encuentra parcialmente compensado por la devolución de 17 Airbus familia A320, 2 Boeing 767 y 2 Boeing 777.
- h) El Mantenimiento presenta mayores costos por MUS\$ 64.672, equivalentes a una variación de 17,7%, que se explican principalmente por mayores costos asociados a la devolución de aeronaves durante el ejercicio de 2017.
- i) Los Otros Costos Operacionales presentan una disminución de MUS\$ 41.079 debido principalmente, a los costos por servicios terrestres asociados a los Juegos Olímpicos de Rio 2016 y costos asociados a la valoración a valor justo del inventario como parte de un plan de ventas impulsado por iniciativas de reducción del mismo, reconocidos durante el segundo semestre del año anterior. Lo anterior parcialmente compensado por el efecto de la apreciación del real brasileño, y al aumento de costos asociados al canje de puntos con terceros, como parte del programa de fidelización de Brasil.

Los Ingresos financieros totalizaron MUS\$ 78.695, que comparados a los MUS\$ 74.949 del mismo período de 2016, representan mayores ingresos por MUS\$ 3.746 debido, principalmente, al aumento en el nivel de la caja. Los Costos financieros disminuyeron 5,5%, totalizando MUS\$ 393.286 al 31 de diciembre de 2017 debido, principalmente, a menores costos asociados a un menor nivel de deuda. Los Otros ingresos / costos registraron un resultado negativo de MUS\$ 25.725, explicado principalmente por pérdidas reconocidas como resultado de la depreciación del real brasileño durante el ejercicio de 2017.

Los principales rubros del Estado de Situación financiera consolidado de TAM S.A. y Filiales, que produjeron una pérdida por MUS\$ 15.162 por diferencia de cambio al 31 de diciembre de 2017, son los siguientes: Otros pasivos financieros, utilidad por MUS\$ 31.243 originada por préstamos y leasing financieros por adquisición de flota denominados en dólares; y diferencia de cambio de cuentas por cobrar a empresas relacionadas, pérdida por MUS\$ 14.621. Los otros rubros de activos y pasivos netos generaron una pérdida por MUS\$ 31.784.

Resultados Multiplus S.A.

El Resultado neto de Multiplus al 31 de diciembre de 2017 asciende a una utilidad de MUS\$ 158.784, lo que comparado con MUS\$ 152.873 del ejercicio de 2016, representa un aumento de 3,87%.



LOS INGRESOS AUMENTARON UN 20,75%, EXPLICADO, PRINCIPALMENTE, POR EL EFECTO DE LA APRECIACIÓN DEL REAL BRASILEÑO DE 4,8% Y POR UN AUMENTO DE 9,7% EN EL RESCATE DE PUNTOS CON RESPECTO AL MISMO PERÍODO DEL AÑO ANTERIOR.

Adicionalmente, los puntos caducados aumentaron en 5,8%. Los costos operacionales aumentaron un 25,44%, debido, principalmente, a la apreciación del real brasileño sumado a un aumento de 27,1% en el rescate de puntos en comercios asociados.

Los Ingresos/costos financieros muestran una variación negativa de 14,5%, debido, principalmente, a la depreciación del real brasileño durante el ejercicio de 2017, 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 al 31 de diciembre de 2017, presenta una variación positiva de MUS\$ 685.856, respecto del año anterior, debido principalmente al aumento de los siguientes conceptos: Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios por MUS\$ 677.129 y Otras entradas (salidas) de efectivo por MUS\$ 200.338. Lo anterior se ve compensado parcialmente con las variaciones negativas de los siguientes ítems: Pagos a y por cuenta de los empleados por MUS\$ 135.031 y efecto neto en Otros cobros y pagos por actividades de operación por MUS\$ 57.558.

El Flujo de inversión presenta una variación positiva de MUS\$ 144.367 respecto del año anterior, esta variación se explica principalmente por el aumento en el rubro: Compras de propiedades, planta y equipo por MUS\$ 290.704, principalmente por menor movimiento de anticipos para adquisición de aeronaves y otras incorporaciones de activo fijo.

