

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





NOSSA EMPRESA

*Nós nos adaptamos
constantemente colocando
os clientes no centro de
nossas decisões.*



2 0 1 7

LATAM
EM NÚMEROS

MELHOR COMPANHIA AÉREA da América do Sul

Global Traveler GT Tested
Reader Survey Awards



307

aeronaves
em operação

Com uma
média de
7,9 anos



137
destinos

24 países
30 novas rotas
em 2017



67
milhões

de passageiros
transportados



43.095

funcionários

64

nacionalidades

896

mil

toneladas
transportadas



144

destinos

BRASIL 52%

CHILE 27%

ARGENTINA 6%

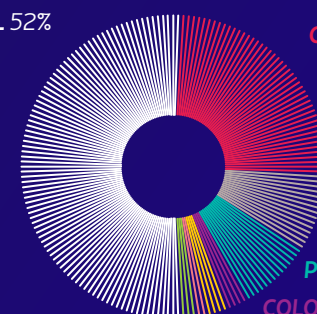
PERU 8%

COLOMBIA 3%

ECUADOR 2%

EUA 1%

OUTROS 1%



Nosso compromisso é oferecer aos passageiros uma experiência de viagem única, e é por isso que todas as decisões que tomamos são focadas na satisfação do cliente. Com a tendência atual de uma viagem personalizada, em 2017 implementamos um novo modelo de negócios para os mercados domésticos.

Carta de BOAS - V I N DAS

Enrique Cueto Plaza
CEO Grupo LATAM

Caros acionistas,

Em 2017, experimentamos a maior transformação da nossa história recente, um processo que realizamos com o objetivo de melhorar a oferta aos passageiros e avançar para uma organização mais simples e eficiente. Nossa aspiração é ser um dos grupos de companhias aéreas mais admirados do mundo, e estou convicto de que as medidas que tomamos nos últimos anos em iniciativas de clientes, redes de destinos, produtividade e sustentabilidade nos colocaram no caminho certo para alcançá-la.

COM A AJUDA DO "MERCADO LATAM" E UMA NOVA ESTRUTURA TARIFÁRIA SEGMENTADA, ESSE MODELO PERMITIU QUE MAIS DE 85% DE NOSSOS PASSAGEIROS ACESSASSEM A TARIFAS ATÉ 40% MENORES E TIVESSEM MAIS FLEXIBILIDADE EM SUA VIAGEM. SUA IMPLEMENTAÇÃO GRADUAL EM NOSSAS FILIAIS DOMÉSTICAS SIGNIFICOU UM GRANDE ESFORÇO POR PARTE DE TODOS OS QUE COMPÕEM O GRUPO LATAM, E ESTAMOS ORGULHOSOS DOS RESULTADOS POSITIVOS QUE OBTIVEMOS.

Além disso, vendo a grande diferença que as refeições a bordo fazem na experiência de viagem internacional, embarcamos no desafio de redesenhar a tradicional bandeja servida a bordo na cabine Econômica dos vôos com mais de sete horas. Como resultado, desenvolvemos uma nova experiência culinária, única no setor, que oferece aos nossos passageiros uma variedade maior de opções, um formato mais confortável e refeições gourmet de qualidade, que mostram o melhor da culinária latino-americana e internacional em mais de 300 novos pratos. Tudo isso sem custo adicional para nossos passageiros, que adoraram o novo serviço.

Ao mesmo tempo, continuamos a investir em tecnologias de autoatendimento, para que nossos passageiros possam realizar o autoatendimento de maneira simples, transparente e completamente independente. Como exemplo, durante 2017 instalamos mais de 700 quiosques em mais de 80 aeroportos. Essas iniciativas de autoatendimento foram reconhecidas pela IATA, que nos certificou na categoria "Platinum" de seu programa "Fast Travel", reafirmando nosso compromisso em oferecer uma experiência de viagem líder no setor.



EM 2017, FIZEMOS UM GRANDE PROGRESSO NA EXPANSÃO E OTIMIZAÇÃO DE NOSSA REDE DE DESTINOS, ABRINDO 30 NOVAS ROTAS, INCLUINDO SANTIAGO-MELBOURNE, CUJA DURAÇÃO DE 15 HORAS FAZ COM QUE SEJA O VOO DIRETO MAIS LONGO DA LATAM. ALÉM DISSO, CONTINUAMOS A FORTALECER NOSSOS HUBS, CONECTANDO SÃO PAULO A BARILOCHE E MAIS DESTINOS DOMÉSTICOS NO BRASIL, LIMA COM O RIO DE JANEIRO E CARTAGENA, LIMA E SANTIAGO COM VÁRIAS CIDADES SECUNDÁRIAS NA ARGENTINA E SANTIAGO COM ORLANDO E SANTA CRUZ.



Paralelamente, em 2017, continuamos trabalhando para obter a aprovação dos Joint Business Agreements (JBAs) com a American Airlines e o grupo IAG (British Airways e Iberia). As autoridades reguladoras do Brasil, Colômbia e Uruguai nos deram sua aprovação, agora aguardamos a resolução no Chile e a ratificação do Céus Abertos no Brasil (que já foi aprovado pelo Congresso). Esperamos fechar esse processo em 2018 e, assim, começar a implementar esses novos acordos, que darão aos nossos passageiros acesso a uma rede mais ampla de destinos e voos, tempos de conexão menores e melhores preços.

Para facilitar a coordenação entre as subsidiárias e agilizar a tomada de decisões, em 2017, uma nova estrutura organizacional foi criada e passou de unidades de negócios para uma estrutura funcional que se concentra em quatro principais áreas de responsabilidade – Clientes, Operações e Frota, comercial e Finanças. Isto irá permitir-nos adaptar continuamente a uma indústria em constante mudança e um ambiente econômico volátil, melhorando a nossa competitividade.

NO GRUPO LATAM MANTEMOS UM COMPROMISSO A LONGO PRAZO PARA A REGIÃO, REFLETIDO EM NOSSA ESTRATÉGIA DE SUSTENTABILIDADE CUJO FOCO É TANTO COMPENSAR O IMPACTO DE NOSSAS OPERAÇÕES NO MEIO-AMBIENTE, QUANTO CONTRIBUIR ATIVAMENTE PARA A SOCIEDADE.



Consequentemente, pelo quarto ano consecutivo, fomos incluídos na categoria "World" do Índice de Sustentabilidade Dow Jones (DJSI), colocando-nos assim dentro dos 10% com melhor desempenho de sustentabilidade entre as empresas que compõem o índice, e entre os três grupos companhias aéreas em todo o mundo que estão nesta categoria.

Nossos esforços nos últimos anos têm-se refletido na melhoria sustentada nos nossos resultados financeiros. O lucro operacional em 2017 foi o melhor de todos os



tempos, atingindo US \$ 715 milhões; enquanto o lucro líquido atingiu US \$ 155 milhões, superando os US \$ 69 milhões em 2016. No referente à receita, esses resultados foram impulsionados tanto pelo desenvolvimento de nossa estratégia de negócios, como por um melhor ambiente geral nos mercados onde operamos. Além disso, graças às nossas medidas de produtividade e eficiência, conseguimos conter o aumento dos custos abaixo dos níveis de inflação em 2016 e dos preços dos combustíveis em 2017, expandindo nossa margem operacional em 7%.

Nós também avançamos em nossa solidez financeira. No ano de 2017 mantivemos a disciplina em nossos investimentos, sendo o ano com o menor nível de compromissos de frota na história da LATAM; e conseguimos uma melhoria significativa no nosso perfil da dívida, além de ter uma linha de crédito rotativo comprometida para um total de US \$ 450 milhões completamente disponível ao fim do ano vigente. Assim, registramos o maior fluxo de caixa e menor nível de endividamento da combinação de LAN e TAM, mantendo um nível saudável de liquidez.

Em suma, 2017 foi um ano de transformações, com progressos significativos em prol de uma organização mais eficiente, com uma posição única no mercado de ofertas aos passageiros e rede de destinos, a fim de garantir que o nosso modelo de negócio seja competitivo e sustentável a longo prazo.



O MERCADO RECONHECEU ESTA MELHORIA, QUE SE REFLETIU EM UM AUMENTO DE 54% NO VALOR DAS AÇÕES EM 2017. EU GOSTARIA DE AGRADECER AOS NOSSOS ACIONISTAS PELA CONFIANÇA NESTA ADMINISTRAÇÃO, BEM COMO NO PROJETO DO GRUPO LATAM.

As grandes mudanças que promovemos em 2017 foram possíveis graças ao trabalho realizado por muitas equipes envolvidas. É por isso que eu não posso terminar estas palavras sem também reconhecer o esforço, empenho e

dedicação de todos os que compõem a grande família LATAM. Convido-os a manter vivo o mesmo espírito e continuar trabalhando com a mesma paixão e excelência, certificando-se que os sonhos de nossos clientes cheguem ao seu destino, tudo em busca do nosso objetivo de nos tornarmos um dos grupos de companhias aéreas mais admiradas do mundo.

Enrique Cueto
CEO Grupo LATAM

¹ Sujeto a disponibilidad de colateral.

ESTR ATÉ GIA de negócios

A LATAM é o maior grupo de companhias aéreas de passageiros e carga da América do Sul. Segundo dados de dezembro de 2017, a empresa oferece serviços de transporte de passageiros para cerca de 137 destinos em 24 países e serviços de carga para aproximadamente 144 destinos em 29 países, para os quais possui uma frota de 307 aeronaves em operação e um conjunto de alianças bilaterais.



A estratégia de negócios do Grupo é baseada em cinco pilares de sucesso, que lhe permitirão garantir a sustentabilidade de seus negócios a longo prazo, impulsionando o crescimento do tráfego aéreo na região e melhorando sua rentabilidade. Esses cinco pilares são: fortalecimento e liderança da rede de destinos; experiência do cliente; segmentação de passageiros; receita auxiliar(ancillary); e eficiência operacional.



UM DOS PRINCIPAIS PONTOS FORTES DO GRUPO LATAM É A GRANDE REDE DE DESTINOS QUE CONSTRUÍU AO LONGO DOS ANOS. AS COMPANHIAS AÉREAS DO GRUPO ESTÃO PRESENTES EM SEIS MERCADOS DOMÉSTICOS DA REGIÃO – BRASIL, CHILE, ARGENTINA, PERU, COLÔMBIA E EQUADOR – AOS QUAIS SÃO ADICIONADOS VOOS INTER-REGIONAIS E INTERNACIONAIS QUE CONECTAM A AMÉRICA DO SUL COM O RESTO DO MUNDO. ESTA EXTENSA REDE PERMITE QUE A LATAM OFEREÇA UMA AMPLA GAMA DE VOOS PARA SEUS CLIENTES, COM UMA VARIEDADE DE DESTINOS, CONEXÕES E ITINERÁRIOS

O Grupo está constantemente buscando melhorar sua rede de destinos. Nesse contexto, o projeto mais relevante é o Joint Business Agreement (JBA), que deve ser finalizado com o IAG Group e a American Airlines, o que aumentaria o número de destinos em mais de 420. Em 2017, as autoridades regulatórias do Brasil e da Colômbia deram sua aprovação, somando-se a autorização dada pelo Uruguai em 2016. Desta forma, ainda está pendente a decisão do órgão regulador do Chile para a aprovação de ambos os acordos; além da ratificação de Céus Abertos entre o Brasil e os EUA, para que a autoridade americana possa aprová-lo junto à American Airlines. Com relação à ratificação de Céus Abertos, pode-se acrescentar que este acordo já foi autorizado pela Câmara dos Deputados e pelo Senado Federal em 2017, faltando apenas a aprovação do Executivo deste país.



Focada em fornecer a melhor conectividade para passageiros, em 2017 o Grupo LATAM inaugurou 30 novas rotas, com a maioria alimentando o tráfego de e para seus principais centros - em São Paulo (Guarulhos), Lima e Santiago cujo fortalecimento permitiu avanços na expansão e otimização de sua rede de destinos. Nessas rotas, destacam-se as de São Paulo (Guarulhos) a Bariloche e diferentes cidades do Brasil, como Joinville, Londrina e Uberlândia; de Lima para o Rio de Janeiro e Cartagena; de Lima e Santiago para cidades secundárias na Argentina, como Tucumán; e de Santiago para destinos internacionais como Melbourne - o mais longo voo sem escalas da história da LATAM - Orlando e Santa Cruz. Além disso, em 2018, outras 21 rotas serão inauguradas para melhorar ainda mais nossa conectividade na região e no resto do mundo. Essas incluem novos e atraentes destinos internacionais, como Roma, Tel Aviv, Boston e Las Vegas.

Todo o processo de transformação do Grupo LATAM está sendo desenvolvido com os clientes no centro do processo decisório. Os passageiros são a principal prioridade do Grupo e a cultura orientada para o cliente que foi criada dentro da organização tem como objetivo proporcionar um serviço diferenciado, consistente, mais simples e digital.

A ESTRATÉGIA DE NEGÓCIOS DO GRUPO LATAM BUSCA QUE OS PASSAGEIROS TENHAM MAIS CONTROLE SOBRE SUA EXPERIÊNCIA DE VIAGEM, O QUE LHE PERMITE PERSONALIZÁ-LA DE ACORDO COM SUAS NECESSIDADES E AO GRUPO DE DIRECIONAR SEU FOCO PARA A EXECUÇÃO DOS PROCESSOS, DE MODO QUE AS SUAS COMPANHIAS AÉREAS FORNEÇAM UM SERVIÇO DE EXCELÊNCIA DIFERENCIADA DE OUTROS PARTICIPANTES DO MERCADO.



Em 2017 o Grupo LATAM deu um grande passo em termos de tecnologia de autoatendimento, com a instalação de mais de 700 quiosques em áreas de counter em mais de 80 aeroportos, para que os passageiros possam fazer o seu check-in, Imprimir seu cartão de embarque, etiquetar sua bagagem e pagar pela bagagem adicional, se necessário. Isso visa satisfazer as necessidades do cliente atual, que valoriza que sua viagem seja rápida, simples e eficiente; e, por sua vez, melhorar a produtividade do Grupo.

Além disso, em linha com seu compromisso de oferecer uma experiência de viagem diferenciada, o Grupo desenvolveu um



EM RECONHECIMENTO ÀS INICIATIVAS DE AUTOATENDIMENTO IMPLEMENTADAS PELO GRUPO, NO FINAL DE NOVEMBRO, A LATAM SE TORNOU O PRIMEIRO GRUPO AÉREO DA REGIÃO A OBTER A CERTIFICAÇÃO "PLATINUM" PROGRAMA IATA "VIAGEM RÁPIDA", QUE É CONCEDIDO ÀS COMPANHIAS AÉREAS QUE OFERECEM AUTOATENDIMENTO PARA 80% OU MAIS DE SEUS PASSAGEIROS. TAL ÊXITO FOI ALCANÇADO PRINCIPALMENTE GRAÇAS À IMPLEMENTAÇÃO DE QUATRO PROJETOS: CHECK-IN, FLIGHT REBOOKING, SELF BOARDING Y BAGS READY TO GO.

conceito gastronômico único para passageiros que viajam na cabine econômica de voos internacionais com mais de sete horas. Esta nova experiência culinária consiste em substituir a bandeja tradicional por um prato gourmet individual e menos elementos periféricos com mais opções para almoço e jantar, alimentos de melhor qualidade e típicos da culinária latino-americana, porções 50% maior, e uma variedade de mais de 300 pratos; tudo sem custo adicional para os passageiros.

A inovação desempenha um papel importante na tomada de decisões do Grupo LATAM, e, portanto, incluída a implementação do novo modelo de negócios para o mercado interno, que permite que o passageiro possa personalizar sua experiência de voo pagando apenas pelos atributos que valoriza, de acordo com as últimas tendências do setor. Trabalhando na vanguarda, o Grupo foi pioneiro na adoção desse modelo, permanecendo competitivo em uma região que está assumindo essa tendência.

UM EIXO ESTRATÉGICO DESTE NOVO MODELO É A SEGMENTAÇÃO DE PASSAGEIROS ATRAVÉS DA NOVA ESTRUTURA TARIFÁRIA, QUE PERMITE AOS CLIENTES ESCOLHER COMO QUEREM VIAJAR E TER MAIS ESCOLHAS SOBRE A SUA EXPERIÊNCIA DE VIAGEM, COMO A OPÇÃO DE ESCOLHER ASSENTOS PREFERENCIAIS E A FLEXIBILIDADE PARA ALTERAR OU DEVOLVER AS PASSAGENS.



Com tarifas mais baixas, o Grupo procura captar passageiros com maior sensibilidade ao preço e, consequentemente, aumentar o tráfego aéreo na região em 50% até 2020. Ao mesmo tempo, o Grupo LATAM mantém o diferencial da marca, com o seu programa frequente de passageiros, rede de destinos, entretenimento a bordo gratuito, entre outros.



Outro elemento-chave desse modelo corresponde às iniciativas para aumentar a renda auxiliar (ancillary). Isso inclui a oferta de serviços adicionais, como cobrança por bagagem despachada e excesso de bagagem (incluindo equipamentos esportivos e instrumentos musicais). Além disso, em 2017 também implementou o "Mercado LATAM" um novo sistema de venda de alimentos e bebidas a bordo, e a implementação de WiFi foi anunciado a bordo nos voos domésticos e regionais do Grupo LATAM, começando com LATAM Airlines Brasil (onde estará operacional a partir do primeiro trimestre de 2018).

Por outro lado, em consonância com o plano de transformação anunciado no final de 2016, avançou-se no objetivo de se tornar um Grupo mais simples e eficiente, com a flexibilidade de se adaptar rapidamente a um ambiente econômico e industrial em constante mudança. Neste contexto, durante 2017, foi realizada uma das mudanças mais significativas na estrutura organizacional do Grupo, com ênfase em quatro grandes áreas, que são a base da estratégia de negócios e que reportam diretamente ao CEO: Clientes, Operações e Frota, Comercial e Finanças; cada um deles liderado por executivos atuais da LATAM.

PARALELAMENTE, O GRUPO LATAM OBTVE AVANÇOS SIGNIFICATIVOS NO PLANO DE REDUÇÃO DE SEUS INVESTIMENTOS EM FROTA, ALCANÇANDO OS MENORES COMPROMISSOS DE FROTA DE SUA HISTÓRIA EM 2017, US \$ 326 MILHÕES. ISSO PERMITIU QUE A EMPRESA AUMENTASSE A PRODUTIVIDADE DE SUA FROTA, ALÉM DE MELHORAR SUA GERAÇÃO DE FLUXO DE CAIXA E FORTALECER SUA POSIÇÃO DE BALANÇO.



HISTÓ RIA



Sempre construindo uma história
para cuidar de que os sonhos de todos
cheguem ao seu destino.



1929

O Comandante Arturo Merino Benítez
cria a LAN "Línea Aérea
Nacional de Chile".



1946



PRIMEIRO VOO
INTERNACIONAL DA LAN
SANTIAGO - BUENOS AIRES.



1956

Início das operações
para Lima.





1958

Início das operações
para Miami.



1961

Cinco pilotos de voo fretado
criam a TAM - Taxi Aéreo Marília.



A LAN começa a oferecer
voos para a Europa.

1970



1975



O COMANDANTE
ROLIM ADOLFO AMARO
FUNDA A TAM-TRANSPORTES
AÉREOS REGIONAIS.

1976

Início dos serviços da TAM em
cidades brasileiras, especialmente
Mato Grosso e São Paulo.



criação da LÍNEA AÉREA
NACIONAL – CHILE
LIMITADA, A TRAVÉS
DA CORFO

1983

A LAN passa a ser uma
sociedade anônima



1986



Início do processo de privatização:
o governo do Chile vende 51% do
capital acionário para investidores
nacionais e para a Scandinavian
Airlines System (SAS).

1989



1990

A BRASIL CENTRAL É
RENOMEADA COMO TAM-
TRANSPORTES AÉREOS
MERIDIONAIS.



A TAM adquire a VOTEC – Brasil
Central Linhas Aéreas, outra companhia
aérea regional que operava nas regiões
Norte e Centro-Oeste do Brasil.





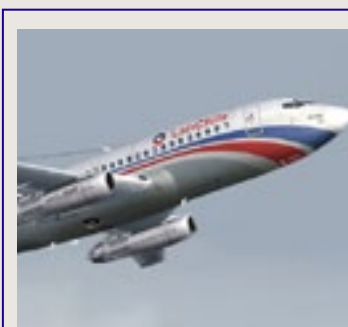
A TAM lança o TAM Fidelidade, primeiro programa de fidelidade do setor aéreo brasileiro.

1993

1994

1996

A TAM compra a companhia aérea Lapsa do governo paraguaio e cria a TAM Mercosul.



1997



1998

TAM
FIDELIDADE

Privatização da LAN é concluída com a aquisição de 98,7% das ações da sociedade pelos atuais controladores e outros acionistas.



**Início dos voos
São Paulo - Assunção**

A LAN NEGOCIA SUAS AÇÕES NA BOLSA DE VALORES DE NOVA YORK, SENDO A PRIMEIRA COMPANHIA AÉREA LATINO-AMERICANA A NEGOCIAR ADRS NESSE IMPORTANTE MERCADO.

Chegada do primeiro Airbus A330 e realização do primeiro voo internacional da TAM, de São Paulo a Miami.



A LAN SE INCORPORA
À ONEWORLD



1999

2000

2001

2002

2003



Inicia-se o processo de expansão da empresa: início das operações da LAN Peru.

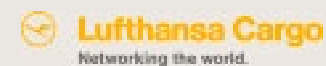


Parceria da LAN com a Iberia e inauguração do terminal de cargas em Miami.

Criação do Centro de Tecnologia TAM e da Academia de Serviços em São Paulo.



Parceria da LAN com Qantas e Lufthansa Cargo.



Continuação do plano de expansão da empresa: início das operações da LAN Ecuador





Lançamento da nova classe executiva para os voos a Paris e Miami.

2004



OUTRO PAÍS DO PLANO DE EXPANSÃO REGIONAL DA LAN: INÍCIO DAS OPERAÇÕES DA LAN ARGENTINA.

2005



Início dos voos para Londres, Zurique e Genebra, por meio de acordo com a Air France.

2006



Lançamento da rota Milão e Córdoba pela TAM Autorização da ANAC para iniciar voos para Madri e Frankfurt.

2007

Conclusão do processo de renovação da frota de curta distância de LAN, formada agora por aeronaves da família A320.

> Tam recebe seu primeiro Boieng 777-300ER.

2008



> Mudança da imagem corporativa para LAN Airlines S.A

A TAM S.A. começa a operar voos a Santiago

A TAM S.A. abre capital na BOVESPA.

Lançamento dos voos para Nova York e Buenos Aires.



> Lançamento da nova classe Premium Business.

> TAM é listada publicamente na Bolsa de Nova York

> Implementação do modelo Low Cost nos mercados domésticos.

> Aumento de capital em US\$ 320 milhões.

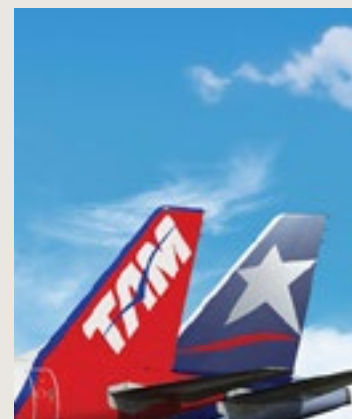




- > Aquisição da companhia aérea colombiana Aires.
- > A TAM ingressa oficialmente na Star Alliance.

2009

2010

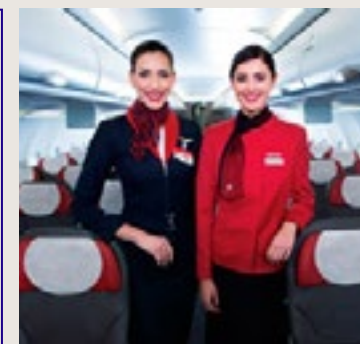


2011

NASCE O GRUPO LATAM AIRLINES, POR MEIO DA COMBINAÇÃO DOS NEGÓCIOS DA LAN E DA TAM.

- > Emissão de 2,9 milhões de ações.

2012



Aumento de capital de US\$940,5 milhões.

2013

- > Início das operações de carga na Colômbia e de passageiros no mercado doméstico do Equador.
- > Lançamento do Multiplus Fidelidade.

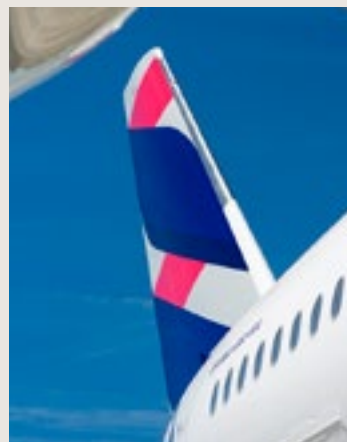


A LAN e a TAM assinam os acordos vinculativos relacionados à combinação de negócios entre ambas as companhias.





- > Nasce LATAM, a nova marca a ser adotada por LAN, TAM e suas filiais.
- > Emissão de notas EETC estruturado para US \$ 1,020MM: O primeiro na América Latina.



IMPLEMENTAÇÃO
DA NOVA FORMA DE
VIAJAR NOS MERCADOS
DOMÉSTICOS PELAS
FILIAIS.



2014

2015

2016

2017

- > TAM se junta a aliança oneworld, que se torna a aliança global LATAM Airlines Group.
- > LATAM lança seu plano estratégico 2015-2018.

Aumento de capital de US \$ 608 milhões com o qual a Qatar Airways adquire 10% do total de ações subscritas e pagas da LATAM.



MERCADO
LATAM



F R O T A

O Grupo LATAM opera uma das frotas mais modernas da América do Sul e do mundo. No final de 2017, era composto por 307 aeronaves, com uma idade média próxima a oito anos. Depois que a marca unificada LATAM foi lançada em 2016, em dezembro de 2017, o Grupo tinha 61 aeronaves pintadas com o novo logotipo, em um processo que a empresa espera concluir em 2021.

Durante este período, o Grupo continuou a progredir em seu plano de reforma e planejamento de frotas, para operar com os modelos maiores e mais eficientes da indústria e alocar o mais adequado para cada um dos mercados em que opera. Nesta linha, retirou 21 aeronaves antigas e incorporou quatro aeronaves mais eficientes: dois Boeing 787-9 e dois Airbus A320 neo.

O plano da frota do Grupo LATAM avalia constantemente suas necessidades e tem flexibilidade para expandir, racionalizar ou adaptar seus requisitos de aeronave de acordo com a demanda em cada um dos países em que opera, bem como levar em conta as necessidades de sua rede global. Neste contexto, durante o ano de 2017, sublocou quatro aeronaves Airbus A350 para a Qatar Airways, sob contratos que se realizaram por um período de seis meses a um ano, sendo o Qatar responsável pelo controle operacional dessas aeronaves.

Além disso, o Grupo fechou o ano com cinco aeronaves sublocadas A320 e recebeu dois dos três Boeing 767 F que tinha sublocado a um terceiro operador.

Para desenvolver sua operação de passageiros de curto alcance – vôos em rotas nacionais e regionais na América do Sul – o Grupo usou 223 aeronaves, principalmente da família Airbus A320.



DUAS NOVAS AERONAVES AIRBUS A320NEO – A MAIOR VERSÃO DA FAMÍLIA – ALÉM DAS DUAS AERONAVES DO MESMO MODELO RECEBIDAS NO ANO ANTERIOR, TOTALIZANDO 4 AERONAVES DESSE TIPO NO FINAL DO ANO.

O plano de médio prazo da Companhia visa operar uma frota de curto alcance composta unicamente de aeronaves da família A320, nas versões A320, A321 e A320neo.

Para desenvolver suas operações de longo alcance, o Grupo LATAM usou uma frota de 75 aeronaves em 2017, incluindo o Boeing 787 Dreamliner nas suas versões 8 e 9, bem como o novo Airbus A350-900.





O plano de frota de corpo largo visa renovar para incorporar equipamentos mais eficientes e com melhor tecnologia, mantendo um número similar de aeronaves, mas aumentando a capacidade através de modelos maiores. Foi assim que, neste período, foram adicionados dois novos Boeing 787-9, que são adicionados aos cinco incorporados no ano anterior, para completar um total de 14 aeronaves deste modelo no final do ano. Quanto à frota Boeing 787-8, o Grupo operou 10 aeronaves desse modelo em 2017, inalterada em relação ao ano anterior.

Para desenvolver seu serviço de carga, o Grupo LATAM fechou o ano com uma frota operacional composta por 9 aeronaves Boeing 767F (uma menos do que em 2016). O foco do Grupo é otimizar o uso dos “porões” de aeronaves de passageiros, pelo que reduziu gradualmente sua frota de carga direta. Em 2017, o Grupo retirou dois Boeing 777F e recebeu dois dos três Boeing 767F que possuíam subcontratados de terceiros operadores de carga fora da região. No final de 2017, a mistura entre frete transportado em aviões de carga e barriga da frota de passageiros é de 29% e 71%, respectivamente.

Para o ano de 2017, os compromissos da frota atingiram US \$ 326 milhões, o menor valor na história da LATAM, dos quais todos correspondem a contratos de arrendamento

operacional previamente acordados. Para os anos de 2018 e 2019, atingem valores de US \$ 714 milhões e US \$ 1.213 milhões, respectivamente.

No geral, o Grupo LATAM continua empenhado em oferecer aos seus passageiros a frota mais moderna da indústria, de modo a proporcionar-lhes a melhor experiência de viagem na América Latina.

MANUTENÇÃO

As principais instalações de manutenção (geral e de linha) e componentes da empresa estão equipadas e certificadas para atender toda a frota de aeronaves Airbus e Boeing.

Com instalações no Brasil (São Carlos) e no Chile (Santiago), a unidade de Manutenção, Reparação e Revisão do Grupo LATAM (MRO) é responsável pela maior manutenção da aeronave do grupo e ocasionalmente atende a terceiros. Ambos fornecem 78% de todos os principais serviços de manutenção exigidos pelo Grupo e aqueles que não são executados internamente são contratados entre a extensa rede de parceiros MRO em todo o mundo. Esta unidade também é responsável pelo planejamento e execução dos retornos das aeronaves.

O BOEING 787-9 POSSUI 27% MAIOR CAPACIDADE DE PASSAGEIROS E 23% MAIS PARA VOLUME DE CARGA EM COMPARAÇÃO COM O BOEING 787-8. ESTÁ CONFIGURADO PARA 283 PASSAGEIROS NA CABINE ECONÔMICA E 30 LUGARES NO PREMIUM BUSINESS. ALÉM DISSO, TEM A VANTAGEM DE CONSUMIR ATÉ 20% MENOS COMBUSTÍVEL DO QUE AERONAVES SIMILARES E REDUZIR AS EMISSÕES DE CO² EM ATÉ 20%.

No MRO no Brasil, que inclui suas próprias capacidades de engenharia de suporte e um centro de treinamento técnico completo, o Grupo está preparado para atender até oito aeronaves simultaneamente, com um hangar dedicado à decapagem e pintura. Esta instalação também possui 22 lojas de componentes técnicos, incluindo uma loja completa de reparação e revisão para equipamentos de pouso, equipamentos hidráulicos, pneumáticos, eletrônicos, componentes elétricos, galvanoplastia, compostos, rodas e freios, interiores e equipamentos de emergência. Além disso, possui uma pista exclusiva de 1.720 metros.

O MRO de Santiago, localizado perto do Aeroporto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez, tem dois hangares capazes de servir simultaneamente um avião de corpo largo e dois aviões de corpo estreito. Tem 10 oficinas preparadas para apoiar o hangar, como cabines, galera, estruturas e materiais compósitos, ao mesmo tempo que tem a capacidade de adaptar os interiores das aeronaves, incluindo a instalação do IFE sem fio (In-Entry Entertainment) e winglets.



EM 2017, A UNIDADE MRO EFETIVAMENTE USOU 1,2 MILHÃO DE HORAS-HOMEM, ATENDIA MAIS DE 300 AERONAVES NA FROTA DA LATAM E REPAROU APROXIMADAMENTE 55 MIL COMPONENTES QUE FORAM ENTREGUES NA OPERAÇÃO DE MANUTENÇÃO.

Por sua vez, a rede de manutenção de linha fornece uma gama completa de serviços de manutenção de aeronaves para garantir que a frota funcione de forma segura e em conformidade com todas as regulamentações locais e internacionais. A rede possui instalações nos hangares de

Santiago, São Carlos, São Paulo (CGH), Lima, Miami, Buenos Aires (AEP), Brasília, entre outros.

Em 2017, a rede de manutenção de linha usou efetivamente mais de 2,2 milhões de horas-homem em tarefas de manutenção preventiva e corretiva na frota da LATAM. O Grupo também certificou serviços de terceiros em alguns destinos onde é economicamente conveniente, como em Frankfurt, onde é atendida pela Lufthansa Technik; em Milão, pela Air France-KLM; e em Johannesburg, pela South African Airways.

Deve-se notar que, desde 2010, a manutenção na LATAM tem processos de produção e suporte transformados através da metodologia LEAN, que resultou em automação e integração de processos, melhorando os níveis de produtividade da equipe técnica e os tempos de resposta a contingências, além de simplificar e fortalecer os processos de manutenção, tornando-os mais escaláveis e visíveis para toda a organização.

Juntamente com o desenvolvimento desses sistemas informáticos, o Grupo entregou mais de 700 iPads em toda a sua rede de manutenção, para melhorar a conectividade de manutenção no campo.

Construído em 2015, o Grupo também possui um hangar no Aeroporto Internacional de Miami, uma cidade que representa uma vantagem geográfica estratégica para a obtenção de suprimentos e serviços, bem como uma ampla gama de fornecedores para cobrir tarefas de manutenção complexas. O hangar e a infra-estrutura circundante compreendem mais de 66 mil pés quadrados e envolveu um investimento de US \$ 16,5 milhões.

Em 31 de dezembro de 2017			
	Fora de Balanço	Em Balanço	Total
FROTA PASSAGEIROS			
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

FROTA CARGA			
Boeing 777-200F	-	-	-
Boeing 767-300F	2	7	9
TOTAL	2	7	9

TOTAL FROTA EM OPERAÇÃO	93	214	307
--------------------------------	-----------	------------	------------

SUBARRENDAMENTO			
Airbus A320-200	-	5	5
Airbus A350-900	-	1	1
Boeing 767-300F	-	-	-
TOTAL SUBARRENDAMENTO	-	8	8

TOTAL FLOTA	93	222	315
--------------------	-----------	------------	------------

Nota: Esta tabela não inclui um B777-200F atualmente em subarrendamento a um terceiro, que foi reclassificado de propriedade, planta e equipamentos para a venda.



Airbus A320 neo

FROTA NARROW BODY

AIRBUS A319-100

Longitude 33.8 mts
Envergadura 34.1 mts
Número de assento 144
Velocidade de cruzeiro 830 km/h
Máximo decolagem 70,000 kg

AIRBUS A320-200

Longitude 37.6 mts
Envergadura 34.1 mts
Número de assento 156-168-174
Velocidade de cruzeiro 830 km/h
Máximo decolagem 77,000 kg

AIRBUS A320-200 neo

Longitude 37,6 mts
Envergadura 34,1 mts
Número de assento 174
Velocidade de cruzeiro 830 Km/hr
Máximo decolagem 77,000 kg

AIRBUS A321-200

Longitude 44.5 mts
Envergadura 34.1 mts
Número de assento 220
Velocidade de cruzeiro 830 km/h
Máximo decolagem 89,000 kg

FROTA WIDE BODY

AIRBUS A350-900

Longitude 66.8 mts
Envergadura 64.8 mts
Número de assento 348
Velocidade de cruzeiro 903 km/h
Máximo decolagem 186,880 kg

BOEING 767-300

Longitude 54.9 mts
Envergadura 47.6 mts
Número de assento 221 – 238
Velocidade de cruzeiro 851 km/h
Máximo decolagem 186,880 kg

BOEING 777-300 ER

Longitude 73.9 mts
Envergadura 64.8 mts
Número de assento 379
Velocidade de cruzeiro 894 km/h
Máximo decolagem 346,500 kg

BOEING 787-8

Longitude 56.7 mts
Envergadura 60.2 mts
Número de assento 247
Velocidade de cruzeiro 903 km/h
Máximo decolagem 227,900 kg

BOEING 787-9

Longitude 62.8 mts
Envergadura 60.2 mts
Número de assento 313
Velocidade de cruzeiro 903 km/hr
Máximo decolagem 252,650 kg



Airbus A350-900

FREIGHTER

BOEING 777-200F

Longitude 63.7 mts
Envergadura 64.8 mts
Volume de carga 652.7 m3
Velocidade de cruzeiro 894 km/h
Máximo decolagem 347,450 kg

BOEING 767-300F

Longitude 54.9 mts
Envergadura 47.6 mts
Volume de carga 445,3 m3
Velocidade de cruzeiro 851 km/h
Máximo decolagem 186,880 kg



Boeing 787-9





REDE DESTINOS DE PASSAGEIROS

Nós expandimos nossos destinos, oferecendo
mais opções e frequências para
nossos passageiros.

137

Destinos



4

Asia / Oceanía



10

América
Central / Do Norte



116

América Do Sul



6

Europa



1

África



DESTINOS INTERNACIONAIS

Construir e garantir a melhor
rede de conexões na América do Sul
e com o mundo

27

Destinos*



* Exclusivos internacionais.



BRASIL

41

Destinos



ARGENTINA

15
Destinos





Ilha de Páscoa

CHILE

16

Destinos



Ilha de Páscoa





COLOMBIA

14

Destinos



Isla San Andrés

Baranquilla

Santa Marta

Valledupar

Cartagena

Monteria

Cúcuta

Medellin

Bucaramanga

Pereira

Bogota

Yopal

Cali

Leticia

ECUADOR

Galápagos Baltra

Galápagos San Cristóbal

5

Destinos

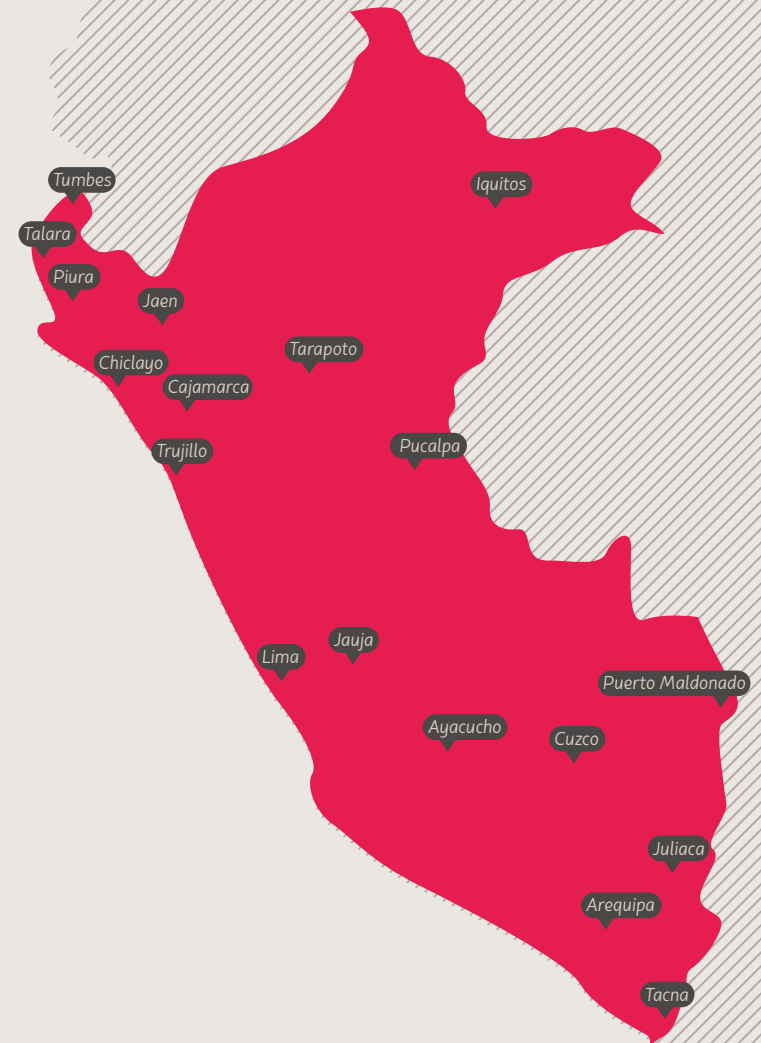




PERU

18

Destinos





CODESHARE

Benefícios adicionais para nossos passageiros, incluindo acesso a uma rede mais ampla, mais opções para voos com melhores tempos de conexão e tarifas mais competitivas para destinos não atendidos pela LATAM

13

Destinos
Ásia

148

Destinos

70

Destinos
Norte América

44

Destinos
Europa

4

Destinos
África

17

Destinos
Austrália



CARGA

7

Destinos*

Somos o maior operador
de carga da região.



Guadalajara

Cidade da Guatemala

San Jose

Caracas

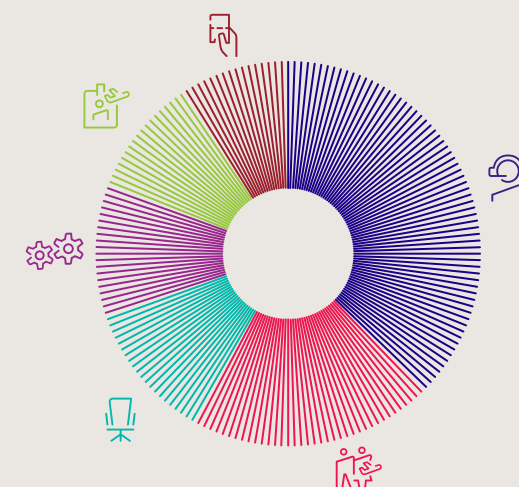
Cabo Frio

Amsterdam

Basiléia

GENERAL

Funcionários por área



Operações	15.126	35%
Tripulação da Cabine	9.016	21%
Administração	6.922	16%
Manutenção	4.742	11%
Tripulação da Control	3.957	9%
Vendas	3.332	8%
Total geral	43.095	100%

P E
S S O
A S

Criamos uma experiência de viagem diferenciada através da conexão com nossos clientes.

ATAM é um grupo de linhas aéreas que se distingue pela natureza multicultural de suas equipes. **Ao final de 2017, sua equipe era composta por mais de 43 mil funcionários - de 64 nacionalidades diferentes - distribuídos em 23 países.**

Sob o plano de mudanças que o Grupo está buscando em todas as áreas, a fim de posicionar-se como um grupo aéreo rentável e obter a preferência dos clientes, 2017 foi um marco na consolidação do projeto Twist, a iniciativa mais relevante no campo das relações entre as pessoas, pois implica uma nova maneira de conceber a entrega do serviço.

Salário bruto por sexo

Rol	
Rol Geral	0,98
Nível Médio	1,04
Nível Executivo	1,40

Seu principal objetivo é a geração de uma conexão emocional entre os funcionários e clientes da Empresa, a fim de alcançar maior fidelidade do cliente. Isto, adaptando o trabalho das equipes a evolução do setor, do empoderamento dos clientes e o tamanho que atingiu o Grupo LATAM, proporcionando-lhes uma maior autonomia para responder às diversas necessidades dos clientes nos diferentes locais onde atua e com capacidade de tornar o serviço mais flexível a essas realidades.

Essa transformação cultural conseguiu chegar a mais de 140 localidades em 2017, abrangendo mais de 20 mil funcionários distribuídos em 130 aeroportos, nove Contact Centers (incluindo internos e terceirizados), 7.500 tripulantes de cabine e 1.800 chefes de serviço de bordo, além de intervir nos Centros de Coordenação (HCC) dos principais aeroportos, a primeira mostra sem contato direto com os clientes.

Neste período, lançou o Modelo de Liderança Única, concebido como um guia básico que orienta a maneira de liderar em LATAM, mostrando quais práticas serem adotadas na liderança das equipes, com o entendimento de que são eles também que dão vida à cultura da LATAM e fazem com que cada sonho chegue ao seu destino. O objetivo é executar com excelência a operação diária, os grandes projetos e desenvolver as equipes sob um olhar comum, que é ser um dos grupos aéreos mais admirados do mundo.

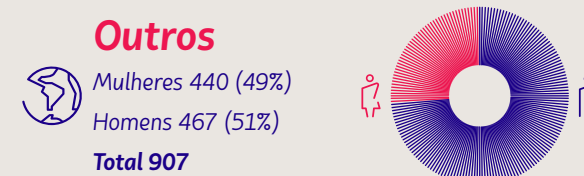
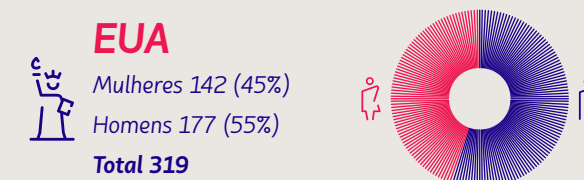
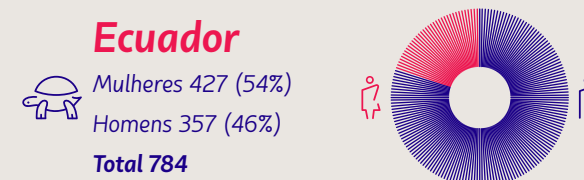
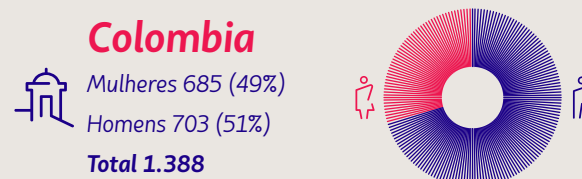
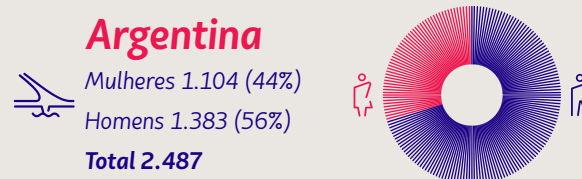
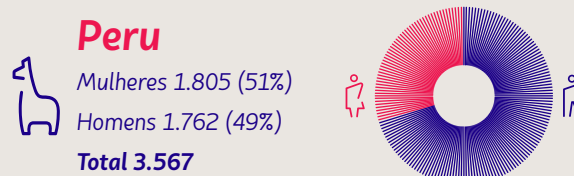
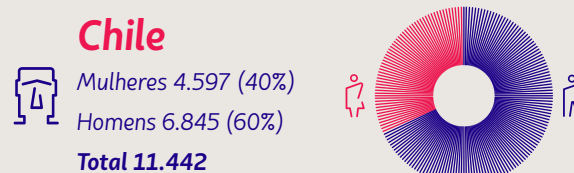
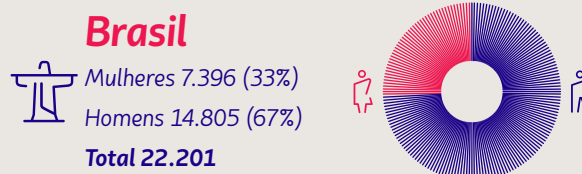


ATRAVÉS DA IMPLEMENTAÇÃO DESTE MODELO DE LIDERANÇA, O GRUPO BUSCA PROMOVER UMA CULTURA ÚNICA QUE RESPEITE A INDIVIDUALIDADE E ESTILO DE CADA UM DE SEUS LÍDERES NA SUA APLICAÇÃO.

A fim de avançar em direção a um sistema cada vez mais eficiente e continuar a oferecer um serviço de qualidade, a equipe de Recursos Humanos do Grupo LATAM lançou uma

DIVERSIDADE NA ORGANIZAÇÃO

Funcionários por país e sexo



plataforma de serviços on-line, denominada RH Connect, que consolida em um único local as informações sobre todos os processos e serviços da área. Através deste canal, os funcionários do Grupo podem agora acessar informações sobre salários, licenças médicas, gerenciamento de equipes, benefícios, seguros, contratos, férias, processos, ferramentas e muito mais, de forma rápida, simples e direta de seus respectivos empregadores.

Por sua vez, nesse período foram registrados progressos significativos no programa de Reconhecimento LATAM lançado em 2016, projetado para reconhecer aqueles que representam da melhor maneira as guias de conduta do Grupo nas categorias "Segurança", "Estar atento" e "Eficiência". Por meio dessa iniciativa, busca-se reconhecer transversalmente aqueles que representam o espírito do atendimento da LATAM, independentemente do tipo de cargo em que trabalham, ou na área em que atuam.

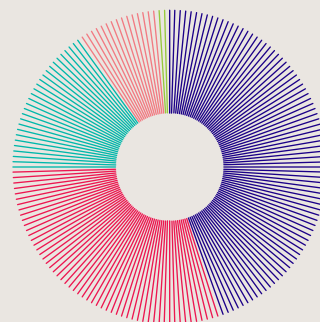


EM 2017 CERCA DE 53.000 PRÊMIOS FORAM PELAS FILIAIS DA LATAM, DOS QUAIS 3.154 ERAM PARA "SEGURANÇA" 22387 "ESTAR ATENTO" E 27.410 PARA A "EFICIÊNCIA".

Por outro lado, durante esse período, mais de 43 mil funcionários foram treinados, a maioria dos quais correspondia a pessoas das áreas de operações e de tripulação. Isso, em consonância com o projeto de mudanças do modelo de negócios implementado pelo Grupo, que entre outras coisas mudou a forma de vender passagens aéreas, cobrando os diferentes atributos (como bagagem), de acordo com as necessidades de cada cliente.

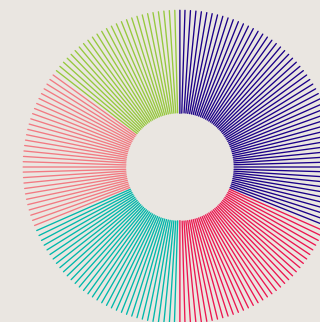


Funcionários por idade



Idade	Pessoas
De 31 a 40 anos	17.943 (42%)
Até 30 anos	13.211 (31%)
De 41 a 50 anos	8.432 (20%)
De 51 a 60 anos	2.955 (7%)
De 61 a 70 anos	517 (1%)
Mais de 70 anos	37 (0%)
Total General	43.095

Funcionários por anos na companhia



Anos na companhia	Pessoas
Até 3 anos	12.298 (29%)
De 4 a 6 anos	8.843 (21%)
De 7 a 9 anos	8.091 (19%)
De 10 a 12 anos	7.320 (17%)
Mais de 12 anos	6.543 (15%)
Total General	43.095

DIVERSIDADE DA ADMINISTRAÇÃO

Gerentes por país e sexo

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

Gerentes por idade

Idade	Pessoas
De 31 a 40 anos	542 (53%)
De 41 a 50 anos	274 (27%)
De 51 a 60 anos	108 (11%)
Até 30 anos	73 (7%)
De 61 a 70 anos	18 (2%)
Total Geral	1.015

Gerentes por anos na companhia

Anos na companhia	Pessoas
Até 3 anos	135 (13%)
De 4 a 6 anos	225 (22%)
De 7 a 9 anos	208 (20%)
De 10 a 12 anos	176 (17%)
Mais de 12 anos	271 (27%)
Total Geral	1.015



DIVERSIDADE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Conselheiros por país e sexo

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

Conselheiros por idade

Idade	Pessoas
Até 30 anos	-
De 31 a 40 anos	2
De 41 a 50 anos	1
De 51 a 60 anos	4
De 61 a 70 anos	1
Mais de 70 anos	1
Total Geral	9

Conselheiros por anos na companhia

Anos na companhia	Pessoas
Até 3 anos	5
De 4 a 6 anos	2
De 7 a 9 anos	1
De 10 a 12 anos	-
Mais de 12 anos	1
Total Geral	9

I N F O R M A Ç Õ E S Corporativas

LATAM AIRLINES GROUP S.A.

RUT: 89.862.200-2

Domicílio: Santiago

Nomes de fantasia: "LATAM Airlines",
"LATAM Airlines Group", "LATAM Group", "LAN Airlines",
"LAN Group" y/o "LAN".



CONSTITUIÇÃO:

Constituída sob a forma de companhia de responsabilidade limitada, por meio de escritura pública datada de 30 de dezembro de 1983, registrada no Cartório de Eduardo Avello Arellano, inscrita no Registro de Comercio (Junta Comercial) de Santiago na folha 20.341 número 11.248 do ano de 1983 e publicada no Diário Oficial do dia 31 de dezembro de 1983.

Transformada em sociedade anônima por meio da escritura pública datada de 20 de agosto de 1985, outorgada pelo Cartório de Miguel Garay Figueroa, sob o nome de Línea Aérea Nacional Chile S.A. (atualmente LATAM Airlines Group S.A.), que, conforme previsto expressamente na Lei no. 18.400, é sucessora legal da empresa pública do Estado criada no ano de 1929 sob o nome de Línea Aérea Nacional de Chile, com relação às concessões aeronáuticas e de comunicação por rádio, direito de tráfego e outras concessões administrativas.

**A data efetiva da
alteração do nome foi 22
de junho de 2012.**



A Assembleia Extraordinária da Lan Chile S.A. realizada em 23 de julho de 2004 aprovou a mudança do nome da companhia para "Lan Airlines S.A." e a Assembleia Extraordinária da Lan Chile S.A. realizada em 21 de dezembro de 2011 aprovou a mudança do nome da Companhia para "LATAM Airlines Group S.A.", denominação atual da Companhia. Um resumo da Ata de tal Assembleia foi registrado no Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces na folha 4.238 número 2.921 relativo ao ano de 2012 e publicado no Diário Oficial de 14 de janeiro de 2012. A data efetiva da alteração do nome foi 22 de junho de 2012.

A LATAM AIRLINES GROUP S.A. É REGIDA PELAS NORMAS APLICÁVEIS ÀS SOCIEDADES ANÔNIMAS DE CAPITAL ABERTO, ENCONTRANDO-SE INSCRITA PARA TODOS OS EFEITOS SOB O NO. 0306, DE 22 DE JANEIRO DE 1987, NO REGISTRO DE VALORES DA COMISSÃO PARA O MERCADO FINANCEIRO "CMF", ANTERIORMENTE SUPERINTENDÊNCIA DE VALORES MOBILIÁRIOS E SEGUROS.



O PROPÓSITO DA EMPRESA

a) O Comércio do transporte ar e/ou terrestre, sob qualquer forma, quer de passageiros, carga, correio e tudo o que está direta ou indiretamente relacionado a esta atividade, dentro e fora do país, ou por conta própria; **b)** A prestação de serviços relacionados com a manutenção e reparação de aeronaves, próprias ou de terceiros; **c)** Desenvolvimento e exploração de outras atividades no âmbito do objeto social e / ou associada, relacionada, adjuvantes ou complementarias destas; **d)** Comércio e desenvolvimento relacionados a viagens, atividades de turismo e hospitalidade; e **e)** Participação em empresas de qualquer tipo ou espécie que permitam a sociedade para cumprir seus propósitos.



ESCRITÓRIO PRINCIPAL

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

BASE DE MANUTENÇÃO

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

CÓDIGO DE BOLSA

LTM CC - Bolsa de Comercio de Santiago
LTM UN - Bolsa de Valores de Nova York

INFORMAÇÕES FINANCEIRAS

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

INFORMAÇÕES A OS ACIONISTAS

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

BANCO DEPOSITARIO ADRS

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

BANCO DE CUSTÓDIA 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

SITE

Mais informações sobre a
LATAM Airlines:
www.latamairlinesgroup.net
www.latam.com



GOVER- NANÇA CORPORA- TIVA

Nossos líderes estão comprometidos em capacitar suas equipes para se tornarem um dos grupos de companhias aéreas mais admiradas do mundo.



Conselho de

ADMINISTRAÇÃO

O atual Conselho de Administração foi eleito na Assembleia Geral Ordinária de Acionistas realizada no dia 27 de Abril de 2017, nos termos do Estatuto Social da Companhia, para um mandato válido por um período de dois anos.