En el ejercicio 2017 se ha adquirido una aeronave Airbus A319, comparado con ejercicio 2016, donde se adquirió: una aeronave Boeing 787, una aeronave Airbus A320, 4 aeronaves Airbus A321 y 4 aeronaves Airbus A350. La variación positiva, anteriormente descrita, fue compensada parcialmente por la disminución de: Otros cobros y pagos por la venta de patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades por MUS\$ 120.716, en los que se reconocen el movimiento de las



inversiones realizadas por TAM S.A. y Filiales en Fondos de inversión privados.

El Flujo de financiación presenta una variación negativa de MUS\$ 782.809, respecto al año anterior, que se explica principalmente por la disminución en: Importes procedentes de préstamos de corto y largo plazo por MUS\$ 661.945; Importes procedentes de la emisión de acciones por MUS\$ 608.496, por el aumento de capital del ejercicio 2016 y en Pagos de préstamos por MUS\$ 291.939.

Los flujos de préstamos expuestos anteriormente incluyen los siguientes eventos:

- a) Con fecha 10 de abril de 2017, se ha realizado la emisión y colocación privada de títulos de deuda por un monto de US\$ 140 millones bajo la actual estructura de Enhanced Equipment Trust Certificates ("EETC") emitida y colocada el año 2015.
- b) Con fecha 11 de abril de 2017, se 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, un bono de largo plazo sin garantías por un monto de US\$ 700 millones con vencimiento el año 2024.

- c) Con fecha 25 de abril de 2017, se realizó el pago de Bono de TAM Capital I Inc. Los montos pagados fueron US\$ 300 millones de capital y US\$11 millones de intereses.
- d) Con fecha 17 de agosto de 2017, LATAM realizó la colocación en el mercado local (Bolsa de Comercio de Santiago) de Bonos, que corresponden a la primera emisión de bonos con cargo a la línea inscrita en el Registro de Valores de la Superintendencia de Valores y Seguros ("SVS"), bajo el número N° 862.

El monto total colocado, corresponde a UF 8.700.000 (US\$358 millones).

- e) Con fecha 01 de septiembre de 2017, TAM Capital 3 Inc. Realizó el rescate total anticipado de los bonos que colocó en el extranjero con fecha 03 de junio de 2011, por un monto de US\$ 500 millones, con fecha de vencimiento el 03 de junio de 2021.
- f) Con fecha 27 de septiembre de 2017, TAM Linhas Aéreas S.A. realizó el pago del capital más intereses correspondientes a la última cuota del financiamiento obtenido en septiembre del año anterior (US\$ 200 millones, con la garantía de aproximadamente 18% de las acciones de Multiplus S.A.) El valor pagado fue de US\$137 millones.

Finalmente, el flujo neto de la Sociedad al 31 de diciembre de 2017, presenta una variación positiva de MUS\$ 192.677, respecto del ejercicio 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 que tienen una alta correlación con Jet Fuel y mayor liquidez.

Al 31 de diciembre de 2017, la Sociedad reconoció ganancias por MUS\$ 15.134 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 2017, el valor de mercado de los contratos vigentes es de MUS\$ 10.710 (positivo).

(ii) Riesgo de tipo de cambio

La moneda funcional y de presentación de los Estados Financieros de la Sociedad Matriz es el dólar estadounidense, por lo que el riesgo de tipo de cambio Transaccional y de Conversión surge principalmente de las actividades operativas propias del negocio, estratégicas y contables de la Sociedad que están expresadas en una unidad monetaria distinta a la moneda funcional. Asimismo, TAM S.A. y las Filiales de LATAM también están expuestas al riesgo cambiario cuyo impacto afecta el Resultado Consolidado de la Sociedad.

La mayor exposición al riesgo cambiario de LATAM proviene de la concentración de los negocios en Brasil, los que se encuentran mayormente denominados en Real Brasileño (BRL), siendo gestionada activamente por la compañía.



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 2017, el valor de mercado de las posiciones de FX ascendía a MUS\$ 4.370 (positivo).

La Sociedad ha suscrito contratos de cross currency swaps (CCS) con el objetivo de dolarizar el flujo de caja de obligaciones existentes, ambas contraídas en Unidades de Fomento de Chile, a tasa de interés fija. Con este instrumento financiero se logra pagar una tasa de interés en dólares, tanto fijo como flotante (LIBOR más un spread fijo).

Al 31 de diciembre de 2017, el valor de mercado de las posiciones de CCS ascendía a MUS\$ 39.217 (positivo).