IGNACIO CUETO PLAZA

Presidente do Conselho de Administração
RUT: 7.040.324-2

Ignacio Cueto Plaza ingressou no conselho de administração da LATAM em abril de 2017. Sua trajetória no setor aéreo se estende por mais de 30 anos. Em 1985 assumiu o cargo de Vice-Presidente de Vendas da Fast Air Carrier, uma empresa nacional de cargas da época. Comandou a área comercial e de serviços dessa empresa no mercado norte-americano. Posteriormente, fez parte da Diretoria da Ladeco (entre 1994 e 1997) e da LAN (entre 1995 e 1997) e, além disso, assumiu o cargo de Gerente-Geral da LAN CARGO entre 1995 e 1998. Em 1999, teve sob sua responsabilidade a Gerência Geral de Passageiros da LAN e, em 2005, assumiu a Gerência Geral da empresa, cargo que ocupou até que a associação com a TAM se concretizasse. Entre 2012 e 2017, ele foi CEO da LAN.

Além disso, liderou a criação das filiais da LAN Airlines (Peru, Argentina, Equador e Colômbia), bem como a implementação de importantes alianças com outras companhias aéreas. O Sr. Ignacio Cueto faz parte do Grupo Cueto, grupo controlador da LATAM Airlines Group.

**CARLOS HELLER SOLARI**

Vice-Presidente do Conselho de Administração
RUT: 8.717.000-4

Carlos Heller Solari, empreendedor, entrou no Conselho de Administração do Grupo LATAM Airlines em maio de 2010 e foi reeleito em abril de 2017. Heller tem vasta experiência nos setores de varejo, comunicações, transportes e agricultura. Ele é presidente do Grupo Bethia que, por sua vez, possui Axxion S.A. e Betlán dois S.A., empresas com significativa participação na LATAM.

Por sua vez, preside os conselhos da rede de televisão Megavision S.A., Club Hípico de Santiago, Falabella varejo S.A., Sotraser S.A., y Blue Express S.A. Além disso, é acionista majoritário e Presidente da Azul Azul S.A., concessionária da Corporação de Futebol Profissional da Universidade do Chile.



Conselheiro
RUT: 6.694.240-6

Juan José Cueto Plaza atuou no Conselho de Administração do Grupo LATAM Airlines a partir de 1994, sendo reeleito em abril de 2017. Cueto atualmente é vice-presidente executivo da Inversiones Costa Verde S.A., cargo que ocupa desde 1990, e atua nos Conselhos de Administração do Consorcio Maderero S.A., Inversiones del Buen Retiro S.A., Costa Verde Aeronáutica S.A., Sinergia Inmobiliaria S.A., Valle Escondido S.A. e Fundación Colunga.

JUAN JOSÉ CUETO PLAZA**HENRI PHILIPPE REICHSTUL**

Conselheiro
RUT: 48.175.668-5

Henri Philippe Reichstul juntou-se ao Conselho de Administração em abril de 2014 e foi reeleito em abril de 2017. Ele foi presidente da Petrobras e do IPEA (Instituto de Planejamento Econômico e Social) e vice-presidente Executivo do Banco Inter American Express S.A. Atualmente, além de integrar o Conselho Administrativo da TAM e do Grupo LATAM, é membro dos Conselhos de Administração do Peugeot Citroën, e Presidente do conselho de Fives, entre outros.

Reichtstul é economista formado pela Faculdade de Economia e Administração da Universidade de São Paulo e possui pós-graduação na mesma disciplina pela Hertford College da Universidade de Oxford.

**Conselheiro
Estrangeiro**

O senhor Agutter entrou ao Conselho de Administração de LATAM Airlines em abril de 2017. O sr. Agutter é o proprietário e CEO da Southern Sky Ltd, uma empresa de consultoria de companhias aéreas, especializada em estratégia de companhias aéreas, planejamento de frotas, aquisição e financiamento de aeronaves. Atualmente, também é membro do Conselho de Air Italy. O Sr. Agutter tem tido uma vasta experiência no assessoramento de companhias aéreas, incluindo a Qatar Airways, em importantes projetos de fusão e aquisição dentro da indústria aérea.

Agutter é formado em Engenharia Aeroespacial pela Universidade de Manchester e atualmente reside na Inglaterra.

GILES AGUTTER**EDUARDO NOVOA CASTELLÓN****Conselheiro
Rut: 7.836.212-K**

Sr. Eduardo Novoa Castellón juntou-se ao Conselho de LATAM Airlines em abril de 2017. Atualmente, ele também é diretor na Cementos Bio Bio, Grupo ECOMAC, ESSAL e membro do Conselho Consultivo em STAR e Endeavor. No passado também participou nos Conselhos em Esval, SQM Grupo Drillco, Techpack, Endesa-Américas, Grupo Saesa, Grupo Chilquinta, e várias empresas da região que eram subsidiárias do Grupo Enersis ou AFP Provida. Ele também foi membro de diretórios de associações comerciais e organizações sem fins lucrativos, como Amcham-Chile, Associação de Empresas Elétricas, YPO-Chile, Chile Global Angels e várias Start-Ups. Entre 1990 e 2007, foi executivo de várias empresas, como CorpGroup, Enersis, Endesa, Blue Circle, PSEG e Grupo Saesa.

O Sr. Novoa é economista da Universidade do Chile e possui um MBA da Universidade de Chicago. Ele participou de programas executivos em Harvard, Stanford e Kellogg e foi professor de finanças e economia em várias universidades no Chile.

**Conselheiro
Rut: 15.336.049-9**

Nicolás Eduardo Eblen ingressou no conselho de administração da LATAM em abril de 2017. O Sr. Eblen atua como CEO da Inversiones Andes SpA, cargo que ocupa desde 2010. Além disso, atua no Conselho de Administração da Granja Marina Tornagaleones S.A, Río Dulce S.A., Patagonia SeaFarms Inc., SalmonChile A.G, e Sociedad Agrícola La Cascada Ltda.

O Sr. Eblen é formado em Engenharia Industrial e Licenciado em Ciência da Computação pela Pontifícia Universidad Católica de Chile e é pós-graduado em administração de empresas pela Universidade da Harvard Business School.

NICOLÁS EBLEN HIRMAS

**ANTONIO LUIZ PIZARRO MANSO****Conselheiro
Estrangeiro**

Antonio Luiz Pizarro Manso ingressou no conselho de administração da LATAM em abril de 2017. Também atua no conselho de administração do Banco Caixa Geral Brasil SA desde 2009, da TAM Aviação Executiva S.A. desde 2012, y da TAM S.A. desde 2017. Além disso, em 1995 assumiu o cargo de CFO da Embraer, cargo que ocupou até 2008. Foi também membro dos conselhos de administração da Solvi Participações S.A., Itapóá Terminais Portuários S.A., da TAM S.A. e da LM Wind Power do Brasil.

O Sr. Pizarro é engenheiro mecânico na Escola Politécnica da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro e é graduado em Finanças pelo Instituto Brasileiro de Mercado de Capitais.

**Conselheiro
RUT: 7.269.147-4**

Georges de Bourguignon foi eleito conselheiro do Grupo LATAM Airlines em setembro de 2012 e foi reeleito em abril de 2017. Ele é co-fundador da Asset Chile S.A., um banco de investimento chileno, onde foi eleito Presidente do Conselho de Administração em janeiro de 2018. Atualmente, ele também é parte do conselho de K +S Chile S.A.; Embotelladora Andina S.A.; e Asset AGF, como Presidente. No passado, participou de vários conselhos de empresas públicas e privadas, além de organizações sem fins lucrativos. Entre 1990 e 1993, ele trabalhou como gerente do Citibank N.A. de instituições financeiras no Chile e foi também professor de economia da Pontifícia Universidade Católica do Chile.

O senhor de Bourguignon é economista dessa universidade e tem um MBA da Harvard Business School.

GEORGES DE BOURGUIGNON

Principais

EXECUTIVOS

Nossa experiência é o que
nos torna únicos.



ENRIQUE CUETO PLAZA

CEO LATAM Airlines Group
RUT: 6.694.239-2

Sr. Enrique Cueto Plaza é o CEO de LATAM Airlines Group e exerce esse cargo desde a associação da LAN Airlines com a brasileira TAM Linhas Aéreas em junho de 2012. Entre 1983 e 1993, foi Gerente-Geral da Fast Air, uma companhia aérea chilena de cargas. Posteriormente, em 1993 e 1994, integrou a Diretoria da LAN Airlines, para logo assumir como CEO da LAN, cargo que ocupou até junho de 2012. É membro do Conselho de Administração da Aliança Oneworld® e do Conselho de Administração da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA). Também é membro da diretoria da fundação Endeavor, uma organização dedicada à promoção do empresariado no Chile, e Membro Executivo da Associação Latino-Americana e Caribenha de Transporte Aéreo (ALTA).

**CLAUDIA SENDER****Vice-Presidente Sênior de Clientes
Estrangeiro**

Claudia Sender é presidente da Latam Airlines Brasil e Vice-Presidente Sênior de Clientes LATAM. Anteriormente, ocupou o cargo de Presidente de TAM desde maio de 2013. Sender ingressou na empresa em dezembro de 2011 como vice-presidente Comercial e de Marketing. Em junho de 2012, com a conclusão da associação da TAM e da LAN e a criação do Grupo LATAM Airlines, tornou-se responsável pela unidade de negócios no mercado doméstico brasileiro e suas funções foram ampliadas, incluindo o serviço de atendimento ao cliente. Sender dedicou boa parte de sua carreira à indústria de bens de consumo, com foco em Marketing e Planejamento Estratégico. Antes de ingressar na TAM, ela foi vice-presidente de Marketing da Whirlpool América Latina por sete anos. Ela também trabalhou como consultora na Bain&Company, desenvolvendo projetos para grandes empresas de diversos setores, incluindo TAM Linhas Aéreas e outros players do setor da aviação mundial. Ela é engenheira química formada pela Escola Politécnica da Universidade de São Paulo e com MBA pela Harvard Business School.

Vice-presidente Senior Finanças**Rut: 22.357.225-1**

Ramiro Alfonsín é o Vice-presidente Senior Finanças, cargo que assumiu em julho do ano 2016. O Sr. Alfonsín trabalhou por 16 anos no Endesa na Espanha e na Itália, e nos últimos 9 anos no Chile. Ocupou as posições de subgerente de Planejamento e Investimentos na Europa e de gerente Regional de Planejamento e Controle na Enersis até 2013, quando assumiu o cargo de subgerente Geral e gerente de Finanças da Endesa Chile. Ramiro é graduado em Administração de Empresas pela Universidade Católica da Argentina.

**ROBERTO ALVO****Vice-Presidente Sênior Comercial
RUT: 8.823.367-0**

Roberto Alvo Milosawlewitsch é Vice-presidente Sênior Comercial da LATAM Airlines Group desde maio de 2017. Em sua posição atual, o senhor Alvo é o responsável da gestão de todas as receitas dos negócios de passageiros e carga do grupo, com todas as unidades comerciais reportando a ele. Anteriormente, ocupou o cargo de Vice-presidente Sênior de Internacional e Alianças do LATAM Airlines Group desde 2015, e de Vice-presidente Sênior da Funções Corporativas desde 2008. Ingresso na LAN Airlines em novembro de 2001, donde foi Diretor de Administração e Finanças na Lan Argentina, Gerente de Desenvolvimento e Planejamento Financeiro da LAN Airlines e Subgerente de Finanças da LAN Airlines. Antes de ingressar na companhia, ocupou diferentes posições na Sociedad Química y Minera de Chile S.A., uma importante sociedade mineira não metálica chilena. É engenheiro civil, e possui um MBA de IMD de Lausana, Suíça.

RAMIRO ALFONSÍN

**Vice-Presidente Sênior de Operações,
Manutenção e Frota**
Rut: 21.828.810-3

Hernán Pasman é o Vice-Presidente Sênior de Operações, Manutenção e Frota do LATAM Airlines Group, cargo que assumiu em outubro do ano 2015. Entrou para a LAN Airlines no ano 2005 ocupando o posto de Diretor de Planejamento e Controle de Gestão das áreas técnicas. Entre os anos de 2007 e 2010 se desempenhou como Vice-Presidente de Operações y Manutenção da LAN Argentina para assumir depois como Gerente Geral da LAN Colômbia a partir do ano 2011. Anteriormente, entre 2001 e 2005, Hernán foi consultor da McKinsey and Company em Chicago. Finalmente entre 1995 e 2001, Hernán ocupou posições na Citicorp Equity Investments, Telefônica da Argentina e Motorola da Argentina. Hernán é Engenheiro Industrial de ITBA (1995) e tem um MBA da Kellogg Graduate School of Management (2001).

HERNÁN PASMAN**JUAN CARLOS MENCIO****Vice-Presidente Jurídico Sênior**
RUT: 24.725.433-1

O Sr. Juan Carlos Menció é o Vice-Presidente Sênior de Assuntos Jurídicos e Compliance da LATAM Airlines Group desde 1º de setembro de 2014. Anteriormente, e desde 1998, ocupou o cargo de Diretor Jurídico do LATAM Airlines Group e suas empresas afiliadas, para suas operações na América do Norte e para suas operações de cargas em todo o mundo. Antes de ingressar na LATAM, atuava em banca privada em Nova Iorque e na Flórida, representando várias companhias aéreas internacionais. O Sr. Menció se bacharelou em Finanças e Marketing Internacional pela Universidade de Miami, e obteve sua graduação de Juris Doctor (Doutor em Direito) pela Universidade de Loyola.

Vice-Presidente Sênior de Pessoas
RUT: 9.908.112-0

O Sr. Emilio del Real Sota é Vice-Presidente Sênior de Pessoas do LATAM Airlines Group, cargo que assumiu em agosto de 2005. Entre 2003 e 2005, foi Gerente de Recursos Humanos da D&S, uma empresa Chilena de vendas no varejo. Entre 1997 e 2003, ocupou vários cargos na Unilever, entre eles o de Gerente de Recursos Humanos da Unilever Chile, Gerente de Desenvolvimento Executivo para Customer Management na América Latina, além de Gerente de Treinamento e Recrutamento. O Sr. Emilio del Real é Psicólogo formado pela Universidade Gabriela Mistral.

EMILIO DEL REAL

EXER

CÍ



CIO



2017

Fica estabelecido que as remunerações informadas correspondem a verbas de assistência mensal a diretorias e comitês da Diretoria, conforme aprovado pela Assembléia Geral Ordinária de Acionistas da empresa, realizada em 27 de abril de 2017.

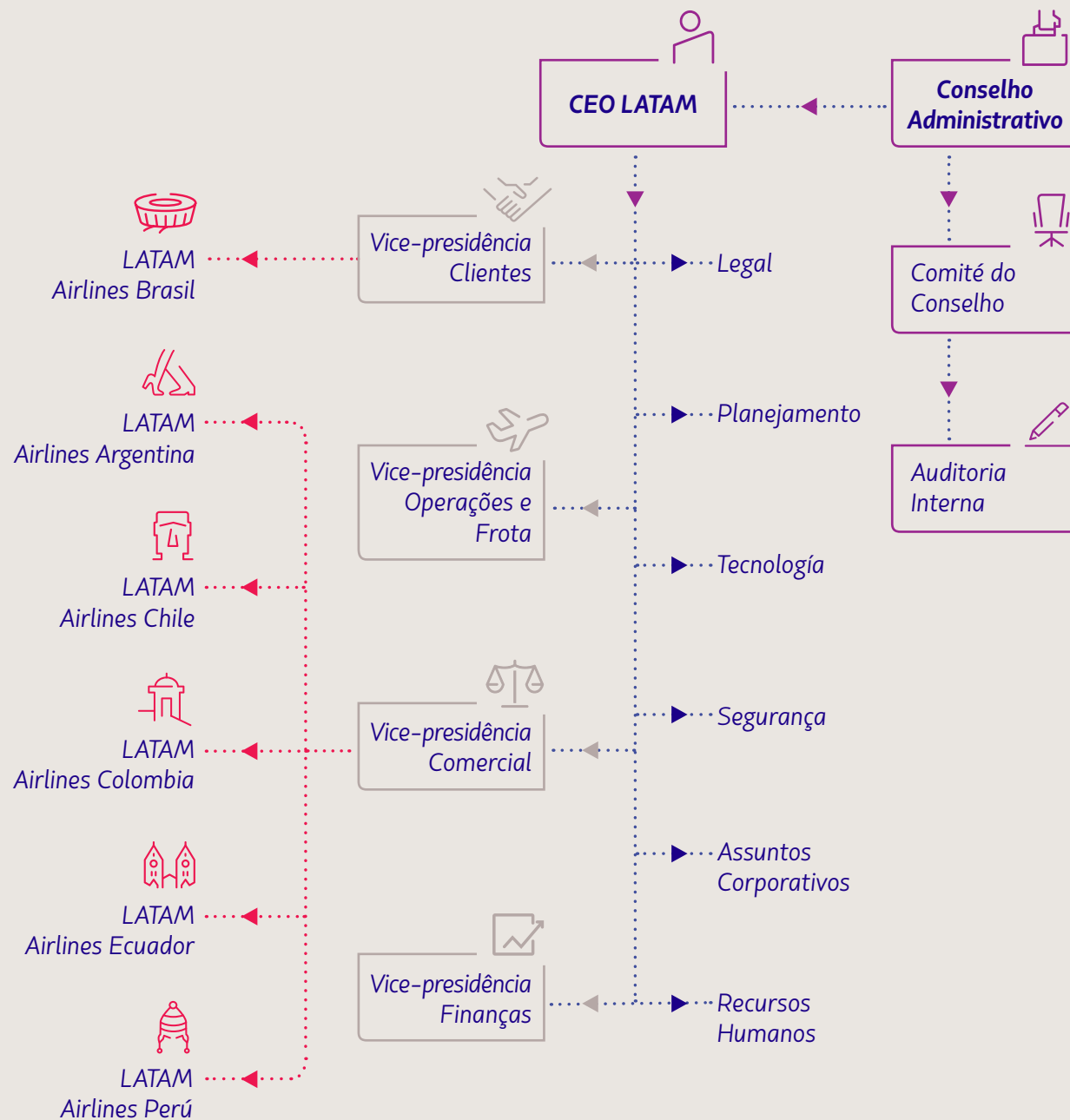
Durante o exercício de 2017, tanto a Diretoria como o Comitê de Diretores não realizaram despesas extras a título de assessorias.



REMUNERAÇÕES DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

2017					
Membro Do Conselho	Cargo	Verba para o Conselho (US\$)	Verba para o Comitê do Conselho (US\$)	Verba para o Subcomitê (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-Conselheiro	5.419	7.262	4.335	17.017
Juan José Cueto Plaza	Conselheiro	18.707	2.376	15.153	36.236
Carlos Heller Solari	Vice-Presidente	12.467	2.376	-	14.842
Georges Antoine de Bourguignon Arndt	Conselheiro	24.198	30.452	17.012	71.662
Henri Philippe Reichstul	Conselheiro	14.463	1.716	9.917	26.095
Antonio Luiz Pizarro	Conselheiro	11.275	1.716	9.155	22.146
Eduardo Novoa Castellón	Conselheiro	18.778	23.190	12.677	54.645
Nicolás Eblen Hirmas	Conselheiro	18.778	23.190	12.677	54.645
Giles Agutter	Conselheiro	10.241	1.716	3.946	15.902

2016					
Membro Do Conselho	Cargo	Verba para o Conselho (US\$)	Verba para o Comitê do Conselho (US\$)	Verba para o Subcomitê (US\$)	Total (US\$)
Mauricio Amaro	Presidente	25.029	-	1.992	27.021
Francisco Luzón López	Conselheiro	2.470	-	-	2.470
Juan José Cueto Plaza	Conselheiro	19.071	-	13.879	32.950
Ramón Eblen Kadis	Vice-Presidente	19.071	25.555	12.497	57.123
Juan Gerardo Jofré Miranda	Conselheiro	19.071	25.555	12.497	57.123
Carlos Heller Solari	Conselheiro	15.576	-	-	15.576
Georges Antoine de Bourguignon Arndt	Conselheiro	19.071	25.555	12.489	57.115
Ricardo J. Caballero	Conselheiro	6.212	-	2.976	9.188
Henri Philippe Reichstul	Conselheiro	13.774	-	10.024	23.798



ORGANOGRAMA

No dia 22 de março de 2017, o LATAM Airlines Group anunciou a reorganização de sua alta administração, seguindo uma tendência mundial do setor aéreo, que busca construir uma estrutura mais simples e eficiente, que atenda às necessidades dos mercados onde atua e enfrente o ambiente competitivo cada vez mais difícil.

O Grupo se reestruturou, enfatizando quatro grandes áreas, que serão a base da estratégia de negócios e que serão diretamente subordinadas ao CEO da empresa, Enrique Cueto:



**CLIENTES; OPERAÇÕES E FROTA;
COMERCIAL; E FINANÇAS;**

cada uma delas liderada por executivos atuais da LATAM, que já construíram uma história de destaque no Grupo, executando projetos de grande envergadura para ele. Além disso, serão subordinadas ao CEO as áreas de: Jurídica, Planejamento, Tecnologia, Segurança, Assuntos Corporativos, e Recursos Humanos.

Em 2017, o LATAM Airlines Group pagou ao conjunto de seus principais executivos um total de US\$35.148.972, além de US\$17.959.509 correspondentes a incentivos por desempenho pagos em março de 2017. Portanto, a Empresa pagou a seus principais executivos uma remuneração bruta total de US\$53.108.481.

Em 2016, o LATAM Airlines Group pagou ao conjunto de seus principais executivos um total de US\$40.194.453, além de US\$14.980.291 correspondentes a incentivos por desempenho pagos em março de 2017. Portanto, a Empresa pagou a seus principais executivos uma remuneração bruta total de US\$55.174.744.

PLANOS DE REMUNERAÇÃO:**(a) Planos de remuneração por aumentos de capital**

Planos de remuneração por aumentos de capital. Planos de remuneração implementados por meio da outorga de opções de subscrição e integralização de ações outorgadas pela LATAM Airlines Group S.A. aos trabalhadores da Companhia e suas filiais são reconhecidos nas demonstrações financeiras de acordo com as disposições do IFRS 2 "Pagamento Baseado em Ações", registrando o efeito do valor justo das opções outorgadas sob remuneração linearmente entre a data de concessão das referidas opções e a data em que se tornam irrevogáveis.

(a.1) Plano de remuneração 2011

Em 21 de dezembro de 2016 venceu o prazo de subscrição e pagamento das 4.800.000 ações correspondentes ao plano de remuneração aprovado na Assembléia Geral Extraordinária de Acionistas realizada em 21 de dezembro de 2011.

Do total de ações destinadas ao Plano de Remuneração 2011, apenas 10.282 ações foram subscritas e pagas, tendo sido colocadas no mercado em janeiro de 2014. Atendido o anterior, na data de vencimento, o Plano de Remuneração 2011 contava com um saldo de 4.789.718 ações aguardando subscrição e pagamento, que foi deduzido do capital autorizado da Empresa.

(a.2) Plano de remuneração 2013

Na Assembleia Geral Extraordinária realizada em 11 de junho de 2013, os acionistas da Companhia aprovaram, entre outros assuntos, o aumento do capital social, dos quais 1.500.000 ações foram alocadas para planos de remuneração dos empregados da Companhia e suas subsidiárias, de acordo com as disposições do Artigo 24 da Lei de Sociedades Anônimas.

Em relação ao plano de remuneração de 2013, ainda não há uma data definida para sua implementação.

(b) Plano de Remuneração 2016-2018

A Empresa implementou um plano de retenção de longo prazo para executivos, com duração até dezembro de 2018, com um período de exigibilidade entre outubro de 2018 e março de 2019, que consiste numa gratificação extraordinária cuja fórmula de cálculo tem por base a variação do valor das ações do LATAM Airlines Group S.A. durante um determinado período de tempo.

Esse benefício é registrado de acordo com as disposições do IFRS 2 "Pagamentos baseados em ações" e foi considerado como sendo uma concessão liquidada em dinheiro e, portanto, registrado pelo valor justo como um passivo, que é atualizado na data de encerramento de cada demonstração financeira com efeito no resultado do ano em exercício.



PRÁTICAS

de Governança Corporativa

LATAM Airlines Group S.A. é uma empresa pública registrada na Comissão de Mercado Financeiro "(CMF)", anteriormente Superintendência de Valores e Seguros sob o nº 306, cujas ações são negociadas na Bolsa de Comércio de Santiago, a Bolsa de Valores do Chile eletrônico e na Bolsa de Valores de Valparaíso. Além disso, suas ações estão listadas na Bolsa de Valores de Nova York "(NYSE)", na forma de American Depositary Receipts "(ADRs)".

As práticas de governança corporativa da LATAM Airlines Group são regidas pelas disposições da Lei nº 18.045 de Lei do Mercado de Valores, Lei No. 18046 sobre Sociedade Anônimas "(LSA)" e seus regulamentos, e pelas regras da CMF, as leis e regulamentos dos Estados Unidos da América e da Securities and Exchange Commission "(SEC)" desse país, no que corresponde à emissão de ADRs

As práticas de Governança Corporativa do Grupo LATAM Airlines estão sob revisão contínua, de forma que seus processos internos de autorregulação estão totalmente alinhados com os regulamentos vigentes e com os valores da LATAM.



A BASE DAS DECISÕES E ATIVIDADES COMERCIAIS REALIZADAS NO LATAM AIRLINES GROUP É BASEADA EM SEUS PRINCÍPIOS ÉTICOS, ESTABELECIDOS NO CÓDIGO DE CONDUTA LATAM.

Quanto aos principais órgãos da Governança Corporativa LATAM Airlines Group, estes são o Conselho e a Comissão de Diretores (que também serve como o Conselho de Auditoria para fins da Lei Sarbanes-Oxley dos Estados Unidos da América) juntamente com os Comitês de Estratégia, Finanças, Liderança e Clientes e Negócios, criados após a parceria entre a LAN e a TAM. As principais atribuições desses órgãos corporativos estão detalhadas abaixo.

DIRETÓRIO DO GRUPO LATAM AIRLINES

O Conselho de Administração do Grupo LATAM Airlines, composto por nove membros efetivos, é o órgão que analisa e estabelece a visão estratégica da LATAM, cumprindo assim um papel fundamental em sua Governança Corporativa. A cada dois anos, a totalidade de seus membros é renovada. De acordo com os estatutos do Grupo LATAM Airlines, os diretores são eleitos por voto cumulativo.





Cada acionista tem um voto por ação e pode depositar todos os seus votos em favor de um candidato ou distribuir seus votos entre qualquer número de candidatos. Essas disposições garantem que um acionista que detenha mais de 10% das ações em circulação possa eleger pelo menos um representante no momento. O atual Conselho de Administração foi eleito na assembleia geral ordinária realizada em 27 de abril de 2017.

O Conselho do Grupo LATAM Airlines reúne-se em sessões mensais regulares e em sessões extraordinárias, sempre que as necessidades sociais o exigirem. A remuneração dos conselheiros deve ser aprovada por voto na assembleia geral ordinária. O Comitê de Diretores normalmente se reúne mensalmente e suas funções e poderes são definidos pela lei e regulamentação aplicável.

COMITÊ DE DIRETORES DO GRUPO LATAM AIRLINES

A lei chilena prevê que as sociedades anônimas devem nomear pelo menos um diretor independente e um Comitê de Diretores, quando tiverem um capital social igual ou superior a 1.500.000 unidades de fomento e pelo menos 12,5% de suas ações com direito a voto se encontrem em poder de acionistas que controlam individualmente ou possuem menos de 10% de tais ações. Dos nove membros do Conselho, três deles fazem parte de seu Comitê de Diretores, que cumpre tanto a função

prevista na LSA quanto as funções do Comitê de Auditoria exigidas pela Lei Sarbanes-Oxley dos Estados Unidos da América e pela respectivos regulamentos da SEC.

O comitê de Diretores e de Auditoria têm as funções previstas no artigo 50 bis da LSA e demais regulamentações aplicáveis, podendo destacar os seguintes assuntos:

- Para examinar os relatórios dos auditores externos do LATAM Airlines Group, balanços e demais demonstrações financeiras que os administradores de LATAM Airlines Group entregam aos acionistas e emitir uma opinião com respeito a estes relatórios antes da apresentação aos acionistas para aprovação
- Propor auditores externos e agências de classificação de risco ao Conselho de Administração.
- Examinar relatórios de controle interno e reclamações sobre eles.
- Examinar e relatar tudo relacionado a transações com partes relacionadas.
- Examinar a escala de pagamento dos executivos seniores do LATAM Airlines Group.

Correspondente aos requisitos à independência diretores são estipulados na LSA e suas modificações pela Lei nº 19.705 sobre a relação entre administração e acionistas que controlam a legislação societária.

Um diretor é considerado independente quando ele ou ela não tem, em geral, vínculos, interesses, dependência econômica, profissional, de crédito ou comercial, de natureza ou volume relevante para a sociedade, outras empresas do grupo que fazem parte, seu controlador nem com os principais executivos, nem relacionais de parentesco com os últimos, nem qualquer outro tipo de relacionamento previsto na LSA.



AS REGRAS DOS ESTADOS UNIDOS EXIGEM TER UM COMITÊ DE AUDITORIA COMPOSTO POR PELO MENOS TRÊS MEMBROS DO CONSELHO, QUE ATENDA AOS REQUISITOS DE INDEPENDÊNCIA DA REGRA 10A DO SECURITIES EXCHANGE ACT.

A partir de 31 de dezembro de 2017 todos os membros do Conselho de Administração, que também exercem como parte do Comitê de Auditoria são independentes nos termos do artigo 10A do Securities Exchange Act. Nesta data, os membros da comissão foram o Sr. Eduardo Novoa Castellón, Nicolás Eblen Hirmas e Georges de Bourguignon Arndt (Presidente do Conselho de Administração). Para os propósitos da LSA, o diretor Nicolás Eblen Hirmas não tem o status de diretor independente.

RELATÓRIO ANUAL DE GESTÃO DO COMITÊ DE ADMINISTRAÇÃO

De acordo com o disposto no parágrafo 5º do inciso 8º do artigo 50 bis da Lei nº 18.046 sobre Sociedades Anônimas, o Comitê de Administração da LATAM Airlines Group S.A. procede à emissão do seguinte relatório anual de sua gestão com relação ao ano de 2017.

I. INTEGRAÇÃO DO COMITÊ DE DIRETORES E SESSÕES.

O Comitê de Diretores da Companhia é composto por Georges de Bourguignon Arndt, Eduardo Novoa Castellón e Nicolás Eblen Hirmas, que possuem o status de independentes sob as leis dos EUA. Sob a lei chilena, os dois primeiros têm o status de diretor independente. O Comitê de Diretores é presidido pelo Sr. Georges de Bourguignon Arndt.

Os conselheiros foram eleitos na Assembleia Geral Ordinária realizada em 27 de abril de 2017, pelo prazo de dois anos, de acordo com o estatuto da Companhia.

II. RELATÓRIO DE ATIVIDADES DO COMITÊ.

Durante o ano fiscal de 2017, o Comitê de Diretores reuniu-se em 21 ocasiões para exercer seus poderes e cumprir suas obrigações de acordo com o Artigo 50Bis da Lei nº 18.046 sobre Sociedades Anônimas, bem como para tratar de outros assuntos que o Conselho de Administração acharam necessário examinar, revisar ou avaliar. Os principais tópicos discutidos são relatados abaixo.

Revisão e Revisão do Balanço e Demonstrações Financeiras.

O Comitê de Diretores examinou e revisou as demonstrações financeiras da Companhia em 31 de dezembro de 2016, bem como o fechamento dos trimestres findos em 31 de março, 30 de junho e 30 de setembro de 2017, incluindo os respectivos relatórios dos auditores externos da Companhia, conforme explicado abaixo. Nas reuniões do Comitê com relação às demonstrações financeiras da Companhia em 31 de dezembro de 2016 e 30 de junho, ele participou o Auditor Externo da Companhia para fins de fornecer a sua opinião

de auditoria e relatar os pontos relevantes de sua revisão, os principais aspectos do controle interno e comunicação exigida pelos reguladores do auditor externo incluindo cada vez que a confirmação de que (i) não teve dificuldade em realizar a auditoria, (ii) não apresentaram diferenças de opinião com gestão e (iii) surgiram fatos que representavam uma ameaça à sua independência.

Na reunião ordinária realizada em 29 de setembro de 2017, auditores externos, PricewaterhouseCoopers (PwC) apresentou o plano de auditoria para o ano de 2017. Além disso, a empresa Ernst & Young (EY) na qualidade de auditor externo da TAM S.A e subsidiárias, participaram das reuniões do Comitê de Diretores realizado em 31 de maio de 2017 e em 29 de setembro de 2017, com o objetivo de explicar os principais aspectos da auditoria externa da TAM, principais focos de seu processo de revisão e aspectos do controle interno.

Revisão dos Relatórios de Deterioração das Unidades Geradoras de Caixa.

Na sua reunião de 6 de março de 2017, o Comitê de Administração analisou os relatórios de deterioração elaborado pela Administração da Companhia e da empresa de consultoria KPMG, contratada para o efeito e que estava presente nessa reunião, correspondente às unidades geradoras de caixa sociedade incluídos certos ativos nas demonstrações financeiras em 31 de dezembro de 2016. Na sessão de 10 de maio de 2017, 04 de agosto de 2017 e 2 de novembro de 2017, a área de Controladoria LATAM apresentou à Comissão Conselheiros uma análise das indicações de redução ao valor recuperável correspondente às unidades geradoras de caixa da Companhia para certos ativos incluídos nas Demonstrações Financeiras em 31 de março de 2017, 30 de junho de 2017 e 30 de setembro de 2017, respectivamente, de acordo com os relatórios. no efeito emitido pela administração da Companhia.

Na reunião do Conselho de Administração de 31 de Maio de 2017, a área da Controladoria LATAM apresentou ao Conselho de Administração "Política de Controle de Indicadores de Deterioro da Unidade Geradora de



Transporte Aéreo e Unidade Geradora de Programa de Coalizão e Fidelidade Multiplus".

Sistemas de Compensação para Executivos e Trabalhadores.

O Comitê de Administração examinou, na sessão ordinária de 23 de março de 2017, alterações nos sistemas de remuneração dos executivos em relação ao cálculo de títulos a longo prazo. Na sessão do Comitê de Diretores realizada em 3 de abril de 2017, a reorganização da equipe executiva foi revisada.

Na reunião realizada em 04 de agosto de 2017 e 01 de setembro de 2017 o Conselho de Administração analisou as principais questões discutidas pelo Comitê de Liderança durante o ano, que compreendem o "Headcount Challenge" e a nova Estrutura Organizacional LATAM.

Em matéria de compensação a estratégia de remuneração da LATAM para seus executivos é revista, a partir do nível de Diretor, incluindo a metodologia para a avaliação da política de compensação de carga definido pela Companhia e as posições médias para tais posições nos mercados do Chile e do Brasil.

Exame de Antecedentes Relacionados a Transações com Partes Relacionadas

Nas sessões realizadas em 04 de janeiro de 2017, 16 de fevereiro de 2017, 04 de agosto de 2017 e 1º de setembro de 2017, foram examinadas as transações que, de acordo com as normas legais e contábeis aplicáveis à Companhia, foram ou podem ser atingidas o caráter de operações com partes relacionadas, sendo as correspondentes outorgas concedidas pelo Comitê.

Práticas de Governança Corporativa.

Para fins de conformidade com a Regra Geral Nº 385 da Comissão de Mercado Financeiro, antes Superintendência de Valores e Seguros ("NCG 385"), o Comitê dos Diretores nas reuniões de 31 de maio de 2017 e 7 de dezembro de 2017, 22 janeiro de 2018 e 05 de março de 2018 analisaram e examinaram as práticas de governança corporativa da LATAM 2017, de acordo com o questionário previsto no anexo I do NCG 385. Nestas sessões foram avaliadas as melhorias nas práticas de governança corporativa da Companhia e acordou-se reforçar a implementação de algumas práticas já aprovadas e aprimorar alguns procedimentos de reuniões com a área de planejamento. Sobre a reunião realizada em 31 de maio de 2017 o planejamento de Comitê de Auditoria, em coordenação com as atividades do Conselho e em reunião extraordinária realizada em 13 de dezembro de 2017 foi revisto uma reunião com a área "Relações com Investidores" da Companhia, a fim de rever o seu funcionamento e propor possíveis melhorias às práticas de entrega de informações ao mercado.

Treinamento em assuntos de concorrência.

Nas sessões realizadas em 23 de janeiro de 2017, 30 de junho de 2017, 7 de dezembro de 2017 e 5 de março de 2018, a Diretoria Executiva analisou as conclusões do treinamento realizado da concorrência com o objetivo de reforçar essa matéria nos diferentes negócios realizados pela Companhia.

Atualização de temas de sustentabilidade.

Na sessão do Comitê de Diretores realizada em 2 de novembro de 2017, verificou-se o progresso da Companhia em questões de Sustentabilidade, revisando a estratégia de sustentabilidade, questões de governança corporativa em relação ao Índice Dow Jones de Sustentabilidade e assuntos relativos à cidadania corporativa

Revisão de Tópicos Fiscal e Contábil

Nas reuniões de 23 de janeiro de 2017, 06 de março de 2017, 10 de maio de 2017 e 29 de setembro de 2017 o Comitê de Auditoria analisou questões contábeis e fiscais, incluindo fiscalizações de autoridade, reorganização de ativos, padrões determinação de preços de transferência, implementação de novas normas IFRS e contingências contábeis.

Auditoria Interna e Controles Internos

Nas sessões ordinárias do Comitê de Diretores, realizadas em 30 de junho de 2017 e 4 de agosto de 2017, se avaliaram e revisaram os relatórios emitidos pela Auditoria Interna LATAM e o plano de trabalho da Auditoria Interna para 2017.

Além disso, nas sessões de 23 de março de 2017, 4 de agosto de 2017 e 7 de dezembro de 2017, o Comitê de Diretores revisou as conclusões da revisão dos sistemas de controle sob o regulamento da Sarbanes Oxley. O plano de trabalho de 2017 também foi revisado e o progresso no controle interno foi relatado. Em 7 de dezembro de 2017, o Comitê de Diretores reuniu-se com a área de "Aquisição e cadeia de fornecimento" para conhecer mais sobre sua operação, incluindo uma revisão dos principais processos e controles nessa área. Em 2 de novembro e 15 de novembro de 2017, o Comitê de Diretores internalizou o andamento dos diversos projetos associados à área de Contabilidade de Receitas.

Gestão de Risco Corporativo

Na sessão ordinária realizada em 3 de abril de 2017, o Comitê de Diretores revisou uma apresentação sobre os riscos associados ao Centro de Controle de Operações (CCO), no qual foram analisadas as funções desse centro, bem como as tarefas de gestão de contingências e continuidade operacional, as equipes envolvidas, a evolução da gestão do CCO e assuntos relacionados ao seu novo formato organizacional.

Conformidade

Nas sessões ordinárias realizadas em 23 de janeiro de 2017 e 1º de setembro de 2017, o Comitê de Administração recebeu treinamento referente ao Programa de Conformidades atualmente em vigor na Companhia. Isso incluiu uma revisão de seus principais conteúdos, entre os quais o Código de Conduta, várias Políticas e Procedimentos, o processo de Due Diligence de Third Party Intermediaries (TPIs), o Manual de Prevenção ao Crime, a consultoria de conformidade contínua, através do Programa Embaixadores, a Hotline e de investigações internas, e dos processos de avaliação, certificação e treinamento de riscos.

Recomendações do Comitê de Diretores.

Por outro lado, o Comitê de Diretores fez várias recomendações, e a seção IV deste relatório indica as relacionadas à indicação de auditores externos da Companhia e de agências privadas de classificação de risco para o ano de 2017.

Relatório de Atividades por Sessão do Comitê de Diretores

Não obstante o acima exposto, o Comitê de Diretores se reuniu e nas oportunidades indicadas abaixo, com uma breve revisão dos assuntos examinados em cada uma dessas sessões:

1) Sessão Extraordinária nº 52 de 04/01/2017

- Exame do contrato de subarrendamento para aeronave no modo wet lease, referente a 4 aeronaves modelo A350-941, a ser assinado com a Qatar Airways Q.E.S.C.

2) Sessão Ordinária nº 173 de 23/01/2017

- Apresentação sobre o Projeto de Treinamento de Competências.
- Atualização sobre questões contábeis.
- Apresentação de questões tributárias.
- Problemas de conformidade.

3) Sessão Extraordinária nº 53 de 16/02/2017

- Revisão e aprovação do contrato de sublocação para aeronaves de leasing dry, referente a 4 aeronaves modelo A350-941, a ser assinado com a Qatar Airways Q.E.S.C.

4) Sessão Ordinária nº 174 de 06/03/2017

- Análise do “Test de Impairment” (Teste de deterioração) de certos ativos incluídos nas Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2016.
- Atualização sobre questões contábeis.
- Revisão do documento exigido pela Norma Geral 385.
- Revisão de questões legais e de conformidade.
- Revisão de transação referente à subsidiária Mas Air

5) Sessão Extraordinária nº 54 de 15/03/2017

- Revisão das Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2016.

6) Sessão Extraordinária nº 55 de 23/03/2017

- Conclusão da revisão SOX em 31 de dezembro de 2016.
- Apresentação de recursos humanos relacionados a modificações nos sistemas de remuneração por meio de títulos executivos a longo prazo.

7) Sessão Ordinária N° 175 de 03/04/2017

- Reorganização do corpo executivo.
- Proposta de contratação de auditores externos e classificadores privados de risco para o ano de 2017.
- Relatório anual sobre a gestão do Comitê de Diretores.
- Revisão de questões legais e de conformidade.
- Gerenciamento de risco corporativo: revisão da centralização do Centro de Controle de Operações.

**8) Sessão Ordinária nº 176 de 05/10/2017**

- Instalação e eleição do presidente do Comitê.
- Revisão do funcionamento do Comitê de Diretores para os Diretores entrantes do Comitê.
- Análise de sinais de deterioração da unidade geradora de caixa de transporte aéreo.
- Análise da futura aplicação da norma contábil IFRS 16.
- Revisão de transação referente à subsidiária Mas Air

9) Sessão Extraordinária nº 56 de 15/05/2017

- Revisão das Demonstrações Financeiras em 31 de março de 2017.

10) Sessão Ordinária nº 177 de 31/05/2017

- Política de sinais de deterioração e consulta sobre a demonstração dos fluxos de caixa.
- Apresentação da empresa de auditoria externa EY.
- Plano anual de atividades do Conselho.
- Análise das informações exigidas pela Norma Geral 385 da SVS.
- Várias questões a cargo do Gabinete do Procurador.
- Planejamento de atividades do Comitê de Diretores e outros.

11) Sessão Ordinária nº 178 30/06/2017

- Revisão de aspectos administrativos em relação ao funcionamento do Comitê de Diretores.
- Revisão dos Relatórios de Auditoria Interna e plano de trabalho da Auditoria Interna para o ano de 2017.
- Apresentação de projeto de treinamento em questões de concorrência.
- Revisão de questões legais.

12) Sessão Extraordinária nº 57 de 01/08/2017

- Revisão de questões legais e de conformidade.

13) Sessão Ordinária nº 179 04/08/2017

- Revisão do plano de trabalho da Auditoria Interna para 2017.
- Revisão de Transações entre partes relacionadas aos Programas de Passageiro Frequente do LATAMPASS e MULTIPLUS.
- Análise de sinais de deterioração da unidade geradora de caixa de transporte aéreo.
- Apresentação de informações sobre Transações com partes relacionadas
- Plano de trabalho da SOX 2017.
- Revisão de questões legais.
- Revisão de tópicos discutidos no Comitê de Liderança relacionados a sistemas de remuneração de executivos.

14) Sessão Extraordinária Nº58 de 17/08/2017

- Revisão dos Estados Financieros em 30 de junho de 2017.

15) Sessão Ordinária nº 180, de 09/01/2017

- Revisão de Transações entre partes relacionadas aos Programas de Passageiro Frequente do LATAMPASS e MULTIPLUS.
- Revisão de Transação relacionada à subsidiária Mas Air
- Revisão da extensão do prazo do contrato de sublocação das aeronaves A350-941 para a Qatar Airways Q.E.S.C ..
- Revisão de problemas de conformidade.
- Apresentação do BH Compliance.
- Revisão de tópicos discutidos no Comitê de Liderança relacionados a sistemas de remuneração de executivos.

16) Sessão Ordinária Nº181 de 29/09/2017

- Revisão do status de progresso da auditoria externa do PWC ano 2017.
- Apresentação da firma EY em relação à auditoria à TAM S.A.
- Apresentação de questões tributárias associadas a preços de transferência, reorganização de ativos e contingências.

17) Sessão Ordinária Nº182 de 2/11/2017

- Análise de sinais de deterioração da unidade geradora de caixa de transporte aéreo.
- Apresentação da área de Contabilidade de receitas referente ao status atual do projeto "REVERA".
- Apresentação sobre Sustentabilidade e Cidadania Corporativa da LATAM.
- Revisão de questões legais.

18) Sessão Extraordinária Nº59 de 15/11/2017

- Revisão das Demonstrações Financeiras em 30 de setembro de 2017.
- Apresentação da área de Contabilidade de receitas referente ao andamento do projeto "REVERA".

19) Sessão Extraordinária Nº60 de 1/12/2017

- Análise de notificação recebida pela TAM Linhas Aéreas S.A. ("TAM") da Secretaria da Receita Federal do Brasil.

20) Sessão Ordinária Nº183 de 7/12/2017

- Apresentação pela área de Suprimentos da LATAM sobre os processos sob sua responsabilidade.
- Análise das informações exigidas pela Norma Geral 385 da SVS
- Apresentação pela Controladoria sobre o status da revisão SOX 2017
- Apresentação sobre o Projeto de Treinamento de Competências.
- Análise da carta recebida de auditores externos relacionada a questões de controle interno.

21) Sessão Extraordinária Nº61 de 13/12/2017

- Apresentação sobre a operação da área de "Relações com Investidores" e entrega de informações ao mercado.

III. REMUNERAÇÃO E DESPESAS DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO.

Na Reunião Geral Ordinária da Companhia realizada em 27 de abril de 2017, concordaram que cada membro do Comitê Diretor percebe o equivalente a 80 UF por conta do subsídio mensal para assistência às reuniões do Conselho de Administração.

Para fins de funcionamento da Comissão de Auditoria e seus assessores, da Lei das Sociedades Anônimas prevê que seu orçamento deve ser pelo menos igual à remuneração anual dos membros da Comissão, e, nesse sentido, foi aprovado pela Assembléia de Acionistas ordinárias um orçamento de 2.880 Unidades de Fomento para o ano fiscal de 2017, que não foi utilizado durante o ano de 2017.

Como resultado, as despesas do Comitê de Diretores estão relacionadas à participação mensal para participar de suas sessões, sem ter outras despesas ou gastos para relatar.

IV. RECOMENDAÇÕES DO COMITÊ DE DIRETORES.**IV.1 Proposta para a Nomeação de Auditores Externos.**

Em uma reunião do Conselho de Administração datada de 03 de abril de 2017 e de acordo com as disposições do parágrafo 2 do oitavo parágrafo do artigo 50a da Lei nº 18.046, o Conselho de Administração decidiu propor ao Conselho com auditores externos que foram sugeridas na reunião da empresa realizada em 27 de abril de 2017. A este respeito a Comissão Geral Ordinária, decidiu propor ao Conselho a nomeação de empresas da sociedade PriceWaterhouseCoopers consultores, auditores e cia. Limitada ("PWC"), Ernst & Young Profissionais de Auditoria e Assessorias limitadas ("EY") e KPMG Auditores Consultores Ltda ("KPMG") como empresa de auditoria da Companhia, nessa ordem de prioridade, mas sem prejuízo recomendando a manutenção da PWC como empresa de auditoria para o ano no ano de 2017, considerando o contrato com a PWC atualmente em vigor, como resultado da concessão dos serviços de licitações do processo de serviços de auditoria externa realizada 2016 pela Companhia e isso inclui a prestação dos referidos serviços para os períodos de 2016, 2017 e 2018. Na ocasião, foram considerados os seguintes motivos e argumentos para a tomada dessa decisão:

- (i) A qualidade do serviço de PWC para o Grupo LATAM Airlines não apresenta nenhuma observação ou objeção da administração da Companhia ou de seu Conselho de Administração.
- (ii) A interação e coordenação entre as duas firmas de auditoria externa PWC e EY para o ano de 2016 foram consideradas positivas em sua capacidade como auditores externos do LATAM Airlines Group e TAM S.A., respectivamente.
- (iii) Embora a PWC tenha sido o auditor externo do LATAM Airlines Group S.A. durante os últimos 25 anos, o nível de independência da empresa de auditoria é garantida através de sistemas de controle interno que implementaram e a política PWC observado a nível internacional para mudar o



sócio responsável do cliente a cada 5 anos em consonância com o disposto na alínea f) do artigo 243 da Lei nº 18.045, no Mercado de Valores Mobiliários. Precisamente, como o sócio responsável pela auditoria LATAM vem desempenhando essa função há 5 anos, sua alteração corresponde à auditoria para 2017, e a nomeação do novo sócio responsável foi relatada pela PWC.

- (vii) Por outro lado, e de acordo com os resultados do processo de licitação mencionado acima, a recomendação do Conselho de Administração, de acordo com o correspondente ao Comitê de Diretores, ao Conselho de Administração da TAM S.A. consiste na continuidade da EY como auditor externo da TAM S.A. e subsidiárias.

No ano fiscal de 2017, a empresa da PWC fez a rotação do Parceiro Sênior para a Auditoria Externa da LATAM, nomeando o Sr. Renzo Corona como substituto do Sr. Jonathan Yeomans.

IV.2 PROPOSTA DE CLASSIFICADORES DE RISCO PRIVADO.

O Comitê de Diretores, em sua sessão de 3 de abril de 2017 e em conformidade com o disposto no § 2º do oitavo parágrafo do artigo 50 bis da Lei nº 18.046 sobre as Sociedades,

concordou em propor ao Conselho os classificadores de risco a ser sugerido na Assembleia Geral Ordinária da Companhia a ser realizada em 27 de abril de 2017. A esse respeito, o Comitê resolveu propor ao Conselho de Administração da companhia a designação de agências de classificação de Fitch Chile Clasificadora de Riesgo Limitada, Feller-Rate Clasificadora de Riesgo Limitada e Standard and Poor's Ratings Chile Clasificadora de Riesgo Limitada. Em relação à classificação de risco internacional, o Comitê de Diretores concordou em propor ao Conselho a designação de Fitch Ratings, Inc., Moody's Investors Service e Standard & Poor's Ratings Services.

COMISSÕES DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DO GRUPO LATAM AIRLINES

De acordo com o acordo de acionistas assinado em 25 de janeiro de 2012 entre a LATAM Airlines Group S.A. (Anteriormente LAN Airlines SA) e TEP Chile SA, em reunião do Conselho regular, datado de 03 de agosto de 2012 passou a estabelecer quatro comitês para analisar, discutir e fazer recomendações ao Conselho de Administração sobre questões da competência de cada um deles:

Comitê de Estratégia, (ii) Comitê de Liderança, (iii) Comitê de Finanças e (iv) Comitê de Clientes e Negócios. De acordo

ao pacto de acionistas mencionado acima, cada um desses comitês será composto por dois ou mais membros do Conselho de Administração da Companhia e pelo menos um de seus membros deverá ser um conselheiro eleito pela TEP Chile S.A.

O Comitê de Estratégia se concentrará na estratégia corporativa, nas questões estratégicas atuais e nos planos e orçamentos trienais para as principais unidades de negócios e áreas funcionais e estratégias de revisão de alto nível.

O Comitê de Liderança enfocará, entre outras coisas, cultura de grupo, estrutura organizacional de alto nível, designação do vice-presidente executivo do LATAM Airlines Group (doravante, o "CEO da LATAM") e aqueles que se reportam a ele; filosofia da remuneração corporativa, estruturas e níveis de remuneração e objetivos para o CEO da LATAM e outros funcionários chave, plano de sucessão ou contingência para o CEO da LATAM e avaliação de desempenho do CEO da LATAM.

O Comitê Financeiro se concentrará nas políticas e estratégias financeiras, na estrutura de capital, no controle das políticas de conformidade, na estratégia de otimização fiscal e na qualidade e confiabilidade das informações financeiras. Finalmente, o Comitê de Clientes e Negócios se concentrará no alinhamento das estratégias competitivas dos dois vice-presidentes com foco em iniciativas de vendas, marketing, malha e frota, experiência do cliente e gerenciamento de receita.

Além disso, por meio de um acordo do Conselho de Administração da LATAM Airlines Group S.A., na reunião do conselho Nº 389 de 10 de junho de 2014, foi criado um Comitê de Risco para supervisionar a implementação do pilar de risco do plano estratégico da empresa. e, em particular, supervisionar a gestão de riscos do Grupo LATAM Airlines e garantir a estruturação de uma matriz de riscos corporativos.

TRANSAÇÕES COM PARTES RELACIONADAS

Em 02 de agosto de 2016, o Conselho de Administração aprovou uma Política de controle de Parte das operações relacionadas a LATAM e todas as suas filiais, com base na

LSA, que afirma que todas as operações de uma empresa de capital aberto uma parte relacionada deverão contribuir para o interesse social, realizadas em condições de mercado, bem como atender a certos requisitos exame prévio pelo comitê de diretores autorizados pelo conselho ou o conselho e divulgação, que diferem das que se aplicam a uma corporação fechada. Esta política inclui a definição pelo Conselho de transações que são consideradas padrão, que foi aprovada na reunião do conselho de 29 de dezembro de 2009 e foi informado nessa mesma data ao CMF como fato relevante. As operações indicadas como de costume, podem ser executadas sem os requisitos de exame prévio e aprovação do conselho de administração ou do conselho.

O Grupo LATAM Airlines realizou diversas transações com suas subsidiárias, incluindo entidades detidas ou controladas por alguns de seus acionistas majoritários. Durante o curso normal dos negócios da LATAM, vários tipos de serviços foram entregues e recebidos de e para empresas relacionadas, incluindo arrendamentos e troca de aeronaves, serviços de transporte de carga e reservas.

Política de LATAM Airlines Group não contempla a realizar transações com ou para o benefício de qualquer acionista ou membro do Conselho, ou qualquer controlada por essas pessoas ou em que eles têm um papel importante o ao menos interesse económico quando a transação está relacionada com a entidade LATAM e o preço e outras condições são, pelo menos, tão favoráveis para a empresa quanto aquelas que poderiam ser obtidas de um terceiro sob condições de mercado.

Essas transações estão resumidas nas demonstrações financeiras consolidadas auditadas do exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2017.

PRINCÍPIOS DE BOA GOVERNANÇA CORPORATIVA

A boa Governança Corporativa do Grupo LATAM Airlines é o resultado da interação de diferentes pessoas e grupos de interesses ("stakeholders").

Enquanto a conformidade com os mais elevados padrões éticos e de conformidade estabelecidos pelo Conselho de LATAM Airlines Group são de responsabilidade de todos os funcionários, em uma responsabilidade primária para a boa governança corporativa são o Conselho, o Conselho de Administração e Principais Executivos do Grupo LATAM Airlines. De acordo com o acima exposto, o Grupo LATAM Airlines está comprometido com a transparência e o cumprimento dos padrões éticos e regulatórios estabelecidos pelo Conselho para esses fins.

PILARES DO GOVERNO SOCIETÁRIO DO GRUPO LATAM AIRLINES

A fim de garantir a governança corporativa adequada em LATAM Airlines Group, sem prejuízo das responsabilidades do Conselho e do Conselho de Administração da LATAM, sua administração tem tomado uma série de medidas, entre as quais estão as seguintes:

1. Publicação de um Código de Conduta LATAM Airlines Group, única para todos os colaboradores do Grupo, que visa assegurar o cumprimento por todos os funcionários com os mais altos padrões de ética, transparência e conformidade regulamentar exigido pelo Grupo LATAM Airlines.