(iii) Riesgo de tasa de interés

La Sociedad está expuesta a las fluctuaciones de las tasas de interés de los mercados afectando los flujos de efectivo futuros de los activos y pasivos financieros vigentes y futuros.

La Sociedad está expuesta principalmente a la tasa London Inter Bank Offer Rate ("LIBOR") y a otros tipos de interés de menor relevancia como Certificados de Depósito Interbancarios brasileños ("CDI").

Con el fin de disminuir el riesgo de una eventual alza en los tipos de interés, la Sociedad suscribió contratos swaps

de tasas de interés. Con relación a dichos contratos, la Sociedad paga, recibe, o solamente recibe dependiendo del caso, la diferencia entre la tasa fija acordada y la tasa flotante calculada sobre el capital insoluto de cada contrato. Por estos contratos, la Sociedad reconoció en el resultado del período una pérdida de MUS\$ 9.065. Las pérdidas y ganancias por swap de tasa de interés se reconocen como un componente del gasto financiero sobre la base de la amortización del préstamo cubierto. Al 31 de diciembre de 2017, el valor de mercado de los contratos swap de tasas de interés vigentes es de MUS\$ 6.628 (negativo).

Al 31 de diciembre de 2017, aproximadamente un 63% de la deuda está a tasa fija o fijada con alguno de los instrumentos anteriormente nombrados. La tasa promedio de la deuda es de 4,14%.

(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.

Durante el 2017, continuó el repunte cíclico de las economías mundiales comenzado a mediados de 2016, mostrando un fortalecimiento en comparación con el año previo.



EN 2017, EL PRODUCTO MUNDIAL MOSTRÓ UN CRECIMIENTO DE 3,7%, LO CUAL ESTUVO SOBRE LAS PROYECCIONES DEL MERCADO Y MEDIO PUNTO PORCENTUAL POR SOBRE EL CRECIMIENTO DE 2016. ESTE MAYOR CRECIMIENTO FUE IMPULSADO POR EL REPUNTE DE LAS ECONOMÍAS DE EUROPA Y ASIA.

La recuperación de la economía Europea se atribuye principalmente a la aceleración de las exportaciones y a la constante intensidad del crecimiento de la demanda interna, debido a condiciones financieras más flexibles acompañado de una atenuación del riesgo político. Las tasas de crecimiento de varias economías de la zona euro han sido revisadas al alza, especialmente las de Alemania, Italia y los Países Bajos, gracias al repunte de la demanda interna y externa. Para el año 2017, se prevé que el crecimiento alcance un 2,3% (1,5% en el año 2016).

La proyección de crecimiento de Estados Unidos fue revisada al alza, luego de que en 2017 la actividad económica superara las expectativas. Se espera que las modificaciones de la política tributaria estadounidense estimulen la actividad, derivando en un alza en la inversión. Para el año 2017 se proyecta un crecimiento cercano a 2,3% (1,7% en el año 2016).

En Latinoamérica se continúa observando una recuperación de las economías, atribuido principalmente a la recuperación de Brasil. Hacia adelante se prevé que esta recuperación se fortalezca aún más, debido a los efectos favorables del alza de precios de las materias primas, derivando en al alza de las proyecciones para 2018 y 2019. Para el año 2017 se proyecta un crecimiento de 1,3% (contracción de 0,7% en el año 2016).

Específicamente en Brasil, la economía comenzó a entrar en terreno positivo durante la primera mitad del 2017, fortaleciéndose aún más hacia la segunda mitad del año. Lo anterior, atribuido principalmente a un impulsado del gasto de los consumidores, a pesar de que la inversión continua débil como resultado de la incertidumbre política que continúa presente en el país. Para el año 2017 se proyecta un crecimiento de 1,1% (contracción de 3,5% en el año 2016).

Por su parte en Chile, el crecimiento económico se ha mantenido estable aunque en niveles más bajos que el promedio de los últimos años, debido principalmente a la debilidad de la inversión fija privada, la producción minera y el consumo público, proyectándose para 2017 un crecimiento de 1,4%. Para los próximos años, se espera una recuperación del crecimiento económico producto una mayor confianza, aumento en el precio del cobre y los recortes de las tasas de interés de los últimos meses.