O Grupo LATAM tem um Canal de denúncias Éticas (www.etica-grupolatam.com), através da qual os trabalhadores podem aumentar as suas preocupações diretamente por meios electrónicos, de forma reservada em confiança e garantia de que tais preocupações serão adequadamente tratada ou investigada, garantindo que nenhuma retaliação será tomada contra o reclamante.
2. Código de Ética para executivos financeiros seniores, que promove conduta honesta e ética na divulgação de informações financeiras, conformidade regulatória e ausência de conflitos de interesse.
3. Manual de Gestão e Informações úteis que é uma exigência da CMF e do advento da Lei nº 20.382 de Governança Corporativa, uma exigência também da legislação chilena

do Mercado de Valores. Grupo LATAM Airlines, além das regras que regem os critérios de divulgação de operações, os períodos de bloqueios voluntários para a compra e venda de ações da LATAM, os mecanismos contínuos para divulgação de informações de interesse para o mercado e salvaguardar mecanismos de informações confidenciais por funcionários e executivos da LATAM.

4. Programa de Conformidade ("Compliance"), nos termos do qual a Compliance Management LATAM, que parte da Vice-Presidência Legal, LATAM Airlines Group, em coordenação com e sob a supervisão do Conselho de Administração e seu Comitê de Auditoria, supervisiona cumprimento das leis e regulamentos que se aplicam aos negócios e atividades do Grupo LATAM Airlines nos diferentes países em que opera.

PRÁTICAS DE GOVERNANÇA CORPORATIVA

Em 30 de março de 2018, o Relatório de Práticas Empresariais da Companhia foi enviado à CMF, aprovado pelo Conselho de Administração da LATAM Airlines Group S.A. e preparado de acordo com a Norma Geral N° 385, anteriormente N° 341 de 8 de junho de 2015, da CMF. O dever de informação previsto nesta norma é em 31 de dezembro de cada ano, a ser apresentado até 31 de março do ano seguinte.

As informações entregues anualmente à CMF devem se referir aos seguintes assuntos:

- O funcionamento do Conselho.
- A relação entre a companhia, acionistas e o público em geral.
- Substituição e remuneração de executivos-chave.
- A definição, implementação e supervisão de políticas e procedimentos de controle interno e gerenciamento de riscos na empresa.

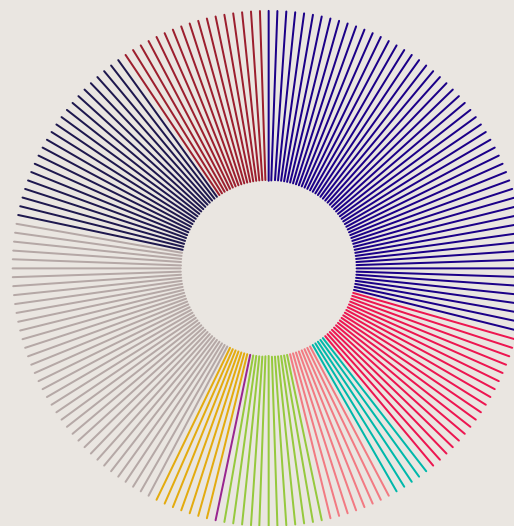
ESTRUTURA

de Propriedade e Principais Acionistas

Em 31 de dezembro de 2017, o LATAM Airlines Group contava com um total de 1.485 acionistas registrados, sendo controlada pelo Grupo Cueto.



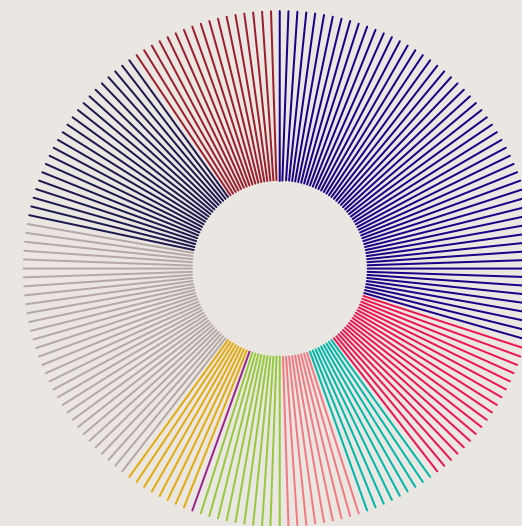
Propriedade ao 31 de dezembro 2017



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 tem 9,999999918% do total das ações emitidas da LATAM.

Propriedade ao 31 de dezembro 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 tem 9,999999918% do total das ações emitidas da LATAM.

12 Principais Acionistas ao 31 de dezembro 2017

Nome ou Razão Social	Ações suscritas e pagadas em 31/12/2017	Porcentagem (%)
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 tem 9,999999918% do total das ações emitidas da LATAM.

12 Principais Acionistas ao 31 de dezembro 2016

Nome ou Razão Social	Ações suscritas e pagadas em 31/12/2016	Porcentagem (%)
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 tem 9,999999918% do total das ações emitidas da LATAM.



A seguir, detalhamos a porcentagem controlada diretamente e indiretamente pelo controlador e por cada um de seus membros, além da identificação das pessoas físicas por trás das pessoas jurídicas.

1. O Grupo Cueto é o sócio controlador da LATAM, sendo formado pelos Srs. Juan José Cueto Plaza (um de nossos

diretores), Ignacio Cueto Plaza (Presidente do Conselho de Administração), Enrique Cueto Plaza (CEO da LATAM) e alguns outros membros da família. Em 31 de dezembro de 2017 o Grupo Cueto detinha 27,91% das ações ordinárias da LATAM através das seguintes empresas (Tabela 1):

TABELA 1

Rut	Participante	Quantidade Atual de Ações	Porcentagem
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 do Grupo Cueto		169.248.377	27,91%

2. Em relação à empresa COSTA VERDE AERONÁUTICA S.A., seus acionistas são os seguintes (Tabela 2):

TABELA 2

Acionista	Porcentagem
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. Por sua vez, a empresa controladora da Costa Verde Aeronáutica S.A. mencionada anteriormente, INVERSIONES COSTA VERDE AERONÁUTICA S.A. (A na Tabela 2), tem os seguintes sócios (Tabela 3):

TABELA 3

Acionista	Porcentagem
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 EMPRESA EM COMANDITA POR ACCIONES, mencionada anteriormente, (I na Tabela 3), tem os seguintes sócios (Tabela 4):

TABELA 4

Acionista	Porcentagem	Sócio 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 e María Emilia Cueto	18.391.071-K
Inmobiliaria e Inversiones Colunga Limitada	30%	Os mesmos acionistas da Inv. Mineras del Cantábrico S.A.	76.180.199-6
Inversiones del Cantábrico Limitada	30%	Os mesmos acionistas da Inv. Mineras del Cantábrico S.A.	76.006.936-1

5. Quanto à INMOBILIARIA E INVERSIONES COLUNGA LIMITADA E INVERSIONES DEL CANTÁBRICO LTDA.

100% da propriedade do Grupo Cueto, e seus acionistas finais, são dos senhores (i) Juan José Cueto Plaza, já qualificado; (ii) Ignacio Javier Cueto Plaza, já qualificado; (iii) Enrique Miguel Cueto Plaza, já qualificado; (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 e (xxv) María Esperanza Alcaíno Cueto, rut 17.701.730-2.

6. Os acionistas da Costa Verde Aeronáutica Tres SpA são os seguintes (Tabela 5):

TABELA 5

Acionista	Porcentagem	Sócio Principal
Costa Verde Aeronáutica S.A.	100%	Inversiones Costa Verde Aeronáutica S.A. (77,97%)



7. Os sócios da INVERSIONES NOVA COSTA VERDE AERONÁUTICA LIMITADA são os seguintes (Tabela 6):

TABELA 6

Sócios	Porcentagem	Sócio 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 uma)

8. Os acionistas da COSTA VERDE AERONÁUTICA SpA são os seguintes (Tabela 7):

TABELA 7

Acionista	Porcentagem
Inversiones Nueva Costa Verde Aeronáutica Dos S.A.	100%

9. Os sócios da INVERSIONES PRIESCA DOS Y CIA. LTDA. são os seguintes (Tabela 8):

TABELA 8

Acionista	Porcentagem
Ignacio Cueto	99%
Outros	1%

10. Os sócios da INVERSIONES CARAVIA DOS Y CIA. LTDA. são os seguintes (Tabela 9):

TABELA 9

Acionista	Porcentagem
Juan José Cueto	99%
Outros	1%

11. Os sócios da INVERSIONES EL FANO DOS Y CIA. LTDA. são os seguintes (Tabela 10):

TABELA 10

Acionista	Porcentagem
Enrique Cueto	99%
Outros	1%

12. Os sócios da INVERSIONES LA ESPASA DOS Y CIA. LTDA. são os seguintes (Tabela 11):

TABELA 11

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

13. Os sócios da INVERSIONES LA ESPASA DOS S.A. são os seguintes (Tabela 12):

TABELA 12

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





A INVERSIONES MINERAS DEL CANTÁBRICO LIMITADA é uma empresa 100% de propriedade do Grupo Cueto, e seus acionistas finais são as pessoas individualizadas no item 5 anterior.

O restante da base de acionistas é formada por diversos investidores institucionais, pessoas jurídicas e pessoas físicas. Em 31 de dezembro de 2017, 4,14% da propriedade da LATAM encontrava-se na forma de ADRs.

A seguir, indicamos os acionistas controladores, outros acionistas principais e acionistas minoritários da LATAM, que, por si mesmos ou com outros com que tenham acordo de atuação conjunta, possam designar ao menos um membro da administração da empresa, ou exercer 10% ou mais do capital com direito a voto.

Participação em 31 de dezembro de 2017

Acionista	Número de ações subscritas e pagas	Porcentagem de propriedade sobre ações subscritas e pagas
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%
Outros	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%
Outros acionistas minoritários	291.394.195	48,05%
Total	606.407.693	100,00%

² O Grupo Cueto, ao qual também nos referimos como "Acionistas Controladores da LATAM", firmou um acordo de acionistas com os acionistas controladores da LATAM, TEP Chile e TAM, cujos termos estão detalhados a seguir.

³ Qatar tem 9,999999918% do total das ações emitidas da LATAM.

⁴ O Grupo Amaro, ao qual também nos referimos como "Acionistas Controladores da TAM", firmou um acordo de acionistas com a LATAM e os acionistas controladores da LATAM, cujos termos estão detalhados a seguir.

Após a combinação com a TAM 2012, o Grupo Amaro, que inclui ao Mauricio Amaro e à Claudia Amaro, entre outros, também se tornou acionista majoritário da LATAM Airlines Group, através TEP Chile S.A. (Rut No. 76.152.798-3), empresa 100% detida Grupo Amaro e através da participação majoritária da Holdco I, que tem 100% das ações ordinárias da TAM.

Durante 2016, o Grupo Amaro reduziu a sua participação na LATAM, sendo a 31 de dezembro de 2017, proprietário direto de 2,58% das ações ordinárias da LATAM Airlines Group e 5,82% indiretamente através de 21,88% de propriedade que detém Grupo Amaro na Costa Verde Aeronáutica S.A., o principal veículo de investimento do Grupo Cueto na LATAM.

Também durante 2016 e por ocasião do aumento de capital aprovado na Assembleia Extraordinária de Acionistas de 18 de agosto de 2016, a Qatar Airways entrou na propriedade da LATAM, a empunhar a 31 de dezembro de 2017 10,0% do total subscrito e integralizado LATAM Airlines Group através da empresa Qatar Airways Investments (UK) Ltd.



FINALMENTE DECLARAMOS QUE, ATÉ A PRESENTE DATA, OS ACIONISTAS NÃO FORMULARAM COMENTÁRIOS NEM PROPOSTAS À MARCHA DAS NEGOCIAÇÕES DA EMPRESA.

A seguir, apresentamos o número de ações subscritas e pagas de participação e porcentagem na propriedade da LATAM que possuíam cada um dos diretores e executivos principais da referida empresa:

Total de Ações da Diretoria

	Nº de ações	Porcentagem
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 de Ações dos Executivos

	Nº de ações	Porcentagem
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 Declaramos que Juan José Cueto Plaza, Enrique Cueto Plaza e Ignacio Cueto Plaza fazem parte do Grupo Cueto, Nicolás Eblen Hirmas do Grupo Eblen e Carlos Heller Solari do Grupo Bethia, e nenhum detém por si mesmo as ações mencionadas acima, e sim através do grupo de que participam.

⁶ Declaramos que Georges de Bourguignon Arndt não é detentor direto de ações da LATAM, e sim Representante Legal de uma empresa de propriedade de seus filhos, que detém 3.153 ações da LATAM

ACORDO DE ACIONISTAS

Após a fusão entre LAN e TAM em junho de 2012, a LAN Airlines S.A. passou a ser o “LATAM Airlines Group S.A.” e a TAM continua existindo como subsidiária da Holdco I e da LATAM. Para implementar essa fusão, os acionistas controladores da TAM constituíram quatro novas sociedades anônimas de capital fechado, nos termos das leis chilenas: TEP Chile, Holdco I, Holdco II e Sister Holdco. Após concretizada a operação, a Holdco II e a Sister Holdco deixaram de existir.

Antes da fusão de operações, o LATAM Airlines Group e seus acionistas controladores celebraram vários acordos de acionistas com a TAM, seus acionistas controladores (atuando através da TEP Chile) e Holdco I, estabelecendo assim acordos e restrições relacionados à governança corporativa na tentativa de equilibrar os interesses do LATAM Airlines Group, como proprietário de substancialmente todos os direitos econômicos sobre a TAM, e os acionistas controladores da TAM, como os sempre acionistas controladores da TAM nos termos da legislação brasileira. Para atingir tais objetivos, os diferentes acordos de acionistas estabeleceram a proibição de tomar determinadas medidas e decisões corporativas de relevo sem a aprovação prévia por maioria qualificada de seus acionistas e/ou da diretoria da Holdco I ou da TAM. Além disso, esses acordos de acionistas estabelecem os acordos das partes em relação à governança corporativa e à administração do LATAM Airlines Group após a fusão das operações da LAN e TAM.

GOVERNANÇA E ADMINISTRAÇÃO DO GRUPO LATAM

Em relação à governança e à administração do Grupo LATAM, existem diferentes acordos de acionistas:

1. Acordo de Acionistas do Grupo Controlador: celebrado entre os acionistas controladores da LATAM e da TEP Chile, que estabelece os acordos relativos à governança corporativa, ao control e à operação da LATAM, Holdco I, TAM e suas respectivas subsidiárias, e regulamenta os



votos e as transferências das ações ordinárias do LATAM Airlines Group e das ações com direito a voto da Holdco I de propriedade da TEP Chile.

2. Acordo de Acionistas do LATAM Airlines Group-TEP: celebrado entre a LATAM e a TEP Chile, que, entre outros aspectos, estabelece os acordos relativos à governança corporativa, à administração e à operação da LATAM, e regulamenta as relações entre a LATAM e outros membros do Grupo LATAM.
3. Acordo de Acionistas da Holdco I: celebrado entre a LATAM, a Holdco I e a TEP Chile, que estabelece os acordos relativos à governança corporativa, à administração e à operação da Holdco I, e às votações e transferências de ações com direito a voto da Holdco I.
4. Acordo de Acionistas da TAM: celebrado entre LATAM, Holdco I, TAM e TEP Chile, que estabelece os acordos relacionados à governança corporativa, administração e operação da TAM e suas subsidiárias.

Logo após a fusão das operações da LAN e da TAM, o Acordo de Acionistas da Holdco I e o Acordo de Acionistas da TAM estabeleceram os acordos entre as partes em relação à

governança e administração da Holdco I, da TAM e de suas subsidiárias (em conjunto, o “Grupo TAM”).

Descrevemos a seguir as principais disposições dos acordos de acionistas mencionados nos itens 1 e 2 acima. É importante deixar claro que os direitos e as obrigações dos membros do Grupo Controlador são regulamentados pelos termos e pelas condições desses acordos de acionistas, e não pelo resumo de qualquer informação contida neste relatório anual.

COMPOSIÇÃO DA DIRETORIA DO LATAM AIRLINES GROUP

Desde abril de 2017, não há restrições sobre os Acordos de Acionistas relativas ao Conselho de LATAM Airlines Group. Uma vez que eleitos os diretores, de acordo com os regulamentos chilenos, o Conselho de LATAM Airlines Group tem o direito de nomear qualquer dos seus membros como Presidente dos mesmos, de acordo com os seus estatutos em vigor. Consequentemente, em maio 2017, o Sr. Ignacio Cueto Plaza foi eleito Presidente do Conselho. Em abril de 2017, o Sr. Mauricio Amaro deixou o Conselho de LATAM Airlines Group sendo o Sr. Henri Philippe Reichstul reeleito como diretor em abril de 2017, com os votos dos TEP Chile S.A, de acordo com a regulamentação local.



ADMINISTRAÇÃO DO GRUPO LATAM

Em junho de 2012, Enrique Cueto Plaza assumiu o cargo de CEO da LATAM (“LATAM CEO”). O cargo de LATAM CEO é o mais elevado do LATAM Airlines Group, sendo diretamente subordinado à Diretoria da LATAM. O CEO da LATAM é encarregado da supervisão geral, da direção e do controle dos negócios da LATAM Airlines Group e de algumas outras responsabilidades estabelecidas no Acordo de Acionistas do LATAM Airlines Group-TEP. Em caso de eventual saída do LATAM CEO atual, a Diretoria da LATAM designará seu sucessor assim que receber a recomendação do Comitê de Liderança.



A SEDE CORPORATIVA DO LATAM AIRLINES GROUP CONTINUARÁ LOCALIZADA EM SANTIAGO, NO CHILE.

Descrevemos a seguir as principais disposições dos acordos de acionistas mencionados nos itens 3 e 4 acima. É importante deixar claro que os direitos e as obrigações dos integrantes desses acordos são regulamentados pelos termos e pelas

condições desses acordos de acionistas, e não pelo resumo de qualquer informação contida neste relatório anual.

COMPOSIÇÃO DAS DIRETORIAS DA HOLDCO I E DA TAM

O Acordo de Acionistas da Holdco I e o Acordo de Acionistas da TAM prevêm, em termos gerais, diretorias idênticas e o mesmo CEO para a Holdco I e a TAM, sendo a LATAM responsável por indicar dois diretores e a TAM, quatro diretores (inclusive o Presidente do Conselho de Diretores).

Maria Cláudia Oliveira Amaro renunciou a seu cargo de diretora no dia 8 de setembro de 2014 e, para substituí-la, a diretoria indicou o Sr. Henri Philippe Reichstul. Uma renovação total da Diretoria da TAM foi realizada em abril de 2015.

O Acordo de Acionistas do Grupo Controlador estabelece que as pessoas eleitas pelos acionistas controladores da LATAM ou pelos acionistas controladores de TAM (ou em representação deles) como membros da Diretoria da LATAM serão também membros das diretorias da Holdco I e da TAM.

ADMINISTRAÇÃO DA HOLDCO I E DA TAM

Os assuntos e negócios diários da Holdco I serão administrados pelo CEO do Grupo TAM sob a supervisão da Diretoria da Holdco I. Os assuntos e negócios diários da TAM serão administrados pelos Diretores da TAM sob a supervisão da Diretoria da TAM. Os “Diretores da TAM” são o CEO do Grupo TAM, o CFO da TAM, o COO da TAM e o CCO da TAM. Atualmente, o cargo de CEO da TAM é ocupado por Cláudia Sender. O CEO do Grupo TAM será encarregado da supervisão geral, da direção e do controle dos negócios e das operações do Grupo TAM (no que diz respeito ao que não forem os negócios internacionais de passageiros do Grupo LATAM), e cumprirá todas as ordens e resoluções dos diretores da TAM. O primeiro CFO da TAM, “CFO da TAM CFO,” foi designado em conjunto pela LATAM e pela TEP Chile, e qualquer sucessor do CFO será designado pela TEP Chile

entre três candidatos propostos pela LATAM. O COO da TAM, “COO da TAM”, e o gerente comercial da TAM, “CCO da TAM”, serão designados em conjunto e recomendados à Diretoria da TAM pelo CEO do Grupo TAM e o CFO da TAM, devendo, além disso, ser aprovado pela Diretoria da TAM. Esses acordos de acionistas regulamentam, ainda, a composição das diretorias subsidiárias da TAM.



APÓS A FUSÃO, A TAM MANTÉM SUA SEDE EM SÃO PAULO, BRASIL.

ATOS QUE EXIGEM MAIORIA QUALIFICADA

Determinados atos da Holdco I ou da TAM exigem a aprovação, por maioria qualificada, da Diretoria ou dos acionistas da Holdco I ou da TAM, exigindo efetivamente a aprovação da LATAM e da TEP Chile antes de serem levados a cabo.

Os atos que exigem a aprovação, por maioria qualificada, das diretorias da Holdco I ou da TAM, são os seguintes:

- aprovar o orçamento anual, o plano de negócios e os negócios plurianuais (em conjunto, os “Planos Aprovados”), e, além disso, as alterações desses planos;
- cumprir ou acordar qualquer ato que implique ou possa implicar, individualmente ou de forma agregada, qualquer gasto de capital, operacional ou outro gasto de qualquer empresa da TAM e suas subsidiárias acima de (i) 1% das receitas ou 10% dos lucros (o que for menor) nos termos dos planos aprovados, em relação aos atos que afetem as partidas da demonstração de resultados; ou (ii) 2% dos ativos ou 10% do caixa e equivalentes de caixa (cf. a definição do IFRS), o que for menor, de acordo com o estabelecido nos Planos Aprovados e em vigor, em relação aos atos que afetem a situação de fluxo de caixa;

- criar, afastar ou admitir novos acionistas em alguma das subsidiárias da respectiva empresa, exceto na medida em que esteja expressamente contemplado nos planos aprovados;
- aprovar a aquisição, alienação, modificação ou oneração, por parte de qualquer empresa da TAM, de qualquer ativo superior a US\$15 milhões ou de qualquer valor acionário ou de valores conversíveis em ações de qualquer empresa da TAM ou da Empresa, exceto na medida em que isso esteja expressamente contemplado nos Planos aprovados;
- aprovar qualquer investimento em ativos não relacionados com o objeto social de qualquer empresa da TAM, salvo na medida em que isso esteja expressamente contemplado nos Planos aprovados;
- firmar qualquer contrato de valor superior a US\$15 milhões, salvo na medida em que isso esteja expressamente contemplado nos Planos aprovados;
- firmar qualquer contrato relacionado a distribuição de lucros, associações de empresas, colaborações de negócios, participação em alianças, acordos de código compartilhado, exceto pelo aprovado nos planos de negócios e no previsto e realizado, exceto na medida em que isso esteja expressamente contemplado nos Planos aprovados;
- liquidar, modificar, ou renunciar a qualquer direito ou demanda de uma empresa correspondente ou suas subsidiárias em valor superior a US\$15 milhões, exceto na medida que isso esteja expressamente contemplado nos Planos aprovados;
- iniciar, tomar parte em, comprometer ou estabelecer qualquer ato relevante em relação a qualquer litígio ou processo em valor superior a US\$15 milhões, relacionado com a respectiva empresa, exceto na medida que isso esteja expressamente contemplado nos Planos aprovados;
- aprovar a assinatura, o aditamento, a rescisão ou a ratificação de contratos com terceiros, exceto na medida que isso esteja expressamente contemplado nos Planos aprovados;
- aprovar qualquer demonstração financeira, modificação, ou qualquer política contábil, de dividendos ou impositiva da respectiva empresa;
- aprovar a outorga de qualquer interesse sobre valores ou garantias de obrigações de terceiros;

- designar executivos que não sejam o CEO da Holdco I ou os Diretores da TAM, ou reeleger os atuais CEO da TAM ou CFO da TAM; e
- aprovar qualquer voto da respectiva empresa ou suas subsidiárias em sua qualidade de acionista.

Os atos que exigem a aprovação de maioria qualificada dos acionistas são as seguintes:

- aprovar qualquer modificação nos estatutos de qualquer respectiva empresa ou suas subsidiárias em relação às seguintes matérias: (i) objeto social; (ii) capital corporativo; (iii) direitos inerentes a cada classe de ações e seus acionistas; (iv) as atribuições de assembleias ordinárias de acionistas ou as limitações às atribuições da Diretoria; (v) alterações no número de diretores ou executivos; (vi) o prazo; (vii) alteração das sedes corporativas de uma respectiva empresa; (viii) a composição, as atribuições e os compromissos da administração de qualquer respectiva empresa; e (ix) dividendos e outras distribuições;
- aprovar a dissolução ou liquidação de uma respectiva empresa;
- aprovar a transformação, fusão, separação ou qualquer tipo de reorganização societária de uma respectiva empresa;
- pagar ou distribuir dividendos ou realizar qualquer outro tipo de distribuição aos acionistas;
- aprovar a emissão, o resgate ou a amortização de instrumentos de dívida, valores acionários ou valores conversíveis;
- aprovar um plano de alienação de 50% ou mais dos ativos da Holdco I, por meio de venda, oneração ou a outro título, conforme determinado no balanço do ano anterior;
- aprovar um plano de alienação de 50% ou mais dos ativos da Holdco I, por meio de venda, oneração ou a outro título, conforme determinado no balanço do ano anterior;
- aprovar a concessão de interesses sobre instrumentos ou garantias para garantir as obrigações superiores a 50% dos ativos de uma respectiva empresa; e



- aprovar a execução, modificação, rescisão ou ratificação dos atos ou contratos com partes relacionadas, mas apenas nos casos em que a legislação pertinente exija a aprovação dessas matérias.

ACORDOS DE VOTOS, TRANSFERÊNCIAS E OUTROS ACORDOS

O grupo controlador da LATAM e as TEP Chile definiram no Acordo de Acionistas do Grupo Controlador que duas respectivas ações ordinárias do LATAM Airlines Group serão usadas da seguinte forma nas votações:

- até esse momento, TEP Chile vende qualquer uma de suas ações ordinárias da LAN (que não sejam as ações isentas, cf. definido a seguir e em poder da TEP Chile), o Grupo Controlador do LATAM Airlines Group usará suas ações ordinárias do LATAM Airlines Group para eleger a diretoria do LATAM Airlines Group a qualquer indivíduo designado pela TEP Chile, salvo se a TEP Chile possuir ações ordinárias suficientes do LATAM Airlines Group



para eleger diretamente dois membros da Diretoria do LATAM Airlines Group;

- as partes aceitam usar suas ações ordinárias do LATAM Airlines Group para apoiar as outras partes no afastamento ou na substituição de diretores ou outros indicados pela diretoria do LATAM Airlines Group;
- as partes aceitam consultar umas às outras e enviar esforços de boa-fé para estabelecer acordos e atuar em conjunto em todos os atos (exceto os atos que exijam a aprovação da maioria nos termos da legislação chilena) e ser consideradas pela diretoria do LATAM Airlines Group ou pelos acionistas do LATAM Airlines Group;
- as partes aceitam manter a Diretoria do LATAM Airlines Group com um total de nove membros e manter o quórum exigido pela maioria da Diretoria do LATAM Airlines Group; e
- caso, após ter enviado esforços de boa-fé para chegar a um acordo em relação a qualquer ato que exija aprovação por maioria qualificada nos termos da legislação chilena e um período de mediação, as partes não consigam chegar a esse acordo, a TEP Chile aceita dar seu voto na matéria que exija maioria qualificada cf. indicado pelos acionistas controladores do LATAM Airlines Group, ao qual nos referimos como “voto direto”.

O número de “ações isentas” da TEP Chile significa que o número de ações ordinárias do LATAM Airlines Group que a TEP Chile detenha, imediatamente após a data de vigência, acima de 12,5% das ações ordinárias vigentes do LATAM Airlines Group, será determinado com base na diluição total.



AS PARTES DO ACORDO DE ACIONISTAS DA HOLDCO I E DO ACORDO DE ACIONISTAS DA TAM ACEITARAM USAR SUAS AÇÕES COM DIREITO A VOTO DA HOLDCO I E AS AÇÕES DA TAM PARA DAR EFEITO AOS ACORDOS RELACIONADOS COM A REPRESENTAÇÃO DA DIRETORIA DA TAM DISCUTIDO ANTERIORMENTE.

RESTRIÇÕES ÀS TRANSFERÊNCIAS

Nos termos do Acordo de Acionistas do Grupo Controlador, os acionistas controladores do LATAM Airlines Group e da TEP Chile estão sujeitos a determinadas restrições relacionadas a vendas, transferências e gravames das ações ordinárias do LATAM Airlines Group e (apenas no caso da TEP Chile) as ações com direito a voto da Holdco I. Salvo por um número limitado das ações ordinárias do LATAM Airlines Group, nem os acionistas controladores do LATAM Airlines Group nem os da TEP Chile poderão vender as ações ordinárias do LATAM Airlines Group, e a TEP Chile não poderá vender os direitos acionários da Holdco I, até junho de 2015. Posteriormente, qualquer uma das partes estará autorizada a vender ações ordinárias do LATAM Airlines Group, sem prejuízo de (i) determinadas limitações de volume e frequência dessa venda e (ii) apenas no caso da TEP Chile, a TEP Chile deverá cumprir determinados requisitos mínimos de propriedade. Após junho de 2022, a TEP Chile poderá vender em bloco todas as suas ações do LATAM Airlines Group e os direitos acionários da Holdco I, sem prejuízo das seguintes condições: (i) a aprovação da Diretoria da LATAM em relação ao cessionário; (ii) que a venda não tenha efeito adverso; e (iii) que o direito de aquisição preferencial seja em favor dos acionistas controladores do LATAM Airlines Group, condições às quais

nos referimos em conjunto como “disposições de venda em bloco”. Um “efeito adverso” é definido no Acordo de Acionistas do Grupo Controlador como um efeito adverso relevante sobre a capacidade da Holdco I de receber os benefícios totais da propriedade da TAM e suas subsidiárias para conduzir os negócios de companhia aérea em nível mundial. O grupo controlador do LATAM Airlines Group aceitou transferir todas as ações com direito a voto da Holdco I adquiridas em conformidade com tal direito de aquisição preferencial da LATAM, pelo mesmo valor pago por essas ações.

Além disso, a TEP Chile pode vender, a partir de junho de 2015, todas as ações ordinárias do LATAM Airlines Group e as ações com direito a voto da Holdco I, sem prejuízo do cumprimento das cláusulas de venda em bloco, caso ocorra um evento de liberação (cf. descrito anteriormente) ou se a TEP Chile for obrigada a realizar um ou mais votos dirigidos durante qualquer período de 24 meses em duas assembleias (consecutivas ou não) de acionistas do LATAM Airlines Group realizadas com intervalo de pelo menos 12 meses, e caso o LATAM Airlines Group não tenha exercido integralmente a conversão de opções descrita anteriormente. Um “evento de liberação” ocorrerá caso (i) seja realizado um aumento de capital do LATAM Airlines Group, (ii) a TEP Chile não exerça na íntegra seus direitos preferenciais outorgados nos termos da legislação chilena pertinente em relação ao aumento de capital em relação a todas as ações ordinárias restritas do LATAM Airlines Group, e (iii) após a conclusão do aumento de capital, o indivíduo designado pela TEP Chile para a votação da Diretoria do LATAM Airlines Group, com a colaboração do Grupo Controlador do LATAM Airlines Group, não seja eleito membro da Diretoria do LATAM Airlines Group.

Além disso, após 22 de junho de 2022 e depois da data de vigência da propriedade total (cf. descrito a seguir na seção “Opção de Conversão”), a TEP Chile poderá vender integralmente ou parcialmente sus ações ordinárias do LATAM Airlines Group, sem prejuízo a (i) do direito de preferência de aquisição em favor dos acionistas controladores da LATAM; e (ii) das restrições à venda de ações ordinárias do LATAM Airlines Group mais de uma vez num período de 12 meses.



O ACORDO DE ACIONISTAS DO GRUPO CONTROLADOR PREVÊ DETERMINADAS EXCEÇÕES A ESSAS RESTRIÇÕES À TRANSFERÊNCIA PARA DETERMINADAS AÇÕES EM PODER DO LATAM AIRLINES GROUP REALIZADAS PELAS PARTES E PARA TRANSFERÊNCIAS ÀS EMPRESAS AFILIADAS, EM CADA CASO SOB CERTAS CIRCUNSTÂNCIAS LIMITADAS.

Além disso, a TEP Chile, no Acordo de Acionistas da Holdco I, aceitou não usar sus ações com direito a voto da Holdco I, nem tomar qualquer outra medida, para apoiar qualquer transferência, por parte da Holdco I, de ações ou valores conversíveis em ações emitidos por ela ou por pela TAM, ou qualquer uma de suas filiais sem o consentimento prévio por escrito da LATAM.

RESTRIÇÕES ÀS TRANSFERÊNCIAS DE AÇÕES DA TAM

A LATAM aceitou, no Acordo de Acionistas da Holdco I, não vender nem transferir ações da TAM a qualquer pessoa (que não sejam nossas filiais), enquanto a TEP Chile detiver ações com direito a voto da Holdco I. Sem prejuízo do anterior, a LATAM terá o direito de realizar tal venda ou transferi-las se, simultaneamente a tal venda ou transferência, a LATAM (ou sua cessionária) adquirir todas as ações com direito a voto da Holdco I que sejam de propriedade da TEP Chile por um valor igual à então base tributável da TEP Chile em tais ações e qualquer custo com que a TEP Chile deva arcar para concretizar tal venda ou transferência. A TEP Chile outorgou irrevogavelmente à LATAM o direito atribuível de comprar todas as ações com direito a voto da Holdco I que sejam propriedade da TEP Chile, em relação a tal venda.



OPÇÃO DE CONVERSÃO

Nos termos do Acordo de Acionistas do Grupo Controlador e do Acordo de Acionistas da Holdco I, a LATAM tem o direito unilateral de converter nossas ações sem direito a voto da Holdco I em ações com direito a voto da Holdco I, no limite máximo permitido por lei, e a aumentar nossa representação nas diretorias da TAM e da Holdco I nos termos permitidos pelas leis brasileiras que dispõem sobre a propriedade estrangeira e por outras leis pertinentes, caso a conversão não tenha efeito adverso (definido anteriormente na seção “Restrições às Transferências”).

Durante ou depois de junho de 2022, e depois que a LATAM tiver convertido todas sus ações sem direito a voto da Holdco I em ações com direito a voto da Holdco I nos termos permitidos pelas leis brasileiras e outras legislações pertinentes, a LATAM terá o direito de adquirir todas as ações com direito a voto da Holdco I que estejam em poder dos acionistas controladores da TAM por um valor igual à sua base tributável nessas ações, e os custos



com que deva arcar para concretizar tal venda, valor ao qual nos referimos como “contraprestação de venda”. Caso a LATAM não exerça oportunamente o direito de compra dessas ações ou se, após 22 de junho de 2022, a LATAM tiver o direito, nos termos da legislação brasileira e outras leis pertinentes, de converter todas as ações sem direito a voto da Holdco I em ações com direito a voto da Holdco I, e se tal conversão não tiver efeito adverso, mas não tenhamos exercido o direito em sua totalidade num período específico, os acionistas controladores da TAM terão o direito de oferecer a nós suas ações com direito a voto da Holdco I por um valor igual ao preço de venda.

AQUISIÇÕES DE AÇÕES DA TAM

As partes ham acordado que todas as aquisições de ações comunes da TAM por parte do LATAM Airlines Group, Holdco I, TAM ou qualquer de sus respectivas subsidiárias a partir e después do prazo efectivo da combinação de negócios serão realizadas por Holdco I.

Os principais órgãos de Governança Corporativa do LATAM Airlines Group são a Diretoria e o Comitê de Diretores (que exerce, ainda, as funções de Conselho Fiscal para os fins da Lei Sarbanes-Oxley dos Estados Unidos da América), junto com os Comitês de Estratégia, Finanças, Liderança e Produto, Marca e Programa de Fidelidade criados após a fusão da

LAN com a TAM. As principais atribuições desses órgãos corporativos são detalhadas a seguir.

DIVIDENDOS

Em termos de dividendos, a Empresa estabeleceu que sejam iguais ao mínimo exigido por lei, ou seja, 30% dos lucros, de acordo com as normas vigentes. Isso não impede que, eventualmente, possam ser distribuídos dividendos acima desse esse mínimo obrigatório, atendendo às particularidades e circunstâncias factuais que possam surgir no decurso do ano.

De agora em diante, a Empresa não espera alterações na política de dividendos.

Durante os anos de 2014 e 2015, a Empresa não apresentou lucros e, portanto, não houve distribuição de dividendos. Em 18 de maio de 2017, a Companhia distribuiu um dividendo total de US\$20.766.119 contra as utilidades do ano 2016.



P O L Í T I C A financeira

O Departamento de Finanças Corporativas é responsável pelo gerenciamento da Política Financeira da Companhia. Esta Política nos permite responder efetivamente às mudanças nas condições externas à operação normal do negócio e, desta forma, manter e antecipar um fluxo de fundos estável para garantir a continuidade das operações.

Além disso, o Comitê de Finanças, composto pela Vice-Presidência Executiva e membros do Conselho de Administração da LATAM, reúne-se periodicamente para rever e propor ao Conselho a aprovação de assuntos não regulamentados pela Política Financeira.

A Política Financeira do Grupo LATAM Airlines busca os seguintes objetivos:

- Assegurar um nível mínimo de liquidez para a operação. Preservar e manter níveis de caixa adequados para garantir as necessidades da operação e do crescimento. Manter um nível adequado de linhas de crédito com bancos locais e estrangeiros para reagir a contingências.
- Manter um nível e um perfil de endividamento ideal, numa proporção razoável com base no crescimento das operações e considerando o objetivo de minimizar os custos de financiamento.
- Rentabilidade dos excedentes de caixa, através de investimentos financeiros que garantam um risco e liquidez consistente com a Política de Investimentos Financeiros.
- Reduzir os impactos dos riscos de mercado, como variações nos preços dos combustíveis, taxas de câmbio e taxa de juros na margem líquida da empresa.
- Reduzir o risco de contraparte, através da diversificação e limites de investimentos e operações com contrapartes.
- Manter em todo o tempo uma visibilidade da situação financeira projetada da empresa a longo prazo, para antecipar situações de não conformidade de convênios, baixa liquidez, deterioração de índices financeiros cometidos com agências de rating, etc.

A Política Financeira fornece diretrizes e restrições para gerenciar as operações de Liquidez e Investimento Financeiro, Atividades de Financiamento e Gerenciamento de Risco de Mercado.

POLÍTICA DE LIQUIDEZ E INVESTIMENTO FINANCEIRO

Durante o ano de 2017, o Grupo LATAM Airlines manteve liquidez nos níveis apropriados, a fim de se proteger contra potenciais choques externos e a volatilidade e os ciclos inerentes da indústria, fechando em dezembro de 2017 com um índice de liquidez de 20,3% em relação ao vendas totais dos últimos 12 meses. Esta liquidez inclui uma linha de crédito revolving comprometida por um montante total de US\$ 450 milhões com onze instituições financeiras,

¹ Sujeito à disponibilidade de base de empréstimo





tanto locais como internacionais, que no final do ano estavam totalmente disponíveis.

Além disso, durante este ano de 2017, uma parte importante dos adiantamentos associados ao fabrico da aeronave (pre-delivery payments), ligada à aeronave que a LATAM receberá no futuro, tanto da Boeing como da Airbus, continuará a ser financiada com recursos próprios. O saldo em 31 de dezembro de 2017 totalizava US \$ 276 milhões em adiantamentos de aviões financiados com recursos próprios.



EM RELAÇÃO À POLÍTICA DE INVESTIMENTO FINANCEIRO, O OBJETIVO É CENTRALIZAR AS DECISÕES DE INVESTIMENTO, A FIM DE OTIMIZAR A RENTABILIDADE, AJUSTADO PELO RISCO CAMBIAL, SUJEITO À MANUTENÇÃO DE UM NÍVEL ADEQUADO DE SEGURANÇA E LIQUIDEZ.

Além disso, procura gerir riscos através da diversificação de contrapartes, termos, moedas e instrumentos.

POLÍTICA DE FINANCIAMENTO

O escopo da Política de Financiamento da LATAM é centralizar as atividades de financiamento e equilibrar a vida útil dos ativos com o vencimento da dívida.

Durante o ano de 2017, a Empresa conseguiu reduzir o saldo da dívida bruta em aprox. US\$ 713 milhões, explicado pelo reembolso da maturidade da dívida por US \$ 2,0 bilhões aproximadamente e a mudança de nova dívida por quase US\$ 1,3 bilhões. As principais atividades de financiamento realizadas no ano de 2017 foram relacionadas à reestruturação da dívida, incluindo a emissão de uma obrigação corporativa internacional por US \$ 700 milhões em abril, a uma taxa de 6,875%, cujos fundos foram utilizados para fins gerais da Companhia. Ao mesmo tempo, durante o mês de abril, a Empresa pagou o principal de US\$ 300 milhões do título da TAM Capital Inc., que expirava o mesmo mês.

Além disso, durante o mês de agosto, a LATAM emitiu uma caução não garantida no mercado local do Chile por aproximadamente US\$ 350 milhões denominados em unidades de desenvolvimento, com vencimentos nos anos 2022 e 2028. Os recursos dessa emissão foram utilizados em total para o resgate do último vínculo societário da TAM, por US \$ 500 milhões a uma taxa de 8,375% em

2021, exercendo a opção de resgate em setembro. O saldo remanescente para o resgate veio de outras atividades de financiamento e do saldo de caixa da Companhia.



A GRANDE MAIORIA DOS INVESTIMENTOS REALIZADOS PELO LATAM AIRLINES GROUP CORRESPONDE A PROGRAMAS DE AQUISIÇÃO DE FROTAS, QUE SÃO GERALMENTE FINANCIADOS ATRAVÉS DA COMBINAÇÃO DE FUNDOS PRÓPRIOS E DÍVIDA FINANCEIRA ESTRUTURADA DE LONGO PRAZO.

Normalmente, a LATAM financia entre 80% e 85% do valor dos ativos com empréstimos bancários, títulos garantidos por agências de promoção de exportação ou também títulos garantidos com aviões como o EETC, com a parcela restante financiado com empréstimos comerciais ou com fundos próprios. Os termos de pagamento das diferentes estruturas de financiamento são principalmente de 12 anos.

Além disso, a LATAM contrata uma porcentagem significativa de seus compromissos de compra da frota por meio de arrendamentos operacionais como fonte adicional de financiamento.

Durante o ano de 2017, toda a frota foi recebida através de arrendamentos operacionais, portanto não houve financiamento da nova frota.

Em relação ao financiamento de curto prazo, em 31 de dezembro de 2017, a LATAM mantém aproximadamente 3% de sua dívida total em empréstimos a exportadores e importadores para financiar necessidades de capital de giro.

Outro dos objetivos da Política de Financiamento é assegurar um perfil estável de vencimento e compromissos de arrendamento, incluindo o serviço da dívida e os pagamentos da locação da frota, consistente com a geração do caixa operacional da LATAM.

POLÍTICA DE RISCO DE MERCADO

Devido à natureza de suas operações, o Grupo LATAM Airlines está exposto a riscos de mercado, como: (i) risco de preço do combustível, (ii) risco de taxa de juros e (iii) risco de taxa de câmbio. A fim de proteger total ou parcialmente esses riscos, a LATAM opera com derivativos financeiros para reduzir os efeitos adversos que estes poderiam gerar. O gerenciamento do risco de mercado é realizado de forma abrangente e considera a correlação entre cada fator de mercado ao qual a LATAM está exposta. Para operar com cada contraparte, a Companhia deve ter uma linha aprovada e um contrato-quadro assinado com a contraparte escolhida. As contrapartes devem ter uma Classificação de Risco, emitida por qualquer das Agências Internacionais de Risco, igual ou superior a uma classificação equivalente de "A-".

i. Risco do preço do combustível:

A variação nos preços dos combustíveis depende significativamente da oferta e demanda de petróleo no mundo, das decisões tomadas pela Organização dos Países



Exportadores de Petróleo ("OPEP"), a capacidade de refinação em todo o mundo, os níveis de estoque mantidos, a ocorrência ou não de fenômenos climáticos e fatores geopolíticos. A LATAM compra combustível a jato chamado Jet Fuel. Para a execução de hedges de combustível, existe um índice de referência no mercado internacional para esse bem subjacente, que é o Jet Fuel 54 US Gulf Coast, que foi utilizado principalmente pelo LATAM Airlines Group para realizar hedges em 2017.

LATAM também fez hedge no NYMEX Heating Oil, cujo subjacente estiver incluído na Política de Cobertura do Risco de Combustível, dada a alta correlação que tem com o Jet Fuel 54.

A Política de Cobertura de Combustível estabelece um intervalo de cobertura mínimo e máximo para o consumo de combustível da Companhia, com base na capacidade de transferir as variações nos preços dos combustíveis para as taxas, a antecipação das vendas e o cenário competitivo. Além disso, esta Política estabelece áreas de cobertura, orçamentos premium e outras restrições estratégicas, que são avaliadas e apresentadas periodicamente no Comitê de Finanças da LATAM.

Em relação aos instrumentos de cobertura de combustível, a Política permite que sejam contratados Swaps e opções combinadas apenas para fins de hedge e não permitem a venda de opções em termos líquidos.

ii. Risco da taxa de juros dos fluxos de caixa:

A variação nas taxas de juros depende fortemente do estado da economia mundial. Uma melhoria nas perspectivas econômicas de longo prazo move as taxas de longo prazo para cima, enquanto uma queda é causada devido aos efeitos do mercado. No entanto, se a intervenção governamental é considerada, durante períodos de contração econômica, as taxas de referência geralmente são reduzidas para aumentar a demanda agregada, tornando o crédito mais acessível e aumentando a produção (da mesma forma que há aumentos na taxa de referência em períodos de expansão econômica).

A incerteza quanto à forma como o mercado e os governos se comportarão e, portanto, como a taxa de juros variará, significa que existe um risco associado à dívida da LATAM sujeita a juros variáveis, aos investimentos que detém e aos novos problemas a empresa poderia executar. O risco de taxas de juros sobre a dívida atual é equivalente ao risco de fluxos de caixa futuros de instrumentos financeiros, devido à flutuação das taxas de juros do mercado.



A exposição da LATAM aos riscos nas mudanças na taxa de juros do mercado está relacionada principalmente a obrigações de longo prazo com taxa variável.

Para reduzir o risco de um possível aumento das taxas de juros, o LATAM Airlines Group mantém os swaps de taxa de juros em vigor. Em 31 de dezembro de 2017, o valor de mercado das posições de derivativos das taxas de juros era de US\$ 6,6 milhões (negativo). Os instrumentos aprovados na Política de Cobertura de Taxa de Juros são Swaps e Opções de Taxas de Juros.

iii. Risco das taxas de câmbio:

A moeda funcional utilizada pela Matriz é o dólar norte-americano em termos de preços de seus serviços, composição de sua demonstração da posição financeira e efeitos nos resultados das operações. Existem dois tipos de riscos de taxa de câmbio: risco de fluxo e risco de saldo. O risco de fluxo é gerado como consequência da posição líquida de renda e custos em moeda não norte-americana.

A LATAM vende a maioria de seus serviços em dólares norte-americanos, a preços equivalentes ao dólar e ao real brasileiro. Aproximadamente 62% das receitas são denominadas no dólar norte-americano, enquanto aproximadamente 23% no real brasileiro. A maioria das despesas são denominadas em dólares americanos ou equivalentes ao dólar norte-americano, em particular custos de combustível, tarifas aeronáuticas, arrendamentos de aeronaves, seguros e componentes e acessórios de aeronaves. As despesas de remuneração são denominadas em moedas locais. A porcentagem total de custos denominados no dólar norte-americano é de cerca de 63%, enquanto a porcentagem aproximada dos custos reais do Brasil é de 20%.

O Grupo LATAM Airlines tem cobertura de exposição ao risco de câmbio, principalmente usando contratos a prazo e opções de moeda. Em 31 de dezembro de 2017, a LATAM mantém cobertura para o real brasileiro em US\$ 180 milhões em 2018.

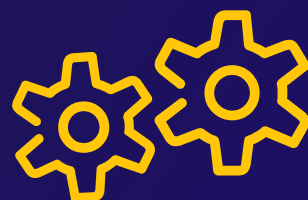
Por outro lado, o risco do balanço é apresentado quando os itens registrados no balanço estão expostos a mudanças na taxa de câmbio, uma vez que esses itens são expressos em uma unidade monetária diferente da moeda funcional. Embora a LATAM possa celebrar contratos de derivativos de hedge para proteger o impacto de uma possível apreciação

O GRUPO LATAM AIRLINES COBRA SERVIÇOS INTERNACIONAIS DE CARGA E PASSAGEIROS PRINCIPALMENTE EM DÓLARES NORTE-AMERICANOS. UMA PARCELA DAS TAXAS INTERNACIONAIS DE NEGÓCIOS DE PASSAGEIROS DEPENDE SIGNIFICATIVAMENTE DO EURO. NOS NEGÓCIOS DOMÉSTICOS, A MAIORIA DAS TAXAS ESTÃO EM MOEDA LOCAL SEM QUALQUER TIPO DE INDEXAÇÃO AO DÓLAR. NO CASO DOS NEGÓCIOS DOMÉSTICOS NO PERU E EQUADOR, TANTO AS TAXAS QUANTO AS VENDAS SÃO EM DÓLARES. COMO RESULTADO DISSO, A LATAM ESTÁ EXPOSTA A FLUTUAÇÕES EM VÁRIAS MOEDAS, PRINCIPALMENTE O REAL BRASILEIRO E O EURO.



ou depreciação de moedas em relação à moeda funcional utilizada pela controladora, durante o ano de 2017, a LATAM não se cobriu para cobrir o risco do balanço.

O principal fator de incompatibilidade ocorre na empresa TAM S.A, cuja moeda funcional é o real brasileiro e grande parte de seus passivos são expressos em dólar, embora seus ativos sejam expressos em moeda local. Este desequilíbrio foi significativamente reduzido durante 2017, minimizando assim este risco. Especificamente, a diferença diminuiu entre passivos e ativos a US \$ 805 milhões para o final de 2017, em comparação com uma diferença de \$ 1.392 mil de dezembro de 2016.



OPE- RAÇÕES

A LATAM é o maior grupo
de companhias aéreas da
América Latina e uma
das maiores do mundo.





E M P

 **R E**

S A 

Internacional

Treze novas rotas
internacionais durante 2017

A operação internacional de passageiros do Grupo LATAM considera os voos regionais na América do Sul e no Caribe e os voos de longo alcance entre esta região e o resto do mundo.

A partir de dezembro de 2017, o Grupo atende 27 destinos internacionais em 18 países: cinco nos Estados Unidos, seis na Europa, 11 em outros países da América Latina e Caribe, quatro na Ásia-Pacífico e um no continente africano, com uma vasta rede de conexões que nenhuma outra companhia aérea da América do Sul pode oferecer.

A operação aérea neste período foi desenvolvida em um contexto sólido, impulsionado principalmente pelas moedas mais estáveis e a recuperação econômica no Brasil, o maior mercado da região, após dois anos consecutivos em contração. Assim uma melhoria significativa foi alcançada nos yields das rotas do Brasil para os Estados Unidos, impulsionadas além pelos fortes ajustes de capacidade implementados em 2016 e no primeiro semestre de 2017, e Europa.



EM 2017, O GRUPO LATAM MOBILIZOU 16,1 MILHÕES DE PESSOAS EM VIAJES INTERNACIONAIS, COM UM AUMENTO DE 6,3% EM RELAÇÃO A 2016. A DEMANDA DE PASSAGEIROS (MEDIDO EM RPK) CRESCEU 4,7% EM RELAÇÃO AO ANO ANTERIOR, ENQUANTO SUA OFERTA (MEDIDA EM ASK) AUMENTOU 3,8%. COMO RESULTADO, SUO FATOR DE OCUPAÇÃO APRESENTOU UM SÓLIDO 86,9%, UM AUMENTO DE 0,7 PONTOS BASE EM RELAÇÃO A 2016.

Para desenvolver suas operações internacionais, o Grupo LATAM usou uma frota composta por 120 aeronaves médias durante o ano. Para servir as rotas regionais, operou 66 aviões principalmente da família Airbus A320, enquanto que para voos de longa distância utilizou 54 aeronaves Boeing 767 e 787 (nas suas versões 8 e 9) e Airbus A350.





Durante este exercício, o Grupo LATAM continuou a fortalecer sua rede de conexões para melhorar a conectividade dentro da região e de lá para o resto do mundo. Foi assim que, em 2017, abriu 13 novas rotas internacionais, três delas de longa distância e 10 regionalmente.

PARA O CLIENTE, UM DOS MARCOS DO PERÍODO FOI O LANÇAMENTO DE UM NOVO CONCEITO GASTRONÔMICO PARA A CABINE ECONOMY DE VOOS INTERNACIONAIS DE MAIS DE SETE HORAS, QUE ESTÁ DISPONÍVEL SEM CUSTO ADICIONAL PARA OS PASSAGEIROS.

Consiste em um menu de três opções para almoço e jantar, bem como duas opções de café da manhã que mostram a cozinha latino-americana e internacional. A LATAM criou mais de 300 pratos novos que atendem uma média de 14 mil passageiros em 64 voos por dia.

No entanto, o Grupo continuou a investir em melhorias de serviços, de acordo com o foco em colocar o cliente no centro da tomada de decisões. Os passageiros são para o grupo LATAM a principal prioridade e, nesse sentido, a cultura que é criada dentro da organização procura proporcionar-lhes um serviço consistente, mais simples e mais digital, para se diferenciar da concorrência.

VOOS REGIONAIS

Em relação às suas operações a nível regional, a LATAM abriu dez novas rotas, com o objetivo de oferecer uma melhor proposta de atendimento e conectividade para seus passageiros, fortalecendo sempre os principais centros de conexão, como Lima, Santiago e Guarulhos.

Em 2017, o Grupo inaugurou cinco novas rotas regionais de Santiago, quatro delas conectando-se com cidades secundárias na Argentina –Tucumán, Neuquén, Rosario e San Juan– atingindo presença em 10 aeroportos internacionais na Argentina. Além do exposto, a partir de março de 2017, o Grupo começou a operar um novo voo direto entre Santiago e Santa Cruz com uma frequência de três voos por semana.

Além, o Grupo iniciou quatro novas rotas regionais de Lima –a Mendoza, Tucumán, Cartagena e de Janeiro–, refletindo nosso compromisso constante com o desenvolvimento econômico e social do Peru. Com relação ao hub em Guarulhos, foi inaugurada uma nova rota que liga São Paulo e Bariloche.

Além disso, a LATAM Airlines Peru começará a operar as rotas Lima-Medellín e Lima-San José da Costa Rica, começando no primeiro trimestre de 2018, enquanto a LATAM Airlines Brasil começará a operar as rotas São Paulo-Mendoza e São Paulo-Tucumán, de março e junho de 2018, respectivamente. Além

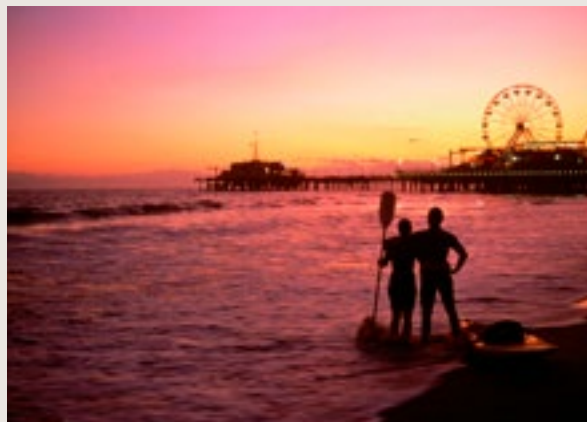
disso, em dezembro de 2017, anunciou um novo voo direto entre São Paulo e Las Vegas, Estados Unidos, a partir de junho de 2018.

Com todo o que precede, o Grupo LATAM se manteve como o líder nas rotas regionais que opera na América do Sul, com uma participação de 47% no final de 2017. Nesse caso, seus principais concorrentes são Avianca (23%), Aerolíneas Argentinas e Gol, com 9% cada, entre os principais².

VOOS DE LONGO ALCANCE

Em sua operação internacional, o projeto estratégico mais importante da LATAM são os acordos anunciados de Joint Business Agreements (JBAs), que busca fechar com a American Airlines e o Grupo IAG (British Airways e Iberia). Estas JBAs permitirão ao Grupo LATAM expandir sua rede internacional para mais de 420 destinos na América do Norte e Europa principalmente, beneficiando passageiros com mais voos, melhores tempos de conexão e tarifas mais baixas para destinos não pilotados pelo Grupo.

Durante 2017, esses acordos adicionaram autorizações à concedida pelo regulador do Uruguai em 2016. Em particular, a JBA com a American Airlines foi autorizada sem medidas de mitigação pelas autoridades regulatórias da Colômbia e do Brasil, em quanto que a JBA com as companhias aéreas do grupo IAG também foi aprovada pelas autoridades destes países.



Por outro lado, no Chile, os acordos estão em processo de consulta com o Tribunal de Liberdade Livre (TDL). Enquanto no caso dos Estados Unidos, o Departamento de Transportes (USDOT) exige a ratificação pelo Brasil do acordo de Céus Abertos entre os dois países, para rever a JBA com a American Airlines. Este acordo de Céus Abertos já foi aprovado pela Câmara dos Deputados e o Senado do Brasil, portanto só se aguarda a assinatura do Presidente e sua publicação respectiva.

Neste exercício, o Grupo inaugurou três novas rotas, que melhoram a conectividade entre a região com os Estados Unidos e Oceania. Em outubro de 2017, o voo inaugural entre Santiago e Melbourne foi feito, tornando-se a LATAM a única companhia aérea a unir sem escalas a América Latina com o novo destino. Melbourne é a segunda cidade australiana onde LATAM opera, juntamente com Sydney, destino através de Auckland, Nova Zelândia. Além disso, foram inaugurados dois novos voos diretos para Orlando de Santiago e Rio de Janeiro.

Entretanto, o Grupo LATAM continuou trabalhando para fortalecer sua rede de conexões e, assim, durante o ano de 2017, anunciou novas rotas de seu hub de Guarulhos no Brasil, a Roma, Tel Aviv, Boston e Las Vegas, que aumentarão a conectividade na América Latina com a Europa, Ásia e América do Norte a partir de 2018.



NAS ROTAS PARA A AMÉRICA DO NORTE (QUE, ALÉM DOS CINCO DESTINOS PARA OS ESTADOS UNIDOS, INCLUEM CANCUN E CIDADE DO MÉXICO), O GRUPO FECHOU O ANO COM UMA PARTICIPAÇÃO DE MERCADO DE 19%, CONSOLIDANDO SUA POSIÇÃO COMO O SEGUNDO MAIOR OPERADOR APÓS A AMERICAN AIRLINES, QUE MANTEVE SUA TAXA EM 21%.

Outros concorrentes são Copa (14%), Avianca e United Airlines com 9% cada e Delta (7%), entre os mais importantes².

Nas rotas para a Europa, o Grupo LATAM é o terceiro operador no mercado, com 13%¹ a partir de dezembro de 2017. A Air France-KLM com 21% e o Grupo AIG com 19% lideram esse segmento, no qual a Tap Portugal também compete com Air Europa, com 9% cada, Lufthansa Group (8%), Avianca (6%), Alitalia (5%) e Aerolineas Argentinas (4%), entre as principais².

Nas operações na Oceania / Ásia-Pacífico, o Grupo é a principal operador, com 45%¹ do mercado. O australiano Qantas e Air New Zealand compartilha os restantes 34% e 21%, respectivamente².

¹ Fonte: LATAM Airlines Group, considerando ASKs nos voos do Grupo. Data em 31 de dezembro 2017.

² Fonte: Apgdata, considerando ASKs nos voos do Grupo LATAM. Data em 31 de dezembro, 2017.



16,1
Milhões de passageiros



120
Aeronaves



27
Destinos



BRASIL

Mais de 28 milhões
de passageiros transportados

Brasil é o maior mercado interno da América do Sul – e o terceiro maior mundial – com seus 208 milhões de habitantes e mais de 90 milhões de passageiros transportados no país em 2017. A baixa penetração do transporte aéreo oferece alto potencial de crescimento neste mercado, por isso continua a ser uma oportunidade para o Grupo LATAM.

Após dois anos consecutivos de contração econômica severa, períodos em que o produto interno bruto (PIB) do país apresentou queda de 3,8% em 2015 e de 3,6% em 2016, a economia brasileira começou a romper esta tendência em 2017, mostrando um maior dinamismo impulsionado pelo consumo privado, e assim fechou o ano com um crescimento de cerca de 1,0%, estabelecendo um cenário positivo para os próximos anos.



Apesar da recuperação das condições macroeconômicas, a demanda corporativa (pessoas viajando por negócios) mostrou um sinal de baixa recuperação, atingindo níveis mais altos apenas no quarto trimestre do ano.

A chave para mitigar o impacto da desaceleração econômica do país tem sido o ajuste na oferta que a LATAM Airlines Brasil vem aplicando nos últimos anos. Neste contexto, em 2017, a LATAM Airlines Brasil reduziu em 3,6% sua oferta doméstica medida, em ASK (assentos por quilômetro disponível), além da queda de 11,5% aplicada em 2016. Por outro lado, a demanda doméstica, medida em RPK (passageiro-quilômetro arrendado), diminuiu 3,2%, resultando em um fator de emprego saudável de 82,7%, com um adiantamento de 0,3 pontos percentuais em relação ao ano anterior.

Em dezembro de 2017, a LATAM Airlines Brasil operava 44 aeroportos, com aproximadamente 560 vôos domésticos diários. Com 28,3 milhões de passageiros transportados no ano e uma queda de 2,4% em relação a 2016, fechou o ano como o segundo maior operador em rotas domésticas, com 33% de participação do mercado, 4 pontos percentuais a menos do que a GOL linhas aéreas. Em seguida, localizaram-se com 17% e Avianca com 13%, entre os principais concorrentes¹.



PARA O GRUPO LATAM, A OPERAÇÃO DOMÉSTICA DO BRASIL REPRESENTA APROXIMADAMENTE 42% DO NÚMERO TOTAL DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS, COM UM NÚMERO QUE EXCEDE A SOMA DE TODAS AS SUAS OPERAÇÕES LOCAIS NOS PAÍSES DE LÍNGUA ESPANHOLA ONDE ESTÁ PRESENTE.

Portanto, durante este período, a LATAM Airlines Brasil continuou a concentrar-se na manutenção de sua posição estratégica no Brasil, reformulando toda a rede, melhorando a conectividade de seus principais hubs, como os terminais Guarulhos / São Paulo e Brasília, e também o uso de seus ativos.



Neste exercício, a LATAM Airlines Brasil inaugurou oito rotas para o interior do país: Guarulhos (São Paulo) – Uberlândia, Guarulhos–Londrina, Guarulhos–Santos Dumont (Rio), Confins (Belo Horizonte) – Fortaleza, Confins – Vitória, Congonhas (São Paulo) e Bauru, Fortaleza – Manaus e Curitiba – Iguazu. Além disso, incorporou novas frequências domésticas do aeroporto de Guarulhos para os destinos de Brasília, Belém, Confins (Belo Horizonte), Fortaleza, Porto Alegre, Recife, Salvador e Vitoria.

PARA DESENVOLVER SUAS OPERAÇÕES DOMÉSTICAS, UTILIZOU UMA FROTA MÉDIA DE 90 AERONAVES, INCLUINDO 30 AIRBUS A321, QUE PERMITEM QUE ELA SIRVA MAIS EFICIENTEMENTE ROTAS DE ALTA DENSIDADE. NOTE-SE QUE A LATAM AIRLINES BRASIL É ATUALMENTE A ÚNICO OPERADORA DESTE TIPO DE AERONAVE NO BRASIL.

Em termos de atendimento ao cliente, a partir de junho, a LATAM Airlines Brasil passou a implementar seu novo sistema tarifário segmentado, que permite ao passageiro escolher como viajar e pagar apenas pelo que deseja adquirir. Desta forma, o Brasil tornou-se o quinto país a incorporar a nova forma de viagem que o Grupo LATAM e suas filiais anunciaram no final de 2016 para seus

respectivos mercados domésticos. Isso foi possível depois que o governo brasileiro autorizou as companhias aéreas que operam no país a cobrar pelo transporte de bagagem despachada dos passageiros, tornando os regulamentos sobre o assunto mais flexíveis, entre outras novas regras para o transporte aéreo que começaram a ser aplicadas durante o ano de 2017.



EM OUTUBRO, ALÉM DISSO, ANUNCIOU QUE A PARTIR DO PRIMEIRO TRIMESTRE DE 2018 OFERECERÁ ACESSO À INTERNET EM TODOS OS SEUS VOOS DOMÉSTICOS. O SERVIÇO DE WI-FI A BORDO IRÁ COMPLEMENTAR A LATAM ENTERTAINMENT, O SISTEMA DE ENTRETENIMENTO SEM FIO DISPONÍVEL PARA TODAS AS COMPANHIAS AÉREAS DE GRUPO PARA VOOS DE CURTA DISTÂNCIA, PERMITINDO QUE OS PASSAGEIROS VEJAM FILMES, PROGRAMAS DE TV E OUTROS CONTEÚDOS EM SEUS DISPOSITIVOS TELEFONES CELULARES GRATUITAMENTE.

Além, pelo nono ano consecutivo, a marca “TAM” foi reconhecida como a mais lembrada da categoria aérea da iniciativa “Top of Mind” promovida pelo jornal Folha de S. Paulo.

¹ Fonte: ANAC Brasil, considerando total de RPKs dos operadores domésticos. Data em 31 de dezembro, 2017.



28

Milhões de passageiros



90

Aeronaves



41

Destinos



33%

Participação no mercado¹



ARGENTINA

Transportamos 2,6 milhões de passageiros em rotas domésticas (internas)

Com 12 anos no país, LATAM Airlines Argentina tornou-se a segunda maior operadora de voos domésticos, com uma quota de 18% no final de 2017, em um mercado caracterizado por uma forte predominância da companhia bandeira Aerolíneas Argentinas, que responde por 78% do mercado; e onde é seguida pela Andes Líneas Aéreas (empresa regional com sede em Salta) com um 3%.¹

Durante este período, a LATAM Airlines Argentina transportou 2,6 milhões de passageiros em rotas domésticas. A demanda, medida em RPK (passageiros por km), diminuiu 2,0% em relação a 2016, enquanto que sua oferta (ASK) contraiu-se em 6% no mercado doméstico. Como resultado, seu fator de carga foi de 80%, representando um aumento de 3.0 pontos percentuais em comparação com o ano anterior.

LATAM AIRLINES ARGENTINA TEM 14 DESTINOS DOMÉSTICOS QUE SE CONECTAM DE E PARA BUENOS AIRES ÀS CIDADES DE BAHIA BLANCA, BARILOCHE, COMODORO RIVADAVIA, CÓRDOBA, EL CALAFATE, IGUAZU, MENDOZA, NEUQUEN, RIO GALLEGOS, SALTA, SAN JUAN, SAN MIGUEL DE TUCUMÁN E USHUAIA. ELA TAMBÉM OPERA VOOS REGIONAIS DA CIDADE DE ROSARIO, PROVÍNCIA DE SANTA FE, QUETEM UMA FORTE PRESENÇA COMERCIAL.

Para desenvolver o seu serviço, utilizou 15 Airbus A320, considerado o avião mais eficiente na indústria para operações de cabotagem, enquanto eles têm a cabine mais ampla e confortável que existe na categoria. LATAM Airlines Argentina destaca-se como a primeira companhia aérea a operar no país com uma frota composta inteiramente por estes aviões modernos.



ALÉM DISSO, TODOS ELES TÊM O NOVO SERVIÇO WIRELESS IFE DE ENTRETENIMENTO A BORDO, PERMITINDO QUE O CONTEÚDO ACESSO DOS PASSAGEIROS DE FILMES, MÚSICA, JOGOS E INFORMAÇÕES ATRAVÉS DOS SEUS PRÓPRIOS DISPOSITIVOS MÓVEIS, TORNANDO MAIS AGRADÁVEL A SUA EXPERIÊNCIA DE VÔO.

Entre os destaques do ano de 2017, a LATAM Airlines Argentina renovou seu compromisso com a comunidade, através da implementação de seus dois programas mais relevantes de Responsabilidade Social das Empresas: "Todos podemos voar" que visa contribuir para a educação das crianças no país pela experiência de voar pela primeira vez, e que durante esse período culminou com a participação de 104 alunos e 16 professores de escolas nas províncias de Buenos Aires, Misiones e Córdoba; e "Eu cuido do meu destino", que visa consolidar e contribuir para o fortalecimento do turismo sustentável e preservação ambiental, revalorização do turismo e patrimônio cultural de importância, e que neste período atingiu a província de Neuquen, onde ele vai continuar durante o próximo dois anos. A LATAM Airlines Argentina participa ativamente da Global Compact, coordenando um workshop sobre Mudança do Clima. Pacto Global é uma iniciativa das Nações Unidas sobre a responsabilidade social, que reúne empresas, organizações educacionais e da sociedade civil.

NOTAVELMENTE, EM 2017 A LATAM AIRLINES ARGENTINA OBTVE DOIS PRÊMIOS DE DIÁRIO DE BORDO, DADAS PELOS REPRESENTANTES DA INDÚSTRIA DO TURISMO: OURO, COMO UMA COMPANHIA AÉREA INTERNACIONAL, E PRATA COMO UMA COMPANHIA AÉREA NACIONAL. POR SUA VEZ, ELE FICOU NOVAMENTE ENTRE AS 100 MAIORES EMPRESAS EM TERMOS DE REPUTAÇÃO CORPORATIVA DE ACORDO COM O RANKING MERCO E É TAMBÉM A PRIMEIRA DO SETOR DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS. ELE TAMBÉM FOI DISTINGUIDO POR UMA CAMPANHA PARA O NATAL EM DOIS DOS MAIS IMPORTANTES FESTIVAIS DE PUBLICIDADE DO MUNDO: CANNES LIONS E THE SUN (SAN SEBASTIÁN).

LATAM Airlines Argentina opera a partir de Buenos Aires aeroporto Ministro Pistarini (Ezeiza), que também tem a sua própria sala VIP, e o Aeroparque Jorge Newbery, o maior terminal de cabotagem do país. Dentro deste recinto a LATAM Airlines Argentina tem seu próprio hangar, inaugurado em novembro de 2009.



2,6
Milhões de passageiros



15
Aeronaves



15
Destinos



18%
Participação no mercado¹

¹ Fonte: Diio.net, considerando total de RPKs dos operadores domésticos. Data em 31 de dezembro, 2017.



CHILE

Pioneiros na massificação de voos no país

A operação aérea no Chile apresentou um comportamento dinâmico em 2017, registrando um recorde de 11,6 milhões de passageiros transportados em voos domésticos (incluindo a Ilha de Páscoa), 7,0% a mais do que no ano anterior, de acordo com as estatísticas da JAC Chile (o Conselho de Aeronáutica Civil neste país). Embora a economia local tenha mantido um desempenho fraco, com um PIB que avançou apenas 1,6% –permanecendo um dos mais baixos nos últimos três anos–, a diminuição sustentada das tarifas aplicadas pela indústria nos últimos anos no contexto de um mercado cada vez mais competitivo tem sido crucial para estimular a demanda.



A LATAM Airlines continuou a ser o operador líder, com 7,9 milhões de passageiros mobilizados em voos domésticos y um 70,9% da participação do mercado, o que reflete uma queda de 4,8 pontos percentuais em relação ao ano anterior. Nas rotas nacionais, seu principal concorrente é a Sky Airlines, com uma participação de mercado de 25,5%, seguida da JetSMART, uma nova operadora de baixo custo que entrou no mercado em julho, atingindo uma participação média de mercado de 2,3%, enquanto os outros operadores – incluindo a LAW – adicionaram 1,3% do mercado.¹

A demanda doméstica de passageiros (medida em RPK) manteve-se semelhante ao ano anterior (+ 0,1%) e sua oferta em ASK (assentos por quilômetro) aumentou 2,8%. Como resultado, seu fator de ocupação médio foi de 81,7%, com uma queda de 2,2 pp em relação a 2016.



É IMPORTANTE NOTAR QUE A LATAM AIRLINES TEM SIDO UMA PIONEIRA NA MASSIFICAÇÃO DE VOOS NO CHILE, AUMENTANDO A INDÚSTRIA DE 3 PARA QUASE 12 MILHÕES DE PASSAGEIROS POR ANO NA ÚLTIMA DÉCADA.

Isto foi alcançado graças ao fato de a companhia ter transferido uma grande parte de suas eficiências e economias em benefício do passageiro, de modo que este possa acessar passagens mais baratas. Além disso, para continuar estimulando a demanda dos viajantes, a LATAM Airlines implementou um novo modelo de viagem para seu mercado doméstico no Chile, com base na segmentação da tarifa por atributos para que cada passageiro adapte sua experiência de viagem às suas necessidades, pagando apenas pelos serviços que você precisa, permitindo que você ofereça preços entre 20% e 40% inferiores aos anteriores.

¹ Fonte: JAC Chile, considerando total de RPKs dos operadores domésticos. Data em 31 de dezembro, 2017.

No mesmo contexto, no final de 2017, anunciou o início da venda de bilhetes por seção para todos os seus voos no Chile, outra característica do modelo de baixo custo que até agora não havia sido implementado dentro de sua oferta. Os bilhetes One Way da LATAM para voos domésticos correspondem à tarifa "light", que não inclui bagagem de porão ou seleção de assentos gratuitamente.

A LATAM AIRLINES ATENDE 16 DESTINOS NACIONAIS NO CHILE (SEM CONSIDERAR A ILHA DE PÁScoa), COBRINDO AS PRINCIPAIS CIDADES DE NORTE A SUL, COMO SANTIAGO, ARICA, IQUIQUE, CALAMA, ANTOFAGASTA, COPIAPO, LA SERENA, CONCEPCIÓN, TEMUCO, VALDIVIA, OSORNO, PUERTO MONTT, BALMACEDA, PUNTA ARENAS, CASTRO E PUERTO NATALES.

Em seu esforço constante para oferecer a melhor conectividade e mais alternativas para voar, com viagens sob medida e preços mais acessíveis, a LATAM Airlines inaugurou em 2017 a rota direta Concepción-Punta Arenas, com duas frequências semanais, permitindo que os passageiros reduzam a metade do tempo de voo (seis a três horas) entre as duas cidades, sem ter que passar por Santiago e pagar mais barato pela sua passagem.

Durante este período, também abriu a rota direta Concepción-Antofagasta, com três frequências semanais, tornando-se a única companhia aérea do país que liga as duas cidades em um voo sem escalas e com a vantagem de oferecer aos clientes a possibilidade de acessar tarifas historicamente baixa. Esta nova rota tem um grande potencial para a demanda de passageiros de negócios e turismo, conectando-se diretamente ao norte do país em apenas duas horas e meia.

A abertura de ambas as rotas está em linha com a implementação do novo modelo de viagem para voos domésticos, cujo principal objetivo é que mais chilenos possam voar. Além disso, como são rotas sem parar em Santiago, o

custo da taxa de embarque é reduzido pela metade, portanto, o custo total da passagem de ida e volta é mais barato em ambos os casos. A este respeito, deve notar-se que o Chile tem as maiores taxas domésticas de embarque na América do Sul e, em muitos casos, isso excede o valor da passagem aérea.

Para atender as rotas internas, a LATAM Airlines usou uma frota média composta por 26 aeronaves da família Airbus A320, um menos do que no exercício anterior. Desse total, 14 são para aeronaves Airbus modelo A320, configurados com 174 assentos, e 12 correspondem ao Airbus A321, o maior e mais moderno, com capacidade para 220 passageiros. A LATAM Airlines vem incorporando gradativamente este último modelo a sua frota de curto alcance, cuja tecnologia, materiais e aerodinâmica permitem uma operação mais eficiente neste tipo de voo e uma forte redução das emissões de CO2 em menor consumo de combustível.

A frota inteira usando LATAM Airlines para operar seus voos dentro do Chile tem um serviço de entretenimento a bordo moderno equipado com tecnologia IFE sem fio, em linha com o objetivo de oferecer uma proposta de atendimento diferenciado aos passageiros e proporcionar-lhes a melhor experiência de viagem.



FINALMENTE, CABE DESTACAR QUE LATAM AIRLINES GROUP FOI ESCOLHIDA COMO A COMPANHIA AÉREA OFICIAL PARA TRASLADAR O PAPA FRANCISCO EM SUA PRIMEIRA VIAGEM AO CHILE E PERU, REALIZADA EM JANEIRO DE 2018, CUJA AGENDA INCLUIU VISITAS ÀS CIDADES DE SANTIAGO, TEMUCO E IQUIQUE NO CHILE E LIMA, TRUJILLO E PUERTO MALDONADO, NO PERU. ALÉM DISSO, O GRUPO TAMBÉM FOI RESPONSÁVEL POR SEU RETORNO EM UM VOO TRANSATLÂNTICO DIRETO DE LIMA PARA ROMA.

**7,9****Milhões de passageiros****26****Aeronaves****16****Destinos****71%****Participação no mercado¹**



COLÔMBIA

Neste período abrimos
quatro novas rotas domésticas

Desde o início de suas operações no país, em 2012, a LATAM Airlines Colômbia posicionou-se progressivamente como o segundo operador no mercado interno, reconhecido como um dos mais competitivos da América Latina. A Colômbia é a quarta maior economia da região e o segundo maior mercado de passageiros após o Brasil.

Nos últimos cinco anos, o transporte aéreo experimentou um forte desenvolvimento no país, e é um setor que ainda possui um potencial atraente para o crescimento.

Em 2017, a LATAM Airlines Colômbia mobilizou cerca de 4,8 milhões de passageiros em voos domésticos, um aumento de 0,4% em relação ao ano anterior, atingindo 22,8% de participação de mercado, 1,7 pontos percentuais a mais do que em 2016. Os principais concorrentes são a companhia aérea principal Avianca, que neste período reduziu sua participação de mercado para 54,9%, Viva Colômbia (14,4%), Satena (2,9%), Wingo (2,5%), e Easy Fly (1,8%).¹



A DEMANDA DE PASSAGEIROS (MEDIDA EM RPK) CRESCER 6,6% E SUA OFERTA (MEDIDA EM ASK) AUMENTOU 3,1% NO MERCADO DOMÉSTICO. COMO RESULTADO, SUO FATOR DE OCUPAÇÃO FICOU EM 83% SÓLIDO, COM UM AUMENTO DE 2,7 PONTOS PERCENTUAIS EM RELAÇÃO AO 2016.



Atualmente, a LATAM Airlines Colômbia atende 14 destinos na Colômbia, com 20 rotas, oferecendo conectividade extensa de Bogotá e Medellín.

Nesse período, abriu quatro novas rotas domésticas, como Medellín – Santa Marta, Medellín – Barranquilla, Cartagena – San Andrés e Cartagena – Cali, aumentando seu serviço com voos conectando diferentes cidades a Bogotá e reforçando sua presença em mais destinos turísticos.

Para desenvolver suas operações de curto alcance no interior do país, fechou o ano com 16 aeronaves da família Airbus A320, todas equipadas com o sistema de entretenimento on-board sem fio para oferecer a melhor experiência de viagem aos clientes.

Além de fortalecer as rotas domésticas, em 2017 a LATAM Airlines Colômbia foi a primeira subsidiária do Grupo a lançar o "Mercado LATAM", depois de fevereiro lançou o novo serviço de compra a bordo de bebidas e alimentos em todos os voos domésticos. Este foi o primeiro passo na evolução do novo modelo de viagem da companhia aérea para oferecer aos passageiros mais opções, tarifas flexíveis e uma viagem sob medida, onde os clientes pagam apenas pelos atributos que escolherem.

No seu objetivo permanente de melhorar sua proposta de valor, em 2017, a LATAM Airlines Colômbia implementou um sistema de rastreamento de viagens para menores, em tempo real, por meio de um link para uma página da internet entregue no

momento da aquisição do serviço, que pode ser visualizado em um dispositivo móvel ou computador. Cerca de 1.900 menores usaram o sistema nos últimos seis meses de 2017, uma inovação que faz parte dos investimentos em tecnologia que o Grupo LATAM fez no ano passado para melhorar cada vez mais a experiência de viagem de seus passageiros.

Na mesma linha, também implementou um novo modelo de autoatendimento nos principais aeroportos do país, com 22 quiosques no total no final do ano, sendo a primeira companhia aérea em voos domésticos para oferecer aos seus passageiros o serviço de realização do check-up, sua bagagem de forma autônoma e simplificada, imprimindo o rótulo de sua mala sem ter que passar por um contador e entregá-lo nos pontos estabelecidos. Além disso, é um sistema de segurança avançado que garante o rastreamento e o rastreamento da bagagem dos passageiros, a fim de evitar possíveis mudanças ou fraude na bagagem.

Além disso, no âmbito da busca de eficiências dentro da operação, a LATAM Airlines Colômbia começou a simplificar seu modelo de embarque, passando da segmentação do voo por localização dentro da aeronave para uma única linha, tudo para reduzir os tempos de embarque.



NOTE-SE QUE A LATAM AIRLINES COLÔMBIA É A PRIMEIRA COMPANHIA AÉREA NEUTRA EM CARBONO EM SUA OPERAÇÃO DOMÉSTICA, O QUE SIGNIFICA QUE NEUTRALIZA A PEGADA DE CARBONO DE SUA OPERAÇÃO EM TERRA E AR EM 100%.



4,8

Milhões de passageiros



16

Aviões



14

Destinos



23%

Participação no mercado²

¹ Fonte: Aerocivil Colômbia, considerando total de RPKs dos operadores domésticos. Data em 31 de dezembro, 2017.



ECUADOR

Operamos em
cinco cidades do país

LATAM Airlines Equador começou a operar no mercado interno deste país em 2009 e, desde então, vem se consolidando como operador relevante em rotas nacionais, graças a um constante trabalho voltado para o melhor produto para os passageiros em termos de segurança, confiabilidade e serviço.

LATAM Airlines Equador opera em cinco cidades em todo o país através das rotas de Guayaquil - Quito - Guayaquil; Quito - Cuenca; Quito / Guayaquil - Galápagos (Baltra); Quito - Galápagos (Baltra); e Quito / Guayaquil - Galápagos (San Cristóbal).



Em 2017, a LATAM Airlines Equador mobilizou cerca de 1,0 milhão de passageiros em voos nacionais, um aumento de 4,6% em relação ao ano anterior. Isso permitiu atingir 36% do mercado, o que reflete um aumento de quase 5,0 pontos percentuais em relação ao ano anterior. Os principais concorrentes são a bandeira Tame, com 36% do mercado e Avianca, com 28%.¹



DURANTE ESTE ANO FISCAL, A DEMANDA DE PASSAGEIROS (MEDIDA EM RPK) AUMENTOU 5,3% E SUA OFERTA (MEDIDA EM ASK) AUMENTOU 0,4% NO MERCADO DOMÉSTICO. COMO RESULTADO, SUO FATOR DE OCUPAÇÃO MÉDIO FOI DE 83% SAUDÁVEIS, COM AUMENTO DE 4,1 PONTOS PERCENTUAIS EM RELAÇÃO A 2016.

Em novembro de 2017, a LATAM Airlines Equador anunciou a implementação de um plano de reforço operacional para suas rotas nacionais, a fim de atender a crescente demanda de passageiros no país, fornecer uma solução eficiente e imediata para a falta de assentos no mercado e oferecer mais opções para voos com tarifas reduzidas.

Foi assim que adicionou oito frequências semanais na rota Quito-Cuenca-Quito, completando 11 voos por semana, para aumentar sua capacidade de assentos em mais de 70%. Paralelamente, aumentou a capacidade de atendimento em 26% na rota Guayaquil-Quito-Guayaquil, com 15 novos voos por semana, totalizando cerca de 72 voos semanais. Este plano permitiu um aumento de mais de três mil assentos adicionais por semana em rotas domésticas.



Esses voos começaram a operar no início de dezembro com a chegada de um novo Airbus A319 à sua frota de aeronaves, com a qual a LATAM Airlines Equador fechou o ano com seis aeronaves deste modelo para desenvolver sua operação doméstica. Essas aeronaves possuem capacidade para 144 passageiros e incorporam o sistema de entretenimento sem fio gratuito, a LATAM Entertainment.



A LATAM AIRLINES EQUADOR TAMBÉM ANUNCIOU SUA INTENÇÃO DE ESPECIFICAR UM AUMENTO NAS FREQUÊNCIAS DE E PARA O ARQUIPÉLAGO DOS GALÁPAGOS, OFERECENDO CONECTIVIDADE QUE BUSCA PROMOVER O TURISMO E O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO NACIONAL. PARA ESTES FINS, CONTINUA A TRABALHAR EM CONJUNTO COM AS AUTORIDADES, OS MINISTÉRIOS QUE COMPÕEM O CONSELHO NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL E A DIREÇÃO-GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL.

Em julho de 2017, o novo modelo de viagem do grupo LATAM para voos domésticos começou a ser implementado pela LATAM Airlines Equador, que consiste na oferta de tarifas segmentadas de acordo com os atributos exigidos por cada passageiro, permitindo-lhes pagar apenas pelos serviços que precisam. Da mesma forma, estreou "Mercado LATAM", o renovado conceito de serviço a bordo que oferece mais de 30 bebidas e opções de alimentação para comprar, incluindo produtos premium e marcas representativas do Equador.

Além disso, durante o ano de 2017, a LATAM Airlines Equador realizou progressos significativos na consolidação da nova marca LATAM. Em setembro, estreou os novos uniformes para a equipe de comando, cabine e pessoal no terreno que tem contato com clientes e culminou o ano com a nova marca nos pontos de venda e Aeroportos de Guayaquil, Quito, Cuenca e Galápagos, com suas bases de Baltra e San Cristóbal.



VALE RESSALTAR QUE NESTE PERÍODO A LATAM AIRLINES EQUADOR FOI RECONHECIDA PELO ILUSTRE MUNICÍPIO DE GUAYAQUIL E PELA FUNDAÇÃO EDÚCATE POR SUA CONTRIBUIÇÃO SOCIAL PARA O PROJETO MAIS TECNOLOGIA. ESTE É UM PROGRAMA DE RESPONSABILIDADE SOCIAL FOCADO NA MELHORIA DA EDUCAÇÃO DA CIDADE E NA REDUÇÃO DA DIVISÃO DIGITAL EXISTENTE NAS ESCOLAS POPULARES DA CIDADE.

Além, em 2017, foi reconhecida como a companhia aérea preferida pelos executivos, de acordo com um estudo realizado pela Unidade de Pesquisa e Marketing do Grupo EKOS para determinar as marcas preferidas por executivos equatorianos.



1,0

Milhão de passageiros



6

Aviões



5

Destinos



36%

Participação no mercado¹

¹ Fonte: Diio.net, considerando total de RPKs dos operadores domésticos. Data em 31 de diciembre, 2017.



PERU

Prêmio Empresa Socialmente Responsável pelo quarto ano consecutivo

Com 18 anos de presença no Peru, a LATAM Airlines Peru estabeleceu-se como o principal operador no mercado interno, com uma participação de mercado perto de 57,7% em 2017. Neste período, mobilizou 6,7 milhões de passageiros para o interior do país, que é um recorde para a Companhia, com um aumento de 1,8% em relação ao ano anterior.

Os principais concorrentes neste mercado são a companhia aérea peruana Peruvian Airlines e Avianca-Taca, com ações de 14,4% e 11,1%, respectivamente, seguido de LC com 9,7% e Star Peru, com 3,2%.¹



Durante o ano de 2017, o Peru experimentou uma desaceleração de sua atividade em relação ao ano anterior, especialmente no primeiro semestre do ano, embora sua economia permaneceu entre as mais dinâmicas da região, encerrando o ano com um crescimento anual de 2,7%. Neste contexto, o tráfego aéreo de passageiros no mercado doméstico continuou a crescer, superando os 9,7 milhões de pessoas transportadas, com um aumento de 7,6% em relação a 2016.

A demanda de passageiros (RPK) da LATAM Airlines Peru cresceu 1,4% e sua oferta (ASK) diminuiu 1,5% em relação a 2016 e, como resultado, seu fator de ocupação foi de 82,8%, com um adiantamento de 2,4 pontos percentuais em relação ao ano anterior.



DURANTE ESSE PERÍODO, A COMPANHIA ABRIU VOOS PARA JAUJA, DESDE LIMA, COM SETE VOOS SEMANAIS, AUMENTANDO SEUS DESTINOS PARA 18 NO PAÍS.

O lançamento deste novo destino é um reflexo do compromisso constante do Grupo LATAM com o desenvolvimento econômico e social do Peru, de acordo com o objetivo de continuar a melhorar a conectividade aérea nacional. Jauja é um centro comercial entre a costa e as terras altas peruanas.

Além disso, em julho, começou a operação de novas rotas domésticas sem escalas em Lima, como Cusco-Trujillo em voo direto e com três frequências semanais, permitindo uma redução de 56% no tempo de viagem em comparação com a rota Cusco-Trujillo via Lima. Cusco é um centro que reúne anualmente centenas de turistas nacionais e estrangeiros e, com este novo voo, espera-se que mais visitantes da parte norte do país viagem para a Cidade Imperial e mais turistas visitarão a zona norte do Peru. Note-se que os turistas do norte estão cada vez mais conectados, considerando que



atualmente a LATAM Airlines Peru oferece voos diretos de Cusco para Puerto Maldonado, Juliaca e Arequipa.

NA MESMA LINHA, EM DEZEMBRO, A LATAM AIRLINES PERU ANUNCIOU A ABERTURA DE DUAS NOVAS ROTAS, CUSCO-PISCO E CUSCO-IQUITOS, PARA VOOS QUE COMEÇARÃO NOS MESES DE JUNHO E JULHO DE 2018, RESPECTIVAMENTE.

Para desenvolver suas operações domésticas, usou uma frota composta por 18 aeronaves Airbus da família A320, inalterada em relação ao ano anterior.

O destaque do período foi o lançamento do "Mercado LATAM" em março, o novo serviço de compra a bordo para bebidas e alimentos para todos os voos domésticos. Desta forma, o Peru tornou-se um dos primeiros países em que o Grupo LATAM opera para oferecer este serviço que faz parte do novo modelo de viagem para voos domésticos anunciado pela Companhia em novembro de 2016. Por outro lado, no mês de junho, a LATAM Airlines Peru começou a implementar seu novo modelo de viagem para voos domésticos com quatro opções de tarifa: Promo, Light, Plus e Top. Com esta iniciativa, a Companhia busca revolucionar novamente o mercado aéreo peruano, oferecendo aos seus passageiros que paguem

apenas pelos serviços que utiliza e, com ele, uma experiência de viagem personalizada, com maior flexibilidade.



EM 2017, A LATAM AIRLINES PERU FOI MAIS UMA VEZ RECONHECIDA COMO UMA DAS 10 EMPRESAS PERUANAS MAIS ATRAENTES PARA TRABALHAR NO PAÍS, OBTENDO A POSIÇÃO NÚMERO 9 NO RANKING DOS 10 MELHORES EMPREGADORES DE PREFERÊNCIA MERCO 2017 (DE REPUTAÇÃO CORPORATIVA).

Além disso, ganhou o prêmio TOP 10 no Onde eu quero trabalhar? (DQT) do Arellano Marketing Studio; o Prêmio de Empresa Socialmente Responsável, o reconhecimento da Associação Peru 2021 pelo quarto ano consecutivo e o Melhor Prêmio de Agência de Viagens e Companhias na Pesquisa Executiva Anual de 2017 da Câmara de Comércio de Lima.



6,7

Milhões de passageiros



18

Aviões



18

Destinos



58%

Participação no mercado¹

¹ Fonte: MTC Peru, considerando total passageiros transportados pelos operadores domésticos. Data em 31 de dezembro, 2017.

C A R G O



Primeira linha aérea na América em receber a certificação CEIV Pharma

A LATAM Cargo e suas empresas relacionadas é o maior grupo operador de cargas aéreas da América Latina, oferecendo a seus clientes a mais ampla conectividade entre pontos da região e do mundo, com 144 destinos em 29 países. O Grupo LATAM Cargo transporta carga nos porões de 298 aeronaves de passageiros e 9 aeronaves cargueiras dedicadas.



PARA ESTE FIM, A EMPRESA ESTÁ FOCADA NO DESENVOLVIMENTO E ENTREGA DE UMA PROPOSTA ATRAENTE PARA CLIENTES DE CARGA, BEM COMO A BUSCA CONSTANTE POR MAIOR EFICIÊNCIA E PRODUTIVIDADE.

Produto do acima, durante o ano, 60% da carga foi transportada nos porões dos aviões de passageiros, e 40% em cargueiros. Estes últimos procuram complementar a oferta temporária do grupo e para cumpri-la da maneira possível se realizou um processo de reestruturação mais eficaz que visa homogeneizar a frota cargueira com os Boeing 767-300F dadas as vantagens que essas aeronaves têm de operar nos principais mercados, de e entre a América do Sul. Para este fim, se iniciou durante 2017 o processo de retirada da frota de Boeing 777-200F com a devolução dos dois últimos aviões deste modelo.

Durante o ano, as receitas de carga aumentaram 0,8% em relação ao ano anterior, enquanto a oferta, medida em ATKs (toneladas disponíveis em quilômetro), diminuiu 7,1%. As receitas de carga por ATK aumentaram 8,5% em comparação com 2016, impulsionadas por um aumento de 3,2 pontos percentuais na taxa de ocupação, que foi de 54,9%. Em 2017, a demanda de carga consolidada, medida em RPKs, reduziu-se em 1,3% em comparação ao 2016, produto principalmente da redução da frota de carga dedicada. De fato, no tráfego de carga transportada no porão de aeronaves de passageiros aumentou 7%.

A recuperação das receitas deve-se essencialmente aos ajustes de oferta que o Grupo LATAM Cargo vem



EM TERMOS DE MERCADOS DE EXPORTAÇÃO DA AMÉRICA LATINA, EMBORA CAIAM DURANTE A PRIMEIRA PARTE DO ANO, HÁ UMA TENDÊNCIA DE RECUPERAÇÃO, IMPULSIONADA PRINCIPALMENTE POR UM AUMENTO NO TRÁFEGO DE SALMÃO, FRUTAS E FLORES DO CHILE, ARGENTINA, COLÔMBIA E EQUADOR.

implementando nos últimos anos e à melhoria contínua das importações para o Brasil vindos da América do Norte e Europa, com destaque para itens eletrônicos e insumos industriais. A eles se somam condições de mercado mais estáveis no país e pela valorização do real. Também as importações para o Chile e Argentina foram recuperadas durante o ano. Tudo isso é enquadrado em um contexto de recuperação do mercado de carga aérea em todo o mundo, após vários anos exibindo quedas.

Por outro lado, em 2017 o Grupo LATAM Cargo consolidou seu portfólio de produtos para o mercado internacional, desenvolvido em 2016 com o objetivo de fornecer aos clientes promessas claras no transporte de sua carga, de acordo com as necessidades específicas de cada embarque. Dos 3 serviços e 11 cuidados oferecidos, durante 2017 os serviços Flex – uma solução econômica e confiável para os embarques não críticos, que precisam chegar ao destino em um período específico – e os cuidados Pharma – solução ideal para o transporte de produtos farmacêuticos e de saúde – tiveram uma evolução destacada.



Um marco significativo para o Grupo LATAM Cargo em 2017 foi o reconhecimento dado pela Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA). A prestigiosa entidade premiou o serviço farmacêutico do grupo com a certificação CEIV Pharma por cumprir as mais exigentes normas globais que regem o transporte desses produtos, posicionando a empresa como a primeira companhia aérea das Américas a receber tal credenciamento. Da mesma forma, o Grupo LATAM Cargo também foi reconhecido com a CEIV Pharma no serviço de manipulação no seu eixo em Miami, nos Estados Unidos.

EM MATÉRIA DE INVESTIMENTOS NA INFRA-ESTRUTURA, NO FINAL DE ABRIL FAST AIR – A PRINCIPAL IMPORTADORA DE SANTIAGO DE CHILE PERTENCENTE AO GRUPO LATAM – MUDOU AS SUAS INSTALAÇÕES AO NOVO SETOR DE CARGAS DO AEROPORTO INTERNACIONAL, MUDANÇA QUE DERIVA DA AMPLIAÇÃO DO TERMINAL DE PASSAGEIROS EM EXECUÇÃO ATUALMENTE

O novo edifício inclui melhorias operacionais e de fluxo para clientes de carga, permitindo que o Grupo LATAM Cargo ofereça um serviço mais ágil e eficiente. Entre eles, destaca-se o aumento de aproximadamente 1.000 posições de rack para o armazenamento de carga (de 3.200 para 4.193); o aumento nas posições de altura, passando de um quinto para um oitavo nível de rack para o interior do porão e suas câmaras; e a incorporação de uma adega (porão) de temperatura controlada para uso exclusivo da Pharma, aumentando a disponibilidade para 273 posições em quatro tipos de câmaras: duas de 2–8 ° C, uma de 15–25 ° C e uma de –20 ° C.

Além disso, em janeiro de 2017, a LATAM Cargo Brasil inaugurou seu novo terminal de cargas em Fortaleza, no Ceará, dedicado exclusivamente ao negócio nacional, principalmente no norte e nordeste do Brasil, tornando-se o terminal mais moderno da região. Com um investimento aproximado de US \$ 1,2 milhão, o novo terminal conta com uma estrutura de 1.687 m² e serviços que representam um avanço significativo. Localizado na região do Aeroporto Internacional Pinto Martins, tem capacidade para movimentar cerca de duas mil toneladas de carga por mês, o que

representa um aumento de 33% em relação à capacidade anterior. Neste aeroporto, a LATAM Cargo Brasil despacha carga em mais de 20 voos de passageiros por dia e recebe outros 20. Além disso, a operação é exclusivamente de cargueira, com frequência semanal.

Comprometida com a comunidade, durante 2017 o Grupo LATAM Cargo realizou diversas ações em matéria de responsabilidade social. Nesta área, vale a pena mencionar o "Avião Solidário", uma iniciativa focada na transferência de produtos de necessidades básicas para lugares afetados por catástrofes naturais. Este ano foi transportada ajuda ao Peru (inundações), Chile (incêndios) e Porto Rico (Furacão Maria). Neste último caso, dada a magnitude da catástrofe, se realizou uma gestão que exigiu a coordenação de representantes de diferentes equipes do Grupo para implementar excepcionalmente uma rota inexistente entre Miami e Porto Rico retirando de sua rota usual um avião cargueiro B767F para direcioná-lo para a área afetada.



POR FIM, COMO PARTE DA CAMPANHA "CUIDO DO MEU DESTINO", INCLUIU-SE O APOIO À RECICLAGEM DE PAPELÃO, PET E ALUMÍNIO NA ILHA DE PÁScoa, ATINGINDO UM TOTAL DE MAIS DE 170 TONELADAS, EQUIVALENTE A UM GRANDE CAMINHÃO DE LIXO AO MÊS; E A TRANSFERÊNCIA DE ANIMAIS PARA REABILITAÇÃO, ENTRE OUTROS.



896

**Milhares de toneladas
de carga**



9

Aeronaves



144

Destinos

Programas de

F A L

T A

Mais de 29 milhões
de membros registrados

Os programas de passageiros frequentes visam reconhecer a lealdade dos passageiros que mais utilizam as companhias aéreas do Grupo LATAM com vários benefícios e prêmios, para os quais as pessoas devem se registrar como membros. É a forma que as companhias aéreas devem agradecer a preferência dos clientes, sendo um atributo altamente avaliado pelos passageiros.



No âmbito do processo de unificação da marca LATAM e dos programas de fidelidade LATAM Pass e LATAM Fidelidade, em 2017, os padrões e benefícios foram padronizados e simplificados para melhorar significativamente a experiência de viagem dos clientes do Grupo LATAM em todos os países onde opera.

Entre as principais mudanças feitas neste período está a mudança no modelo de acumulação de KMS LATAM Pass e Pontos Multiplus, de "baseado em distância" para "baseado em receita".



ISSO SIGNIFICA QUE, A PARTIR DE AGORA, A ACUMULAÇÃO DE QUILOMETROS DOS PARCEIROS LATAM (DE AMBOS OS PROGRAMAS) DEPENDERÁ DA CATEGORIA DO PARCEIRO E DO VALOR EM DÓLAR DO BILHETE. DESTA FORMA, SERÁ O PREÇO DO BILHETE QUE DOMINARÁ E NÃO OS QUILOMETROS PERCORRIDOS COMO NO MODELO ANTERIOR.

Por outro lado, o Grupo anunciou uma coalizão única por país, onde a Multiplus se torna a coalizão no Brasil, no Paraguai, no México, nos Estados Unidos e na Europa, enquanto a LATAM Pass se torna a coalizão para a América do Sul (exceto Paraguai e Brasil).) e outros países. A migração de clientes entre uma coalizão e outra terá lugar no decorrer de 2018. Este novo modelo permitirá a entrega de uma experiência única aos clientes no mesmo país. Além disso, a unificação da rede de câmbio foi anunciada, de tal forma que ambas as coalizões terão acesso a toda a rede LATAM, gerando mais alternativas para vôos e destinos para os membros.

Em janeiro de 2018, entretanto, a mudança na moeda de acumulação do Passe LATAM começou, que passou de quilômetros a millas, onde 1 milla LATAM Pass agora é



equivalente a 1.6 KMS LATAM Pass. Essa mudança é apenas nominativa e está em consonância com a tendência de programas de fidelidade da indústria aérea global. Embora as tabelas de acumulação e de câmbio variem, os parceiros mantêm a equivalência de KMS para as Milhas do Passe LATAM (o valor da moeda é mantido).

A partir de 2018, o Grupo adicionará novos benefícios para os parceiros do Programa, com mais opções de acumulação e troca.



UM DELES É O LATAM PASS MALL, QUE EXPANDE A PLATAFORMA PARA OFERECER PRODUTOS E SERVIÇOS ATUAIS, O QUE LHE PERMITE ACUMULAR MILHAS EM COMPRAS ON-LINE DE LOJAS ASSOCIADAS, OU TROCAR MILHAS EM PRODUTOS NÃO AÉREOS, COMO HOTÉIS, TECNOLOGIA E CARTÕES DE PRESENTE, ENTRE OUTROS.



Por sua vez, os clientes podem resgatar suas milhas de passagem LATAM para estadias em mais de 100 mil hotéis em todo o mundo.

Além disso, nos países de língua espanhola, a LATAM Pass lançou novas alianças de comércio e acumulação com grandes empresas como Shell, Booking.com, Claro e novos produtos financeiros com o Santander Chile. Isso, de acordo com o objetivo de oferecer uma coalizão cada vez mais completa e tangível aos parceiros.

Por sua parte, a LATAM Fidelidade implementou no Brasil uma diminuição no número mínimo de segmentos necessários para se qualificar para a categoria Platina (de 40 para 24 segmentos), permitindo que um número relevante de parceiros comece a aproveitar os benefícios associados a esta categoria.

No final de 2017, o Grupo LATAM contou com mais de 29 milhões de membros registrados em seus frequentes programas de passageiros, 13,4% a mais do que em 2016, distribuídos entre 14,6 milhões de membros da LATAM Pass (1,5 milhão mais do que em ano anterior) e 15,1 milhões de membros da LATAM Fidelidade (2,0 milhões a mais que no ano anterior). No seu conjunto, as companhias aéreas do grupo registraram 3,2 milhões de ingressos trocados, 6% a mais do que no ano anterior.

**LATAM
PASS**

14,6
milhões de membros

**LATAM
FIDELIDADE**

15,1
milhões de membros

PROPRIEDADES,

Plantas e Equipamentos



CHILE

Sede

Nossas instalações principais estão localizadas perto do Aeroporto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez. O complexo conta com escritórios, salas de reunião e instalações de treinamento, refeitórios e cabines de simulação utilizadas para instrução da tripulação. Nossos escritórios corporativos estão localizados num setor mais central de Santiago, Chile.

Base de manutenção

Nossa base de manutenção está localizada dentro do terreno do Aeroporto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez. Essas instalações incluem nosso hangar de aeronaves, armazéns, oficinas e escritórios, e um espaço com capacidade para estacionar até



30

aeronaves de
curto alcance



10

aeronaves de
longo alcance

ou

Outras instalações

Contamos com um centro de treinamento de voo ao lado do Aeroporto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez. Criamos também uma instalação recreativa para nossos funcionários, com o apoio da Airbus. A instalação, denominada "Parque LAN", está localizada num terreno de nossa propriedade perto do Aeroporto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez.



BRASIL

Sede

As principais instalações da LATAM Airlines Brasil estão localizadas em São Paulo, nos hangares dentro do aeroporto de Congonhas e seus arredores. No aeroporto de Congonhas, a LATAM Airlines Brasil arrenda hangares pertencentes à INFRAERO (Administradora Local do aeroporto). A Academia de Serviços está localizada a aproximadamente 2,5 km do aeroporto de Congonhas, sendo uma propriedade separada de propriedade da LATAM Airlines Brasil, exclusivamente para as áreas de seleção, assistência médica, treinamento e simulações.

Base de manutenção

A LATAM Airlines Brasil mantém escritórios e hangares no aeroporto de Congonhas, que incluem também as áreas de manutenção de aeronaves, aquisição e logística de materiais aeronáuticos. Além disso, a LATAM Airlines Brasil tem sus instalações de manutenção, reparo e revisão (MRO) em São Carlos (Brasil).

Pode atender até

8

aeronaves apo
mesmo tempo



Conta com

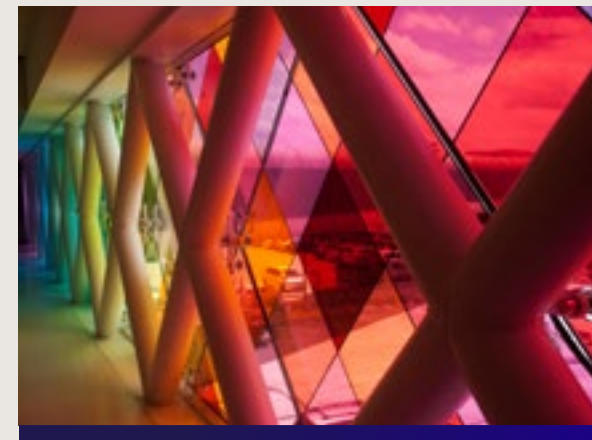
22

oficinas de
componentes
técnicos.



Outras instalações

Em São Paulo, a LATAM Airlines Brasil tem outras instalações, tais como a sede comercial, edifício de uniformes, edifício Morumbi Office Tower e edifício da central de atendimento. Além disso, em São Paulo, a LATAM Airlines Brasil tem escritórios das subsidiárias pertencentes ao Grupo, como a Multiplus e a LATAM Travel.



OUTRAS LOCALIDADES

A LATAM conta com instalações no Aeroporto Internacional de Miami, que são arrendadas pelo aeroporto através de um acordo de concessão. Entre elas há um edifício corporativo de aproximadamente 4.150 m², armazéns de carga (inclusive uma área de refrigeração) aproximadamente 35.300 m², e uma plataforma de estacionamento de aeronaves de aproximadamente 72.700 m², além de escritórios totalmente equipados. Além disso, no ano de 2015, foi inaugurado o primeiro hangar de manutenção da Empresa em Miami, com uma área de 6.140 m², destinada à manutenção de aviões, além da infra-estrutura adjacente (oficina, armazéns e escritórios). O projeto considerou um investimento final de US\$16,4 milhões, 100% financiados pela empresa.

Além disso, as filiais da LATAM mantêm contratos de arrendamento através de concessões aeroportuárias, escritórios administrativos e de vendas, hangares e áreas de manutenção na Argentina, na Colômbia, no Equador e no Peru.



GESTÃO 2017

*Empenhados em
cuidar para que os sonhos
cheguem ao seu destino.*



AM BIENTE NT E

do setor

O negócio de carga obteve o maior crescimento registrado desde 2010

O crescimento econômico mundial do ano de 2017 foi ligeiramente superior ao registrado em 2016, com uma melhora tanto nas economias avançadas quanto nas emergentes e em desenvolvimento. Os últimos foram impulsionados por uma recuperação nas exportações de commodities, o que ajudou economias como o Brasil a sair da recessão. No entanto, apesar do fato de que as economias exportadoras de commodities apresentaram um crescimento em 2017, este foi moderado, razão pela qual ainda estão enfraquecidas após dois anos consecutivos em recessão.

Por outro lado, as receitas da indústria aérea global tiveram um bom desempenho em 2017, impulsionado por um crescimento no tráfego de passageiros de 7,6% – acima do crescimento médio dos últimos 10 anos – e um aumento no fator de ocupação de 0,9%, que atingiu um máximo histórico anual de 81,4%. No entanto, estes foram compensados por aumentos nos custos não relacionados ao combustível, especialmente salários e custos de uso de infra-estrutura nos aeroportos. Dessa forma, o resultado operacional da indústria global é estimado em US \$ 62,6 milhões (abaixo dos US \$ 65,2 milhões alcançados em 2016), enquanto o lucro líquido, de US \$ 34,5 milhões (em comparação com os US \$ 35,3 milhões registrados em 2016).



NOS NÍVEIS DOMÉSTICO E REGIONAL, CONTINUAMOS VENDO UMA TENDÊNCIA PARA UM MODELO DE BAIXO CUSTO (LOW COST) DE MAIOR SEGMENTAÇÃO DE PASSAGEIROS DE ACORDO COM SUAS NECESSIDADES DE VIAGEM, NÃO APENAS DAS COMPANHIAS AÉREAS JÁ OPERANTES, MAS TAMBÉM DE NOVOS ATORES QUE INICIARAM SUAS OPERAÇÕES OU ANUNCIARAM ENTRADA, EM 2017.

Além disso, continua a tendência para o aprofundamento de alianças e acordos de cooperação entre as companhias aéreas do mundo melhorando assim a conectividade para os passageiros.

No que diz respeito aos diferentes mercados geográficos, as companhias aéreas norte-americanas tiveram os melhores resultados em termos de utilidade, junto com uma situação econômica mais forte, que favoreceu a demanda interna e internacional, embora este último foi afetado por fortes furacões. Além disso, as operadoras se beneficiaram por sua disciplina de capacidade, conseguindo aumentar sua taxa de ocupação para 83,6% e por uma fonte de renda diversificada (ancillary revenues).



Na Europa, a taxa do setor de transporte aéreo mostrou uma recuperação em relação ao ano passado, em parte devido ao fato de que o crescimento de 2016 foi negativamente afetado pelos diferentes ataques terroristas na região, mas também impulsionado por uma grande melhora no tráfego de passageiros (sendo a segunda região com o maior crescimento após a Ásia-Pacífico), juntamente com o maior fator de ocupação da indústria (83,9%). O acima foi capaz de compensar os baixos rendimentos devido à alta pressão competitiva derivada de uma zona de aviação aberta, e os altos custos de regulação.

A Ásia-Pacífico foi a região que mais cresceu em termos de tráfego de passageiros, impulsionada pelos grandes mercados domésticos da região (Índia, China e Rússia). Em geral, as companhias aéreas asiáticas tiveram lucros mais elevados do que os de 2016, ajudadas por uma melhoria no negócio de carga.