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:

	31-12-2017	31-12-2016
Índices de Liquidez		
Liquidez corriente (veces) (Activo corriente en operación/Pasivo corriente)	0,64	0,58
Razón ácida (veces) (Fondos disponibles/ pasivo corriente)	0,20	0,15
Índices de Endeudamiento		
Razón de endeudamiento (veces) (Pasivo corriente + pasivo no corriente/Patrimonio neto)	3,48	3,66
Deuda corriente / Deuda total (%)	40,21	41,45
Deuda no corriente / Deuda total (%)	59,79	58,55
Cobertura gastos financieros (R.A.I.I. / gastos financieros)	2,19	1,80
Índices de Actividad		
Total de Activos	18.797.972	19.198.194
Inversiones	3.510.077	3.401.103
Enajenaciones	3.290.786	3.046.658

Índices de Rentabilidad

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

	31-12-2017	31-12-2016
Rentabilidad del patrimonio (Resultado neto / patrimonio neto promedio)	0,04	0,02
Rentabilidad del activo (Resultado neto / activos promedios)	0,01	0,00
Rendimiento de activos operacionales (Resultado neto/activos operacionales (**)) Promedio	0,01	0,00

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

	31-12-2017	31-12-2016
Resultado por acción (Resultado neto / n° acciones suscritas y pagadas)	0,26	0,11
Retorno de dividendos (Dividendos pagados / precio de mercado)	0,00	0,00

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

Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre	2017 MUS\$	2016 MUS\$
Ingresos operacionales	10.163.796	9.527.088
Pasajeros	8.494.477	7.877.715
Carga	1.119.430	1.110.625
Otros	549.889	538.748
Costos operacionales	(9.449.262)	(8.959.185)
Remuneraciones	(2.023.634)	(1.951.133)
Combustible	(2.318.816)	(2.056.643)
Comisiones	(252.474)	(269.296)
Depreciación y amortización	(1.001.625)	(960.328)
Otros arriendo y tasas de aterrizaje	(1.172.129)	(1.077.407)
Servicios a pasajeros	(288.662)	(286.621)
Arriendo de aviones	(579.551)	(568.979)
Mantenimiento	(430.825)	(366.153)
Otros costos operacionales	(1.381.546)	(1.422.625)
Resultado operacional	714.534	567.903
Margen operacional	7,0%	6,0%
Ingresos financieros	78.695	74.949
Costos financieros	(393.286)	(416.336)
Otros ingresos / costos	(25.725)	47.358
Resultado antes de impuesto e interés	374.218	273.874
Impuestos	(173.504)	(163.204)
Utilidad/perdida antes de interés minoritario atribuible a:	200.714	110.670
Inversionistas de la matriz	155.304	69.220
Interés minoritario	45.410	41.450
Utilidad/Perdida neta	155.304	69.220
Margen neto	1,5%	0,7%
Tasa efectiva impuesto	46,4%	59,6%
Total Acciones	606.407.693	606.407.693
Utilidad neta por acción (US\$)	0,25610	0,11415
R.A.I.I.D.A.	1.716.159	1.528.231





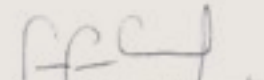
DECLARACIÓN

Jurada

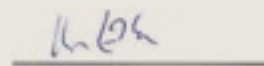
En nuestra calidad de Directores, Gerente General, y Vicepresidente de Finanzas de LATAM Airlines Group, declaramos bajo juramento nuestra responsabilidad respecto de la veracidad de toda la información contenida en la Memoria Anual 2017.

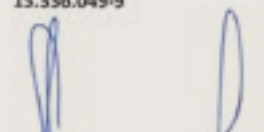



Ignacio Cueto Plaza
Presidente
7.040.324-2


Juan José Cueto Plaza
Director
6.694.240-6

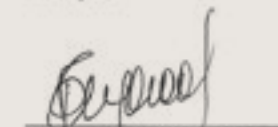

Georges de Bourguignon Arndt
Director
6.694.240-6


Nicolás Eblen Hirmas
Director
15.336.049-9


Enrique Cueto Plaza
Gerente General
6.694.239-2


Carlos Weller Solari
Vicepresidente
8.717.000-4


Antonio Luiz Pizarro Manso
Director
Extranjero


Eduardo Nevoa Castellón
Director
7.836.212-K


Henri Philippe Reichstul
Director
48.175.668-5


Ramiro Alfonso Balza
Vicepresidente Senior Finanzas
22.357.225-1