Na América Latina, as economias em recessão (Brasil, Argentina e Equador) mostraram uma recuperação em 2017, com a maioria das moedas valorizadas (os preços dos produtos de commodities fortalecido), eles conseguiram compensar o crescimento mais fraco do Chile, Peru e Colômbia. Por outro lado, o setor aéreo se beneficiou de um aumento no tráfego

nos mercados doméstico e internacional (apesar dos desastres naturais que ocorreram durante o ano), que, juntamente com uma boa disciplina na capacidade da indústria, conseguiu aumentar o fator de ocupação para 81,8%. Como resultado disso, as companhias aéreas da indústria latino-americana conseguiram manter seus lucros em US \$ 0,7 bilhão.



EM RELAÇÃO AO NEGÓCIO DE CARGA, O TRÁFEGO CRESCOU 9,0% EM 2017 – O MAIOR CRESCIMENTO REGISTRADO DESDE 2010 – DEVIDO À ALTA DEMANDA POR PRODUTOS MANUFATURADOS, PRINCIPALMENTE NA EUROPA (CUJO TRÁFEGO DE CARGAS AUMENTOU 11,8%).

O precedente, aliado a uma disciplina de capacidade por parte da indústria, levou a uma recuperação da taxa de ocupação, que atingiu 45,5%. Por outro lado, após dois anos consecutivos de queda, o negócio de carga na América Latina registrou um crescimento do tráfego (de 5,7%), ajudado por uma recuperação da economia brasileira.

Dada a estrutura atual do setor, a Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA) espera uma melhora no lucro líquido da indústria global de aviação até 2018, que alcançaria US \$ 38,4 bilhões, com uma margem operacional de 8,1%. Essa melhora seria explicada principalmente pelo crescimento econômico global mais forte, que impulsionaria o crescimento do tráfego em relação ao crescimento da capacidade. No entanto, o precedente seria largamente compensado por um preço mais elevado do combustível esperado para 2018, juntamente com um aumento sustentado dos custos unitários do combustível. É importante notar que os impulsionadores do crescimento do tráfego global em 2018 continuarão sendo as economias emergentes, principalmente a Ásia-Pacífico, o Oriente Médio e a América Latina. Essa tendência continuaria nos próximos 20 anos, devido às projeções de crescimento econômico dessas regiões e à baixa penetração do transporte aéreo em seus países.

REGULAMENTAÇÃO



A seguir, apresentamos uma breve explicação dos impactos relevantes da regulamentação aeronáutica, de livre concorrência e similares vigentes no Chile.



REGULAMENTAÇÃO AERONÁUTICA CHILENA

O setor de aviação chileno é supervisionado pelo órgão Dirección General de Aeronáutica Civil (“DGAC”) e pela Junta de Aeronáutica Civil (“JAC”). A DGAC responde diretamente à Força Aérea Chilena e é responsável por garantir o cumprimento das leis e normas chilenas que regem a navegação aérea. A JAC é a autoridade chilena para assuntos de aviação civil.

Principalmente em virtude do Decreto Lei no. 2.564, que regulamenta a aviação comercial, a JAC estabelece as principais políticas comerciais para a indústria aeronáutica no Chile e regulamenta a atribuição das rotas domésticas e internacionais, e a DGAC regulamenta as operações de voo que incluem pessoal, aeronaves, níveis de segurança, controle de tráfego aéreo e administração aeroportuária.

NÓS OBTIVEMOS, E AINDA POSSUÍMOS, A AUTORIZAÇÃO SOLICITADA AO GOVERNO CHILENO PARA REALIZAR OPERAÇÕES DE VOO, INCLUINDO OS CERTIFICADOS DE AUTORIZAÇÃO DA JAC E OS CERTIFICADOS TÉCNICOS OPERACIONAIS DA DGAC, CUJA VIGÊNCIA ESTÁ SUJEITA À CONTINUIDADE DO CUMPRIMENTO AOS ESTATUTOS, NORMAS E REGULAMENTOS QUE REGEM O SETOR AERONÁUTICO, INCLUSIVE TODAS AS NORMAS E REGULAMENTOS QUE POSSAM SER ADOTADOS NO FUTURO.

O Chile é um estado contratante e membro permanente da ICAO (Organização da Aviação Civil Internacional), agência das Nações Unidas estabelecida em 1947 para auxiliar no planejamento e desenvolvimento do transporte aéreo internacional.

A ICAO estabelece as regras técnicas do setor aeronáutico internacional, que foram incorporadas às leis e normas chilenas pelas autoridades do país.

Dada a inexistência de uma norma chilena aplicável às questões relacionadas a segurança ou manutenção, a DGAC incorporou a maioria das regras técnicas da OACI mediante referências. Temos certeza de que cumprimos com todas as regras técnicas pertinentes.

DIREITOS DE ROTA

Rotas Nacionais

As companhias aéreas chilenas não são obrigadas a obter permissão para transportar passageiros ou carga nas rotas domésticas, mas apenas cumprir com as exigências técnicas e de seguro estabelecidas, respectivamente, pela DGAC e a JAC. Contudo, não existem barreiras normativas que impeçam que uma companhia aérea estrangeira crie uma afiliada chilena e passe a atuar no mercado nacional chileno através dessa afiliada. No dia 18 de janeiro de 2012, o Ministério dos Transportes e o Ministério da Fazenda do Chile anunciaram a abertura unilateral dos céus do Chile. Isto foi confirmado em novembro de 2013 e permanece vigente.

Rotas internacionais

POR SER UMA COMPANHIA AÉREA QUE PRESTA SERVIÇOS EM ROTAS INTERNACIONAIS, A LATAM AIRLINES TAMBÉM ESTÁ SUJEITA A UMA SÉRIE DE ACORDOS BILATERAIS DE TRANSPORTE AÉREO CIVIL QUE CONTEMPLAM A RECIPROCIDADE DE DIREITOS DE TRÁFEGO AÉREO ENTRE O CHILE E DIVERSOS OUTROS PAÍSES.

Não há garantia alguma de que os atuais acordos bilaterais entre o Chile e os governos estrangeiros permanecerão vigentes, e qualquer alteração, suspensão ou renovação de um ou mais desses acordos bilaterais poderá prejudicar nossas operações e resultados financeiros.

Os direitos de rotas internacionais, bem como os direitos correspondentes de aterrissagem, originam-se de uma série de acordos de transporte aéreo negociados entre o Chile e governos estrangeiros. Com estes acordos, o



governo de um dos países concede ao outro governo o direito de designar a operação de serviços programados entre determinados destinos do país para uma ou mais de suas companhias aéreas domésticas.

No Chile, quando são criadas rotas para e de cidades estrangeiras, qualquer companhia aérea que atender aos requisitos necessários poderá solicitar seu uso. Quando houver mais de um solicitante para uma determinada rota, a JAC concede por um período de cinco anos mediante leilões públicos. A JAC concede o uso das rotas mediante a condição de que a companhia aérea beneficiada as opere permanentemente. Caso uma companhia aérea deixe de operar uma rota durante um período de seis meses ou mais, a JAC poderá revogar seus direitos sobre a rota. É possível transferir a utilização das rotas internacionais sem custo. No passado, geralmente pagávamos apenas valores nominais pelo conceito de direitos de uso das rotas internacionais concedidos em leilões públicos em que éramos o único solicitante.

POLÍTICA DE DEFINIÇÃO DE TARIFAS AÉREAS

As companhias aéreas chilenas podem definir suas próprias tarifas nacionais e internacionais sem regulamentação alguma por parte do governo.

Em 1997, a Resolução nº. 496 da H. Comissão Reguladora (Comisión Resolutiva) – antecessora do Tribunal de Defesa da Livre Concorrência (Tribunal de Defensa de la Libre Competencia) aprovou um plano autorregulatório de tarifas apresentado pela LATAM para nossas operações nacionais no Chile.

O plano foi apresentado em cumprimento à Resolução nº. 445 da Comissão Reguladora, de 1995. Em termos gerais, de acordo com este plano, devemos garantir que os yields das rotas definidas como “não competitivas” pela Resolução nº. 445 de 1995 não superem os yields das rotas de distância similar definidas como “competitivas” pela mesma resolução, bem como devemos informar à Junta Aeronáutica Civil (JAC) qualquer aumento ou redução nas tarifas das rotas “não competitivas” e “competitivas”, conforme estabelecido no plano autorregulatório.

REGISTRO DE AERONAVES

O registro de aeronaves no Chile é regido pelo Código Aeronáutico Chileno (“CAC”). Para matricular ou manter a matrícula de uma aeronave no Chile, seu proprietário deve ser:

- Pessoa física de nacionalidade chilena.

- Pessoa jurídica estabelecida no Chile, com domicílio principal e sede real e efetiva no Chile, e cuja maior parte do capital social pertença a pessoas físicas ou jurídicas do Chile, além dos outros requerimentos estabelecidos no artigo 38 do CAC.
- O Código Aeronáutico faculta expressamente à DGAC permitir a matrícula de aeronaves cujos proprietários não sejam pessoas naturais ou jurídicas chilenas, sempre e quando tiverem um domicílio comercial permanente no Chile. Além disso, poderão matricular-se no Chile aeronaves cujos proprietários não são chilenos, mas que são operadas por chilenos ou por uma companhia aérea afiliada a uma entidade aérea chilena. A matrícula de qualquer aeronave pode ser revogada caso não atenda aos requisitos de matrícula, principalmente nos casos a seguir.
- Requisitos de propriedade não são atendidos.
- A aeronave não cumpre com nenhum dos requisitos aplicáveis de segurança estipulados pela DGAC.

PREVENÇÃO

A DGAC exige que todas as aeronaves operadas por companhias aéreas chilenas sejam matriculadas na DGAC ou entidade fiscalizadora equivalente de outro país. Todas as aeronaves deverão possuir um certificado de

aeronavegabilidade, emitido pela DGAC ou por uma entidade de fiscalização equivalente de outro país. Por outro lado, a DGAC somente emite as autorizações de manutenção para uma companhia aérea chilena após avaliar a capacidade da companhia de realizar a manutenção.

A DGAC renova as autorizações de manutenção anualmente e aprovou nossas operações de manutenção. Somente as instalações de manutenção que possuem certificação da DGAC ou de uma entidade fiscalizadora equivalente do país onde a aeronave encontra-se matriculada poderão realizar a manutenção e o reparo de aeronaves operadas por companhias aéreas chilenas.

realizar a manutenção e o reparo de aeronaves operadas por companhias aéreas chilenas.

Além disso, a equipe de manutenção das aeronaves dessas instalações deverá contar com a certificação da DGAC ou de uma entidade fiscalizadora equivalente de outro país antes de assumir qualquer cargo de manutenção de aeronaves.

SEGURIDAD



A DGAC ESTABELECE E FISCALIZA A IMPLEMENTAÇÃO DOS PADRÕES E NORMAS DE SEGURANÇA PARA O SETOR AERONÁUTICO COMERCIAL DO CHILE.

Estes padrões e normas são baseados nos padrões desenvolvidos por organizações internacionais de aeronáutica comercial. Cada uma das companhias aéreas e aeroportos do Chile deverá apresentar à DGAC um manual de segurança aérea descrevendo os procedimentos de segurança implementados em suas operações aéreas comerciais diárias, bem como os procedimentos de treinamento dos funcionários



com relação à segurança. A LATAM já apresentou seu manual de segurança aérea à DGAC. As companhias aéreas do Chile que operam rotas internacionais deverão adotar medidas de segurança conforme os requerimentos aplicáveis dos acordos bilaterais internacionais.

POLÍTICAS AEROPORTUÁRIAS

A DGAC fiscaliza e administra os aeroportos do Chile, incluindo a fiscalização das cobranças por decolagem e aterrissagem. A DGAC sugere os custos aeroportuários, que são aprovados pela JAC e são os mesmos para todos os aeroportos.

Desde meados dos anos 90, diversos aeroportos chilenos foram privatizados, dentre eles o Aeroporto Internacional Arturo Merino Benítez, de Santiago. Nos aeroportos privatizados, a administração aeroportuária administra as instalações sob fiscalização da DGAC e da JAC.

REGULAMENTAÇÃO AMBIENTAL E DE RUÍDOS

Não existem normas de meio ambiente relevantes, nem controles impostos às companhias aéreas, aplicáveis às aeronaves ou que nos afetem no Chile, exceto pelas leis de meio ambiente e normas de aplicação geral. Atualmente, também não há nenhuma norma aplicável às companhias aéreas dentro do Chile que limite o ruído. Contudo, as autoridades chilenas pretendem implementar um

regulamento para ruídos ambientais de aeronaves que voam para e dentro do 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.

A MAIOR PARTE DA FROTA DA LATAM JÁ ATENDE A ESTAS RESTRIÇÕES PROPOSTAS, PORTANTO NÃO ACREDITAMOS QUE A IMPLEMENTAÇÃO DOS PADRÕES PROPOSTOS AFETARÁ SIGNIFICATIVAMENTE NOSSAS OPERAÇÕES.

REGULAMENTO ANTITRUSTE

A autoridade antitruste do Chile, à qual nos referimos como Tribunal de Defesa da Livre Concorrência (anteriormente chamado de Comissão Antitruste, e doravante denominada "TDLC"), supervisiona questões antitruste regidas pelo Decreto Lei nº. 211 de 1973, conforme alterada, ou Lei Antitruste. A Lei Antitruste proíbe qualquer sociedade de impedir, restringir ou distorcer a livre concorrência em qualquer mercado ou qualquer setor.



A Lei Antitruste também proíbe que qualquer empresa com posição dominante ou substancial em qualquer mercado abuse de tal posição.

Pessoas que se sentirem prejudicadas podem processá-la por danos materiais resultantes da não observância à Lei Antitruste e/ou fazer uma reclamação no Tribunal Antitruste para que este exija o cumprimento à Lei Antitruste.

O TDLC tem a capacidade de impor uma série de sanções para infrações à Lei Antitruste, que incluem a rescisão dos contratos que violem a Lei Antitruste, a dissolução de uma empresa e a imposição de multas e sanções diárias às empresas. O tribunal poderá determinar o pagamento de indenização por perdas e danos, bem como outras reparações (como um requerimento judicial) quando pertinente. Em outubro de 1997, o Tribunal Antitruste aprovou nosso plano autorregulatório de tarifas.



DESDE OUTUBRO DE 1997, A LAN AIRLINES S.A. E A LAN EXPRESS SEGUEM UM PLANO AUTORREGULATÓRIO, QUE FOI MODIFICADO E APROVADO PELO TRIBUNAL DE DEFESA DA LIVRE CONCORRÊNCIA EM JULHO DE 2005 E SETEMBRO DE 2011.

Em fevereiro de 2010, a Fiscalía Nacional Económica concluiu a investigação iniciada em 2007 sobre nosso cumprimento do plano autorregulatório, e nenhuma outra observação foi feita.

Em 21 de setembro de 2011, por meio da Resolução N°. 37/2011 ("Resolução"), o TDLC aprovou a associação entre LAN e TAM, impondo 14 medidas de mitigação à LATAM, cuja regulamentação e alcance encontram-se estabelecidos na Resolução, e que estão brevemente resumidas a seguir para fins de referência:

1. Troca de 4 pares de slots diários no Aeroporto de Guarulhos, em São Paulo, para utilização exclusiva na rota SCL - GRU, em voos diretos.

2. Extensão, por um período de cinco anos, do programa de fidelidade para companhias aéreas que operem (ou manifestam intenção de operar) as rotas de Santiago – São Paulo, Santiago – Rio de Janeiro, Santiago – Montevideu e Santiago – Assunção; e que solicitem à LATAM a extensão do referido programa para a(s) rota(s).
3. Execução dos contratos com outras companhias aéreas que operem as rotas de Santiago – São Paulo, Santiago – Rio de Janeiro e/ou Santiago – Assunção, e que assim o solicitem.
4. Cumprimento de determinadas restrições transitórias aplicáveis à oferta na rota Santiago – São Paulo.
5. Implantação de determinadas alterações ao Plano Autorregulatório de Tarifas da LATAM, aplicável às suas operações domésticas.
6. Saída, antes de 22 de junho de 2014, de alguma das alianças internacionais às quais pertenciam LAN e TAM na data da Resolução.

7. Atendimento a algumas restrições na celebração e manutenção, sem consulta prévia ao Tribunal de Defesa da Livre Concorrência, de acordos de código compartilhado em determinadas rotas, e com companhias aéreas membro ou associadas a uma aliança diferente daquela à qual a LATAM pertence.
8. Atendimento a determinadas restrições à sua participação em futuras licitações de direitos de tráfego de 3ª, 4ª e 5ª liberdade entre Santiago e Lima, e saída de quatro frequências de 5ª liberdade para Lima.
9. Fornecimento de uma declaração às autoridades de transporte aéreo em apoio à abertura unilateral dos céus domésticos chilenos (cabotagem) por companhias aéreas de outros países, sem exigência de reciprocidade.
10. Comprometimento, no que for pertinente, com a promoção do crescimento e operação regular dos aeroportos de Guarulhos (São Paulo) e Arturo Merino Benítez (Santiago).
11. Atendimento a determinadas diretrizes ao conceder incentivos às agências de viagem.
12. Manutenção temporária, salvo em casos de força maior: i) de pelo menos 12 voos semanais, diretos, de ida e volta, operados diretamente pela LATAM em rotas entre o Chile e os Estados Unidos; e ii) de pelo menos 7 voos semanais, diretos, de ida e volta, operados diretamente pela LATAM em rotas entre o Chile e a Europa.
13. Observação de determinadas restrições relativas a: receita média de passagens aéreas para o transporte de passageiros, nas rotas Santiago – São Paulo e Santiago – Rio de Janeiro; e nas tarifas vigentes e publicadas na data da Resolução, para o transporte de carga em cada das rotas entre Chile e Brasil.



14. Contratação de um consultor independente para assessorar a Fiscalía Nacional Económica por um período de 3 anos no monitoramento do cumprimento, pela LATAM, das condições impostas pela Decisão.

O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (“CADE”) aprovou a associação entre LAN e TAM por decisão unânime em uma sessão do dia 14 de dezembro de 2011, sujeita às seguintes condições:

1. O novo grupo (LATAM) deve sair de uma das duas alianças internacionais das quais participava (Star Alliance ou Oneworld),
2. E oferecer para troca dois pares de slots no Aeroporto Internacional de Guarulhos, para serem utilizados por um terceiro interessado em oferecer voos diretos entre São Paulo e Santiago do Chile.

Tais imposições estão em linha com as medidas de mitigação adotadas pelo TDLC, no Chile.

ALÉM DISSO, A ASSOCIAÇÃO ENTRE LAN E TAM FOI SUBMETIDA ÀS AUTORIDADES ANTITRUSTE DA ALEMANHA, ITÁLIA E ESPANHA. TODAS ESSAS JURISDIÇÕES APROVARAM INCONDICIONALMENTE A OPERAÇÃO.



As receitas para o ano de 2017 atingiram US \$ 10.163,8 milhões, um aumento de 6,7% em relação a 2016, sendo o primeiro crescimento anual de receita desde a combinação entre LAN e TAM.



RESU LT A DOS financeiros

ESTE AUMENTO DEVE-SE PRINCIPALMENTE A UM AUMENTO DE 6,7% NO RASK, COMO RESULTADO DE UM AUMENTO DE 5,9% NOS RENDIMENTOS E UMA EXPANSÃO NA TAXA DE OCUPAÇÃO DE 0,6 PONTOS PERCENTUAIS PARA 84,8%, EM COMPARAÇÃO COM O ANO ANTERIOR.

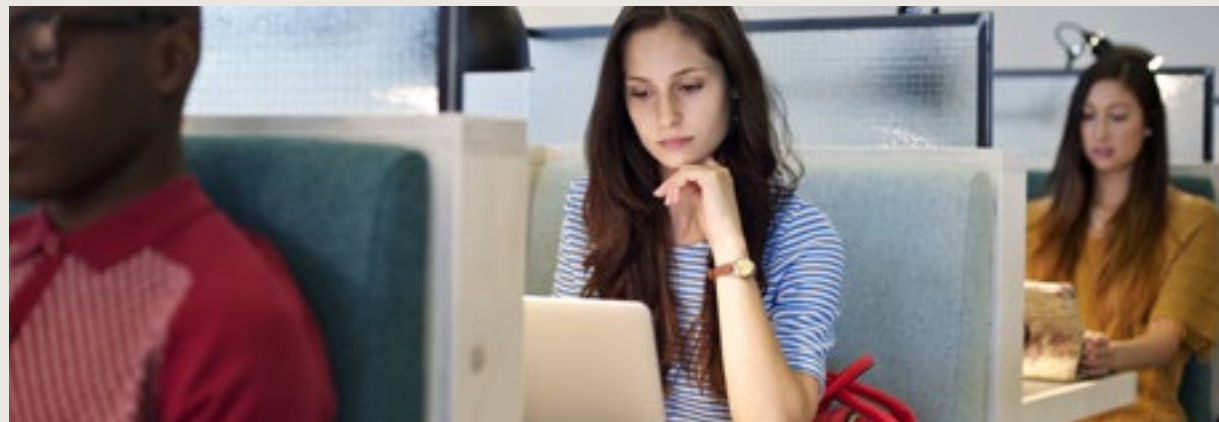
Em 2017, registramos melhorias de receita para a ASK em todas as unidades de negócios de passageiros do Grupo (Internacional, Brasil Doméstico e Países de Língua Espanhola doméstico). Essas melhorias foram impulsionadas pelo desenvolvimento de nossa estratégia comercial e pela disciplina na oferta dos mercados com demandas enfraquecidas; adicionado a um melhor ambiente em geral nos mercados em que operamos, juntamente com moedas locais mais valorizadas.

Em termos de capacidade, a oferta aumentou 1,1% em 2017, impulsionada por um aumento de 3,8% na oferta de negócios internacionais, com foco no fortalecimento de nossos polos internacionais, a partir dos quais começamos a operar novas rotas, incluindo Santiago-Melbourne (o mais longo voo direto da LATAM), contrabalançado por uma redução nas rotas com menor demanda, como as operações entre o Brasil e os Estados Unidos. Por outro lado, a oferta dos mercados domésticos de língua espanhola caiu 0,1%, afetada principalmente pelos mercados da Argentina e do Peru.

Além disso, durante 2017, a LATAM Airlines Brasil continuou a ajustar o tamanho de suas operações no mercado doméstico brasileiro, alcançando uma redução de 3,8% em sua oferta.

O Grupo LATAM Airlines registrou um resultado operacional de US \$ 714,5 milhões em 2017, um aumento de 25,8% em relação a 2016. A margem operacional atingiu 7,0%, representando um aumento de 1,0 ponto percentual em relação ao ano anterior. A melhora nos resultados da LATAM é explicada principalmente por uma recuperação na receita unitária em todas as unidades de negócios, compensando o aumento nos custos devido ao aumento no preço do combustível.





O AUMENTO NOS CUSTOS É EXPLICADO PRINCIPALMENTE PELO AUMENTO DE 21,1% NO PREÇO DO COMBUSTÍVEL, PARCIALMENTE COMPENSADO PELO PROGRAMA DE REDUÇÃO DE CUSTOS PROMOVIDO PELO GRUPO LATAM.

As receitas de carga aumentaram para US \$ 1.119,4 milhões, o que representa um aumento de 0,8% em relação a 2016. Esta recuperação é atribuída a um aumento de 2,1% no rendimento de carga, somado a uma melhoria de 3,2 pontos percentuais comparado no fator de carga em relação a 2016, atingindo 54,9%. Esses resultados ocorreram no contexto de uma melhora no mercado de carga aérea mundial, após vários anos apresentando quedas, somados aos ajustes de oferta que o Grupo LATAM Cargo vem implementando nos últimos anos, e a melhoria contínua de importações da América do Norte e Europa para o Brasil, com destaque para itens eletrônicos e peças de reposição.

Os custos operacionais para o ano de 2017 atingiram US \$ 9.449,3 milhões, um aumento de 5,5% em relação a 2016, resultando em um aumento de 4,4% no custo por ASK.

Os gastos com combustível aumentaram 12,7% em 2017, atingindo US \$ 2.318,8 milhões. O aumento é explicado principalmente pelo aumento no preço do combustível, que foi parcialmente compensado por uma redução de 3,5% no consumo de combustível por ASK, como resultado de programas de eficiência de combustível e uma frota cada vez mais eficiente.

Além disso, em 2017, a Companhia reconheceu um lucro por coberturas de combustível de US \$ 15,2 milhões, comparado a um prejuízo de US \$ 48,1 milhões registrado em 2016. Em relação a perdas cambiais, a Companhia reconheceu uma perda de US \$ 9,9 milhões no ano de 2017, comparado a uma perda de cobertura cambial de US \$ 40,1 milhões no ano anterior.



AS DESPESAS COM REMUNERAÇÃO E BENEFÍCIOS AUMENTARAM 3,7% EM 2017, COMO RESULTADO DE REAJUSTES PELA INFLAÇÃO (FEITOS COM AS TAXAS DE 2016), ESPECIALMENTE NO BRASIL, E PELA VALORIZAÇÃO DAS MOEDAS LOCAIS.

O resultado foi parcialmente compensado por uma redução de 9,7% na folha de pagamento média de 2017, de acordo com a redução da oferta doméstica feita pela LATAM Airlines Brasil e com as iniciativas de eficiência que estão sendo implementadas no Grupo.

Quanto ao resultado não operacional, a Companhia registrou uma perda na caixa por perdas cambiais de US \$ 18,7 milhões em 2017, explicado, principalmente, pela desvalorização do real no quarto trimestre, em comparação a um lucro de US \$ 121, 7 milhões reconhecidos no período do ano passado.

Dessa forma, a LATAM registrou um lucro bruto atribuível aos controladores de US \$ 155,3 milhões, comparado a um ganho de US \$ 69,2 milhões em 2016. Isso implica em uma margem líquida positiva de 1,5%, o que representa um aumento de 0,8 pontos percentuais em comparação com a margem bruta de 2016.

Para os doze meses findo em 31 de dezembro	2017	2016	Var. %
Receitas			
Passageiros	8.494.477	7.877.715	7,8%
Carga	1.119.430	1.110.625	0,8%
Outras	549.889	538.748	2,1%
Total Receitas Operacionais	10.163.796	9.527.088	6,7%
Despesas			
Pessoal	-2.023.634	-1.951.133	3,7%
Combustíveis	-2.318.816	-2.056.643	12,7%
Comissões	-252.474	-269.296	-6,2%
Depreciação e Amortização	-1.001.625	-960.328	4,3%
Outros Arrendamentos e Tarifas de Aterrisagem	-1.172.129	-1.077.407	8,8%
Serviço de Passageiros	-288.662	-286.621	0,7%
Serviço de Passageiros	-579.551	-568.979	1,9%
Manutenção	-430.825	-366.153	17,7%
Outras Despesas Operacionais	-1.381.546	-1.422.625	-2,9%
Total Despesas Operacionais	-9.449.262	-8.959.185	5,5%
Resultado Operacional	714.534	567.903	25,8%
Margem Operacional	7,0%	6,0%	1,1 pp
Receitas Financeiras	78.695	74.949	5,0%
Despesas Financeiras	-393.286	-416.336	-5,5%
Outras Receitas / Despesas	-25.725	47.358	-154,3%
Resultado antes do imposto e minoritários	374.218	273.874	36,6%
Imposto	-173.504	-163.204	6,3%
Resultado antes do minoritários	200.714	110.670	81,4%
Atribuível a:			
Sócios da Empresa Controladora	155.304	69.220	124,4%
Acionistas Minoritários	45.410	41.450	9,6%
Resultado Líquido	155.304	69.220	124,4%
Margem Líquida	1,5%	0,7%	0,8 pp
Alíquota Efetiva de Imposto	-46,4%	-59,6%	13,2 pp
EBITDA	1.716.159	1.528.231	12,3%
EBITDA Margem	16,9%	16,0%	0,8 pp.
EBITDAR	2.295.710	2.097.210	9,5%
EBITDAR Margem	22,6%	22,0%	0,6 pp.



PRÊMIOS

e Reconhecimentos

Nossos reconhecimentos
mais destacados

Em 2017, a LATAM Airlines e suas filiais receberam uma série de prêmios em diversas áreas: Serviços, Sustentabilidade, Entretenimento a bordo, entre outros. Os seguintes são os mais destacados:



PRÊMIOS DE SERVIÇO

World Line Airline Awards– Skytrax 2017:

O prêmio mais reconhecido da indústria.

- Terceiro lugar na categoria "Melhor companhia aérea na América do Sul".
- Terceiro lugar na categoria "Melhor serviço na América do Sul".

Global Traveler's 2017 – Tested Reader Survey awards

- Primeiro lugar na categoria "Melhor companhia aérea da América do Sul" (quarto ano consecutivo).

World Travel Awards 2017

- Reconhecida como "Companhia aérea líder da América do Sul"

Fast Travel IATA

- Certificação da classe Platinum



PRÊMIOS DE SUSTENTABILIDADE

Índice de Sustentabilidade Dow Jones 2017

- Categoria "DJSI World" (pelo quarto ano consecutivo)

Alas20 Prêmio da empresa

- Terceiro lugar na categoria "Companhia Líder em Sustentabilidade"
- Terceiro lugar na categoria "Companhia Líder em Relações com Investidores"

Relatório de Transparência Empresarial 2017 – IdN

- Primeiro lugar na categoria "Empresa mais transparente no setor de serviços" em empresas abertas

Relatório Reporta Chile 2017

- Primeiro lugar na "Acessibilidade" das empresas do IPSA



OUTROS PRÊMIOS

APEX 2018: "Airline Passenger Experience"

- "Five Star Global Airline" por sua experiência a bordo

Harvard Business Review

- Enrique Cueto listado nos "CEOs com o Melhor Desempenho do Mundo em 2017"

Prêmios de marketing de conteúdo 2017

- A revista Vamos/LATAM nomeada "Melhor publicação de viagens"

Adrian Awards: Marketing Digital

- Primeiro lugar na categoria Mobile Marketing
- Segundo lugar na categoria Email Series

F A T O S

Relevantes



24 DE JANEIRO MUDANÇAS NA ADMINISTRAÇÃO

De acordo com o disposto no artigo 9º e no segundo parágrafo do artigo 10º da Lei do Mercado de Ações Mobiliários, e na Norma Geral nº 30, devidamente autorizada, venho informar o seguinte FATO RELEVANTE do Grupo LATAM Airlines SA (a "Companhia" ou "LATAM"), Registro de Valores Nº 306:

A LATAM informa que, em esta data, o Conselho de Administração da Companhia decidiu nomear o Sr. Giles Agutter como diretor na vaga deixada pelo Sr. Ricardo Caballero devido à sua demissão em junho passado, cargo que estava vago até essa data.

Não obstante esta designação e conforme relatado no momento da demissão do Sr. Caballero, na próxima Assembleia Geral Ordinária da LATAM, o Conselho de Administração da Companhia será totalmente renovado.



15 MARÇO MUDANÇAS NA ADMINISTRAÇÃO

De acordo com o disposto no artigo 9º e no segundo parágrafo do artigo 10º da Lei do Mercado de Ações Mobiliários, e na Norma Geral nº 30, devidamente autorizada, venho informar o seguinte FATO RELEVANTE do Grupo LATAM Airlines SA (a "Companhia" ou "LATAM"), Registro de Valores Nº 306:

COMO PARTE DA REORGANIZAÇÃO IMPLEMENTADA PELA LATAM EM VÁRIAS ÁREAS DO NEGÓCIO E QUE VISA A CONSTRUÇÃO DE UMA ADMINISTRAÇÃO PARA OS DESAFIOS DO FUTURO, A COMPANHIA RELATA A PARTIDA DO SR. IGNACIO JAVIER CUETO PLAZA COMO CEO DA LAN AIRLINES SA, QUE SERÁ EFETIVADA A PARTIR DE 15 DE ABRIL DE 2017.



05 DE ABRIL DISTRIBUIÇÃO DE UTILITÁRIOS (PAGAMENTO DE DIVIDENDOS)

De acordo com as disposições da Circular nº 660, de 22 de outubro de 1986, da sua Superintendência e devidamente autorizadas, informo a esta Superintendência, como fato relevante, que em sessão realizada em 4 de abril de 2017, o Conselho de Administração concordou em propor a distribuição do Dividendo N° 48, Definitivo, à Assembleia Geral Ordinária, prevista para 27 de abril de 2017, até completar 30% do lucro líquido do exercício de 2016, ou seja, equivalente em USD 20.766.129,39, o que significa distribuir um dividendo de USD 0,0342444854 por ação, que seria pago na quinta-feira, 18 de maio de 2017, em seu equivalente em pesos de acordo com a taxa de câmbio "observada" Publicado no Diário Oficial no quinto dia útil anterior ao dia da distribuição, ou seja, em 12 de maio de

2017. No caso de o dividendo ser aprovado nos termos propostos pelo Conselho, terão o direito de receber o dividendo os acionistas registrados no Registro de Acionistas à meia-noite de 12 de maio de 2017.



6 DE ABRIL

COLOCAÇÃO DE VALORES EM MERCADOS INTERNACIONAIS E / OU NACIONAIS

De acordo com o disposto nos artigos 9º e 10º da Lei nº 18.045, no Mercado de Valores e na Norma Geral nº 30 da Superintendência sob sua custódia, os abaixo-assinados, devidamente habilitados a fazê-lo, informam como Fato Relevante, o seguinte:

(a) Em esta data, a LATAM Airlines Limited (a "Emissora"), uma empresa incorporada nas Ilhas Cayman com responsabilidade limitada e de propriedade exclusiva da LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM"), concordou em emitir e colocar no mercado internacional, nos termos da Regra 144-A e do Regulamento S das leis de valores dos Estados Unidos da América, títulos não garantidos de longo prazo por um montante de US \$ 700.000.000, com validade em 2024, a uma taxa de juros anual inicial de 6.875% (os "Bônus 144-A" ou a "Emissão"); e

(b) A Emissão e a colocação "Bônus 144-A" serão para fins de financiamento de fins corporativos gerais da LATAM.

De acordo com o disposto na Circular nº 988 da Superintendência de Valores e Seguros, informamos que, nesta fase, não é possível quantificar os efeitos que esta operação terá sobre os resultados da LATAM, em caso de materialização.



27 DE ABRIL

MUDANÇAS NA ADMINISTRAÇÃO

Em virtude do disposto nos artigos 9º e 10º da Lei nº 18.045 no Mercado de Valores, e conforme estabelecido na Norma Geral nº 30 de 1989 desta Superintendência, gostaria de informá-lo como um fato relevante que na Assembléia Geral Ordinária de Acionistas (o "Conselho") da LATAM Airlines Group SA ("LATAM") realizada em 27 de abril de 2017, os acionistas da LATAM procederam a eleger os membros do Conselho de Administração da LATAM, que terá dois anos.

Nas eleições que ocorreram no Conselho, as seguintes pessoas foram eleitas como Diretores:

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; e
9. Eduardo Novoa Castellón

O Superintendente é informado que os Diretores indicados nos números 8 e 9 acima foram eleitos como Diretores Independentes, de acordo com o artigo 50 bis da Lei nº 18.046 sobre Sociedades Anônimas.



27 DE ABRIL

DISTRIBUIÇÃO DE LUCROS (PAGAMENTO DE DIVIDENDOS)

Em virtude do disposto nos artigos 9 e 10 da Lei nº 18.045 no Mercado de Valores, e conforme estabelecido na Norma Geral nº 30 de 1989 desta Superintendência, gostaria de informá-lo como um fato relevante que na Assembléia Geral Ordinária (o "Conselho") da LATAM Airlines Group SA ("LATAM") realizada em 27 de abril de 2017, os acionistas da LATAM aprovaram a distribuição do dividendo final proposto pelo Conselho de Administração em sua reunião realizada em 4 de abril, que consiste em distribuir como dividendo 30% dos lucros do ano correspondente a 2016, o que equivale a um montante de US \$ 20.766,119.39

Em conformidade com o disposto na Circular nº 660 de 1986, anexado a este fato relevante como o Anexo No. 1, que fornece uma descrição detalhada do dividendo acordado.



9 DE MAIO

OUTROS

Em virtude do disposto no artigo 9º e no segundo parágrafo do artigo 10º da Lei nº 18,045 no Mercado de Valores, conforme estabelecido na seção 2.2 da seção II do Padrão Geral nº 30 de 1989 desta Superintendência, devidamente autorizada pelo conselho da LATAM Airlines Group SA ("LATAM"), gostaria de informá-lo, de fato, que na reunião do Conselho de Administração da Companhia realizada hoje, foi acordado o seguinte:

1. Nomeia-se o Sr. Ignacio Cueto Plaza como presidente da Companhia e o Sr. Carlos Heller Solari como vice-presidente da mesma.

2. Nomeia-se como membros do Comitê de Diretores, os diretores Sr. Georges de Bourguignon Arndt, o Sr. Eduardo Novoa Castellón, o Sr. Nicolás Eblen Hirmas, todos eles independentes, de acordo com a Regra 10-3 do Securities Exchange Act da legislação americana aplicável e os dois primeiros na qualidade de conselheiros independentes sob a lei das corporações chilenas.



28 DE JULHO

OUTROS

De acordo com o disposto nos artigos 9 e 10 da Lei nº 18.045, no Mercado de Valores, e na Norma Geral nº 30 da Superintendência de Valores e Seguros (a "SVS"), a subscrita, devidamente autorizada para o efeito conforme acordado na sessão extraordinária do Conselho de Administração N° 128 (a "Sessão do Conselho") da LATAM Airlines Group SA ("LATAM") realizada em 21 de abril de 2017, informa, de fato, sobre a LATAM, seus negócios, seus valores de oferta pública ou a oferta deles, conforme aplicável, da seguinte forma:

Em esta data, a empresa TAM Capital 3 Inc., uma empresa controlada indiretamente pela TAM S.A. através da sua subsidiária TAM Linhas Aéreas SA, e que consolida suas demonstrações financeiras junto à LATAM, anunciou o resgate antecipado dos títulos colocados no exterior em 3 de junho de 2011, no montante de 500 milhões de dólares dos Estados Unidos da América a uma taxa de 8,375% e com uma data de vencimento em 3 de junho de 2021.

Além disso, em virtude do que foi acordado na reunião do Conselho de Administração, a LATAM colocará, nos próximos dias, os bônus da Série A (BLATM-A), Série B (BLATM-B) no mercado local (Bolsa de Valores de Santiago), Série C (BLATM-C) e Série D (BLATM-D), que correspondem à primeira emissão de títulos cobrados na linha registrada no Registro de Valores da SVS sob o número N° 862 para um total de UF 9.000.000.



O valor total do Bônus da Série A será de 2.500.000 UF. O montante total do Bônus da Série B será de 2.500.000 UF. O valor total do Bônus da Série C será de UF 1.850.000 e o valor total do Bônus da Série D será de UF 1.850.000, totalizando UF 8.700.000.

OS BÔNUS DA SÉRIE A TERÃO UMA DATA DE VENCIMENTO EM 1º DE JUNHO DE 2022 E UMA TAXA DE JUROS (PÁGINA DE TÍTULO) DE 5,25% AO ANO. OS BÔNUS DA SÉRIE B TERÃO UMA DATA DE VENCIMENTO EM 1º DE JANEIRO DE 2028 E UMA TAXA DE JUROS ANUAL (PÁGINA DE TÍTULO) DE 5,75%. OS BÔNUS DA SÉRIE C TERÃO UMA DATA DE VENCIMENTO DE 1 DE JUNHO DE 2022 E UMA TAXA DE JUROS DE 5,25% AO ANO E OS BÔNUS DA SÉRIE D TERÃO UMA DATA DE VENCIMENTO DE 1º DE JANEIRO DE 2028 E UMA TAXA DE JUROS DE 5,75. % ANUAL.

O produto da colocação dos Bônus da Série A, Série B, Série C e Série D será utilizado na íntegra para financiar parcialmente o resgate antecipado das obrigações da TAM Capital 3 Inc. descritas acima.



17 DE AGOSTO

OUTROS

De acordo com o disposto no artigo 9º e na subsecção dois do artigo 10º da Lei nº 18.045, no Mercado de Valores e na Norma Geral nº 30 da Superintendência de Valores Mobiliários e Seguros (a "SVS"), O abaixo-assinado, devidamente autorizado para o efeito de acordo alcançado na sessão extraordinária do Conselho de Administração nº 128 (a "Sessão do Conselho") da LATAM Airlines Group SA ("LATAM") realizada em 21 de abril de 2017, informo, de fato, sobre a LATAM, seus negócios, seus valores de oferta pública ou a oferta deles, conforme aplicável, da seguinte forma:

Em essa data, e em virtude do que foi acordado na Reunião do Conselho, a LATAM realizou a colocação no mercado local (Bolsa de Valores de Santiago) das Obrigações da Série A (BLATM-A), Série B (BLATM-B) Série C (BLATM-C) e Série D (BLATM-D), que correspondem à primeira emissão de títulos cobrados na linha registrada no Registro de Valores Mobiliários da SVS sob o número N° 862 para um total de UF 9.000.000.

O montante total colocado do bônus da série A era de 2.500.000 UF. O montante total do título do bônus da Série B era de 2.500.000 UF. O montante total do bônus da Série C foi de 1.850.000 UF, e o montante total do bônus da Série D era de UF 1.850.000, totalizando UF 8.700.000.

Os bônus da Série A possuem uma data de vencimento em 1º de junho de 2022 e uma taxa de juros anual (cobertura) de 5,25%. Os títulos da série B têm uma data de vencimento em 1º de janeiro de 2028 e uma taxa de juros (página de título) de 5,75% ao ano. Os bônus da Série C têm uma data de vencimento em 1 de junho de 2022 e uma taxa de juros (página de título) de 5,25% ao ano os bônus da Série D possuem uma data de vencimento em 1º de janeiro de 2028 e uma taxa de juros (capa) de 5,75% ao ano.

O PRODUTO DA COLOCAÇÃO DOS BÔNUS DA SÉRIE A, SÉRIE B, SÉRIE C E SÉRIE D SERÁ UTILIZADO NA TOTALIDADE PARA FINANCIAR PARCIALMENTE O RESGATE ANTECIPADO DO TOTAL DE TÍTULOS DA TAM CAPITAL 3 INC. CONFORME DESCRITO NO FATO RELEVANTE PUBLICADO NESTA MESMA SUPERINTENDÊNCIA DATADA DE 28 DE JULHO DE 2017.



5 DE OUTUBRO OUTROS

De acordo com o disposto nas Seções 9 e 10 da Lei do Mercado de Ações, e conforme previsto na Norma Geral nº 30, devidamente autorizada, eu informo como Fato Essencial do Grupo LATAM Airlines S.A. ("LATAM Airlines"), inscrição no Registro de Valores Nº 306, da seguinte forma:

- Em 4 de outubro de 2017, a LATAM Airlines e suas subsidiárias investidoras LAN S.A. e LAN Pax Group S.A. assinaram um contrato chamado Acordo de Compra de Ações sob o qual foi acordado vender 100% da subsidiária que desenvolve o negócio de tratamento em

terra no aeroporto de Santiago, Andes Airport Services S.A. ("Andes"), às empresas espanholas Acciona Airport Services, S.A. e a Acciona Aeropuertos, S.L. (a "Compra").

- O preço da Venda é o montante de US \$ 24.300 milhões, que está sujeito aos ajustes habituais para mudanças na dívida líquida e no capital de giro no fechamento.
- O fechamento está sujeito à condição de Andes fazer um aumento de capital para ser inscrito pela Latam Airlines destinada a concentrar os ativos do negócio de tratamento de terra em Andes. Do mesmo modo, o fechamento está sujeito à aprovação prévia do Ministério Público Nacional.
- Junto com a Compra e Venda, a LATAM Airlines e suas subsidiárias aeronáuticas assinam um contrato com a Andes para fornecer serviços de assistência em terra no aeroporto de Santiago por um período de cinco anos.

Estima-se que o fechamento da Compra venda se materializará no quarto trimestre de 2017 e terá efeito nos resultados de lucro de cerca de vinte milhões de dólares.

INFORMAÇÕES

da bolsa

Durante o ano de 2017, as ações locais do Grupo LATAM Airlines apresentaram rentabilidade positiva de 56,4%, assim como a ADR apresentou rentabilidade positiva de 69,9%. Em 31 de dezembro de 2017, a capitalização de mercado da Companhia foi de US\$ \$8.429,1 milhões. Em 2017, as ações do Grupo LATAM Airlines apresentaram rentabilidade superior à do IPSA, índice que teve rentabilidade positiva de 34,1% no mesmo período. Com relação às movimentações na Bolsa de Santiago, este ano as ações do Grupo LATAM Airlines tiveram índice de negociação de 100%.



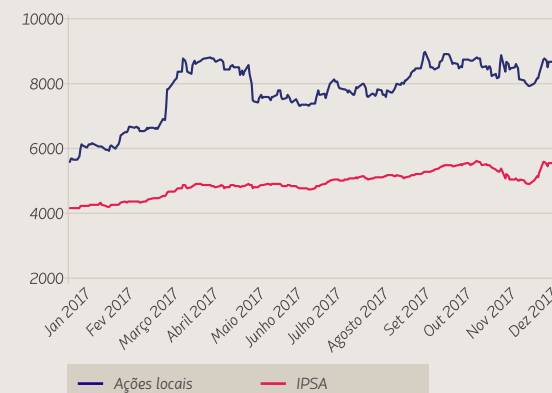
VOLUMES NEGOCIADOS POR TRIMESTRE – AÇÕES LOCAIS (BOLSA DE SANTIAGO)

2015	Nº Ações negociadas	Preço médio (CLP)	Valor Total (CLP)
Primeiro Trimestre	31.493.741	6.222	195.967.557.400
Segundo Trimestre	39.247.595	5.328	209.103.806.200
Terceiro Trimestre	33.931.237	3.861	131.020.733.700
Quarto Trimestre	25.027.442	3.825	95.732.011.700
2016			
Primeiro Trimestre	28.689.255	4.073	116.838.645.700
Segundo Trimestre	22.564.404	4.492	101.366.302.500
Terceiro Trimestre	64.835.131	5.463	354.183.531.700
Quarto Trimestre	27.691.478	5.975	165.468.048.100
2017			
Primeiro Trimestre	43.655.851	6.655	284.991.986.800
Segundo Trimestre	30.259.560	8.035	240.451.798.500
Terceiro Trimestre	29.094.196	7.965	234.898.104.000
Quarto Trimestre	37.823.823	8.498	320.108.505.000



VOLUMES NEGOCIADOS POR TRIMESTRE – ADRS (NYSE)

2015	Nº Ações negociadas	Preço médio (USD)	Valor Total (USD)
Primeiro Trimestre	50.592.157	10,2	493.490.843
Segundo Trimestre	58.290.119	8,5	509.156.817
Terceiro Trimestre	40.747.698	5,8	233.360.093
Quarto Trimestre	27.744.021	5,5	152.266.039
2016			
Primeiro Trimestre	32.739.012	5,8	191.001.755
Segundo Trimestre	33.327.301	6,6	220.695.139
Terceiro Trimestre	42.231.494	8,2	350.640.203
Quarto Trimestre	30.197.724	8,9	270.233.009
2017			
Primeiro Trimestre	24.889.893	10,1	254.166.511
Segundo Trimestre	32.015.881	12,1	384.720.373
Terceiro Trimestre	27.902.087	12,4	347.933.436
Quarto Trimestre	33.450.067	13,4	446.780.362



FATORES DE RISCO RELACIONADOS À NOSSA EMPRESA

A LATAM não controla as ações com direito a voto nem a diretoria da TAM.

Devido às restrições legais impostas à propriedade de companhias aéreas brasileiras por estrangeiros, a LATAM não controla as ações com direito a voto nem a diretoria da TAM. Em 31 de dezembro de 2017, a estrutura acionária da TAM é a seguinte:

- A Holdco I detém 100% das ações ordinárias da TAM que já estavam em circulação;
 - » A família Amaro (o “Grupo Amaro”) é proprietária de 51% das ações em circulação com direito a voto da Holdco I através da TEP Chile (uma pessoa jurídica chilena integralmente controlada pelos acionistas controladores da TAM), e a LAN é proprietária do saldo das ações com direito a voto;
 - » A LATAM é proprietária de 100% das ações da Holdco I em circulação sem direito a voto, o que lhe confere, essencialmente, todos os direitos econômicos sobre as ações ordinárias da TAM detidas pela Holdco I, bem como aproximadamente 49% das ações da TAM, as ações com direito a voto da Holdco I em circulação, e
 - A LATAM é a proprietária de 100% das ações preferenciais da TAM que já estavam em circulação.
- Em virtude dessa estrutura acionária:
- O Grupo Amaro mantém os votos e o controle da Diretoria da TAM e de cada subsidiária da TAM; e
 - A LATAM detém todos os direitos econômicos sobre a TAM.

O LATAM Airlines Group e a TEP Chile e terceiros firmaram acordos de acionistas que estabelecem acordos e restrições em relação à governança corporativa da TAM. Determinados atos exigem aprovações por maioria qualificada, o que, por sua vez, significa que exigem aprovação prévia tanto da LATAM como da TEP Chile. Alguns exemplos de ações que exigem aprovações por maioria qualificada da Diretoria da Holdco I ou da TAM são, entre outros, estabelecer

F A T O R E S de risco

Os seguintes fatores importantes, e os fatores descritos em outros relatórios que apresentamos ou registramos junto à Comissão de Valores Mobiliários e Câmbio dos EUA (SEC, em sua sigla em inglês), podem afetar nossos resultados reais e fazer com que os resultados reais sejam consideravelmente diferentes daqueles expressos em qualquer declaração de perspectiva futura feita por nós ou em nosso nome. Especificamente, em nossa qualidade de empresa não-norte-americana, há riscos relacionados ao investimento em nossos Certificados de Depósito em Instituições Norte-Americanas (American Depositary Shares, ADS em sua sigla em inglês) que não são típicos dos investimentos realizados em empresas norte-americanas. Antes de tomar uma decisão de investimento, deve-se levar cuidadosamente em conta todas as informações presentes neste documento, inclusive os seguintes fatores de risco.



aquisições ou colaborações comerciais; modificar ou aprovar orçamentos, planos de negócios, demonstrações financeiras e políticas contábeis; contrair dívidas; onerar ativos; firmar determinados contratos; realizar determinadas investimentos; modificar direitos ou demandas; ser parte e contratos; indicar executivos; criar interesses (garantias, acordos); emitir, resgatar ou readquirir valores e votar sobre assuntos na qualidade de acionista de subsidiárias da TAM. Os atos que exigem a aprovação por maioria qualificada da Holdco I ou da TAM são, entre outros, os seguintes: introduzir determinadas modificações nos estatutos da Holdco I, da TAM ou das subsidiárias da TAM ou qualquer dissolução/liquidação; realizar reestruturações societárias, pagar dividendos, emitir valores, alienar ou onerar determinados ativos, criar determinados interesses sobre bens móveis ou imóveis, ou firmar garantias ou acordos com partes relacionadas.

Nossos ativos incluíram US \$ 2.672,6 milhões de mais valia em 31 de dezembro de 2017. Conforme as Normas Internacionais de Informação Financeira, NIIF (IFRS, na sigla em inglês), o valor agregado é submetido a uma depreciação anual, podendo submetida a tal depreciação com maior frequência em caso de circunstâncias ou eventos que indiquem uma possível depreciação. Em 2017, principalmente em virtude da devalorização do Real

brasileiro ante o dólar norte-americano, o valor do nosso valor agregado diminuiu 1,4% em comparação com o ano de 2016. Qualquer depreciação poderia implicar o reconhecimento de uma alteração significativa das receitas nas nossas demonstrações de resultados, o que, por sua vez, poderia afetar de maneira significativa e negativa nossos resultados consolidados para aquele período durante o qual essa depreciação tivesse ocorrido.

NÃO CONSEGUIRMOS EXECUTAR OU ADAPTAR NOSSA ESTRATÉGIA À SITUAÇÃO ECONÔMICA ATUAL PODERIA PREJUDICAR NOSSOS NEGÓCIOS E O VALOR DE MERCADO DOS NOSSOS ADSS E DAS NOSSAS AÇÕES ORDINÁRIAS.

Desenvolvemos um plano estratégico com o objeto de nos transformar numa das melhores companhias aéreas do mundo e de renovar nosso compromisso com uma rentabilidade sustentável e com melhores retornos para nossos acionistas. Nossa estratégia nos exige identificar propostas de valor que sejam atraentes atrativas para os nossos clientes, buscar eficiências em nossas operações diárias, e transformar-nos numa empresa mais sólida e resistente ao risco. Um dos passos para atingir nosso objetivo consiste em adotar um novo modelo de viagens para nossos

serviços domésticos nos seis países em que operamos vôos nacionais, de maneira a nos adaptar às dinâmicas em constante mudança, tanto dos nossos passageiros como do setor, além de aumentar nossa competitividade. Este modelo requer uma redução contínua de custos, juntamente com um aumento na renda auxiliar (ancillary). Nessa linha, a empresa está executando uma série de iniciativas para reduzir o custo da ASK em todas as suas operações domésticas, além de desenvolver novas iniciativas de renda auxiliar.

NÃO CONSEGUIR TRANSFERIR COM ÊXITO A PROPOSTA DE VALOR DAS MARCAS LAN E TAM PARA UMA NOVA MARCA ÚNICA PODERIA AFETAR NEGATIVAMENTE NOSSOS NEGÓCIOS E O VALOR DE MERCADO DOS NOSSOS ADS E DAS NOSSAS AÇÕES ORDINÁRIAS.

Após a fusão em 2012, a LAN e a TAM continuaram operando com suas marcas originais. Durante o ano de 2016, começamos a transição da LAN e da TAM para uma marca única. A LAN e a TAM tinham propostas de valor diferentes, e não podemos garantir a transferência total do valor original das marcas LAN e TAM para uma nova marca única LATAM. Eventuais dificuldades na execução da nossa marca única podem impedir que nos consolidemos como a companhia aérea preferida dos clientes, o que poderia afetar negativamente nossos negócios, os resultados das operações e os valores de mercado dos nossos ADSs e das nossas ações ordinárias.



A FUSÃO DOS PROGRAMAS DE FIDELIDADE DA LAN E DA TAM PODE DEMORAR.

Nós integramos os programas de fidelidade da LAN e da TAM de maneira que nossos passageiros possam utilizar suas milhas o pontos de fidelidade tanto na LAN como na TAM, indistintamente e de maneira intercambiável. Durante o ano de 2016, a LAN e a TAM anunciaram seus programas de fidelidade renovados, denominados: Pass LATAM e LATAM Fidelidade, respectivamente. A mudança faz parte do processo de consolidação da nova identidade de marca do grupo de companhias aéreas (LATAM) e da evolução dos programas, que confirmam os benefícios existentes e oferecem novos benefícios aos associados do programa.

A mudança é parte do processo de consolidação da nova identidade da marca do grupo de companhias aéreas (LATAM) e da evolução dos programas, que aumentam os benefícios existentes e oferecem novos benefícios aos membros do programa. No entanto, não há garantia de que esses dois planos serão totalmente integrados em um futuro próximo ou de forma alguma. Mesmo que essa integração ocorra, a integração bem-sucedida desses programas pode levar tempo e significar despesas adicionais. Além disso, em 2016, o LATAM Pass e a LATAM Fidelidade aprovaram mudanças em sua política de milhagem (ou acumulação de pontos)

que podem afetar a atratividade dos programas para os passageiros. Até combinarmos esses programas efetivamente, os passageiros podem preferir os programas de milhagem oferecidos por outras companhias aéreas, o que poderia afetar negativamente nossos negócios.

NOSSOS RESULTADOS FINANCEIROS ESTÃO EXPOSTOS ÀS FLUTUAÇÕES DAS MOEDAS ESTRANGEIRAS.

Nós preparamos e apresentamos nossas demonstrações financeiras consolidadas em dólares norte-americanos. Atuamos em vários países e enfrentamos o risco de variação das taxas de câmbio das suas moedas frente ao dólar norte-americano ou entre as moedas desses diferentes países. Eventuais variações das taxas de câmbio entre o dólar norte-americano e as moedas dos países onde atuamos podem afetar negativamente nossos negócios, as condições financeiras e os resultados das operações.

Na eventualidade de que o Real brasileiro, o peso chileno ou alguma das outras moedas em que nossas receitas estejam denominadas se desvalorize frente ao dólar norte-americano, o resultado das nossas operações e das nossas demonstrações financeiras seria negativamente afetado. A taxa de câmbio do peso chileno, do Real brasileiro e de outras moedas frente ao dólar norte-americano pode flutuar consideravelmente no futuro.

Os câmbios no Chile e no Brasil e outras políticas econômicas governamentais que afetam as taxas de câmbio podem também afetar nossos negócios, nossa condição financeira, os resultados das operações e o retorno dos nossos acionistas por suas ações ordinárias ou seus ADSs.

DEPENDEMOS DE ALIANÇAS ESTRATÉGICAS OU RELAÇÕES COMERCIAIS EM MUITOS PAÍSES ONDE ATUAMOS, E NOSSOS NEGÓCIOS PODEM SER AFETADOS SE ALGUMA DAS NOSSAS ALIANÇAS ESTRATÉGICAS OU RELAÇÕES COMERCIAIS TERMINAR.



Mantemos várias alianças e outras relações comerciais em muitos países em que atuamos. Essas alianças ou relações comerciais nos permitem melhorar nossa rede e, em alguns casos, prestar aos nossos clientes serviços que, de outra maneira, não conseguiríamos prestar. Se alguma dessas alianças estratégicas ou relações comerciais se deteriorar ou se qualquer um desses acordos for rescindido, nossos negócios, nossa condição financeira e os resultados das nossas operações podem ser negativamente afetados.

NOSSOS NEGÓCIOS E OS RESULTADOS DE NOSSAS OPERAÇÕES PODEM SER AFETADOS SE NÃO PUDERMOS OBTER E MANTER ROTAS, AEROPORTOS CONVENIENTES, SLOTS E OUTRAS AUTORIZAÇÕES DE OPERAÇÃO.

Da mesma forma, os problemas técnicos ou operacionais com a infraestrutura das cidades em que nos concentramos podem nos afetar adversamente.

Nossos negócios dependem do nosso acesso aos principais



aeroportos e às principais rotas. Acordos bilaterais de aviação, bem como autorizações de aviação local, frequentemente envolvem considerações políticas e outras alheias ao nosso controle. Nossas operações poderiam ser limitadas por qualquer atraso ou incapacidade de acessar as principais rotas ou aeroportos importantes, incluindo:

- limitações na nossa capacidade de atender mais passageiros;
- a imposição de restrições à capacidade de voo;
- a incapacidade de garantir ou manter os direitos de rota nos mercados locais ou nos termos de acordos bilaterais; ou
- a incapacidade de manter nossos slots atuais e de obter mais slots

Operamos numerosas rotas internacionais, ao abrigo de acordos bilaterais os voos domésticos no Chile, Peru, Brasil, Argentina, Equador e Colômbia, sujeito a aprovações de acesso a rotas e aeroportos locais.

Não é possível garantir a continuidade dos acordos bilaterais vigentes com os países nos quais nossas empresas estão sediadas, nem das autorizações concedidas por governos estrangeiros. A modificação, suspensão ou revogação de um ou mais contratos bilaterais poderia ter um efeito adverso relevante sobre nossos negócios, nossa situação financeira e os resultados de nossas operações.

A suspensão da nossa autorização para operar em certos aeroportos, destinos ou slots, ou a imposição de outras sanções também pode ter um efeito adverso significativo. Uma mudança na administração das leis e regulamentos existentes ou a adoção de novas leis e regulamentos em qualquer país em que operamos para restringir nossas rotas, aeroportos ou outro acesso poderia ter um efeito adverso sobre nossos negócios, nossa condição financeira e nossos resultados de nossas operacionais.

Além disso, nossas operações e estratégia de crescimento dependem das instalações e infra-estrutura de aeroportos principais, compreendendo o Aeroporto Internacional de Santiago, os aeroportos internacionais de Guarulhos e Congonhas, em São Paulo, Aeroporto Internacional de Brasília e Aeroporto Internacional Jorge Chavez em Lima

Atualmente, o Aeroporto Internacional Merino Benitez Comodoro Arturo em Santiago enfrenta uma grande expansão deverá ser concluída até 2020. Se a expansão não é realizada no prazo, poderá reduzir significativamente nossas operações e afetar adversamente nossa capacidade para se manter competitiva.

Um dos principais riscos operacionais que enfrentamos diariamente no Aeroporto Internacional Jorge Chávez, em

Lima, é o número limitado de vagas de estacionamento. Além disso, a infra-estrutura do aeroporto interna limita a nossa capacidade de gerenciar conexões e lançar novos voos por causa da falta de portões de embarque e aumento dos controles de segurança e imigração. Esperamos que nos próximos anos, a capacidade do aeroporto Lima permanecerá no nível atual, o que limitará a nossa capacidade de crescer e afetará nossa competitividade tanto no mercado interno como na região.

Os aeroportos brasileiros, como os aeroportos internacionais de Brasília e São Paulo (Guarulhos), têm um número reduzido de slots por dia devido a limitações estruturais. Qualquer condição que impeça ou atrase nosso acesso a aeroportos ou rotas que são vitais para a nossa estratégia ou a nossa incapacidade de manter os slots existentes e obter outros poderiam afetar significativamente nossas operações.



UMA PARTE SIGNIFICATIVA DAS NOSSAS RECEITAS DE CARGAS PROVÉM DE RELATIVAMENTE POUCOS TIPOS DE PRODUTOS QUE PODERIAM SER AFETADOS POR EVENTOS QUE AFETEM SUA PRODUÇÃO, SEU COMÉRCIO OU SUA DEMANDA.

Nossa demanda por cargas, especialmente de exportadores da América Latina, se concentra num pequeno número de categorias de produtos, tais como exportações de pescado, produtos do mar e frutas do Chile, aspargos do Peru, e exportações de flores frescas do Equador e da Colômbia. Eventos que afetem negativamente a produção, o comércio ou a demanda desses produtos podem afetar negativamente o volume de mercadorias que transportamos, além de poder afetar significativamente os nossos resultados operacionais. Futuras medidas de proteção comercial podem ter um impacto no volume de tráfego de carga e afetar adversamente nossos resultados financeiros. Alguns dos nossos produtos

de cargas são sensíveis às taxas de câmbio e, portanto, os volumes de tráfego podem ser afetados pela valorização ou desvalorização das moedas locais.



NOSSAS OPERAÇÕES ESTÃO SUJEITAS ÀS FLUTUAÇÕES DO FORNECIMENTO E DO CUSTO DE COMBUSTÍVEIS, O QUE PODE AFETAR NEGATIVAMENTE NOSSOS NEGÓCIOS.

O aumento dos preços do combustível de aviação (jet fuel) pode ter um efeito significativamente negativo sobre nossos negócios, nossa condição financeira e nossos resultados operacionais. Os custos de combustível de aviação sempre representaram uma parcela considerável das nossas despesas operacionais, e representaram 23,0% das nossas despesas operacionais do ano de 2016. Tanto o custo como a disponibilidade de combustível estão sujeitos a muitos fatores econômicos e políticos e a eventos que escapam a nosso controle e nossa capacidade de previsão incluindo circunstâncias políticas e econômicas internacionais, como a instabilidade política dos principais países exportadores de petróleo. Qualquer futura escassez no fornecimento de combustível (por exemplo, como resultado de cortes de produção pela Organização dos Países Exportadores de Petróleo "OPEP"), uma interrupção das importações de petróleo, interrupções no fornecimento, como resultado de condições climáticas adversas ou desastres naturais, a persistência de distúrbios no Oriente Médio e outros fatores podem resultar em um aumento nos preços dos combustíveis ou na redução dos serviços regulares das companhias aéreas. Não podemos garantir que teremos a capacidade de compensar qualquer aumento no preço do combustível por meio de aumentos em nossas tarifas aéreas. Além disso, uma queda nos preços dos combustíveis poderia resultar em uma redução nas tarifas aéreas, através da redução ou eliminação da carga de combustível. Firmamos acordos de cobertura (hedging) de

combustível, mas não é possível garantir que esses acordos serão suficientes para proteger-nos de um aumento significativo nos preços do combustível num futuro próximo ou a longo prazo. Além disso, embora esses mecanismos de cobertura tenham sido concebidos para limitar os efeitos de um aumento nos preços do combustível, nossos métodos de cobertura podem também limitar nossa capacidade de tirar proveito de qualquer diminuição nos preços do combustível, como foi o caso em 2015 e, em menor escala, em 2016.



DEPENDEMOS DA MANUTENÇÃO DE UMA ALTA TAXA DE UTILIZAÇÃO DIÁRIA DE AERONAVES PARA AUMENTAR NOSSAS RECEITAS E DILUIR NOSSOS CUSTOS FIXOS, O QUE NOS TORNA ESPECIALMENTE VULNERÁVEIS AOS ATRASOS.

Um elemento essencial da nossa estratégia consiste em manter uma alta taxa de utilização diária de aeronaves, a que mede o número de horas diárias de utilização dos nossos aviões. Uma taxa elevada de utilização diária de aeronaves nos permite maximizar as receitas geradas pelos nossos aviões. É possível conseguir isso, em parte, diminuindo os prazos nos aeroportos e desenvolvendo programas que nos permitam aumentar a média diária de horas de voo. Nossa taxa de utilização de aeronaves pode ser afetada por uma série de fatores diferentes alheios ao nosso controle, entre eles o congestionamento do tráfego aéreo e aeroportuário, condições climáticas adversas e atrasos causados por terceiros prestadores de serviços, tais como fornecimento de combustível e serviços em solo. Caso um avião atrase seu horário, os atrasos resultantes podem alterar nosso desempenho operacional e impactar financeiramente nosso lucro.

OPERAMOS E DEPENDEMOS DE AVIÕES AIRBUS E BOEING, E NOSSOS NEGÓCIOS PODEM SER NEGATIVAMENTE AFETADOS SE NÃO RECEBERMOS AS ENTREGAS DE AERONAVES A TEMPO, SE OS AVIÕES DESSAS EMPRESAS NÃO ESTIVEREM DISPONÍVEIS OU SE O PÚBLICO TIVER UMA IMPRESSÃO NEGATIVA DOS NOSSOS AVIÕES.

À medida que expandimos nossa frota, também aumentou nossa dependência tanto dos Airbus como dos Boeings. Em 31 de dezembro de 2017, LATAM Airlines Group tinha uma frota de 235 aviões Airbus e 80 aviões Boeing. Os riscos relativos aos Airbus e Boeings são:

- Impossibilidade ou incapacidade de obter a tempo aviões Airbus ou Boeing, peças de reposição ou serviços relacionados, devido a uma demanda elevada ou outros fatores;
- A interrupção de serviços de frota em virtude de necessidades de manutenção não-programadas ou imprevistas para essas aeronaves;
- A emissão, por parte das autoridades chilenas ou aeronáuticas, de diretrizes que restrinjam ou proíbam o uso de aviões Airbus ou Boeing, ou a exigência de demoradas inspeções e manutenções;
- A percepção negativa de algum fabricante em virtude de algum acidente ou outra publicidade negativa; ou
- Atrasos entre o momento em que percebemos a necessidade de dispor de novos aviões e o tempo necessário para organizar tais pedidos à Airbus, à Boeing ou algum terceiro fornecedor para a entrega desses aviões.



A ocorrência de um ou mais desses fatores pode limitar nossa capacidade de usar aviões para gerar lucros, reagir a um aumento de demanda, ou pode, por outro lado, limitar nossas operações e afetar negativamente nossos negócios.

SE NÃO FORMOS CAPAZES DE INCORPORAR AERONAVES ARRENDADAS À NOSSA FROTA A PREÇOS E EM CONDIÇÕES ACEITÁVEIS NO FUTURO, NOSSOS NEGÓCIOS PODEM SER NEGATIVAMENTE AFETADOS.

Uma grande parte dos nossos aviões está sujeita a arrendamentos operacionais de longo prazo. Nossos arrendamentos operacionais costumam variar de 3 a 12 anos a partir de sua data de entrega. Poderíamos enfrentar uma concorrência ou um fornecimento limitado de aviões arrendados, dificultando nossa capacidade de negociar em termos competitivos no vencimento dos nossos atuais arrendamentos operacionais, ou de arrendar a capacidade extra exigida pelo nosso nível ou por nossas metas de operações. Caso, no futuro, sejamos obrigados a pagar taxas superiores de arrendamento para manter a capacidade e o número de aviões da nossa frota, nossa rentabilidade pode ser negativamente afetada.

NOSSOS NEGÓCIOS PODEM SER NEGATIVAMENTE AFETADOS SE NÃO FORMOS CAPAZES DE PAGAR NOSSAS DÍVIDAS PARA ATENDER NOSSAS NECESSIDADES DE FINANCIAMENTO FUTURO.

A empresa tem um alto nível de endividamento e de obrigações de pagamento nos termos de arrendamentos operacionais de aeronaves, e dívidas financeiras. Precisamos de um volume considerável de financiamento para atender às exigências de capital das nossas aeronaves, e podemos precisar de financiamento extra para financiar nossas outras necessidades comerciais. Não podemos garantir que teremos acesso nem que seremos capazes de assegurar financiamentos futuros em termos favoráveis. Custos de financiamento mais elevados podem afetar nossa capacidade de ampliar ou renovar nossa frota, o que, por sua vez, pode afetar negativamente nossos negócios.

Além disso, a maioria das nossas propriedades e equipamentos estão respaldando à nossa dívida garantida. No caso de inadimplência em relação aos pagamentos de dívidas garantidas, nossos credores podem executar essas garantias, limitando ou encerrando nossa capacidade de usar a propriedade afetada e esses equipamentos para atender nossas necessidades operacionais e, assim, gerar receitas.

Por outro lado, as condições externas nos mercados financeiros e de crédito podem limitar a disponibilidade de fundos em momentos específicos ou aumentar seu custo, podendo afetar nossa rentabilidade e nossa posição competitiva e diminuir as margens de juros líquidos, nossas receitas e nosso fluxo de caixa, bem como diminuir os retornos sobre o patrimônio líquido e o capital investido. Alguns fatores que podem afetar a disponibilidade de fundos ou levar ao aumento dos nossos custos de financiamento são crises macroeconômicas, redução repentina da nossa classificação de crédito ou outras possíveis alterações no mercado.

ESTAMOS CONSIDERAVELMENTE EXPOSTOS À LIBOR E OUTRAS TAXAS DE JUROS FLUTUANTES; AUMENTOS NAS TAXAS DE JUROS AUMENTARIAM NOSSOS CUSTOS DE FINANCIAMENTO E PODEM AFETAR NEGATIVAMENTE NOSSA CONDIÇÃO FINANCEIRA E NOSSOS RESULTADOS OPERACIONAIS.

Estamos expostos ao risco de variações da taxa de juros, principalmente em relação à taxa interbancária de Londres (LIBOR, na sigla em inglês) em dólares norte-americanos. Muitos de nossos arrendamentos financeiros estão denominados em dólares e geram juros a uma taxa flutuante. Trinta e seis



DEPENDEMOS DE UM NÚMERO LIMITADO DE FORNECEDORES PARA ALGUNS AVIÕES E ALGUMAS PEÇAS DE REPOSIÇÃO DE MOTORES.

Dependemos de um número limitado de fornecedores para aviões, motores de aviões e muitas peças de reposição para aviões e motores. Por isso, somos vulneráveis a qualquer problema relacionado ao fornecimento dessas aeronaves, de suas peças de reposição e de seus motores, inclusive defeitos de projeto, problemas mecânicos, cumprimento contratual por parte de fornecedores, ou percepção negativa por parte do público, que podem derivar em requisitos de manutenção não programada, e levar os clientes a nos evitar ou dar origem a ações das autoridades aeronáuticas, cujo resultado nos impeça de operar nossos aviões. Durante o ano de 2017, os principais fornecedores da LATAM Airlines foram os fabricantes Airbus e Boeing.

Além de Airbus e Boeing, LATAM Airlines tem vários outros fornecedores, que fornecem acessórios, peças e componentes, incluindo Pratt & Whitney, MTU Maintenance, Rolls-Royce e Pratt & Whitney Canada.

Em 9 de fevereiro de 2018, a Airbus enfrentou problemas na obtenção e entrega de aeronaves A320 em todo o mundo devido a problemas com os motores Pratt & Whitney transportados por aeronaves. No momento, esperamos a entrega de sete aeronaves A320neo e duas A321 em 2018 e qualquer atraso poderia ter um impacto negativo sobre nossas operações. Além disso, agora temos quatro aeronaves A320neo na nossa frota e quaisquer problemas relacionados com a falta de disponibilidade de motores no mercado poderia evitar que essas aeronaves possam operar.

vírgula nove por cento (36,9%) da nossa dívida consolidada em 31 de dezembro de 2017 têm relação com uma taxa de juros flutuante após a vigência dos nossos acordos de cobertura de taxas de juros. A volatilidade da taxa LIBOR ou outras taxas de referência pode aumentar nossos juros periódicos e o pagamento de arrendamentos, afetando negativamente nossos custos financeiros totais. Podemos não ser capazes de ajustar adequadamente nossos preços para compensar qualquer aumento de custos financeiros, o que afetaria negativamente nossas receitas e o resultado das nossas operações.

AUMENTOS NO CUSTO DE SEGUROS E/OU REDUÇÕES SIGNIFICATIVAS DE COBERTURA PODEM PREJUDICAR NOSSA CONDIÇÃO FINANCEIRA E NOSSOS RESULTADOS OPERACIONAIS.

Acontecimentos de maior envergadura que afetem o setor dos seguros de aviação (como ataques terroristas, seqüestros ou acidentes aéreos) podem implicar aumentos significativos dos prêmios de seguro das companhias aéreas ou uma diminuição significativa de sua cobertura de seguro, assim como ocorreu após os ataques terroristas de 11 de setembro de 2001. Aumentos nos custos de seguros e/ou reduções significativas de cobertura podem prejudicar nossa condição financeira e

nossos resultados operacionais, aumentando nosso risco de sofrer prejuízos sem cobertura.



PROBLEMAS COM SISTEMAS DE CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO OU OUTRAS FALHAS TÉCNICAS PODEM INTERROMPER NOSSAS OPERAÇÕES E AFETAR NEGATIVAMENTE NOSSOS NEGÓCIOS.

Nossas operações, inclusive nossa capacidade de prestar serviços aos nossos clientes, dependem do funcionamento eficaz de nossos equipamentos, inclusive nossos aviões, a manutenção de sistemas e os sistemas de reserva. Nossas operações dependem também do funcionamento eficaz dos sistemas de controle de tráfego aéreo nacionais e internacionais e da infra-estrutura de controle de tráfego aéreo por parte das respectivas autoridades dos mercados em que atuamos. Falhas de equipamentos, escassez de pessoal, problemas de controle de tráfego aéreo e outros fatores que possam interromper as operações podem afetar negativamente nossas operações e nossos resultados financeiros, além da nossa reputação.



Entendemos que a Rolls Royce está tendo problemas com a disponibilidade dos motores Rolls Royce Trent 1000 em relação aos programas de manutenção de motores, afetando nossas aeronaves Boeing 787 e, potencialmente, nossas aeronaves A350. Quaisquer problemas de longo prazo podem afetar adversamente nossas operações.

NOSSOS NEGÓCIOS SE APÓIAM CONSIDERAVELMENTE NA TERCEIRIZAÇÃO DE SERVIÇOS. UM DESCUMPRIMENTO POR PARTE DESSES FORNECEDORES QUANTO AO DESEMPENHO ESPERADO, OU INTERRUPÇÕES DAS NOSSAS RELAÇÕES COM ELES OU COM SUAS PRESTAÇÕES, AFETAR NEGATIVAMENTE NOSSA POSIÇÃO FINANCEIRA E NOSSOS RESULTADOS OPERACIONAIS.

Contratamos os serviços de cada vez mais fornecedores externos para realizar um grande número de funções que são parte integrante dos nossos negócios, inclusive operações regionais, funcionamento de centros de atendimento ao cliente, distribuição e venda de estoques de assentos em vôos em aeronaves, fornecimento de infra-estrutura e serviços de tecnologia da informação, prestação de manutenção de aeronaves e reparos, serviços de buffet, serviços terrestres, prestação de vários serviços públicos e realização de operações de abastecimento de combustível nos aviões, entre outras funções e outros serviços vitais. Nós não controlamos diretamente esses prestadores de serviços, embora assinemos com eles contratos que definem o desempenho esperado de suas operações.

Qualquer um desses fornecedores externos pode, porém, descumprir significativamente seus compromissos de serviço, pode sofrer em seus sistemas interrupções capazes de afetar seus serviços, ou os contratos com esses fornecedores podem ser cancelados. Por exemplo, as reservas de vôos realizadas por nossos clientes e/ou agências de viagem através de sistemas mundiais de distribuição (Global Distribution Systems, GDS, na sigla em inglês) de terceiros podem ser negativamente afetadas por perturbações das nossas relações comerciais com

os operadores de GDS. Esses transtornos, inclusive a falta de acordo em relação às condições contratuais no vencimento dos contratos ou em sua renegociação, podem limitar a disponibilidade e visualização de informação de vôos, aumentar significativamente as tarifas para nós e os usuários do GDS, e deteriorar nossas relações com clientes e agências de viagem.

Caso qualquer um de nossos prestadores de serviços externos deixe de cumprir adequadamente suas obrigações de serviços, ou em caso de outras interrupções de serviços, nossas receitas podem diminuir e nossos gastos podem aumentar, ou podemos ficar impedidos de operar nossos vôos e prestar outros serviços a nossos clientes. Além do exposto acima, nossos negócios, nosso desempenho financeiro e nossa reputação podem ser gravemente prejudicados caso nossos clientes acreditem que nossos serviços não são confiáveis ou satisfatórios.



INTERRUPÇÕES OU VIOLAÇÕES DA SEGURANÇA DA NOSSA INFRA-ESTRUTURA OU DOS NOSSOS SISTEMAS DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO PODEM INTERFERIR COM NOSSAS OPERAÇÕES, COMPROMETER INFORMAÇÕES DOS NOSSOS PASSAGEIROS OU FUNCIONÁRIOS E EXPOR-NOS A EVENTUAL RESPONSABILIZAÇÃO LEGAL, PODENDO PREJUDICAR NOSSOS NEGÓCIOS E NOSSA REPUTAÇÃO.

Um erro ou uma falha tecnológica interna relevante que afete sistemas armazenados internamente em nossos centros de dados ou externamente com terceiros, ou interrupções externas de grande escala na infra-estrutura tecnológica de qual dependemos, como eletricidade, telecomunicações ou internet, podem afetar nossa rede tecnológica e prejudicar nossas operações. Nossos sistemas de tecnologia e seus respectivos dados podem também ser vulneráveis a várias fontes (origens) de interrupção, entre elas desastres naturais,



ataques terroristas, falhas de telecomunicações, vírus de computador, hackers e outros problemas de segurança.

Esses sistemas incluem nosso sistema de reservas computadorizado, sistemas de operações de voo, sistemas de telecomunicações, website, sistemas de manutenção, quiosques de check-in, sistemas de entretenimento a bordo e centros de dados.

Além disso, como parte de nossa rotina operacional de negócios, obtemos e armazenamos dados sigilosos, inclusive informações pessoais dos nossos passageiros e funcionários e informações dos nossos parceiros comerciais. A operação segura das redes e dos sistemas em que esses dados são armazenados, processados e mantidos é fundamental para nossa operação e estratégia comercial. Pessoas não autorizadas podem tentar acessar nossos sistemas ou nossas informações por meio de fraude ou outros meios de engano. Tanto o hardware como o software que desenvolvemos ou adquirimos podem conter defeitos que, por sua vez, podem comprometer a segurança dessas informações. A violação a invasão dos nossos sistemas de tecnologia que causem a perda, a divulgação, a apropriação indevida ou o acesso a informações dos nossos clientes, funcionários ou parceiros comerciais pode dar origem a ações ou processos na Justiça

ou sanções de órgãos reguladores de acordo com as leis de proteção da privacidade de informações pessoais; à interrupção das nossas operações; e a prejuízos à nossa reputação, podendo qualquer um desses eventos afetar negativamente nossos negócios.

AUMENTOS EM NOSSOS CUSTOS DE MÃO-DE-OBRA, QUE CONSTITUEM UMA PARTE SUBSTANCIAL DO TOTAL DE DESPESAS OPERACIONAIS, PODEM AFETAR DIRETAMENTE NOSSAS RECEITAS.

Os custos de mão-de-obra constituem uma porcentagem significativa das nossas despesas operacionais totais (21,4% em 2017) e, em determinadas ocasiões da nossa história operacional, sofremos pressões pelo aumento dos salários e benefícios dos nossos funcionários. Um aumento significativo dos nossos custos de mão-de-obra acima do projetado pode representar uma redução significativa dos nossos lucros.

NOSSOS NEGÓCIOS PODEM SOFRER CONSEQUÊNCIAS ADVERSAS CASO NÃO SEJAMOS CAPAZES DE CHEGAR A ACORDOS COLETIVOS SATISFATÓRIOS COM NOSSOS FUNCIONÁRIOS SINDICALIZADOS.

Em 31 de dezembro de 2017, aproximadamente 75% dos funcionários do Grupo LATAM, inclusive o pessoal administrativo, tripulação de cabine, auxiliares de voo, pilotos e técnicos de manutenção são filiados a sindicatos e têm contratos e convenções coletivas que vencem periodicamente. Nossos negócios, nossa condição financeira e nossos resultados operacionais podem ser consideravelmente afetados pela falta de acordo com qualquer sindicato que represente tais funcionários ou por algum acordo com algum sindicato que preveja condições gerais que não estejam de acordo com nossas expectativas ou que nos impeçam de concorrer de maneira eficaz com outras companhias aéreas.

AÇÕES COLETIVAS DE FUNCIONÁRIOS PODEM CAUSAR ALTERAÇÕES OPERACIONAIS E AFETAR NEGATIVAMENTE NOSSOS NEGÓCIOS.

Alguns grupos de funcionários, tais como pilotos, auxiliares de voo, mecânicos e nosso pessoal de aeroporto, têm competências altamente especializadas. Por isso, algumas ações desses grupos, tais como greves, abandono de funções (walk-outs) ou interrupções podem perturbar gravemente nossas operações e afetar negativamente nossas operações, nosso desempenho financeiro e nossa imagem corporativa.



Qualquer greve, paralisação ou paralisação ou qualquer disputa prolongada com os funcionários representados por qualquer um desses sindicatos podem ter um impacto negativo em nossas operações. Esses riscos são geralmente exacerbados em períodos de renegociação com sindicatos, o que geralmente acontece a cada dois a quatro anos, de acordo com a jurisdição e o sindicato. Qualquer renegociação do acordo coletivo poderia levar a aumentos salariais significativos e, conseqüentemente, um aumento em nossas despesas operacionais. O não cumprimento de um acordo durante negociações com sindicatos pode exigir que participemos de um processo de arbitragem, utilizemos recursos financeiros e administrativos e, possivelmente, aceitemos termos que sejam menos favoráveis a nós do que os contratos atuais. Os funcionários que não estão atualmente em um sindicato também podem se unir a novos sindicatos buscando aumentos ou benefícios de salário mais altos.

PODEMOS TER DIFICULDADES PARA ENCONTRAR, TREINAR E MANTER NOSSOS FUNCIONÁRIOS.

Nossa atividade consome muita mão-de-obra. Empregamos um grande número de pilotos, auxiliares de voo, técnicos de manutenção e outros profissionais operacionais e administrativos. Periodicamente, o setor aeronáutico passa por uma escassez de pessoal qualificado; especificamente pilotos e técnicos de manutenção. Além disso, como é comum na maioria dos nossos concorrentes, podemos, periodicamente, sofrer com a alta rotatividade do nosso pessoal. Caso a rotatividade do nosso pessoal, especialmente de pilotos e técnicos de manutenção, aumente muito, nossos custos de treinamento aumentarão consideravelmente.

Não podemos garantir que possamos recrutar, treinar e reter os gerentes, pilotos, técnicos e outros profissionais qualificados necessários para continuar com nossas operações atuais ou substituir os funcionários que deixam a empresa. Um aumento no volume de rotatividade ou a incapacidade de recrutar, treinar e recapacitar funcionários qualificados a um custo razoável poderia afetar negativamente e gravemente nossos negócios, nossa situação financeira e nossos resultados operacionais.



RISCOS RELACIONADOS AO SETOR AERONÁUTICO E COM OS PAÍSES ONDE ATUAMOS

NOSSO DESEMPENHO DEPENDE MUITO DAS CONDIÇÕES ECONÔMICAS DOS PAÍSES ONDE ATUAMOS. CONDIÇÕES ECONÔMICAS NEGATIVAS NESSES PAÍSES PODEM AFETAR NEGATIVAMENTE NOSSOS NEGÓCIOS E OS RESULTADOS DE NOSSAS OPERAÇÕES, E FAZER COM QUE O PREÇO DE MERCADO DAS NOSSAS AÇÕES ORDINÁRIAS E NOSSOS ADSS DIMINUA.

A demanda de passageiros e cargas é extremamente cíclica e depende muito do crescimento econômico mundial e local, das expectativas econômicas e das variações das taxas de câmbio, entre outros fatores. Em outros tempos, nossos negócios foram negativamente afetados por condições econômicas recessivas em nível mundial, por um fraco crescimento econômico no Chile, recessão no Brasil e na Argentina, e pelo mau desempenho econômico em alguns países de mercados emergentes onde atuamos. A ocorrência de eventos semelhantes no futuro poderá afetar negativamente nossos negócios. Como planejamos continuar ampliando nossas operações na América Latina, nosso desempenho continuará, portanto, dependendo muito das condições econômicas vigentes na região.

Qualquer um dos seguintes fatores pode afetar negativamente nossos negócios, nossa condição financeira e nossos resultados operacionais nos países onde atuamos:

- mudanças nas políticas econômicas ou outras políticas do governo;
- Mudanças nas práticas reguladoras, legais ou administrativas
- desempenho econômico fraco, inclusive, entre outras coisas, desaceleração econômica brasileira e instabilidade política, um baixo crescimento econômico, baixo consumo e/ou baixas taxas de investimento, e aumentos nas taxas de inflação; ou
- outros acontecimentos políticos ou econômicos alheios ao nosso controle.



Não é possível garantir que reduções de capacidade ou outras medidas que possamos adotar para reagir ao enfraquecimento da demanda bastarão para compensar qualquer redução futura da nossa demanda de cargas ou viagens. Uma demanda continuamente fraca pode afetar negativamente nossas receitas, nossos resultados operacionais ou nossa situação financeira.

Um ambiente econômico adverso, seja globalmente, regionalmente ou em um país específico, poderia resultar em uma diminuição no tráfego de passageiros, bem como no nosso negócio de carga, além de afetar nossa capacidade de aumentar as tarifas aéreas, o que por sua vez, afetaria negativamente nossa situação financeira e os resultados de nossas operações.

ESTAMOS EXPOSTOS A AUMENTOS NAS TARIFAS DE ATERRISSAGEM E OUTROS ENCARGOS DE ACESSO AEROPORTUÁRIO QUE PODEM AFETAR NEGATIVAMENTE NOSSA MARGEM E NOSSA POSIÇÃO COMPETITIVA.

Além disso, não podemos garantir que, no futuro, teremos acesso às instalações e direitos de aterrissagem necessários para cumprir nosso plano de expansão.

Cada companhia aérea deve pagar aos operadores aeroportuários pelo uso de suas instalações. Qualquer aumento significativo nas taxas aeroportuárias, incluindo os aeroportos internacionais de Guarulhos, em São Paulo, Jorge Chávez, em Lima, e Comodoro Arturo Merino Benítez, em Santiago, poderia ter um impacto negativo significativo nos resultados de nossas operações. Os impostos cobrados aos passageiros e as taxas aeroportuárias aumentaram consideravelmente nos últimos anos. Não podemos garantir que os aeroportos onde operamos não aumentarão ou manterão impostos elevados para passageiros e taxas aeroportuárias no futuro. Tais aumentos podem ter um impacto negativo considerável sobre a demanda e afetar nossos resultados.

Alguns dos aeroportos que atendemos (ou pretendemos atender no futuro) estão sujeitos a limitações de capacidade e impõem várias restrições, inclusive para slots em determinados horários do dia e limites no nível de ruído das aeronaves. Não temos certeza de que podemos obter slots suficientes, portões de embarque ou outras instalações nos aeroportos para aumentar nossos serviços de acordo com nossa estratégia de crescimento. Também é possível que os aeroportos que atualmente não têm limitações de capacidade os tenham no futuro. Além disso, uma companhia aérea deve usar seus slots de maneira regular e oportuna ou arriscar

que os slots sejam reatribuídos a outras companhias aéreas. Onde os slots ou outros recursos do aeroporto não estão disponíveis ou têm algum tipo de disponibilidade limitada, é possível que necessitemos modificar nossos horários, alterar nossas rotas ou reduzir o uso de aeronaves. Qualquer uma dessas alternativas pode ter um impacto financeiro negativo em nossas operações.

lém disso, não podemos garantir que os aeroportos que não têm tais restrições não os implementarão no futuro ou que, onde eles existirem, não se tornarão mais caros. Essas restrições podem limitar nossa capacidade de continuar oferecendo ou aumentando nossos serviços nesses aeroportos.



NOSSO SETOR É ALTAMENTE REGULAMENTADO, DE FORMA QUE ALGUMAS MUDANÇAS NOS AMBIENTES REGULATÓRIOS EM QUE ATUAMOS PODEM AFETAR NEGATIVAMENTE NOSSOS NEGÓCIOS E RESULTADOS OPERACIONAIS.

Nosso setor é altamente regulamentado e depende muito do ambiente regulatório dos países onde atuamos ou pretendemos atuar. Por exemplo, os controles de preços de passagens podem limitar nossa capacidade de aplicar de maneira eficaz técnicas de maximização de lucros por segmentos de clientes ("gestão de receitas por passageiros") e ajustar os preços de acordo com as pressões de custo. Níveis elevados de regulamentações do Poder Público poderiam limitar o alcance de nossas operações e dos nossos planos de crescimento. O possível descumprimento, por parte das autoridades aeronáuticas, das autorizações governamentais exigidas, ou se nós não cumprirmos as normas pertinentes, isso poderia afetar negativamente nossos negócios e resultados operacionais.

NOSSOS NEGÓCIOS, CONDIÇÃO FINANCEIRA, RESULTADOS DE OPERAÇÕES E O PREÇO DAS AÇÕES PREFERENCIAIS E ADSS PODEM SER ADVERSAMENTE AFETADOS POR MUDANÇAS NAS POLÍTICAS OU REGULAMENTAÇÕES EM NÍVEL FEDERAL, ESTADUAL OU LOCAL NOS PAÍSES ONDE OPERAMOS, QUE ENVOLVAM OU AFETEM FATORES COMO:

- taxas de juros;
- flutuações cambiais;
- políticas monetárias;
- inflação;
- liquidez dos mercados de capitais e empréstimos;
- políticas fiscais e de segurança social;
- regulação trabalhista;
- escassez e racionamento de energia e água; e
- outras questões políticas, sociais e econômicas que podem afetar o Brasil, o Chile, o Peru e os Estados Unidos, entre outros.

Por exemplo, o governo federal do Brasil interveio com frequência na economia local e fez mudanças drásticas nas políticas e regulamentações para controlar a inflação e afetar outras políticas e regulamentações. Isso exigiu do governo federal aumentar as taxas de juros, fazer mudanças na política fiscal e de segurança social, implementar controles de preços, taxas de câmbio e remessas, desvalorizações, controles de capital e limites sobre os impostos.

A incerteza sobre se o governo federal irá implementar mudanças na política ou regulamentação que afetam esses ou outros fatores podem contribuir para a incerteza econômica no Brasil e aumentado a volatilidade nos mercados e títulos de valores brasileiros emitidos no exterior por empresas Brasileiras. Estas e outras situações na economia e políticas do governo brasileiro poderia afetar adversamente nossa forma de fazer negócios, o nosso negócio e nossos resultados operacionais eo preço de mercado das nossas ações preferenciais e ADSs.

Também estamos sujeitos a acordos de transporte aéreo internacionais bilaterais que tem previsto a mudança de direitos de tráfego aéreo entre os países onde operamos e devemos obter licenças dos governos estrangeiros relevantes para fornecer serviço para destinos no exterior. Não há garantia de que os acordos bilaterais existentes continuarão ou de que seremos capazes de obter mais direitos de rotas sob esses acordos para cumprir com nossos planos de expansão.

Qualquer modificação, suspensão ou revogação de um ou mais acordos bilaterais poderá ter um efeito negativo relevante sobre nossos negócios, nossa situação financeira e os resultados de nossas operações. A suspensão das nossas licenças para operar em determinados aeroportos ou destinos, nossa incapacidade de obter autorizações de pouso e decolagem favoráveis em certos aeroportos de alta densidade ou impondo outras sanções também poderia ter um impacto negativo sobre os nossos negócios. Não podemos garantir que uma mudança nas leis e regulamentos existentes por parte de um governo estrangeiro ou a adoção de novas leis ou regulamentos não terá um efeito negativo importante sobre nossos negócios, condição financeira ou resultados operacionais.



EVENTUAIS PREJUÍZOS E RESPONSABILIDADES LEGAIS, EM CASO DE ALGUM ACIDENTE QUE ENVOLVA UM OU MAIS DE NOSSOS AVIÕES, PODERIAM AFETAR CONSIDERAVELMENTE NOSSOS NEGÓCIOS.

Estamos expostos a prejuízos catastróficos em caso de acidente aeronáutico, incidente terrorista ou qualquer outro evento de natureza semelhante. Não é possível assegurar, em virtude de um acidente de avião ou incidente de relevância:

- que não precisaremos aumentar nossa cobertura de seguros;
- que nossas apólices de seguro não aumentarão consideravelmente;
- que nossa cobertura de seguro cobrirá totalmente nossa responsabilidade legal; ou
- que não seremos obrigados a arcar com prejuízos consideráveis.

Demandas relevantes em virtude de algum acidente ou incidente significativo acima do valor coberto das nossas apólices de seguro poderiam ter um impacto negativo grave em nossos negócios, nossa condição financeira e nos nossos resultados operacionais. Mas ainda, qualquer acidente aeronáutico, embora totalmente segurado, pode gerar uma percepção negativa do público no sentido de que nossos aviões são menos seguros ou confiáveis do que os operados por outras companhias aéreas, o que poderia ter um efeito negativo considerável em nossos negócios, nossa condição financeira e nossos resultados operacionais.

Os prêmios das apólices de seguro também podem aumentar devido a um acidente ou incidente que afeta um de nossos parceiros de aliança ou de outras companhias aéreas, ou ainda devido à percepção de um aumento no risco do setor relacionado a preocupações de guerra ou ataques terroristas.

ALTOS NÍVEIS DE CONCORRÊNCIA NO SETOR AERONÁUTICO COMO A PRESENÇA DE COMPANHIAS AÉREAS DE BAIXO CUSTO NOS MERCADOS DOMÉSTICOS EM QUE OPERAMOS PODEM AFETAR NEGATIVAMENTE NOSSO NÍVEL OPERACIONAL.



Nossos negócios, nossa condição financeira e nossos resultados operacionais poderiam ser negativamente afetados por níveis elevados de concorrência no setor, especialmente pela entrada de novos concorrentes nos mercados em que atuamos. As companhias aéreas concorrem, fundamentalmente, por níveis de tarifas, frequência e confiabilidade de serviço, reconhecimento de marca, benefícios para passageiros (tais como programas de fidelidade) e pela disponibilidade e conveniência de outros serviços de passageiros ou cargas. Companhias aéreas novas e existentes (e empresas prestadoras de serviços de transporte terrestre de carga) poderiam entrar nos nossos mercados e concorrer conosco em qualquer uma dessas plataformas, inclusive com uma oferta de preços mais baixos, serviços mais atraentes, ou aumentando suas capacidades de rotas num esforço de conquistar uma participação maior no mercado.

As operadoras de baixo custo têm um efeito significativo nas receitas do setor, dado seu baixo custo unitário. Os custos reduzidos permitem que as companhias aéreas de baixo custo ofereçam tarifas baixas que, por sua vez, permitem que clientes sensíveis a preços voem ou mudem de grandes companhias aéreas para transportadoras de baixo custo. Nos últimos anos, temos visto maior interesse em desenvolver o modelo de baixo custo em toda a América Latina. Por exemplo, no mercado

doméstico do Chile, a Sky Airlines, nosso principal concorrente, vem migrando para o modelo de baixo custo desde 2015, enquanto em julho de 2017, a JetSmart, uma nova companhia aérea de baixo custo, iniciou suas operações. No mercado doméstico do Peru, VivaAir Peru, uma nova companhia aérea de baixo custo, iniciou suas operações em maio de 2017. Na Colômbia, o concorrente de baixo custo VivaColombia opera no mercado nacional desde maio de 2012. O concorrente de baixo custo Flybondi iniciou operações no mercado doméstico argentino em 2018, além do Norwegian que iniciou operações internacionais entre Londres e Buenos Aires em 2018. Várias companhias aéreas de baixo custo anunciaram estratégias de crescimento que incluem a compra de quantidades significativas de aeronaves para entrega nos próximos anos. A entrada das operadoras de baixo custo nos mercados em que concorremos, incluindo aquelas descritas acima, podem ter um efeito negativo significativo sobre nossas operações e nosso desempenho financeiro.

Nossos planos estratégicos de crescimento internacional dependem, em parte, da obtenção de autorizações regulatórias nos países em que planejamos expandir nossas operações de determinados Joint Business Agreements (JBAs). Podemos não conseguir obter essas autorizações, enquanto outros concorrentes consigam. Assim, podemos

não conseguir competir nas mesmas rotas que eles, o que reduziria nossa participação de mercado e teria um efeito adverso sobre nossos resultados financeiros. Não podemos garantir que haverá qualquer benefício derivado de tais acordos.

ALGUNS DOS NOSSOS CONCORRENTES PODEM RECEBER APOIO EXTERNO, PODENDO AFETAR NEGATIVAMENTE NOSSA POSIÇÃO COMPETITIVA.

Alguns dos nossos concorrentes podem receber apoio de fontes externas, tais como seus governos nacionais, que talvez não estejam à nossa disposição. Esse apoio poderia incluir, entre outros, subsídios, auxílio financeiro ou isenções fiscais. Esses apoios poderiam nos deixar em situação de desvantagem competitiva e, portanto, afetar negativamente nossas operações e nosso desempenho financeiro. Por exemplo, a Aerolíneas Argentinas tem historicamente um forte subsídio do governo.

Além disso, como resultado do ambiente competitivo, pode haver maior consolidação no setor de companhias aéreas latino-americanas e mundial, seja por meio de aquisições, fusões, parcerias ou alianças estratégicas. Não podemos prever os efeitos de uma maior consolidação desse setor.

Além disso, a consolidação do setor de companhias aéreas e as mudanças nas alianças internacionais continuarão afetando o cenário competitivo do setor e poderão resultar no desenvolvimento de companhias aéreas e alianças com maiores recursos financeiros, maiores redes globais e estruturas de custo mais baixo.

NOSSAS OPERAÇÕES ESTÃO SUJEITAS A REGULAMENTAÇÕES AMBIENTAIS LOCAIS, NACIONAIS E INTERNACIONAIS. OS CUSTOS DE CUMPRIMENTO DAS NORMAS PERTINENTES OU AS CONSEQUÊNCIAS DE EVENTUAIS DESCUMPRIMENTOS DESSAS NORMAS PODERIAM AFETAR NEGATIVAMENTE NOSSOS RESULTADOS, NOSSOS NEGÓCIOS OU NOSSA REPUTAÇÃO.

Nossas operações são atingidas por leis ambientais em nível local, nacional e internacional. Estas leis contemplam, entre outras coisas, emissões atmosféricas, o descarte de resíduos sólidos e efluentes líquidos, o ruído dos aviões e outras atividades incidentais dos nossos negócios. As operações e os resultados financeiros futuros podem variar em virtude dessas regulamentações. Cumprir essas regulamentações ou regulamentações novas ou existentes que possam valer futuramente para nós poderia aumentar nossa base de custos e afetar negativamente nossas operações e nossos resultados financeiros. Além disso, descumprir essas regulamentações poderia nos afetar negativamente de várias maneiras, inclusive com efeitos adversos sobre a nossa reputação.

Em 2016, a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) adotou uma resolução que criou o Esquema de Remuneração e Redução de Carbono para a Aviação Internacional (CORSIA, na sigla em inglês), criando um marco para uma medição com base no mercado mundial para estabilizar as emissões de CO₂ na aviação civil internacional (ou seja, vôos da aviação civil que decolam de um país e aterrissam em outro país). O CORSIA será implementado em fases, começando com a participação voluntária dos estados-membros da OACI durante uma fase piloto (de 2021 a 2023), seguida de uma primeira fase (de

2024 a 2026) e uma fase obrigatória (a partir de 2027). Atualmente, o CORSIA se concentra em definir as normas de monitoramento, comunicação e verificação de emissões dos operadores aéreos, assim como em definir as etapas para compensar as emissões de CO₂ depois de 2020. Na medida em que a maioria dos países em que atuamos continuam sendo membros da OACI, poderemos, no futuro, ser afetados pelos regulamentos adotados em conformidade com o marco CORSIA.

A proliferação de regulamentações nacionais ou de impostos sobre as emissões de CO₂ nos países que temos operações domésticas, inclusive as regulamentações ambientais enfrentadas pelo setor aéreo na Colômbia, poderiam afetar nossos custos de operação e nossas margens



NOSSOS NEGÓCIOS PODEM SER NEGATIVAMENTE AFETADOS POR UMA DESACELERAÇÃO NO SETOR AERONÁUTICO CAUSADA POR FATORES EXÓGENOS QUE AFETEM O COMPORTAMENTO DE VIAGENS OU AUMENTEM OS CUSTOS, TAIS COMO COMO UMA EPIDEMIA DE ALGUMA DOENÇA, CONDIÇÕES CLIMÁTICAS E DESASTRES NATURAIS, GUERRA OU ATAQUES TERRORISTAS.

A demanda pelo transporte aéreo pode ser afetada negativamente por eventos exógenos, tais como condições climáticas adversas e desastres naturais, epidemias (como o Ebola e o Zika), ataques terroristas, guerra ou instabilidade política e social. Situações como essas em um ou mais dos mercados em que atuamos poderiam afetar significativamente nos nossos negócios, nossa condição financeira e nossos resultados operacionais. Mais ainda, esses tipos de situações podem ter um efeito prolongado na demanda pelo transporte aéreo e em determinados itens de custos.

Após os ataques terroristas ocorridos nos Estados Unidos em 11 de setembro de 2001, a Empresa tomou a decisão de reduzir seus voos para os Estados Unidos. Em conjunto com a diminuição do serviço, a Companhia também reduziu sua mão-de-obra, o que resultou em maiores despesas devido ao pagamento de indenização aos funcionários demitidos durante o ano de 2001. Portanto, qualquer ataque terrorista ou tentativa de atacar o futuro, que envolva ou não aeronaves comerciais, qualquer aumento nas hostilidades relacionadas a retaliações contra organizações terroristas ou qualquer outro tipo e qualquer outro impacto negativo relacionado pode resultar em uma diminuição no tráfego de passageiros e afetar de forma significativa e negativa nossos negócios, nossa situação financeira e os resultados de nossas operações.

Após os ataques terroristas de 2001, as companhias aéreas sofreram um aumento nos custos decorrentes do aumento das medidas de segurança, que poderiam se tornar ainda mais rigorosas no futuro. Além das medidas implementadas pelo Departamento de Segurança Interna dos EUA e pela TSA, a IATA e certos governos estrangeiros também começaram a implementar medidas de segurança maiores nos aeroportos estrangeiros onde operamos.

As receitas das companhias aéreas dependem da quantidade de passageiros transportados, do preço pago por cada passageiro e de fatores de atendimento, tais como como a pontualidade de partidas e chegadas dos voos. Durante situações de neblina, gelo, baixas temperaturas, tempestades ou outras condições climáticas adversas, alguns dos nossos vôos, ou todos eles, podem ser cancelados ou se atrasar, diminuindo nossa rentabilidade. Além disso, os preços dos combustíveis e suprimentos, que constituem um custo significativo para nós, podem aumentar em virtude de algum futuro ataque terrorista, do aumento geral das hostilidades ou da redução na produção de combustível, seja ela voluntária ou não, por parte dos países produtores de petróleo. Esses aumentos podem causar o aumento dos preços das passagens aéreas e uma redução da demanda por viagens aéreas em geral, o que poderia afetar negativamente nossas receitas e nossos resultados operacionais.

ESTAMOS SUJEITOS A RISCOS RELACIONADOS COM LITÍGIOS E PROCESSOS ADMINISTRATIVOS QUE PODEM AFETAR NEGATIVAMENTE NOSSOS NEGÓCIOS E NOSSO DESEMPENHO FINANCEIRO EM CASO DE DECISÃO DESFAVORÁVEL.

A natureza dos nossos negócios nos expõe a litígios relacionados a assuntos trabalhistas, de seguros e de segurança, processos regulatórios, fiscais e administrativos, investigações do Poder Público, demandas extracontratuais e disputas contratuais. Os litígios são intrinsecamente caros e imprevisíveis, sendo difícil prever com precisão o resultado, entre outros assuntos. Atualmente, como em outros tempos, estamos sujeitos a processos ou investigações de litígios, reais ou potenciais. Embora estabeleçamos as provisões que consideramos necessárias, os valores que reservamos podem variar consideravelmente em relação a qualquer valor que realmente pagamos, devido às incertezas inerentes ao processo de cálculo. Não podemos assegurar que esses ou outros processos judiciais não afetarão substancialmente nossos negócios.

Estamos sujeitos a leis e regulamentações de combate à corrupção, ao suborno, à lavagem de dinheiro e ao monopólio no Chile, Brasil, Estados Unidos e nos diferentes países em que atuamos. As infrações dessas leis ou regulamentações podem ter um impacto negativo considerável sobre nossa reputação, nossos resultados operacionais e nossa situação financeira.

Estamos sujeitos a leis contra corrupção, suborno, lavagem de dinheiro, monopólio e outras leis e regulamentações internacionais, e somos obrigados a cumprir as leis e regulamentações pertinentes dos países todos em que atuamos. Além disso, estamos sujeitos a regulamentações de sanções econômicas que restringem nossas relações com determinados(as) países, pessoas jurídicas e pessoas físicas sancionados(as). Não podemos garantir que nossas políticas e nossos procedimentos internos serão suficientes para prevenir ou detectar todas as práticas inadequadas, fraudes ou violações da lei por parte de nossos afiliados, funcionários, diretores, dirigentes, parceiros, representantes e prestadores

de serviços, nem que essas pessoas não agirão de maneira a infringir nossas políticas e nossos procedimentos. Qualquer infração nossa das leis contra suborno ou corrupção, ou qualquer sanção, pode ter um efeito adverso considerável em nossos negócios, nossa reputação, nossos resultados operacionais e nossa situação financeira.



O GOVERNO BRASILEIRO EXERCEU, E PODE CONTINUAR EXERCENDO, UMA INFLUÊNCIA SIGNIFICATIVA SOBRE A ECONOMIA DO PAÍS, O QUE PODE AFETAR NEGATIVAMENTE NOSSOS NEGÓCIOS, NOSSA CONDIÇÃO FINANCEIRA E NOSSOS RESULTADOS OPERACIONAIS.

A economia brasileira tem sido caracterizada pela importante participação do governo brasileiro, que muitas vezes modifica a política monetária, de crédito, fiscal e outras políticas para influir na economia do Brasil. Entre as ações do governo brasileiro para controlar a inflação e outras políticas estão controles de salários e preços, desvalorização do Real, controles sobre remessas de fundos ao exterior, intervenção do Banco Central para afetar as taxas de juros básicas, e outras medidas. Nós não temos controle sobre nenhuma dessas medidas, e não podemos prever quais medidas ou políticas serão adotadas pelo governo brasileiro no futuro.

O GOVERNO PERUANO EXERCEU E PODE CONTINUAR EXERCENDO FORTE INFLUÊNCIA SOBRE A ECONOMIA PERUANA, O QUE PODERIA TER UM IMPACTO ADVERSO SOBRE NOSSOS NEGÓCIOS, NOSSA SITUAÇÃO FINANCEIRA E OS RESULTADOS DE NOSSAS OPERAÇÕES.

No passado, o Peru sofreu períodos de grave recessão econômica, desvalorização da moeda, inflação alta e instabilidade política, com consequências econômicas adversas. Não podemos garantir que o Peru não sofrerá situações adversas semelhantes no futuro, mesmo que em poucos anos os processos democráticos tenham sido concluídos sem qualquer violência. Não podemos assegurar que as administrações atuais ou futuras manterão políticas econômicas favoráveis a empresas e mercados abertos ou políticas que estimulem o crescimento econômico e a estabilidade social. Qualquer mudança na economia peruana ou nas políticas econômicas do governo peruano poderia ter um efeito negativo em nossos negócios, nossa situação financeira e os resultados de nossas operações.

INSTABILIDADE E AGITAÇÃO POLÍTICA NA AMÉRICA LATINA PODEM AFETAR NEGATIVAMENTE NOSSOS NEGÓCIOS.

Nós operamos principalmente na América Latina, e é por isso que estamos sujeitos a uma série de riscos associados às nossas operações nesta região. Esses riscos podem incluir condições políticas e econômicas instáveis, falta de sistemas legais bem estabelecidos e confiáveis, controles de câmbio e outros limites à nossa capacidade de repatriar nossos lucros, bem como mudanças nos requisitos legais ou regulatórios. Na Venezuela, por exemplo, as empresas estrangeiras só podem repatriar dinheiro por meio de certos programas governamentais, o que pode nos impedir de repatriar dinheiro em alguns períodos.

Embora as condições em toda a América Latina variem de um país para outro, as reações dos clientes a situações na região geralmente poderiam resultar em uma diminuição no tráfego



de passageiros, o que poderia ter um efeito negativo em nossa situação financeira e resultados das nossas operações.

RISCOS RELACIONADOS ÀS NOSSAS AÇÕES ORDINÁRIAS E NOSSOS ADSS

NOSSOS ACIONISTAS MAJORITÁRIOS PODEM TER INTERESSES DIFERENTES DOS OUTROS ACIONISTAS.

Um dos nossos principais grupos de acionistas é o Grupo Cueto (os “Acionistas controladores da LATAM”), que, em 31 de dezembro de 2017, tinha 27,91% das nossas ações ordinárias, tem direito a eleger três dos nove diretores da Diretoria e está em condições de dirigir nossa gestão. Além disso, os Acionistas controladores da LATAM firmaram um acordo de acionistas com o Grupo Amaro (os “Acionistas controladores da TAM”), que, em 31 de dezembro de 2017, tinham 2,58% das ações de LATAM através da TEP Chile, além da participação indireta com 21,88% da participação na Costa Verde Aeronáutica S.A., o principal veículo jurídico pelo qual o Grupo Cueto possui suas ações da LATAM, em virtude do qual esses dois grupos de acionistas principais aceitaram votar juntos para indicar pessoas para integrar nossa diretoria.



De acordo com o referido acordo de acionistas, os Acionistas controladores da LATAM e o Grupo Amaro também aceitaram enviar esforços de boa-fé para chegar a acordos e agir conjuntamente em todas as resoluções a serem adotadas pela nossa diretoria ou por nosso conselho de acionistas, e, caso não cheguem a um acordo, acatar as propostas apresentadas pelo nosso Conselho de Administração. As decisões da empresa que exijam votação por maioria qualificada, conforme a legislação chilena, também estão sujeitas aos acordos de votação dos Acionistas controladores da LATAM e do Grupo Amaro. Além, outro acionista majoritário, a Qatar Airways Investments (UK) Ltd., que, em 31 de dezembro de 2017, é proprietária de 10,03% de nossas ações suscritas e pagadas, tem direito a designar uma pessoa para integrar nossa diretoria. Os interesses dos nossos acionistas majoritários podem diferir dos interesses de outros acionistas.

Nos termos do acordo de depósito que rege os ADSs, se os titulares dos ADSs não derem instruções oportunas à JP Morgan Chase Bank, N.A., em sua qualidade de depositários dos ADSs, em relação à votação das ações ordinárias que sustentam seus ADSs, o depositário considerará ter sido efetivamente nomeado para outorgar a uma pessoa designada pela diretoria o direito discricionário de votar com essas ações ordinárias. A pessoa designada pelo Conselho de

Administração para exercer esse direito discricionário a voto pode ter interesses que estejam alinhados com os de nossos acionistas controladores, que podem diferir dos interesses dos nossos acionistas. Historicamente, nosso conselho tem indicado seu Presidente. Os membros do novo conselho eleitos pelos acionistas em 2017 escolheram Ignacio Cueto para desempenhar essa função

A OPERAÇÃO COM NOSSOS ADSS E NOSSAS AÇÕES ORDINÁRIAS NOS MERCADOS DE VALORES É LIMITADA E PODE SOFRER UMA MAIOR VOLATILIDADE DE PREÇOS E FALTA DE LIQUIDEZ.

Nossas ações ordinárias são negociadas em diversas bolsas de valores chilenas. Os mercados de valores chilenos são consideravelmente menores, menos líquidos e mais voláteis que os mercados de valores mais importantes dos Estados Unidos. Além disso, o mercado de valores chileno pode ser consideravelmente afetado por acontecimentos em outros mercados emergentes, especialmente em outros países da América Latina. Portanto, embora você tenha direito a retirar as ações ordinárias que sustentam os ADSs do

¹ Qatar tem 9,999999918% do total das ações emitidas da LATAM.



Não podemos garantir que as restrições chilenas além das atualmente válidas para os titulares de ADSs à alienação das ações ordinárias que sustentam os ADSs, ou para que a repatriação dos lucros provenientes de uma aquisição, uma alienação ou um pagamento de dividendos fique isenta de tais restrições ou exigências no futuro, e tampouco podemos avaliar sua eventual duração ou seu impacto caso qualquer uma dessas restrições seja imposta ou exigida.

NOSSOS TITULARES DE ADSS PODEM FICAR IMPEDIDOS DE EXERCER DIREITOS PREFERENCIAIS EM DETERMINADAS CIRCUNSTANCIAS.

depositário a qualquer momento, sua capacidade de vender essas ações ordinárias que sustentam seus ADSs, conforme a quantidade, o preço e o prazo de sua preferência pode ser consideravelmente limitada. Esse mercado limitado de operações também pode aumentar a volatilidade dos preços dos ADSs ou das ações ordinárias que sustentam os ADSs.

OS TITULARES DE ADSS PODEM SER NEGATIVAMENTE AFETADOS POR DESVALORIZAÇÕES MONETÁRIAS E FLUTUAÇÕES DA TAXA DE CÂMBIO.

Se a taxa de câmbio do peso chileno cair frente ao dólar norte-americano, o valor dos ADSs e de qualquer transferência deles pelo depositário poderá ser afetado. As transferências de dinheiro à vista em relação ao ADS são recebidas pelo depositário (representado pelo banco de custódia no Chile) em pesos, as quais são posteriormente convertidas pelo banco depositário em dólares norte-americanos à taxa de câmbio então vigente e, posteriormente, distribuídas por ele aos respectivos titulares de ADSs devidamente credenciados. Além disso, o depositário arcará com os custos de conversão de

moeda estrangeira (cobrados dos titulares dos ADSs) em relação à conversão de moeda estrangeira e a posterior transferência de dividendos ou outros pagamentos em relação a esses ADSs.

FUTURAS MUDANÇAS NOS INVESTIMENTOS ESTRANGEIROS E A RETENÇÃO DE IMPOSTOS NO CHILE PODEM AFETAR NEGATIVAMENTE RESIDENTES NÃO-CHILENOS QUE INVISTAM EM NOSSAS AÇÕES.

Antes, os investimentos de capital realizados no Chile por residentes estrangeiros estavam sujeitos a várias regulamentações de controle de divisas para regulamentar a repatriação de investimentos e lucros nesse aspecto. Embora essas regulamentações não estejam atualmente em vigor, antes o Banco Central de Chile exigia, e pode voltar a exigir, que os investidores estrangeiros adquirissem valores no mercado secundário do Chile para manter uma reserva em dinheiro ou para pagar direitos de conversão de moeda estrangeira para a aquisição desses valores. Além disso, eventuais mudanças futuras em termos de retenção de impostos poderiam afetar negativamente os residentes estrangeiros que invistam em nossas ações.

A legislação chilena de Sociedades Anônimas prevê a concessão de direitos preferenciais a todos os acionistas, sempre que uma empresa emitir novas ações à vista (cash shares), outorgando a esses titulares o direito de adquirir um número suficiente de ações para manter sua respectiva porcentagem de participação acionária. Nós não estaríamos em condição de oferecer ações aos titulares de ADSs e acionistas nos Estados Unidos, conforme os direitos preferenciais concedidos aos acionistas em relação a qualquer emissão futura de ações, a menos que se efetive uma declaração de registro de conformidade com a Lei de Valores Mobiliários dos EUA de 1933 e seus aditamentos (a “Lei de Valores”), em relação a tais direitos e ações, ou caso disponha de uma isenção da referida exigência de registro de conformidade com a Lei de Valores.

No momento de qualquer oferta de direitos, avaliaremos os potenciais custos e passivos relacionados com qualquer declaração de registro à luz de qualquer benefício indireto para nós de permitir que titulares norte-americanos de ADSs que evidenciem os ADSs e acionistas localizados nos Estados Unidos exerçam direitos preferenciais, assim como qualquer outro fator que possa ser considerado apropriado



nesse momento, e, então decidiremos caso seja apresentado esse certificado de registro. Não podemos garantir que apresentaremos um certificado de registro nem que esses direitos serão colocados à disposição de titulares de ADSs e de acionistas localizados nos Estados Unidos.

NÃO SOMOS OBRIGADOS A DIVULGAR TANTAS INFORMAÇÕES AOS INVESTIDORES QUANTO UM EMISSOR NORTE-AMERICANO E, PORTANTO, VOCÊ PODE RECEBER MENOS INFORMAÇÕES SOBRE NÓS DO QUE PODERIA RECEBER DE UMA EMPRESA NORTE-AMERICANA COMPARÁVEL.



As exigências de divulgação corporativa que se aplicam à nossa empresa podem não ser equivalentes às exigências de divulgação que se aplicam a uma empresa norte-americana e, portanto, você pode receber menos informações sobre nós do que poderia receber de uma empresa norte-americana comparável. Nossa empresa está sujeita às exigências da Securities Exchange Act (Lei de Intercâmbio de Valores Mobiliários) de 1934 e seus aditamentos, ou às exigências da Exchange Act (Lei de Intercâmbio). As exigências de divulgação válidas para os emissores estrangeiros nos termos do referido Exchange Act são mais limitadas do que as exigências de divulgação válidas para os emissores norte-americanos.



Além disso, as informações públicas disponíveis em relação aos emissores de valores inscritos nas bolsas de valores chilenas ou brasileiras são menos detalhadas em determinados aspectos do que as informações publicadas periodicamente por empresas que negociam suas ações em bolsas de valores tanto nos Estados Unidos como em outros países. Além disso, os mercados de valores no Chile e as atividades dos investidores nesse mercado sofrem menos regulamentações em comparação com o nível de regulamentação dos mercados de valores nos Estados Unidos e em outros países desenvolvidos.

I N F O R M A Ç Õ E S

Adicionais

Temos aliados estratégicos para nos manter eficientes nas operações, sem deixar de lado a segurança de nossos colaboradores.



FORNECEDORES

Durante o ano de 2017, e assim como em anos anteriores, os principais fornecedores da LATAM Airlines foram os fabricantes de aviões, Airbus e Boeing.

ALÉM DELES, A LATAM AIRLINES CONTA COM UMA SÉRIE DE OUTROS FORNECEDORES, FUNDAMENTALMENTE RELACIONADOS COM ACESSÓRIOS, PEÇAS DE REPOSIÇÃO E COMPONENTES PARA AVIÕES, ENTRE ELES

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 e APU); Zodiac Seats US, Recaro, Thompson Aero Seating (assentos); Honeywell y Rockwell Collins (Avionics); Air France/KLM, LUFTHANSA Technik (componentes de MRO); Zodiac Inflight Innovations, Panasonic, Thales (Entretenimento a bordo); SAFRAN Landing Systems, AAR Corp (trens de pouso e freios); UTC Aerospace, Nordam (nacelas). A eles juntam-se nossos fornecedores de combustíveis, tais como Raizen, Petrobras, Air BP-Copeac, World Fuel Services, PBF Shell, YPF, Terpel, Repsol, CEPSA, Vitol, e outros.



SEGUROS AERONAUTICOS

LATAM Airlines contrata Seguro de Aviação, Capacete e Responsabilidades Legais.

ESTE TIPO DE SEGURO COBRE TODOS OS RISCOS INERENTES À NAVEGAÇÃO AÉREA COMERCIAL, COMO A PERDA OU AVARIA DE AERONAVES, MOTORES E PEÇAS SOBRESSALENTES E RESPONSABILIDADE CIVIL PERANTE TERCEIROS (PASSAGEIROS, CARGA, BAGAGEM, AEROPORTOS, ETC.).

Após a associação da LAN e da TAM, o seguro das duas empresas começou a ser adquirido pela LATAM Airlines Group, que continuou com a prática da LAN que desde 2006 o fez em conjunto com o Grupo IAG (composto pela British Airways, Iberia e suas subsidiárias e franquias), gerando aumentos nos volumes negociados que se traduziram em melhorias na cobertura e menores custos operacionais.



SEGUROS GERAIS

Esse grupo de seguros cobre diversos riscos que podem afetar o patrimônio da empresa, que é protegido por um seguro multirrisco (que inclui riscos de incêndio, roubo, equipamentos de informática, remessas de valores, vidro e outros com base em coberturas de todos os riscos), seguro de automóvel, seguro de transporte aéreo e marítimo e seguro de responsabilidade civil. Além disso, a empresa contrata seguro de vida e acidentes que cobre o pessoal da empresa.



CLIENTES

A Companhia não possui clientes que representam individualmente mais de:

10%
das vendas



MARCAS E PATENTES

A Empresa e sus filiais utilizam diversas marcas comerciais, que se encontram devidamente registradas junto aos organismos competentes nos diversos países em que realizam suas operações ou constituem a origem e/ou o destino dessas operações, com o objetivo de distinguir e comercializar seus produtos e serviços nesse país. Entre as principais marcas são: LATAM Airlines, LATAM Airlines Argentina, LATAM Airlines Brazil, LATAM Airlines Chile, LATAM Airlines Colombia, LATAM Airlines Ecuador, LATAM Airlines Peru, LATAM Cargo, LATAM PASS, LATAM Fidelidade, LATAM Travel, entre outras.

Plano de

I N V E S T I M E N T O

Nos adaptamos às
condições do mercado



A LATAM continua a ter uma abordagem flexível com seu plano de frota, adaptando-se aos requisitos operacionais e condições de mercado. Nos últimos anos, a Companhia vem ajustando seus futuros compromissos da frota através de adiamentos e cancelamentos de aeronaves. Isso se traduziu no fato de que, até 2017, a empresa atingiu o nível mais baixo de comprometimento da frota na história recente da LATAM, chegando a US \$ 326 milhões associados às chegadas de dois Airbus A320neo e dois Boeing B787-9.

Essas reduções resultaram em uma melhoria substancial na posição de balanço patrimonial e geração de fluxo de caixa da Companhia, através de baixas despesas de locação e de capital, juntamente com menores necessidades de financiamento.



ATÉ 2018, A COMPANHIA MANTÉM COMPROMISSOS DE FROTA DE US \$ 714 MILHÕES, ASSOCIADOS À CHEGADA DE SEIS AIRBUS A320NEO, DOIS AIRBUS A321NEO E DOIS AIRBUS A350. ATÉ 2019, OS COMPROMISSOS DA FROTA TOTALIZAM US \$ 1.213 MILHÕES ASSOCIADOS À CHEGADA DE QUATRO AIRBUS A320NEO, QUATRO AIRBUS A321NEO, QUATRO AIRBUS A350 E DOIS BOEING B787-9.



ALÉM DISSO, A LATAM ESPERA INVESTIR APROXIMADAMENTE US \$ 650 MILHÕES EM CAPEX NÃO-FROTA DURANTE 2018, INCLUINDO ATIVOS INTANGÍVEIS, MANUTENÇÃO, INVESTIMENTOS EM MOTORES E PEÇAS DE REPOSIÇÃO, BEM COMO A RENOVAÇÃO DE SEUS ESTANDES NOS MODELOS BOEING 767 E 777. ESSE VALOR TAMBÉM INCLUI A MIGRAÇÃO DO SISTEMA DE RESERVAS DE PASSAGENS NAS OPERAÇÕES DA LATAM AIRLINES BRASIL, ATUALMENTE EM DESENVOLVIMENTO, QUE ESPERAMOS CONCLUIR DURANTE O PRIMEIRO SEMESTRE DE 2018.



No final do ano	2016	2017	2018E	2019E
FROTA PASSAGEIROS				
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
FROTA CARGA				
Boeing 777-200F	2	0	-	-
Boeing 767-300F	8	9	10	11
TOTAL	10	9	10	11
TOTAL FROTA EM OPERAÇÃO	329	307	316	322
Subarrendamento				
Airbus A320-200	-	5	5	5
Airbus A350-900	-	2	-	-
Boeing 767-300F	3	1	-	-
Total Subarrendamento	3	8	5	5
TOTAL FROTA	332	315	321	327
Compromissos de frota (US\$ milhões)	1.950	326	714	1.213

Nota: Esta tabela não inclui um B777-200F atualmente em subarrendamento a um terceiro, que foi reclassificado de propriedade, planta e equipamentos para a venda.



SUSTENTA- BILIDADE

*Inovamos no uso de
tecnologias e implementamos
iniciativas humanitárias em
harmonia com o planeta.*



ESTR ATÉ GIA de sustentabilidade

Com a entrada em vigor da Política de Sustentabilidade, em 2017 o grupo concentrou seus esforços para conscientizar e envolver líderes e equipes na implementação das dimensões econômicas, sociais e ambientais nas rotinas de trabalho e processos de tomada de decisão. As apresentações foram feitas diante do Comitê Executivo e de áreas específicas, como Legal, Recursos Humanos, Marketing e Segurança, entre outros.



O Conselho de Administração supervisiona as metas e objetivos de sustentabilidade. Em 2017, o Conselho começou a avaliar como melhorar a atual estrutura de governança, incluindo a incorporação de questões relacionadas à diversidade. Deve-se notar que sempre que um executivo assume uma posição de alto gerenciamento na LATAM, ele ou ela passa por um processo de imersão na estratégia de negócios que, com base neste modelo de seção transversal, inclui um módulo específico para gerenciar a sustentabilidade.

A Política de Sustentabilidade estabelece três dimensões na estrutura da Estratégia de Sustentabilidade:

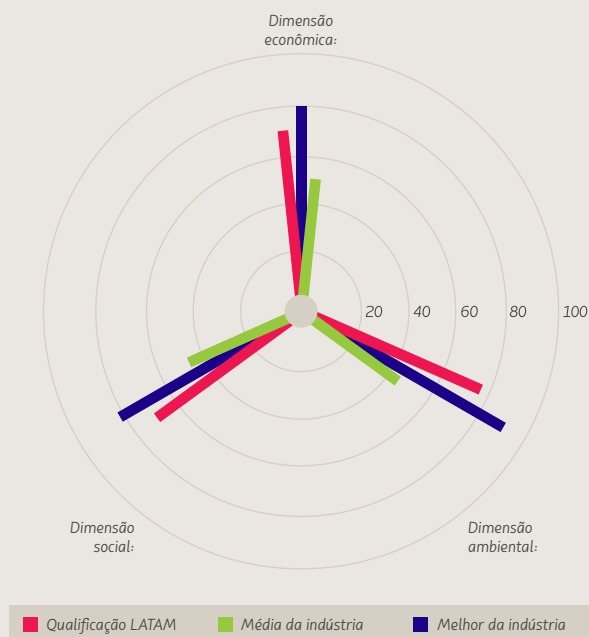
- **Governança:** estabelece como o grupo deve ser posicionado em termos de compromissos e metas de sustentabilidade, além de definir as áreas responsáveis pela tomada de decisão, execução e monitoramento de resultados.
- **Mudança climática:** o conceito apresentado busca um equilíbrio entre mitigação de riscos e identificação de novas oportunidades para a gestão de questões ambientais (existentes e potenciais), destacando a redução da pegada de carbono das operações, bem como a promoção de práticas eco eficientes.
- **Cidadania corporativa:** visando converter o negócio e os agentes da cadeia de valor do grupo em motores de progresso social, desenvolvimento econômico e conservação do meio ambiente nas regiões onde a LATAM atua.

Cada dimensão inclui uma série de áreas que o LATAM deve desenvolver. Estes são subdivididos em metas e objetivos. Para medir o desenvolvimento nessas áreas, a LATAM baseia-se no seu desempenho no Índice de Sustentabilidade Dow Jones (DJSI), cuja metodologia "melhor em sua classe" avalia o desempenho das empresas listadas no mercado de ações em vários setores, de acordo com sua gestão de práticas sociais, ambientais e de governança. A análise, realizada pela consultoria de investimento especializada em sustentabilidade, RobecoSAM, gera uma lista final que mostra as organizações consideradas como referentes nos aspectos acima mencionados.



Nossa Política de Sustentabilidade também define as principais partes interessadas e as questões e oportunidades relevantes para elas, conseguiu gerar valor agregado.

Grupo de interesse	Entregas de LATAM	Benefícios para LATAM
Empregados	- Geração de empregos em vários países - Saúde e segurança no trabalho (taxa de lesões de 1%, abaixo) - Oportunidades para o crescimento profissional	- Capital intelectual - Cultura LATAM - Alinhamento e compromisso com a estratégia e os resultados do grupo
Clientes/ Passageiros	- Conectividade: rotas próprias, bem como associações e hubs - Segurança - Vantagens no programa de fidelidade	Geração de renda e sustentabilidade empresarial a curto, médio e longo prazos
Autoridades públicas e reguladoras	- Participação em questões importantes da indústria aeronáutica e sustentabilidade, entre outras - Interações baseadas em ética e integridade - Cumprimento da legislação pertinente e conformidade relevante - Participação em associações / organizações industriais e em iniciativas de sustentabilidade	Crescimento comercial baseado na partilha de experiências e melhores práticas e em conformidade com a legislação pertinente
Fornecedores	- Geração de riqueza - Compartilhar boas práticas - Estudos de risco para sustentabilidade	- Qualidade e serviço e segurança do produto - Garantias para a continuidade da operação e do negócio
Investidores	- Responsabilidade financeira e retorno do investimento - Estratégia baseada em visão de longo prazo - Conduta baseada em ética e integridade	Manutenção de investimentos para garantir a continuidade do negócio



EMAS RELEVANTES

A LATAM deseja guiar sua visão para o futuro e seus compromissos para que eles se alinhem cada vez mais com padrões de sustentabilidade e tendências globais. Para conseguir isso, foi necessário entender quais são as questões relevantes para partes interessadas (stakeholders).

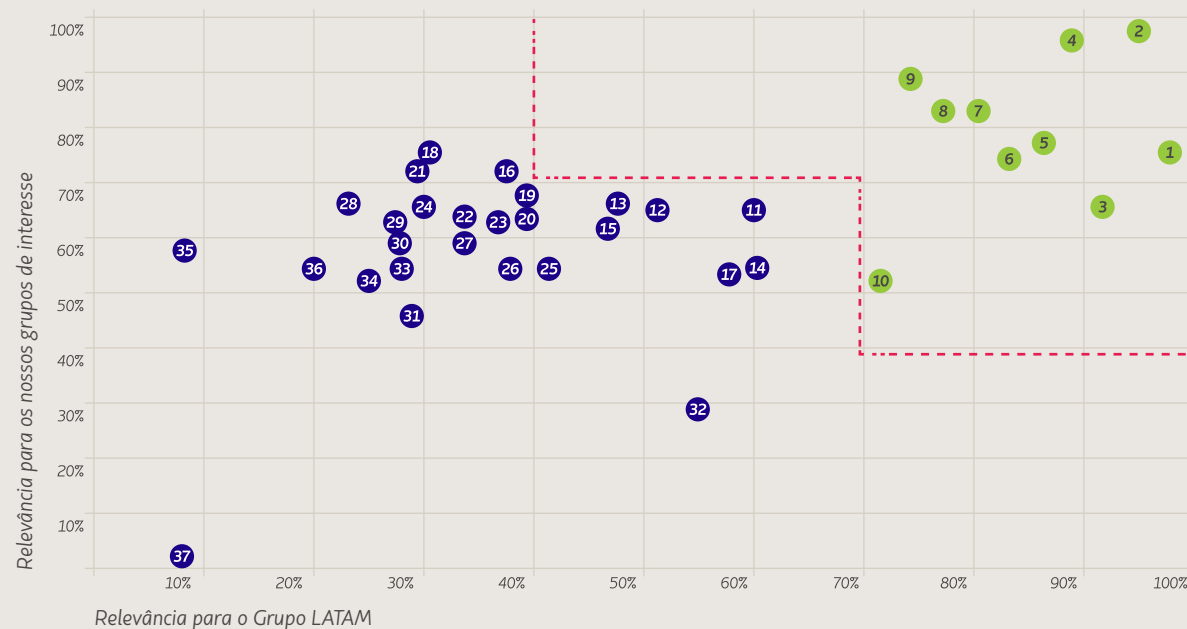
Em 2017, realizou-se um processo de materialidade que mostrou a relevância de 36 tópicos através de pesquisas diretas de empregados, fornecedores, executivos seniores e clientes, bem como uma pesquisa indireta sobre a relevância dessas questões para os investidores, a mídia, competição, associações de sustentabilidade, governos e ONGs.



ISSO FOI CONSOLIDADO EM UMA MATRIZ QUE MOSTRA A RELEVÂNCIA DESSAS QUESTÕES PARA A INDÚSTRIA, CRUZADA COM A IMPORTÂNCIA QUE AS PARTES INTERESSADAS LHE DÃO. ISSO RESULTOU EM 10 QUESTÕES IMPORTANTES, VALIDADAS PELO CEO DA LATAM.

Devido à constante mudança de regulamentos e tendências mundiais, a LATAM considera importante rever o processo de sustentabilidade de maneira periódica.

Matriz de materialidade



(Para mais detalhes, consulte o Relatório de Sustentabilidade LATAM).

Questões materiais:

- 1 Saúde e segurança no ar e na terra
- 2 Ética e combate à corrupção
- 3 Pontualidade
- 4 Sustentabilidade econômica e financeira
- 5 Desenvolvimento de colaboradores
- 6 Mitigação da mudança climática
- 7 Foco no cliente
- 8 Desenvolvimento de rede de destino para oferecer uma melhor conectividade
- 9 Relacionamento com autoridades
- 10 Turismo sustentável

Questões não priorizadas

- 11 Condições e benefícios
- 12 Diversidade
- 13 Gestão de resíduos
- 14 Uso de biocombustíveis
- 15 Transparência nas práticas de informação e comunicação
- 16 Investimento social
- 17 Relações trabalhistas na cadeia de fornecedores
- 18 Geração de benefícios econômicos diretos e indiretos
- 19 Inovação, pesquisa e desenvolvimento
- 20 Investimentos em infraestrutura e manutenção
- 21 Gestão com ecoeficiência
- 22 Gestão de recursos hídricos
- 23 Conscientização dos funcionários em relação à sustentabilidade

- 24 Inclusão de consumidores com necessidades especiais
- 25 Gestão de impactos ambientais na cadeia de fornecedores
- 26 Conforto do voo
- 27 Equilíbrio entre vida pessoal e profissional
- 28 Tráfego de pessoas
- 29 Desenvolvimento local
- 30 Gestão da biodiversidade
- 31 Gestão de ruído
- 32 Democratização do acesso aos serviços de aviação
- 33 Voluntariado
- 34 Refeições responsáveis
- 35 Turismo sexual
- 36 Transporte de animais
- 37 Tráfego de drogas



GOVERNANÇA DE SUSTENTABILIDADE

A LATAM tem 4 linhas principais de ação relacionadas à questão da governança: transparência, monitoramento de regras e compromissos, riscos e oportunidades e garantia da integração da sustentabilidade em todas as áreas da empresa.

Todos os relacionamentos são baseados em ética e transparência. Embora as questões públicas e da indústria sejam monitoradas globalmente através da área de Assuntos Corporativos, elas são implementadas pelos respectivos executivos e funcionários que trabalham nas subsidiárias. Há um esforço contínuo para consolidar a agenda de regulação corporativa, com gerenciamento intersetorial de questões cujo impacto afeta todo o grupo e não apenas as operações de um país específico.

A LATAM participa de questões-chave que impactam a indústria e o negócio, como as relacionadas à segurança da aviação, questões fiscais e outros privilégios. O trabalho realizado dentro do quadro legal com as autoridades públicas e reguladoras, bem como com as associações da indústria, é essencial para identificar as medidas a serem seguidas e elaborar diretrizes para enfrentar os desafios atuais, contribuindo para o crescimento da LATAM e de outras organizações, bem como, da sociedade em geral.



Todos os funcionários do Grupo recebem treinamento em práticas éticas, de conformidade, anticorrupção e antitruste. Em 2017, foi lançada uma nova versão do programa de aprendizagem on-line sobre o Código de Conduta, oferecendo exemplos práticos e facilitando a compreensão da relação entre rotinas diárias de trabalho e os tópicos abordados nesse documento. Também em 2017, o treinamento foi completado para os funcionários que se tornaram embaixadores da conformidade em suas unidades, responsáveis por divulgar conceitos e comportamentos chave entre seus funcionários.



EM RELAÇÃO AOS RISCOS, ELES SÃO MONITORADOS PELA EQUIPE DE GERENCIAMENTO DE RISCOS, QUE INFORMA MENSALMENTE A COMISSÃO EXECUTIVA DO GRUPO.

Embora exista um departamento dedicado à gestão de riscos, é claro que este último deve ser inerente a todos os líderes, unidades e áreas. Em 2017, a matriz de risco

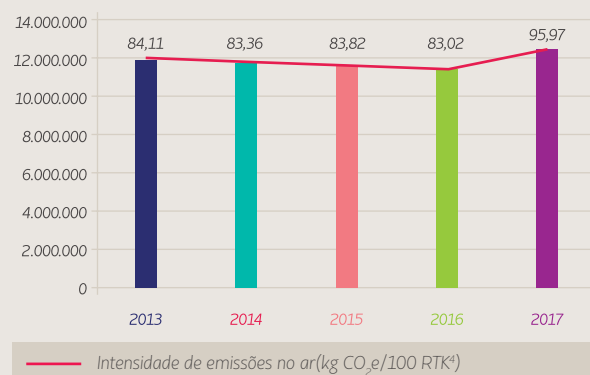
da LATAM compreendeu mais de 50 tópicos, divididos em 11 categorias. A gama de riscos inclui o meio ambiente, a segurança, o ambiente regulatório, a cadeia de suprimentos e a administração de pessoal, entre outros.

Note-se que, em 2017, a gestão do risco de conformidade e um programa de treinamento em gerenciamento de riscos para diretores foi fortalecido, dado por uma consultoria especializada. Foi concluído o desenvolvimento de um sistema de gestão de riscos estratégicos transversais em operações-chave a nível local, assegurando assim a padronização de ferramentas de identificação, monitoramento e relatórios.

MUDANÇA CLIMÁTICA

A LATAM possui uma estratégia de mudança climática que permite à empresa monitorar os principais problemas ambientais e estabelecer planos de trabalho. Esta estratégia tem 4 linhas principais: emissão de carbono, ecoeficiência, energias alternativas sustentáveis e padrões e certificações. Desde 2010, a LATAM realizou um inventário anual de emissões de gases de efeito estufa (GEE). Desde 2012, a LATAM apresenta sua emissão de carbono em conjunto entre LAN e TAM. Desde 2012, a LATAM apresenta sua emissão entre LAN e TAM. Todos os anos, esperamos diminuir nossas emissões líquidas.

Total de Emissões de Gases de Efeito Estufa



A LATAM Airlines Colômbia avançou sua estratégia de compensação em 2017, com a compensação formal de todas as emissões de GEE da operação nesse país, incluindo voos domésticos e operações de terra, como a transferência de empregados e outras emissões indiretas. As emissões de operações terrestres foram neutralizadas desde 2014. O certificado de neutralização assegurou a isenção da LATAM Airlines Colômbia de um imposto implementado pelo governo colombiano no final de 2016, que cobra US\$ 5 por tonelada métrica de emissões de carbono pelo uso de combustíveis fósseis.

Uma grande parte dos gases de efeito estufa (GEE) do setor de aviação são gerados por combustíveis fósseis que utilizam os motores das aeronaves. Devido a isso, são seguidas duas medidas complementares para reduzir o consumo de combustível: renovação da frota e busca constante para conseguir um melhor consumo de combustível.

Em relação a este último, em 2017, o Programa de Eficiência de Combustível realizou 20 projetos que resultaram em economias de 50 galões de combustível e economias geradas em aproximadamente US\$ 100 milhões para o grupo.



OS COMBUSTÍVEIS SUSTENTÁVEIS ALTERNATIVOS SÃO O COMPLEMENTO PERFEITO PARA REDUZIR AS EMISSÕES DE GEE.

A LATAM apoia o desenvolvimento de biocombustíveis para uso comercial no setor aeronáutico, mas considera que isso depende da consolidação de uma estratégia integrada envolvendo produtores, fabricantes de motores de aeronaves, distribuidores e agências governamentais, além de seus próprios companhias aéreas

Em relação às normas e certificações, a LATAM mantém o compromisso com as diretrizes estabelecidas na iniciativa de Avaliação Ambiental (IEnvA) da Associação Internacional de Transporte Aéreo, IATA (Associação Internacional de Transporte Aéreo). Em 2017, as operações internacionais do Chile foram recertificadas no âmbito deste programa.

Para as operações terrestres, nossa seção em Miami (Estados Unidos) está adaptando o sistema à versão mais recente do padrão ISO 14.001 que data de 2015 para obter a recertificação em 2018.

Principais fontes de economia de energia – Combustíveis (2017)

Racionalização do uso da unidade auxiliar de energia (APU):

31%

Procedimentos para aproximação, pouso e rolagem:

13%

Redução de peso a bordo:

9%

Adoção de velocidades adequadas:

7%

Ações corretivas em caso de desvios do consumo padrão:

6%

Otimização do uso de equipamentos de pressurização e ar condicionado a bordo:

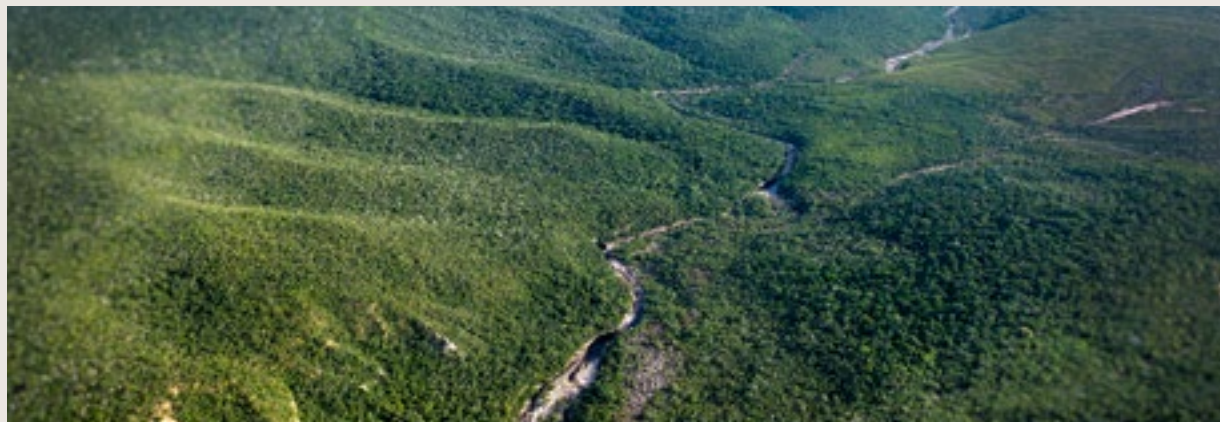
5%

Revisão das rotas:

6%

Outras medidas

24%



CIDADANIA CORPORATIVA

Além dos seus programas de responsabilidade social, a estratégia de cidadania corporativa da LATAM considera apoio humanitário, patrocínios e doações que geram impacto na região.

Para obter maior eficácia e relevância nas ações realizadas nos vários países onde atua, o grupo continua a desenvolver o seu trabalho para identificar e mapear os impactos da operação na sociedade. A análise considera os efeitos positivos e negativos e diretos e indiretos e, juntamente com o diagnóstico das iniciativas sociais empreendidas, moldarão a revisão da estratégia de responsabilidade social e de cidadania corporativa do grupo em 2018.

Criado em 2009, o programa “Cuido meu Destino” é possível graças à mobilização de funcionários da LATAM, estudantes e representantes das autoridades públicas e da sociedade civil que trabalham juntos como voluntários em projetos para reconstruir áreas turísticas, restabelecer seu potencial turístico e promover as redes comerciais e de serviços de cada localidade. Na ocasião, este programa também incluiu programas de treinamento profissional para membros das comunidades beneficiárias, garantindo melhores condições de trabalho e renda. Entre 2009 e 2017, US\$ 1.916.825 milhões foram investidos em vários projetos na América do Sul: US \$ 201.533 apenas em 2017.



Em janeiro, a LATAM participou ativamente da luta contra os incêndios que afetaram a região de Valparaíso, um dos destinos mais visitados do Chile. Em março, o grupo prestou apoio no Peru, onde mais de 133 mil pessoas ficaram sem moradia devido às inundações causadas pelo fenômeno de El Niño. Em setembro, o programa tomou medidas para transportar assistência às vítimas do furacão Maria na Puerto Rico.

Aprovado no final de 2016, a Política de Doações da LATAM entrou em vigor em 2017. O documento estabelece os requisitos para a LATAM aprovar e realizar doação social. A política descreve os critérios, os estágios de validação e os níveis de autoridade necessários para a concessão de passagens de cortesia, transporte gratuito de carga e doações em dinheiro para organizações não governamentais, fundações e outras entidades da sociedade civil.

EM 2017, O PLANO DE SOLIDARIEDADE PARTICIPOU DE TRÊS OPERAÇÕES DE EMERGÊNCIA EM RESPOSTA A PEDIDOS DE AJUDA DE EMBAIXADAS E ORGANIZAÇÕES DE ASSISTÊNCIA HUMANITÁRIA.

SOCIEDADE

	2015	2016	2017
Promover o turismo sustentável: cuido do meu destino			
Lugares beneficiados	9	7	8
Estudantes participantes	516	358	668
Investimento total (em US\$)	228.913	181.612	201.533

Logística social			
Passagens doados	4.558	4.059	8.292
Carga transportada como assistência humanitária (toneladas métricas)	139	678	438
Material reciclado transportado (toneladas métricas)	303	143	184



ESTADOS FINANCEI- ROS

Conseguimos avanços importantes, graças às iniciativas implementadas do nosso plano de transformação





LATAM AIRLINES GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

DECEMBER 31, 2017

CONTENTS

Consolidated Statement of Financial Position
Consolidated Statement of Income by Function
Consolidated Statement of Comprehensive Income
Consolidated Statement of Changes in Equity
Consolidated Statement of Cash Flows - Direct Method
Notes to the Consolidated Financial Statements

CLP - CHILEAN PESO
ARS - ARGENTINE PESO
US\$ - UNITED STATES DOLLAR
THUS\$ - THOUSANDS OF UNITED STATES DOLLARS
COP - COLOMBIAN PESO
BRL/R\$ - BRAZILIAN REAL
THR\$ - THOUSANDS OF BRAZILIAN REAL
MXN\$ - MEXICAN PESO



REPORT OF INDEPENDENT AUDITORS
(Free translation from the original in Spanish)

Santiago, March 14, 2018

To the Board of Directors and Shareholders
Latam Airlines Group S.A.

We have audited the accompanying consolidated financial statements of Latam Airlines Group S.A. and subsidiaries, which comprise the consolidated statement of financial position as at December 31, 2017 and 2016 and the related statements of income, comprehensive income, changes in equity and cash flows for the years then ended, and the corresponding notes to the consolidated financial statements.

Management's responsibility for the consolidated financial statements

Management is responsible for the preparation and fair presentation of these consolidated financial statements in accordance with the International Financial Reporting Standards (IFRS). This responsibility includes the design, implementation and maintenance of a relevant internal control for the preparation and fair presentation of consolidated financial statements that are free from material misstatement, whether due to fraud or error.

Auditor's responsibility

Our responsibility is to express an opinion on these consolidated financial statements based on our audits. We conducted our audits in accordance with Chilean Generally Accepted Auditing Standards. Those standards require that we plan and perform the audit to obtain reasonable assurance about whether the consolidated financial statements are free from material misstatement.

An audit involves performing procedures to obtain audit evidence about the amounts and disclosures in the consolidated financial statements. The procedures selected depend on the auditor's judgment, including the assessment of the risks of material misstatement of the consolidated financial statements, whether due to fraud or error. In making those risk assessments, the auditor considers internal control relevant to the entity's preparation and fair presentation of the consolidated financial statements in order to design audit procedures that are appropriate in the circumstances, but not for the purpose of expressing an opinion on the effectiveness of the entity's internal control. As a consequence we do not express that kind of opinion. An audit also includes evaluating the appropriateness of accounting policies used and the reasonableness of accounting estimates made by management, as well as evaluating the overall presentation of the consolidated financial statements.

We believe that the audit evidence we have obtained is sufficient and appropriate to provide a basis for our audit opinion.

PwC Chile, Av. Andrés Bello 2711 - piso 5, Las Condes - Santiago, Chile
RUT: 81.513.400-1 | Teléfono: (56 2) 2940 0000 | www.pwc.cl



Santiago, March 14, 2018
Latam Airlines Group S.A.
2

Opinion

In our opinion, the consolidated financial statements present fairly, in all material respects the financial position of Latam Airlines Group S.A. and subsidiaries as at December 31, 2017 and 2016, and the results of operations and cash flows for the years then ended in accordance with the International Financial Reporting Standards (IFRS).


Renzo Corona Spedaliere
RUT: 6.373.028-9

Contents of the notes to the consolidated financial statements of LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries.

Notes	Page
1 - General information	1
2 - Summary of significant accounting policies	5
2.1. Basis of Preparation	5
2.2. Basis of Consolidation	8
2.3. Foreign currency transactions	9
2.4. Property, plant and equipment	10
2.5. Intangible assets other than goodwill	11
2.6. Goodwill	11
2.7. Borrowing costs	12
2.8. Losses for impairment of non-financial assets	12
2.9. Financial assets	12
2.10. Derivative financial instruments and hedging activities	13
2.11. Inventories	14
2.12. Trade and other accounts receivable	14
2.13. Cash and cash equivalents	15
2.14. Capital	15
2.15. Trade and other accounts payables	15
2.16. Interest-bearing loans	15
2.17. Current and deferred taxes	15
2.18. Employee benefits	16
2.19. Provisions	16
2.20. Revenue recognition	17
2.21. Leases	17
2.22. Non-current assets (or disposal groups) classified as held for sale	18
2.23. Maintenance	18
2.24. Environmental costs	18
3 - Financial risk management	19
3.1. Financial risk factors	19
3.2. Capital risk management	33
3.3. Estimates of fair value	33
4 - Accounting estimates and judgments	35
5 - Segmental information	39
6 - Cash and cash equivalents	42
7 - Financial instruments	43
7.1. Financial instruments by category	43
7.2. Financial instruments by currency	45
8 - Trade, other accounts receivable and non-current accounts receivable	46
9 - Accounts receivable from/payable to related entities	49
10 - Inventories	50
11 - Other financial assets	51
12 - Other non-financial assets	52
13 - Non-current assets and disposal group classified as held for sale	53
14 - Investments in subsidiaries	54



15 - Intangible assets other than goodwill	57
16 - Goodwill	58
17 - Property, plant and equipment	60
18 - Current and deferred tax	66
19 - Other financial liabilities	71
20 - Trade and other accounts payables	79
21 - Other provisions	81
22 - Other non-financial liabilities	83
23 - Employee benefits	84
24 - Accounts payable, non-current	86
25 - Equity	86
26 - Revenue	92
27 - Costs and expenses by nature	92
28 - Other income, by function	94
29 - Foreign currency and exchange rate differences	94
30 - Earnings per share	103
31 - Contingencies	104
32 - Commitments	116
33 - Transactions with related parties	121
34 - Share based payments	122
35 - Statement of cash flows	125
36 - The environment	127
37 - Events subsequent to the date of the financial statements	128

LATAM AIRLINES GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENT OF FINANCIAL POSITION

ASSETS	Note	As of December 31, 2017	As of December 31, 2016
		ThUS\$	ThUS\$
Current assets			
Cash and cash equivalents	6 - 7	1,142,004	949,327
Other financial assets	7 - 11	559,919	712,828
Other non-financial assets	12	221,188	212,242
Trade and other accounts receivable	7 - 8	1,214,050	1,107,889
Accounts receivable from related entities	7 - 9	2,582	554
Inventories	10	236,666	241,363
Tax assets	18	77,987	65,377
Total current assets other than non-current assets (or disposal groups) classified as held for sale or as held for distribution to owners		3,454,396	3,289,580
Non-current assets (or disposal groups) classified as held for sale or as held for distribution to owners	13	291,103	337,195
Total current assets		3,745,499	3,626,775
Non-current assets			
Other financial assets	7 - 11	88,090	102,125
Other non-financial assets	12	220,807	237,344
Accounts receivable	7 - 8	6,891	8,254
Intangible assets other than goodwill	15	1,617,247	1,610,313
Goodwill	16	2,672,550	2,710,382
Property, plant and equipment	17	10,065,335	10,498,149
Tax assets	18	17,532	20,272
Deferred tax assets	18	364,021	384,580
Total non-current assets		15,052,473	15,571,419
Total assets		18,797,972	19,198,194

The accompanying Notes 1 to 37 form an integral part of these consolidated financial statements.



LATAM AIRLINES GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENT OF FINANCIAL POSITION

LIABILITIES AND EQUITY			As of	As of
			December 31,	December 31,
LIABILITIES	Note		2017	2016
			ThUS\$	ThUS\$
Current liabilities				
Other financial liabilities	7 - 19		1,300,949	1,839,528
Trade and other accounts payables	7 - 20		1,695,202	1,593,068
Accounts payable to related entities	7 - 9		760	269
Other provisions	21		2,783	2,643
Tax liabilities	18		3,511	14,286
Other non-financial liabilities	22		2,823,963	2,762,245
			<u>5,827,168</u>	<u>6,212,039</u>
Liabilities included in disposal groups classified as held for sale	13		15,546	10,152
Total current liabilities			<u>5,842,714</u>	<u>6,222,191</u>
Non-current liabilities				
Other financial liabilities	7 - 19		6,605,508	6,796,952
Accounts payable	7 - 24		498,832	359,391
Other provisions	21		374,593	422,494
Deferred tax liabilities	18		949,697	915,759
Employee benefits	23		101,087	82,322
Other non-financial liabilities	22		158,305	213,781
Total non-current liabilities			<u>8,688,022</u>	<u>8,790,699</u>
Total liabilities			<u>14,530,736</u>	<u>15,012,890</u>
EQUITY				
Share capital	25		3,146,265	3,149,564
Retained earnings	25		475,118	366,404
Treasury Shares	25		(178)	(178)
Other reserves			554,884	580,870
Parent's ownership interest			4,176,089	4,096,660
Non-controlling interest	14		91,147	88,644
Total equity			<u>4,267,236</u>	<u>4,185,304</u>
Total liabilities and equity			<u>18,797,972</u>	<u>19,198,194</u>

The accompanying Notes 1 to 37 form an integral part of these consolidated financial statements.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENT OF INCOME BY FUNCTION

			For the period ended	
			December 31,	
	Note		2017	2016
			ThUS\$	ThUS\$
Revenue	26		9,613,907	8,988,340
Cost of sales			<u>(7,441,849)</u>	<u>(6,967,037)</u>
Gross margin			<u>2,172,058</u>	<u>2,021,303</u>
Other income	28		549,889	538,748
Distribution costs			<u>(699,600)</u>	<u>(747,426)</u>
Administrative expenses			<u>(938,931)</u>	<u>(872,954)</u>
Other expenses			<u>(368,883)</u>	<u>(373,738)</u>
Other gains/(losses)			<u>(7,754)</u>	<u>(72,634)</u>
Income from operation activities			<u>706,779</u>	<u>493,299</u>
Financial income			78,695	74,949
Financial costs	27		<u>(393,286)</u>	<u>(416,336)</u>
Share of profit of investments accounted for using the equity method			-	-
Foreign exchange gains/(losses)	29		<u>(18,718)</u>	<u>121,651</u>
Result of indexation units			<u>748</u>	<u>311</u>
Income (loss) before taxes			374,218	273,874
Income (loss) tax expense / benefit	18		<u>(173,504)</u>	<u>(163,204)</u>
NET INCOME (LOSS) FOR THE PERIOD			<u>200,714</u>	<u>110,670</u>
Income (loss) attributable to owners of the parent			155,304	69,220
Income (loss) attributable to non-controlling interest	14		<u>45,410</u>	<u>41,450</u>
Net income (loss) for the year			<u>200,714</u>	<u>110,670</u>
EARNINGS PER SHARE				
Basic earnings (losses) per share (US\$)	30		0,25610	0,12665
Diluted earnings (losses) per share (US\$)	30		0,25610	0,12665

The accompanying Notes 1 to 37 form an integral part of these consolidated financial statements.



LATAM AIRLINES GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENT OF COMPREHENSIVE INCOME

	Note	For the period ended December 31,	
		2017	2016
		ThUS\$	ThUS\$
NET INCOME (LOSS)		200,714	110,670
Components of other comprehensive income			
that will not be reclassified to income before taxes			
Other comprehensive income, before taxes,			
gains (losses) by new measurements			
on defined benefit plans	25	2,763	(3,105) -
Total other comprehensive income			
that will not be reclassified to income before taxes		2,763	(3,105) -
Components of other comprehensive income			
that will be reclassified to income before taxes			
Currency translation differences			
Gains (losses) on currency translation, before tax	29	(47,495)	494,362
Other comprehensive income, before taxes,			
currency translation differences		(47,495)	494,362
Cash flow hedges			
Gains (losses) on cash flow hedges before taxes	19	18,344	127,390
Other comprehensive income (losses),			
before taxes, cash flow hedges		18,344	127,390
Total other comprehensive income			
that will be reclassified to income before taxes		(29,151)	621,752
Other components of other comprehensive			
income (loss), before taxes		(26,388)	618,647
Income tax relating to other comprehensive income			
that will not be reclassified to income			
Income tax relating to new measurements	18	(785)	921 -
on defined benefit plans			
Accumulate income tax relating			
to other comprehensive income			
that will not be reclassified to income		(785)	921 -
Income tax relating to other comprehensive income			
that will be reclassified to income			
Income tax related to cash flow hedges in other			
comprehensive income		(1,770)	(34,695)
Income taxes related to components of other			
comprehensive income that will be reclassified to income		(1,770)	(34,695)
Total Other comprehensive income		(28,943)	584,873
Total comprehensive income (loss)		171,771	695,543
Comprehensive income (loss) attributable to			
owners of the parent		128,876	648,539
Comprehensive income (loss) attributable to			
non-controlling interests		42,895	47,004
TOTAL COMPREHENSIVE INCOME (LOSS)		171,771	695,543

The accompanying Notes 1 to 37 form an integral part of these consolidated financial statements.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENT OF CHANGES IN EQUITY

Attributable to owners of the parent													
Change in other reserves													
					Actuarial gains or losses on defined benefit plans	Shares based payments	Other sundry	Total other		Parent's ownership interest	Non- controlling	Total	
Note	Share capital	Treasury shares	Currency translation reserve	Cash flow hedging reserve	reserve	reserve	reserve	reserve	earnings	interest	interest	equity	
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	
Equity as of January 1, 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	
Total increase (decrease) in equity													
Comprehensive income													
Gain (losses)	25	-	-	-	-	-	-	-	155,304	155,304	45,410	200,714	
Other comprehensive income		-	(45,036)	16,634	1,974	-	-	(26,428)	-	(26,428)	(2,515)	(28,943)	
Total comprehensive income		-	(45,036)	16,634	1,974	-	-	(26,428)	155,304	128,876	42,895	171,771	
Transactions with shareholders													
Dividens	25	-	-	-	-	-	-	-	(46,590)	(46,590)	-	(46,590)	
Increase (decrease) through transfers and other changes, equity	25-34	(3,299)	-	-	-	943	(501)	442	-	(2,857)	(40,392)	(43,249)	
Total transactions with shareholders		(3,299)	-	-	-	943	(501)	442	(46,590)	(49,447)	(40,392)	(89,839)	
Closing balance as of December 31, 2017		3,146,265	(178)	(2,131,591)	18,140	(10,926)	39,481	2,639,780	554,884	475,118	4,176,089	91,147	4,267,236

The accompanying Notes 1 to 37 form an integral part of these consolidated financial statements.



LATAM AIRLINES GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENT OF CHANGES IN EQUITY

		Attributable to owners of the parent										
		Change in other reserves										
Note	Share capital	Treasury shares	Currency translation reserve	Cash flow hedging reserve	Actuarial gains or losses on defined benefit plans reserve	Shares based payments reserve	Other sundry reserve	Total other reserve	Retained earnings	Parent's ownership interest	Non-controlling interest	Total equity
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Equity as of January 1, 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
Total increase (decrease) in equity												
Comprehensive income												
Gain (losses)	25	-	-	-	-	-	-	-	69,220	69,220	41,450	110,670
Other comprehensive income		-	-	489,486	92,016	(2,183)	-	579,319	-	579,319	5,554	584,873
Total comprehensive income		-	-	489,486	92,016	(2,183)	-	579,319	69,220	648,539	47,004	695,543
Transactions with shareholders												
Equity issue	25-34	608,496	-	-	-	-	-	-	-	608,496	-	608,496
Dividends	25	-	-	-	-	-	-	-	(20,766)	(20,766)	-	(20,766)
Increase (decrease) through												
transfers and other changes, equity	25-34	(4,637)	-	-	-	-	2,891	5,602	8,493	-	3,856	(39,373)
Total transactions with shareholders		603,859	-	-	-	-	2,891	5,602	8,493	(20,766)	591,586	552,213
Closing balance as of												
December 31, 2016		3,149,564	(178)	(2,086,555)	1,506	(12,900)	38,538	2,640,281	580,870	366,404	4,096,660	4,185,304

The accompanying Notes 1 to 37 form an integral part of these consolidated financial statements.



LATAM AIRLINES GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES

CONSOLIDATED STATEMENT OF CASH FLOWS DIRECT – METHOD

		For the periods ended December 31,	
	Note	2017	2016
		ThUS\$	ThUS\$
Cash flows from operating activities			
Cash collection from operating activities			
Proceeds from sales of goods and services	10,595,718		9,918,589
Other cash receipts from operating activities	73,668		70,359
Payments for operating activities			
Payments to suppliers for goods and services	(6,722,713)		(6,756,121)
Payments to and on behalf of employees	(1,955,310)		(1,820,279)
Other payments for operating activities	(223,706)		(162,839)
Income taxes refunded (paid)	(91,986)		(59,556)
Other cash inflows (outflows)	35 (8,931)		(209,269)
Net cash flows from operating activities		1,666,740	980,884
Cash flows used in investing activities			
Cash flows from losses of control of subsidiaries or other businesses	6,503		-
Other cash receipts from sales of equity or debt instruments of other entities	3,248,693		2,969,731
Other payments to acquire equity or debt instruments of other entities	(3,106,411)		(2,706,733)
Amounts raised from sale of property, plant and equipment	51,316		76,084
Purchases of property, plant and equipment	(403,666)		(694,370)
Amounts raised from sale of intangible assets	-		1
Purchases of intangible assets	(87,318)		(88,587)
Interest received	12,684		11,242
Other cash inflows (outflows)	35 (9,223)		843
Net cash flow from (used in) investing activities		(287,422)	(431,789)
Cash flows from (used in) financing activities			
Amounts raised from issuance of shares	-		608,496
Amounts raised from long-term loans	1,305,384		1,820,016
Amounts raised from short-term loans	132,280		279,593
Loans repayments	(1,829,191)		(2,121,130)
Payments of finance lease liabilities	(344,901)		(314,580)
Dividends paid	35 (66,642)		(41,223)
Interest paid	(389,724)		(398,288)
Other cash inflows (outflows)	35 13,706		(229,163)
Net cash flows from (used in) financing activities		(1,179,088)	(396,279)
Net increase (decrease) in cash and cash equivalents before effect of exchanges rate change		200,230	152,816
Effects of variation in the exchange rate on cash and cash equivalents		(7,553)	43,014
Net increase (decrease) in cash and cash equivalents		192,677	195,830
CASH AND CASH EQUIVALENTS AT BEGINNING OF PERIOD	6 949,327		753,497
CASH AND CASH EQUIVALENTS AT END OF PERIOD	6 1,142,004		949,327

The accompanying Notes 1 to 37 form an integral part of these consolidated financial statements.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES

NOTES TO THE CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

AS OF DECEMBER 31, 2017

NOTE 1 - GENERAL INFORMATION

LATAM Airlines Group S.A. (the “Company”) is a public company registered with the Commission for the Financial Market (1), under No.306, whose shares are quoted in Chile on the Stock Brokers - Stock Exchange (Valparaíso) - the Chilean Electronic Stock Exchange and the Santiago Stock Exchange; it is also quoted in the United States of America on the New York Stock Exchange (“NYSE”) in New York in the form of American Depositary Receipts (“ADRs”).

Its principal business is passenger and cargo air transportation, both in the domestic markets of Chile, Peru, Argentina, Colombia, Ecuador and Brazil and in a developed series of regional and international routes in America, Europe and Oceania. These businesses are developed directly or by their subsidiaries in different countries. In addition, the Company has subsidiaries operating in the freight business in Mexico, Brazil and Colombia.

The Company is located in Santiago, Chile, at Avenida Américo Vespucio Sur No. 901, commune of Renca.

Corporate Governance practices of the Company are set in accordance with Securities Market Law the Corporations Law and its regulations, and the regulations of the Commission for the Financial Market (1) and the laws and regulations of the United States of America and the U.S. Securities and Exchange Commission (“SEC”) of that country, with respect to the issuance of ADRs (2).

At December 31, 2017, the Company’s capital stock is represented by 608,374,525 shares, all common shares, without par value, which is divided into: (a) the 606,407,693 subscribed and paid shares; and (b) 1,966,832 shares pending of subscription and payment, of which: (i) 1,500,000 shares are allocated to compensation stock option plan; And (ii) 466,832 correspond to the balance of shares pending of placement of the last capital increase approved at the extraordinary meeting of shareholders of August 18, 2016.

(1) On February 23, 2017 the Law No. 21,000 was published in the Official Journal, creating the new Commission for the Financial Market (CMF), a collegiate and technical entity that replaced the Superintendency of Securities and Insurance (SVS).

(2) As reported in due course, during 2016, LATAM discontinued its Brazilian receipts program - BDR level III, currently LATAM not counting with securities in the Brazilian market.



2

The Board of the Company is composed of nine members who are elected every two years by the ordinary shareholders' meeting. The Board meets in regular monthly sessions and in extraordinary sessions as the corporate needs demand. Of the nine board members, three form part of its Directors' Committee which fulfills both the role foreseen in the Corporations Law and the functions of the Audit Committee required by the Sarbanes Oxley Law of the United States of America and the respective regulations of the SEC.

The majority shareholder of the Company is the Cueto Group, which through 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. and Inversiones La Espasa Dos y Cia. Ltda., owns 27.91% of the shares issued by the Company, and therefore is the controlling shareholder of the Company in accordance with the provisions of the letter b) of Article 97 and Article 99 of the Securities Market Law, given that there is a decisive influence on its administration.

As of December 31, 2017, the Company had a total of 1,485 registered shareholders. At that date approximately 4.14% of the Company's share capital was in the form of ADRs.

For the period ended December 31, 2017, the Company had an average of 43,593 employees, ending this period with a total of 43,095 employees, spread over 6,922 Administrative employees, 4,742 in Maintenance, 15,126 in Operations, 9,016 in Cabin Crew, 3,957 in Controls Crew, and 3,332 in Sales.

The main subsidiaries included in these consolidated financial statements are as follows:

a) Participation rate

Tax No.	Company	Country of origin	Functional Currency	As December 31, 2017			As December 31, 2016		
				Direct	Indirect	Total	Direct	Indirect	Total
				%	%	%	%	%	%
96.518.860-6	Latam Travel Chile S.A. and Subsidiary (*)	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. and Subsidiaries	Chile	US\$	99.8361	0.1639	100.0000	99.8361	0.1639	100.0000
Foreign	Lan Perú S.A.	Peru	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
Foreign	Connecta Corporation	U.S.A.	US\$	0.0000	100.0000	100.0000	0.0000	100.0000	100.0000
Foreign	Prime Airport Services Inc. and Subsidiary	U.S.A.	US\$	0.0000	100.0000	100.0000	0.0000	100.0000	100.0000
96.951.280-7	Transporte Aéreo S.A.	Chile	US\$	0.0000	100.0000	100.0000	0.0000	100.0000	100.0000
96.631.520-2	Fast Air Almacenes de Carga S.A.	Chile	CLP	0.0000	100.0000	100.0000	0.0000	100.0000	100.0000
Foreign	Laser Cargo S.R.L.	Argentina	ARS	0.0000	100.0000	100.0000	0.0000	100.0000	100.0000
Foreign	Lan Cargo Overseas Limited and Subsidiaries	Bahamas	US\$	0.0000	100.0000	100.0000	0.0000	100.0000	100.0000
96.969.690-8	Lan Cargo Inversiones S.A. and Subsidiary	Chile	US\$	0.0000	100.0000	100.0000	0.0000	100.0000	100.0000
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A. and Subsidiaries	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
Foreign	Latam Finance Limited	Cayman Island	US\$	100.0000	0.0000	100.0000	0.0000	0.0000	0.0000
Foreign	Peuco Finance Limited	Cayman Island	US\$	100.0000	0.0000	100.0000	0.0000	0.0000	0.0000
Foreign	Professional Airline Services INC.	U.S.A.	US\$	100.0000	0.0000	100.0000	0.0000	0.0000	0.0000
Foreign	TAM S.A. and Subsidiaries (**)	Brazil	BRL	63.0901	36.9099	100.0000	63.0901	36.9099	100.0000

(*) In June 2016, Lantours Division de Servicios Terrestres S.A. changes its name to Latam Travel Chile S.A.

3

(**) As of December 31, 2017, indirect ownership participation on TAM S.A. and subsidiaries is from Holdco I S.A., LATAM is entitled to 99,9983% of the economic rights and 49% of the rights politicians product of provisional measure No. 714 of the Brazilian Government implemented during 2016 which allows foreign capital to have up to 49% of the property.

Thus, since April 2016, LATAM Airlines Group S.A. owns 901 voting shares of Holdco I S.A., equivalent to 49% of the total shares with voting rights of said company and TEP Chile S.A. owns 938 voting shares of Holdco I S.A., equivalent to 51% of the total voting shares of that company.

b) Financial Information

Tax No.	Company	Statement of financial position						Net Income	
		As of December 31, 2017			As of December 31, 2016			For the periods ended December 31,	
		Assets	Liabilities	Equity	Assets	Liabilities	Equity	2017	2016
		Thb/US\$	Thb/US\$	Thb/US\$	Thb/US\$	Thb/US\$	Thb/US\$	Gain / (loss)	Thb/US\$
96.518.860-6	Latam Travel Chile S.A. and Subsidiary (*)	6,771	2,197	4,574	5,468	2,727	2,741	1,833	2,650
96.763.900-1	Inmobiliaria Aeronáutica S.A.	-	-	-	36,756	8,843	27,913	-	3,443
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A. and Subsidiaries (**)	499,345	1,101,548	(596,406)	475,763	1,045,761	(561,472)	(35,943)	(36,331)
Foreign	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	212,235	480,908	239,728	241,180	(30,220)	(24,813)
Foreign	Connecta Corporation	38,735	17,248	21,487	31,981	23,525	8,456	13,013	9,684
Foreign	Prime Airport Services Inc. and Subsidiary (**)	12,671	15,722	(3,051)	7,385	11,294	(3,909)	857	588
96.951.280-7	Transporte Aéreo S.A.	324,498	104,357	220,141	340,940	124,805	216,135	2,172	8,206
Foreign	Aircraft International Leasing Limited	-	-	-	-	-	-	-	9
96.631.520-2	Fast Air Almacenes de Carga S.A.	12,931	4,863	8,068	10,023	3,645	6,378	939	1,717
Foreign	Laser Cargo S.R.L.	18	27	(9)	21	32	(11)	2	(1)
Foreign	Lan Cargo Overseas Limited and Subsidiaries (**)	66,039	42,271	18,808	54,092	35,178	15,737	3,438	176
96.969.690-8	Lan Cargo Inversiones S.A. and Subsidiary (**)	144,884	156,005	(10,112)	80,644	95,747	(13,506)	3,389	(910)
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A. and Subsidiaries (**)	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
Foreign	Latam Finance Limited	678,289	708,306	(30,017)	-	-	-	(30,017)	-
Foreign	Peuco Finance Limited	608,191	608,191	-	-	-	-	-	-
Foreign	Professional Airline Services INC.	3,703	3,438	265	-	-	-	294	-
Foreign	TAM S.A. and Subsidiaries (**)	4,490,714	3,555,423	856,829	5,287,286	4,710,308	495,562	160,582	2,107

(*) In June 2016, Lantours Division of Terrestrial Services S.A. changed its name to Latam Travel Chile S.A.

(**) The Equity reported corresponds to Equity attributable to owners of the parent, it does not include Non-controlling interest.

Additionally, we have proceeded to consolidate the following special purpose entities: 1. Chercán Leasing Limited created to finance the pre-delivery payments on aircraft; 2. Guanay Finance Limited created to issue a bond collateralized with future credit card receivables; 3. Private investment funds and 4. Avoceta Leasing Limited created to finance the pre-delivery payments on aircraft. These companies have been consolidated as required by IFRS 10.

All controlled entities have been included in the consolidation.



4

Changes in the scope of consolidation between January 1, 2016 and December 31, 2017, are detailed below:

(1) Incorporation or acquisition of companies

- On January 2016, the increase in the share capital and statutory amendment for the purpose of creating a new class of shares of Lan Argentina SA, a subsidiary of Lan Pax Group SA, for a total amount was registered in the Public Registry of Commerce. of 90,000,000 nominated "C" class shares not endorsable and without the right to vote. Lan Pax Group S.A. participated in this capital increase, modifying its ownership in 4.87%, as a result of which, the indirect participation of LATAM Airlines Group S.A. increases to 99.8656%.
- On April 1, 2016, Multiplus Corretora de Seguros Ltda. was created, the ownership of which corresponds to 99.99% of Multiplus S.A. direct subsidiary of TAM S.A.
- On September 2016, Latam Finance Limited, a wholly-owned subsidiary of LATAM Airlines Group S.A., was created. Company operation started on April 2017.
- On November 2015, the company Peuco Finance Limited was created, whose ownership corresponds 100% to LATAM Airlines Group S.A. The operation of this company began in December 2017.
- Prismah Fidelidade Ltda. is constituted on June 29, 2012, whose ownership corresponds 99.99% to Multiplus S.A. direct subsidiary of TAM S.A. The operation of this company began in December 2017.
- On December 11, 2017, a capital increase was made in TAM S.A. for a total of MR \$ 697,935 (ThUS \$ 210,000), with no new shares issues. This capital increase was paid a whole 100% by the shareholder LATAM Airlines Goup S.A.

The foregoing, in accordance with the TAM's shareholder Holdco I S.A., who renounces to any right arising from this increase.

- As of December 31, 2017, Inversiones LAN S.A., subsidiary of LATAM Airlines Group S.A., acquired 4,951 shares of Aerovías de Integración Regional Aires S.A. a non-controlling shareholder, equivalent to 0.09498%, consequently, the indirect participation of LATAM Airlines Group S.A. increases to 99.19414%

(2) Dissolution of companies

- During the period 2016, Lan Chile Investments Limited, subsidiary of LATAM Airlines Group S.A.; and Aircraft International Leasing Limited, subsidiary of Lan Cargo S.A., were dissolved.
- On November 20, 2017 LATAM Airlines Group S.A. acquires 100% of the shares of Inmobiliaria Aeronáutica S.A. consequently, a merger and subsequent dissolution of said company is carried out.

5

(3) Disappropriation of companies.

- On May 5, 2017 Lan Pax Group S.A. and Inversiones Lan S.A., both subsidiaries of LATAM Airlines Group S.A., sold Talma Servicios Aeroportuarios S.A. and Inversiones Talma S.A.C. 100% of the capital stock of Rampas Andes Airport Services S.A.

The sale value of Rampas Andes Airport Services S.A. it was of ThUS \$ 8,624.

NOTE 2 - SUMMARY OF SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

The following describes the principal accounting policies adopted in the preparation of these consolidated financial statements.

2.1. Basis of Preparation

The consolidated financial statements of LATAM Airlines Group S.A. for the period ended December 31, 2017, have been prepared in accordance with International Financial Reporting Standards (IFRS) issued by the International Accounting Standards Board ("IASB") incorporated therein and with the interpretations issued by the International Financial Reporting Standards Interpretations Committee (IFRIC).

The consolidated financial statements have been prepared under the historic-cost criterion, although modified by the valuation at fair value of certain financial instruments.

The preparation of the consolidated financial statements in accordance with IFRS requires the use of certain critical accounting estimates. It also requires management to use its judgment in applying the Company's accounting policies. Note 4 shows the areas that imply a greater degree of judgment or complexity or the areas where the assumptions and estimates are significant to the consolidated financial statements.

During 2016 the Company recorded out of period adjustments resulting in an aggregate net decrease of US\$ 18.2 million to "Net income (loss) for the period" for the year ended December 31, 2016. These adjustments include US\$ 39.5 million (loss) resulting from an account reconciliation process initiated after the Company's affiliate TAM S.A. and its subsidiaries completed the implementation of the SAP system. A further US\$ 11.0 million (loss) reflect adjustments related to foreign exchange differences, also relating to the Company's subsidiaries in Brazil. The balance of US\$ 32.3 million (gain) includes principally the adjustment of unclaimed fees for expired tickets for the Company and its affiliates outside Brazil. Management of TAM S.A. has concluded that the out of period adjustments that have been identified are material to the 2015 financial statements of TAM S.A., which should therefore require a restatement in Brazil. However, Management of LATAM has evaluated the impact of all out of period adjustments, both individually and in the aggregate, and concluding that due to their relative size and to qualitative factors they are not material to the annual consolidated financial statements for 2016 of Latam Airlines Group S.A. or to any previously reported consolidated financial statements, therefore no restatement or revision is necessary.

In order to facilitate comparison, some minor reclassifications have been made to the consolidated financial statements for the previous year.



6

(a) Accounting pronouncements with implementation effective from January 1, 2017:

(i) Standards and amendments	Date of issue	Mandatory Application: Annual periods beginning on or after
Amendment to IAS 7: Statement of cash flow	January 2016	01/01/2017
Amendment to IAS 12: Income tax	January 2016	01/01/2017
(ii) Improvements		
Improvements to International Financial Reporting Standards (2014-2016 cycle): IFRS 12 Disclosure of interests in other entities	December 2016	01/01/2017

The application of standards, amendments, interpretations and improvements had no material impact on the consolidated financial statements of the Company.

(b) Accounting pronouncements not yet in force for financial years beginning on January 1, 2017 and which has not been effected early adoption

(i) Standards and amendments	Date of issue	Mandatory Application: Annual periods beginning on or after
IFRS 9: Financial instruments.	December 2009	01/01/2018
Amendment to IFRS 9: Financial instruments.	November 2013	01/01/2018
IFRS 15: Revenue from contracts with customers (1).	May 2014	01/01/2018
Amendment to IFRS 15: Revenue from contracts with customers.	April 2016	01/01/2018
Amendment to IFRS 2: Share-based payments	June 2016	01/01/2018
Amendment to IFRS 4: Insurance contracts.	September 2016	01/01/2018
Amendment to IAS 40: Investment property	December 2016	01/01/2018
IFRS 16: Leases (2).	January 2016	01/01/2019
Amendment to IFRS 9: Financial Instruments	October 2017	01/01/2019
Amendment to IAS 28: Investments in associates and joint ventures	October 2017	01/01/2019
IFRS 17: Insurance contracts	May 2017	01/01/2021

7

(ii) Standards and amendments	Date of issue	Mandatory Application: Annual periods beginning on or after
Amendment to IFRS 10: Consolidated financial statements and IAS 28 Investments in associates and joint ventures.	September 2014	To be determined
(iii) Improvements		
Improvements to International Financial Reporting Standards. (cycle 2014-2016) IFRS 1: First-time adoption of international financial reporting standards and IAS 28 investments in associates and joint ventures.	December 2016	01/01/2018
Improvements to International Financial Reporting Standards. (cycle 2015-2017) IFRS 3: Business combinations, IAS 12: Income tax, IFRS 11: Joint arrangements and IAS 23: Borrowing costs	December 2017	01/01/2019
(iv) Interpretations		
IFRIC 22: Foreign currency transactions and advance consideration	December 2016	01/01/2018
IFRIC 23: Uncertain tax positions	June 2017	01/01/2019

The Company's management believes that the adoption of the standards, amendments and interpretations described above but not yet effective would not have a significant impact on the Company's consolidated financial statements in the year of their first application, except for IFRS 15 and IFRS 16:

- (1) IFRS 15 Revenue from Contracts with Customers supersedes actual standard for revenue recognition that actually uses the Company, as IAS 18 Revenue and IFRIC 13 Customer Loyalty Programmes. The core principle of IFRS 15 is that an entity recognizes revenue to depict the transfer of promised goods or services to customers in an amount that reflects the consideration to which the entity expects to be entitled in exchange for those goods or services. This standards supersedes IFRS 15 supersedes, IAS 11 Construction Contracts, IAS 18 Revenue, IFRIC 13 Customer Loyalty Programmes, IFRIC 15 Agreements for the Construction of Real Estate, IFRIC 18 Transfers of Assets from Customers; and SIC-31 Revenue - Barter Transactions Involving Advertising Services.

The Company evaluated the possible adoption impacts that this new standard will have on the consolidated financial statements and has identified changes in: i) the recognition of the income associated with the fines for changes, which were previously recognized at the time



of the sale and now will be considered as a modification of the initial transport contract and therefore the recognition must be deferred until the rendering of the service; ii) the moment of recognition of the income from the sale of some services or products, where the Company concluded that it acted as principal, and therefore the revenues must be deferred until the service is rendered; and iii) the presentation of the income associated with the sale of products, where the Company concluded that it acted as agent and therefore the income must be presented net of the associated costs.

As of December 31, 2017, the effect of the changes indicated above As of December 31, 2017, the effect of the changes indicated above will not have a significant impact on the Company's consolidated financial statements in the year of its first adoption.

- (2) The IFRS 16 Leases add important changes in the accounting for lessees by introducing a similar treatment to financial leases for all operating leases with a term of more than 12 months. This mean, in general terms, that an asset should be recognized for the right to use the underlying leased assets and a liability representing its present value of payments associate to the agreement. Monthly leases payments will be replace by the asset depreciation and a financial cost in the income statement.

We are evaluating the impact that the adoption of the new lease rule will have on the consolidated financial statements. Currently, we believe that the adoption of this new standard will have a significant impact on the consolidated statement of financial position due to the recording of an asset for right of use and a liability, corresponding to the recording of the leases that are currently registered as operating leases.

LATAM Airlines Group S.A. and subsidiaries are still assessing this standard to determinate the effect on their Financial Statements, covenants and other financial indicators.

2.2. Basis of Consolidation

(a) Subsidiaries

Subsidiaries are all the entities (including special-purpose entities) over which the Company has the power to control the financial and operating policies, which are generally accompanied by a holding of more than half of the voting rights. In evaluating whether the Company controls another entity, the existence and effect of potential voting rights that are currently exercisable or convertible at the date of the consolidated financial statements are considered. The subsidiaries are consolidated from the date on which control is passed to the Company and they are excluded from the consolidation on the date they cease to be so controlled. The results and flows are incorporated from the date of acquisition.

Balances, transactions and unrealized gains on transactions between the Company's entities are eliminated. Unrealized losses are also eliminated unless the transaction provides evidence of an impairment loss of the asset transferred. When necessary in order to ensure uniformity with the policies adopted by the Company, the accounting policies of the subsidiaries are modified.

To account for and identify the financial information revealed when carrying out a business combination, such as the acquisition of an entity by the Company, is apply the acquisition method provided for in IFRS 3: Business combination.

(b) Transactions with non-controlling interests

The Company applies the policy of considering transactions with non-controlling interests, when not related to loss of control, as equity transactions without an effect on income.

(c) Sales of subsidiaries

When a subsidiary is sold and a percentage of participation is not retained, the Company derecognizes assets and liabilities of the subsidiary, the non-controlling and other components of equity related to the subsidiary. Any gain or loss resulting from the loss of control is recognized in the consolidated income statement in Other gains (losses).

If LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries retain an ownership of participation in the sold subsidiary, and does not represent control, this is recognized at fair value on the date that control is lost, the amounts previously recognized in Other comprehensive income are accounted as if the Company had disposed directly from the assets and related liabilities, which can cause these amounts are reclassified to profit or loss. The percentage retained valued at fair value is subsequently accounted using the equity method.

(d) Investees or associates

Investees or associates are all entities over which LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries have significant influence but have no control. This usually arises from holding between 20% and 50% of the voting rights. Investments in associates are booked using the equity method and are initially recognized at their cost.

2.3. Foreign currency transactions

(a) Presentation and functional currencies

The items included in the financial statements of each of the entities of LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries are valued using the currency of the main economic environment in which the entity operates (the functional currency). The functional currency of LATAM Airlines Group S.A. is the United States dollar which is also the presentation currency of the consolidated financial statements of LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries.

(b) Transactions and balances

Foreign currency transactions are translated to the functional currency using the exchange rates on the transaction dates. Foreign currency gains and losses resulting from the liquidation of these transactions and from the translation at the closing exchange rates of the monetary assets and liabilities denominated in foreign currency are shown in the consolidated statement of income by function except when deferred in Other comprehensive income as qualifying cash flow hedges.

(c) Group entities

The assets and financial position of all the Group entities (each of which has the majority of a



hyper-inflationary economy) that have a functional currency other than the presentation currency are translated to the presentation currency as follows:

- (i) Assets and liabilities of each consolidated statement of financial position presented are translated at the closing exchange rate on the consolidated statement of financial position date;
- (ii) The revenues and expenses of each income statement account are translated at the exchange rates prevailing on the transaction dates, and
- (iii) All the resultant exchange differences by conversion are shown as a separate component in other comprehensive income.
The exchange rates used correspond to those fixed in the country where the subsidiary is located, whose functional currency is different to the U.S. dollar.

Adjustments to the Goodwill and fair value arising from the acquisition of a foreign entity are treated as assets and liabilities of the foreign entity and are translated at the closing exchange rate or period informed.

2.4. Property, plant and equipment

The land of LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries, are recognized at cost less any accumulated impairment loss. The rest of the Properties, plants and equipment are recorded, both in their initial recognition and in their subsequent measurement, at their historical cost less the corresponding depreciation and any loss due to deterioration.

The amounts of advances paid to the aircraft manufacturers are activated by the Company under Construction in progress until they are received.

Subsequent costs (replacement of components, improvements, extensions, etc.) are included in the value of the initial asset or are recognized as a separate asset, only when it is probable that the future economic benefits associated with the elements of property, plant and equipment, they will flow to the Company and the cost of the item can be determined reliably. The value of the replaced component is written off. The rest of the repairs and maintenance are charged to the result of the year in which they are incurred.

The depreciation of the properties, plants and equipment is calculated using the linear method over their estimated technical useful lives; except in the case of certain technical components which are depreciated on the basis of cycles and hours flown.

The residual value and the useful life of the assets are reviewed and adjusted, if necessary, once a year.

When the value of an asset exceeds its estimated recoverable amount, its value is immediately reduced to its recoverable amount (Note 2.8).

Losses and gains from the sale of property, plant and equipment are calculated by comparing the consideration with the book value and are included in the consolidated statement of income.

2.5. Intangible assets other than goodwill

(a) Airport slots and Loyalty program

Airport slots and the Coalition and Loyalty program are intangible assets of indefinite useful life and are subject to impairment tests annually as an integral part of each CGU, in accordance with the premises that are applicable, included as follows:

Airport slots – Air transport CGU
Loyalty program – Coalition and loyalty program Multiplus CGU
(See Note 16)

The airport slots correspond to an administrative authorization to carry out operations of arrival and departure of aircraft at a specific airport, within a specified period.

The Loyalty program corresponds to the system of accumulation and redemption of points that has developed Multiplus S.A., subsidiary of TAM S.A.

The Brands, airport Slots and Loyalty program were recognized in fair values determined in accordance with IFRS 3, as a consequence of the business combination with TAM and Subsidiaries.

(b) Computer software

Licenses for computer software acquired are capitalized on the basis of the costs incurred in acquiring them and preparing them for using the specific software. These costs are amortized over their estimated useful lives, for which the Company has been defined useful lives between 3 and 10 years.

Expenses related to the development or maintenance of computer software which do not qualify for capitalization, are shown as an expense when incurred. The personnel costs and other costs directly related to the production of unique and identifiable computer software controlled by the Company, are shown as intangible Assets others than Goodwill when they have met all the criteria for capitalization.

(c) Brands

The Brands were acquired in the business combination with TAM S.A. And Subsidiaries and recognized at fair value under IFRS. During the year 2016, the estimated useful life of the brands change from an indefinite useful life to a five-year period, the period in which the value of the brands will be amortized (See Note 15).

2.6. Goodwill

Goodwill represents the excess of acquisition cost over the fair value of the Company's participation in the net identifiable assets of the subsidiary or associate on the acquisition date. Goodwill related to acquisition of subsidiaries is not amortized but tested for impairment annually or each time that there is evidence of impairment. Gains and losses on the sale of an entity include the book amount of the goodwill related to the entity sold.



2.7. Borrowing costs

Interest costs incurred for the construction of any qualified asset are capitalized over the time necessary for completing and preparing the asset for its intended use. Other interest costs are recognized in the consolidated income statement when they are accrued.

2.8. Losses for impairment of non-financial assets

Intangible assets that have an indefinite useful life, and developing IT projects, are not subject to amortization and are subject to annual testing for impairment. Assets subject to amortization are subjected to impairment tests whenever any event or change in circumstances indicates that the book value of the assets may not be recoverable. An impairment loss is recorded when the book value is greater than the recoverable amount. The recoverable amount of an asset is the higher of its fair value less costs to sell and its value in use. In evaluating the impairment, the assets are grouped at the lowest level for which cash flows are separately identifiable (CGUs). Non-financial assets other than goodwill that have suffered an impairment loss are reviewed if there are indicators of reverse losses at each reporting date.

2.9. Financial assets

The Company classifies its financial instruments in the following categories: financial assets at fair value through profit and loss and loans and receivables. The classification depends on the purpose for which the financial instruments were acquired. Management determines the classification of its financial instruments at the time of initial recognition, which occurs on the date of transaction.

(a) Financial assets at fair value through profit and loss

Financial assets at fair value through profit and loss are financial instruments held for trading and those which have been designated at fair value through profit or loss in their initial classification. A financial asset is classified in this category if acquired mainly for the purpose of being sold in the near future or when these assets are managed and measured using fair value. Derivatives are also classified as held for trading unless they are designated as hedges. The financial assets in this category and have been designated initial recognition through profit or loss, are classified as Cash and cash equivalents and Other current financial assets and those designated as instruments held for trading are classified as Other current and non-current financial assets.

(b) Loans and receivables

Loans and receivables are non-derivative financial instruments with fixed or determinable payments not traded on an active market. These items are classified in current assets except for those with maturity over 12 months from the date of the consolidated statement of financial position, which are classified as non-current assets. Loans and receivables are included in trade and other accounts receivable in the consolidated statement of financial position (Note 2.12).

The regular purchases and sales of financial assets are recognized on the trade date – the date on which the Group commits to purchase or sell the asset. Investments are initially recognized at fair value plus transaction costs for all financial assets not carried at fair value through profit or loss. Financial assets carried at fair value through profit or losses are initially recognized at fair value,

and transaction costs are expensed in the income statement. Financial assets are derecognized when the rights to receive cash flows from the investments have expired or have been transferred and the Group has transferred substantially all risks and rewards of ownership.

The financial assets at fair value through profit or loss are subsequently carried at fair value. Loans and receivables are subsequently carried at amortized cost using the effective interest rate method.

At the date of each consolidated statement of financial position, the Company assesses if there is objective evidence that a financial asset or group of financial assets may have suffered an impairment loss.

2.10. Derivative financial instruments and hedging activities

Derivatives are booked initially at fair value on the date the derivative contracts are signed and later they continue to be valued at their fair value. The method for booking the resultant loss or gain depends on whether the derivative has been designated as a hedging instrument and if so, the nature of the item hedged. The Company designates certain derivatives as:

- (a) Hedge of the fair value of recognized assets (fair value hedge);
- (b) Hedge of an identified risk associated with a recognized liability or an expected highly- Probable transaction (cash-flow hedge), or
- (c) Derivatives that do not qualify for hedge accounting.

The Company documents, at the inception of each transaction, the relationship between the hedging instrument and the hedged item, as well as its objectives for managing risk and the strategy for carrying out various hedging transactions. The Company also documents its assessment, both at the beginning and on an ongoing basis, as to whether the derivatives used in the hedging transactions are highly effective in offsetting the changes in the fair value or cash flows of the items being hedged.

The total fair value of the hedging derivatives is booked as Other non-current financial asset or liability if the remaining maturity of the item hedged is over 12 months, and as an other current financial asset or liability if the remaining term of the item hedged is less than 12 months. Derivatives not booked as hedges are classified as Other financial assets or liabilities.

(a) Fair value hedges

Changes in the fair value of designated derivatives that qualify as fair value hedges are shown in the consolidated statement of income, together with any change in the fair value of the asset or liability hedged that is attributable to the risk being hedged.

(b) Cash flow hedges

The effective portion of changes in the fair value of derivatives that are designated and qualify as cash flow hedges is shown in the statement of other comprehensive income. The loss or gain relating to the ineffective portion is recognized immediately in the consolidated statement of



income under other gains (losses). Amounts accumulated in equity are reclassified to profit or loss in the periods when the hedged item affects profit or loss.

In case of variable interest-rate hedges, the amounts recognized in the statement of other comprehensive income are reclassified to results within financial costs at the same time the associated debts accrue interest.

For fuel price hedges, the amounts shown in the statement of other comprehensive income are reclassified to results under the line item Cost of sales to the extent that the fuel subject to the hedge is used.

For foreign currency hedges, the amounts recognized in the statement of other comprehensive income are reclassified to income as deferred revenue resulting from the use of points, are recognized as Income.

When hedging instruments mature or are sold or when they do not meet the requirements to be accounted for as hedges, any gain or loss accumulated in the statement of Other comprehensive income until that moment remains in the statement of other comprehensive income and is reclassified to the consolidated statement of income when the hedged transaction is finally recognized. When it is expected that the hedged transaction is no longer going to occur, the gain or loss accumulated in the statement of other comprehensive income is taken immediately to the consolidated statement of income as "Other gains (losses)".

(c) Derivatives not booked as a hedge

The changes in fair value of any derivative instrument that is not booked as a hedge are shown immediately in the consolidated statement of income in "Other gains (losses)".

2.11. Inventories

Inventories, detailed in Note 10, are shown at the lower of cost and their net realizable value. The cost is determined on the basis of the weighted average cost method (WAC). The net realizable value is the estimated selling price in the normal course of business, less estimated costs necessary to make the sale.

2.12. Trade and other accounts receivable

Trade accounts receivable are shown initially at their fair value and later at their amortized cost in accordance with the effective interest rate method, less the allowance for impairment losses. An allowance for impairment loss of trade accounts receivable is made when there is objective evidence that the Company will not be able to recover all the amounts due according to the original terms of the accounts receivable.

The existence of significant financial difficulties on the part of the debtor, the probability that the debtor is entering bankruptcy or financial reorganization and the default or delay in making payments are considered indicators that the receivable has been impaired. The amount of the provision is the difference between the book value of the assets and the present value of the estimated future cash flows, discounted at the original effective interest rate. The book value of the asset is reduced by the amount of the allowance and the loss is shown in the consolidated statement

of income in Cost of sales. When an account receivable is written off, it is charged to the allowance account for accounts receivable.

2.13. Cash and cash equivalents

Cash and cash equivalents include cash and bank balances, time deposits in financial institutions, and other short-term and highly liquid investments.

2.14. Capital

The common shares are classified as net equity.

Incremental costs directly attributable to the issuance of new shares or options are shown in net equity as a deduction from the proceeds received from the placement of shares.

2.15. Trade and other accounts payables

Trade payables and other accounts payable are initially recognized at fair value and subsequently at amortized cost.

2.16. Interest-bearing loans

Financial liabilities are shown initially at their fair value, net of the costs incurred in the transaction. Later, these financial liabilities are valued at their amortized cost; any difference between the proceeds obtained (net of the necessary arrangement costs) and the repayment value, is shown in the consolidated statement of income during the term of the debt, according to the effective interest rate method.

Financial liabilities are classified in current and non-current liabilities according to the contractual payment dates of the nominal principal.

2.17. Current and deferred taxes

The expense by current tax is comprised of income and deferred taxes.

The charge for current tax is calculated based on tax laws in force on the date of statement of financial position, in the countries in which the subsidiaries and associates operate and generate taxable income.

Deferred taxes are calculated using the liability method, on the temporary differences arising between the tax bases of assets and liabilities and their book values. However, if the temporary differences arise from the initial recognition of a liability or an asset in a transaction different from a business combination that at the time of the transaction does not affect the accounting result or the tax gain or loss, they are not booked. The deferred tax is determined using the tax rates (and laws) that have been enacted or substantially enacted at the consolidated financial statements close, and are expected to apply when the related deferred tax asset is realized or the deferred tax liability discharged.



Deferred tax assets are recognized when it is probable that there will be sufficient future tax earnings with which to compensate the temporary differences.

The tax (current and deferred) is recognized in income by function, unless it relates to an item recognized in other comprehensive income, directly in equity or from business combination. In that case the tax is also recognized in other comprehensive income, directly in income by function or goodwill, respectively.

2.18. Employee benefits

(a) Personnel vacations

The Company recognizes the expense for personnel vacations on an accrual basis.

(b) Share-based compensation

The compensation plans implemented based on the shares of the Company are recognized in the consolidated financial statements in accordance with IFRS 2: Share-based payments, for plans based on the granting of options, the effect of fair value is recorded in equity with a charge to remuneration in a linear manner between the date of grant of said options and the date on which they become irrevocable, for the plans considered as cash settled award the fair value, updated as of the closing date of each reporting period, is recorded as a liability with charge to remuneration.

(c) Post-employment and other long-term benefits

Provisions are made for these obligations by applying the method of the projected unit credit method, and taking into account estimates of future permanence, mortality rates and future wage increases determined on the basis of actuarial calculations. The discount rates are determined by reference to market interest-rate curves. Actuarial gains or losses are shown in other comprehensive income.

(d) Incentives

The Company has an annual incentives plan for its personnel for compliance with objectives and individual contribution to the results. The incentives eventually granted consist of a given number or portion of monthly remuneration and the provision is made on the basis of the amount estimated for distribution.

2.19. Provisions

Provisions are recognized when:

- (i) The Company has a present legal or implicit obligation as a result of past events;
- (ii) It is probable that payment is going to be necessary to settle an obligation; and
- (iii) The amount has been reliably estimated.

2.20. Revenue recognition

Revenues include the fair value of the proceeds received or to be received on sales of goods and rendering services in the ordinary course of the Company's business. Revenues are shown net of refunds, rebates and discounts.

(a) Rendering of services

(i) Passenger and cargo transport

The Company shows revenue from the transportation of passengers and cargo once the service has been provided.

Consistent with the foregoing, the Company presents the deferred revenues, generated by anticipated sale of flight tickets and freight services, in heading other non - financial liabilities in the Consolidated Statement of Financial Position.

(ii) Frequent flyer program

The Company currently has a frequent flyer programs, whose objective is customer loyalty through the delivery of kilometers or points fly whenever the programs holders make certain flights, use the services of entities registered with the program or make purchases with an associated credit card. The kilometers or points earned can be exchanged for flight tickets or other services of associated entities.

The consolidated financial statements include liabilities for this concept (deferred income), according to the estimate of the valuation established for the kilometers or points accumulated pending use at that date, in accordance with IFRIC 13: Customer loyalty programs.

(iii) Other revenues

The Company records revenues for other services when these have been provided.

(b) Dividend income

Dividend income is booked when the right to receive the payment is established.

2.21. Leases

(a) When the Company is the lessee – financial lease

The Company leases certain Property, plant and equipment in which it has substantially all the risk and benefits deriving from the ownership; they are therefore classified as financial leases. Financial leases are initially recorded at the lower of the fair value of the asset leased and the present value of the minimum lease payments.

Every lease payment is separated between the liability component and the financial expenses so as to obtain a constant interest rate over the outstanding amount of the debt. The corresponding leasing obligations, net of financial charges, are included in other financial liabilities. The element



of interest in the financial cost is charged to the consolidated statement of income over the lease period so that it produces a constant periodic rate of interest on the remaining balance of the liability for each year. The asset acquired under a financial lease is depreciated over its useful life and is included in Property, plant and equipment.

(b) When the Company is the lessee – operating lease

Leases, in which the lessor retains an important part of the risks and benefits deriving from ownership, are classified as operating leases. Payments with respect to operating leases (net of any incentive received from the lessor) are charged in the consolidated statement of income on a straight-line basis over the term of the lease.

2.22. Non-current assets or disposal groups classified as held for sale

Non-current assets (or disposal groups) classified as assets held for sale are shown at the lesser of their book value and the fair value less costs to sell.

2.23. Maintenance

The costs incurred for scheduled heavy maintenance of the aircraft's fuselage and engines are capitalized and depreciated until the next maintenance. The depreciation rate is determined on technical grounds, according to the use of the aircraft expressed in terms of cycles and flight hours.

In case of own aircraft or under financial leases, these maintenance cost are capitalized as Property, plant and equipment, while in the case of aircraft under operating leases, a liability is accrued based on the use of the main components is recognized, since a contractual obligation with the lessor to return the aircraft on agreed terms of maintenance levels exists. These are recognized as Cost of sales.

Additionally, some leases establish the obligation of the lessee to make deposits to the lessor as a guarantee of compliance with the maintenance and return conditions. These deposits, often called maintenance reserves, accumulate until a major maintenance is performed, once made, the recovery is requested to the lessor. At the end of the contract period, there is comparison between the reserves that have been paid and required return conditions, and compensation between the parties are made if applicable.

The unscheduled maintenance of aircraft and engines, as well as minor maintenance, are charged to results as incurred.

2.24. Environmental costs

Disbursements related to environmental protection are charged to results when incurred.

NOTE 3 - FINANCIAL RISK MANAGEMENT

3.1. Financial risk factors

The Company is exposed to different financial risks: (a) market risk, (b) credit risk, and (c) liquidity risk. The program overall risk management of the Company aims to minimize the adverse effects of financial risks affecting the company.

(a) Market risk

Due to the nature of its operations, the Company is exposed to market factors such as: (i) fuel-price risk, (ii) exchange -rate risk, and (iii) interest -rate risk.

The Company has developed policies and procedures for managing market risk, which aim to identify, quantify, monitor and mitigate the adverse effects of changes in market factors mentioned above.

For this, the Administration monitors the evolution of price levels, exchange rates and interest rates, and quantifies their risk exposures (Value at Risk), and develops and implements hedging strategies.

(i) Fuel-price risk:

Exposition:

For the execution of its operations the Company purchases a fuel called Jet Fuel grade 54 USGC, which is subject to the fluctuations of international fuel prices.

Mitigation:

To cover the risk exposure fuel, the Company operates with derivative instruments (swaps and options) whose underlying assets may be different from Jet Fuel, being possible use West Texas Intermediate ("WTI") crude, Brent ("BRENT") crude and distillate Heating Oil ("HO"), which have a high correlation with Jet Fuel and greater liquidity.

Fuel Hedging Results:

During the period ended December 31, 2017, the Company recognized gains of US \$ 15.1 million for fuel net premium coverage. During the same period of 2016, the Company recognized losses of US \$ 48.0 million for the same concept.

As of December 31, 2017, the market value of fuel positions amounted to US \$ 10.7 million (positive). At the end of December 2016, this market value was US \$ 8.1 million (positive).



20

The following tables show the level of hedge for different periods:

Positions as of December 31, 2017 (*)	Maturities			
	Q118	Q218	Q318	Total
Percentage of coverage over the expected volume of consumption	19%	12%	5%	12%

(*) The volume shown in the table considers all the hedging instruments (swaps and options).

Positions as of December 31, 2016 (*)	Maturities		
	Q117	Q217	Total
Percentage of coverage over the expected volume of consumption	21%	16%	18%

(*) The volume shown in the table considers all the hedging instruments (swaps and options).

Sensitivity analysis

A drop in fuel price positively affects the Company through a reduction in costs. However, also negatively affects contracted positions as these are acquired to protect the Company against the risk of a rise in price. The policy therefore is to maintain a hedge-free percentage in order to be competitive in the event of a drop in price.

The current hedge positions they are booked as cash flow hedge contracts, so a variation in the fuel price has an impact on the Company's net equity.

The following table shows the sensitivity analysis of the financial instruments according to reasonable changes in the fuel price and their effect on equity. The term of the projection was defined until the end of the last current fuel hedge contract, being the last business day of the third quarter of 2018.

The calculations were made considering a parallel movement of US\$ 5 per barrel in the curve of the BRENT and JET crude futures benchmark price at the end of December 2017 and the end of December, 2016.

Benchmark price (US\$ per barrel)	Positions as of December 31, 2017 effect on equity (millions of US\$)	Positions as of December 31, 2016 effect on equity (millions of US\$)
+5	+1.8	+3.12
-5	- 3.3	-4.78

Given the structure of fuel coverage during 2017, considers a hedge-free portion, a vertical drop of 5 dollars in the JET reference price (considered as the monthly average), would have meant an approximate impact US \$ 109.7 million of lower fuel costs. For the same period, a vertical rise of \$ 5 in the JET reference price (considered as the monthly average) would have meant an impact of approximately US \$ 110.5 million of higher fuel costs.

21

(ii) Foreign exchange rate risk:

Exposition:

The functional and presentation currency of the Financial Statements of the Parent Company is the US dollar, so that the risk of the Transactional and Conversion exchange rate arises mainly from the Company's business, strategic and accounting operating activities that are expressed in a monetary unit other than the functional currency.

The subsidiaries of LATAM are also exposed to foreign exchange risk whose impact affects the Company's Consolidated Income.

The largest operational exposure to LATAM's exchange risk comes from the concentration of businesses in Brazil, which are mostly denominated in Brazilian Real (BRL), and are actively managed by the company.

At a lower concentration, the Company is also exposed to the fluctuation of other currencies, such as: euro, pound sterling, Australian dollar, Colombian peso, Chilean peso, Argentine peso, Paraguayan guarani, Mexican peso, Peruvian nuevo sol and New Zealand dollar.

Mitigation:

The Company mitigates currency risk exposures by contracting derivative instruments or through natural hedges or execution of internal operations.

FX Hedging Results:

In order to reduce the exposure to the exchange rate risk in the operational cash flows of 2017, and to ensure the operating margin, LATAM makes hedges using FX derivatives.

As of December 31, 2017, the market value of FX derivative positions amounted to US \$ 4.4 million (positive). At the end of December 2016, this market value was US \$ 1.1 million (negative).

During the period ended December 31, 2017, the Company recognized losses of US \$ 9.7 million for FX net premium coverage. During the same period of 2016, the company recognized losses of US \$ 40.3 million for this concept.

As of December 31, 2017, the Company has contracted FX derivatives for US \$ 180 million for BRL. By the end of December 2016, the company had contracted FX derivatives for US \$ 60 million for BRL, and US \$ 10 million for GBP.

Sensitivity analysis:

A depreciation of the R \$ / US \$ exchange rate, negatively affects the Company's operating cash flows, however, also positively affects the value of the positions of derivatives contracted.

FX derivatives are recorded as cash flow hedge contracts; therefore, a variation in the exchange rate has an impact on the market value of the derivatives, the changes of which affect the Company's net equity.



22

The following table shows the awareness of FX derivative instruments according to reasonable changes in the exchange rate and its effect on equity. The projection term was defined until the end of the last contract of coverage in force, being the last business day of the second quarter of the year 2018:

Appreciation (depreciation)* of R\$	Effect at December 31, 2017 Millions of US\$	Effect at December 31, 2016 Millions of US\$
-10%	-10.7	-1.02
+10%	+9.7	+3.44

(*)Both currencies (BRL and GBP) only apply period to the closing of 2016.

During 2017, the Company contracted derivative currency swaps to hedge debt issued the same year for a notional UF 8.7 million. As of December 31, 2017, the market value of derivative positions of currency swaps amounted to US\$ 30.6 million (positive).

As of December 31, 2017, the Company has recorded an amount for ineffectiveness in the consolidated statement of income for this type of hedges for US \$ 6.2 million (positive).

In the case of TAM S.A., whose functional currency is the Brazilian real, a large part of its liabilities are expressed in US dollars. Therefore, when converting financial assets and liabilities, from dollars to reais, they have an impact on the result of TAM S.A., which is consolidated in the Company's Income Statement.

With the objective of reducing the impact on the Company's results caused by appreciations or depreciations of R\$/US \$, the Company has executed internal operations to reduce the net exposure in US\$ for TAM S.A.

The following table shows the variation of financial performance to appreciate or depreciate 10% exchange rate R\$/US\$:

Appreciation (depreciation)* of R\$/US\$	Effect at December 31, 2017 Millions of US\$	Effect at December 31, 2016 Millions of US\$
-10%	+80.5	+119.2
+10%	-80.5	-119.2

(*) Appreciation (depreciation) of US\$ regard to the covered currencies.

Effects of exchange rate derivatives in the Financial Statements

The profit or losses caused by changes in the fair value of hedging instruments are segregated between intrinsic value and temporary value. The intrinsic value is the actual percentage of cash flow covered, initially shown in equity and later transferred to income, while the hedge transaction is recorded in income. The temporary value corresponds to the ineffective portion of cash flow hedge which is recognized in the financial results of the Company (Note 19).

23

Due to the functional currency of TAM S.A. and Subsidiaries is the Brazilian real, the Company presents the effects of the exchange rate fluctuations in Other comprehensive income by converting the Statement of financial position and Income statement of TAM S.A. and Subsidiaries from their functional currency to the U.S. dollar, which is the presentation currency of the consolidated financial statement of LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries. The Goodwill generated in the Business combination is recognized as an asset of TAM S.A. and Subsidiaries in Brazilian real whose conversion to U.S. dollar also produces effects in other comprehensive income.

The following table shows the change in Other comprehensive income recognized in Total equity in the case of appreciate or depreciate 10% the exchange rate R\$/US\$:

Appreciation (depreciation) of R\$/US\$	Effect at December 31, 2017 Millions of US\$	Effect at December 31, 2016 Millions of US\$
-10%	+386.62	+351.04
+10%	-316.33	-287.22

(iii) Interest -rate risk:

Exposition:

The Company is exposed to fluctuations in interest rates affecting the markets future cash flows of the assets, and current and future financial liabilities.

The Company is exposed in one portion to the variations of London Inter-Bank Offer Rate ("LIBOR") and other interest rates of less relevance are Brazilian Interbank Deposit Certificate ("ILC").

Mitigation:

In order to reduce the risk of an eventual rise in interest rates, the Company has signed interest-rate swap and call option contracts. Currently a 63% (63% at December 31, 2016) of the debt is fixed to fluctuations in interest rate.

Rate Hedging Results:

At December 31, 2017, the market value of the positions of interest rate derivatives amounted to US\$ 6.6 million (negative). At end of December 2016 this market value was US\$ 17.2 million (negative).

24

Sensitivity analysis:

The following table shows the sensitivity of changes in financial obligations that are not hedged against interest-rate variations. These changes are considered reasonably possible, based on current market conditions each date.

Increase (decrease) futures curve in libor 3 months	Positions as of December 31, 2017 effect on profit or loss before tax (millions of US\$)	Positions as of December 31, 2016 effect on profit or loss before tax (millions of US\$)
+100 basis points	-29.26	-32.16
-100 basis points	+29.26	+32.16

Much of the current rate derivatives are registered for as hedges of cash flow, therefore, a variation in the exchange rate has an impact on the market value of derivatives, whose changes impact on the Company's net equity.

The calculations were made increasing (decreasing) vertically 100 basis points of the three-month Libor futures curve, being both reasonably possible scenarios according to historical market conditions.

Increase (decrease) futures curve in libor 3 months	Positions as of December 31, 2017 effect on equity (millions of US\$)	Positions as of December 31, 2016 effect on equity (millions of US\$)
+100 basis points	+1.9	+3.93
-100 basis points	-1.9	-4.03

The assumptions of sensitivity calculation must assume that forward curves of interest rates do not necessarily reflect the real value of the compensation flows. Moreover, the structure of interest rates is dynamic over time.

During the periods presented, the Company has no registered amounts by ineffectiveness in consolidated statement of income for this kind of hedging.

(b) Credit risk

Credit risk occurs when the counterparty to a financial agreement or instrument fails to discharge an obligation due or financial instrument, leading to a loss in market value of a financial instrument (only financial assets, not liabilities).

The Company is exposed to credit risk due to its operative and financial activities, including deposits with banks and financial institutions, investments in other kinds of instruments, exchange-rate transactions and the contracting of derivative instruments or options.

To reduce the credit risk associated with operational activities, the Company has established credit limits to abridge the exposure of their debtors which are monitored permanently (mainly in case of operational activities in Brazil with travel agents).

As a way to mitigate credit risk related to financial activities, the Company requires that the counterparty to the financial activities remain at least investment grade by major Risk Assessment

25

Agencies. Additionally the Company has established maximum limits for investments which are monitored regularly.

(i) Financial activities

Cash surpluses that remain after the financing of assets necessary for the operation are invested according to credit limits approved by the Company's Board, mainly in time deposits with different financial institutions, private investment funds, short-term mutual funds, and easily-liquidated corporate and sovereign bonds with short remaining maturities. These investments are booked as Cash and cash equivalents and other current financial assets.

In order to reduce counterparty risk and to ensure that the risk assumed is known and managed by the Company, investments are diversified among different banking institutions (both local and international). The Company evaluates the credit standing of each counterparty and the levels of investment, based on (i) their credit rating, (ii) the equity size of the counterparty, and (iii) investment limits according to the Company's level of liquidity. According to these three parameters, the Company chooses the most restrictive parameter of the previous three and based on this, establishes limits for operations with each counterparty.

The Company has no guarantees to mitigate this exposure.

(ii) Operational activities

The Company has four large sales "clusters": travel agencies, cargo agents, airlines and credit-card administrators. The first three are governed by International Air Transport Association, international ("IATA") organization comprising most of the airlines that represent over 90% of scheduled commercial traffic and one of its main objectives is to regulate the financial transactions between airlines and travel agents and cargo. When an agency or airline does not pay their debt, they are excluded from operating with IATA's member airlines. In the case of credit-card administrators, they are fully guaranteed by 100% by the issuing institutions.

The exposure consists of the term granted, which fluctuates between 1 and 45 days.

One of the tools the Company uses for reducing credit risk is to participate in global entities related to the industry, such as IATA, Business Sales Processing ("BSP"), Cargo Account Settlement Systems ("CASS"), IATA Clearing House ("ICH") and banks (credit cards). These institutions fulfill the role of collectors and distributors between airlines and travel and cargo agencies. In the case of the Clearing House, it acts as an offsetting entity between airlines for the services provided between them. A reduction in term and implementation of guarantees has been achieved through these entities. Currently the sales invoicing of TAM Linhas Aéreas S.A. related with travel agents and cargo agents for domestic transportation in Brazil is done directly by TAM Linhas Aéreas S.A.

Credit quality of financial assets

The internal credit evaluation system used by the Company is provided by IATA. Internal systems are also used for particular evaluations or specific markets based on trade reports available on the local market. The internal classification system is complementary to the external one, i.e. for agencies or airlines not members of IATA, the internal demands are greater.



To reduce the credit risk associated with operational activities, the Company has established credit limits to abridge the exposure of their debtors which are monitored permanently (mainly in case of operational activities of TAM Linhas Aéreas S.A. with travel agents). The bad-debt rate in the principal countries where the Company has a presence is insignificant.

(c) Liquidity risk

Liquidity risk represents the risk that the Company has no sufficient funds to meet its obligations.

Because of the cyclical nature of the business, the operation, and its investment and financing needs related to the acquisition of new aircraft and renewal of its fleet, plus the financing needs, the Company requires liquid funds, defined as cash and cash equivalents plus other short term financial assets, to meet its payment obligations.

The liquid funds, the future cash generation and the capacity to obtain additional funding, through bond issuance and banking loans, will allow the Company to obtain sufficient alternatives to face its investment and financing future commitments.

At December 31, 2017 is US\$ 1,614 million (US\$ 1,486 million at December 31, 2016), invested in short term instruments through financial high credit rating levels entities.

In addition to the liquid funds, the Company has access to short term credit line. As of December 31, 2017, LATAM has working capital credit lines with multiple banks and additionally has a US\$ 450 million undrawn committed credit line (US\$ 325 million at December 31, 2016) subject to borrowing base availability.



Class of liability for the analysis of liquidity risk ordered by date of maturity as of December 31, 2017
Debtor: LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries, Tax No. 89.862.200-2 Chile.

Annex: EXIMFIN Airlines Group S.A. and Subsidiaries, Tax No. 07.002.200-2 Chile.													
Tax No.	Creditor	Creditor country	Currency	Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total	Nominal value	Amortization	Effective rate	Nominal rate
				ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$		ThUS\$		ThUS\$	%
Loans to exporters													
97.032.000-8	BBVA	Chile	US\$	75,863	-	-	-	-	75,863	75,000	At Expiration	2.30	2.30
97.032.000-8	BBVA	Chile	UF	-	57,363	-	-	-	57,363	55,801	At Expiration	3.57	2.77
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	30,131	-	-	-	-	30,131	30,000	At Expiration	2.49	2.49
97.030.000-7	ESTADO	Chile	US\$	40,257	-	-	-	-	40,257	40,000	At Expiration	2.57	2.57
97.003.000-K	BANCO DO BRASIL	Chile	US\$	100,935	-	-	-	-	100,935	100,000	At Expiration	2.40	2.40
97.951.000-4	HSBC	Chile	US\$	12,061	-	-	-	-	12,061	12,000	At Expiration	2.03	2.03
Bank loans													
97.023.000-9	CORPBANCA	Chile	UF	22,082	22,782	43,430	-	-	88,294	84,664	Quarterly	3.68	3.68
0-E	BLADEX	U.S.A.	US\$	-	16,465	15,628	-	-	32,093	30,000	Semiannual	5.51	5.51
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	2,040	3,368	202,284	-	-	207,692	202,284	Quarterly	4.41	4.41
Obligations with the public													
0-E	BANK OF NEW YORK	U.S.A.	US\$	-	84,375	650,625	96,250	772,188	1,603,438	1,200,000	At Expiration	7.44	7.03
97.030.000-7	ESTADO	Chile	UF	-	20,860	41,720	226,379	245,067	534,026	379,274	At Expiration	5.50	5.50
Guaranteed obligations													
0-E	CREDIT AGRICOLE	France	US\$	8,368	25,415	56,305	12,751	-	102,839	98,091	Quarterly	2.66	2.22
0-E	BNP PARIBAS	U.S.A.	US\$	14,498	59,863	148,469	145,315	313,452	681,597	575,221	Quarterly	3.41	3.40
0-E	WELLS FARGO	U.S.A.	US\$	30,764	92,309	246,285	246,479	245,564	861,401	808,987	Quarterly	2.46	1.75
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	U.S.A.	US\$	32,026	95,042	253,469	244,836	676,474	1,301,847	1,034,853	Quarterly	4.48	4.48
0-E	CITIBANK	U.S.A.	US\$	14,166	42,815	114,612	112,435	102,045	386,073	351,217	Quarterly	3.31	2.47
0-E	BTMU	U.S.A.	US\$	3,292	9,997	26,677	26,704	14,133	80,803	74,734	Quarterly	2.87	2.27
0-E	APPLE BANK	U.S.A.	US\$	1,611	4,928	13,163	13,196	7,369	40,267	37,223	Quarterly	2.78	2.18
0-E	US BANK	U.S.A.	US\$	18,485	55,354	146,709	145,364	158,236	524,148	472,833	Quarterly	4.00	2.82
0-E	DEUTSCHE BANK	U.S.A.	US\$	4,043	12,340	32,775	32,613	32,440	114,211	96,906	Quarterly	4.39	4.39
0-E	NATIXIS	France	US\$	18,192	54,952	129,026	105,990	166,011	474,171	413,011	Quarterly	3.42	3.40
0-E	PK AirFinance	U.S.A.	US\$	2,375	7,308	20,812	18,104	-	48,599	46,500	Monthly	3.18	3.18
0-E	KFW IPEX-BANK	Germany	US\$	2,570	7,111	16,709	1,669	-	28,059	26,888	Quarterly	3.31	3.31
0-E	AIRBUS FINANCIAL	U.S.A.	US\$	2,033	6,107	15,931	-	-	24,071	22,925	Monthly	3.19	3.19
0-E	INVESTEC	England	US\$	1,930	11,092	26,103	26,045	11,055	76,225	63,378	Semiannual	6.04	6.04
Other guaranteed obligations													
0-E	CREDIT AGRICOLE	France	US\$	1,757	5,843	246,926	-	-	254,526	241,287	At Expiration	3.38	3.38
Financial leases													
0-E	ING	U.S.A.	US\$	5,890	12,076	28,234	-	-	46,200	42,957	Quarterly	5.67	5.00
0-E	CITIBANK	U.S.A.	US\$	12,699	38,248	91,821	51,222	2,880	196,870	184,274	Quarterly	3.78	3.17
0-E	PEFCO	U.S.A.	US\$	13,354	34,430	23,211	-	-	70,995	67,783	Quarterly	5.46	4.85
0-E	BNP PARIBAS	U.S.A.	US\$	13,955	35,567	50,433	2,312	-	102,267	98,105	Quarterly	3.66	3.25
0-E	WELLS FARGO	U.S.A.	US\$	12,117	38,076	98,424	66,849	21,253	236,719	221,113	Quarterly	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	Quarterly	2.51	1.96
0-E	RRPF ENGINE	England	US\$	370	3,325	8,798	8,692	9,499	30,684	25,983	Monthly	4.01	4.01
Other loans													
0-E	CITIBANK (*)	U.S.A.	US\$	25,783	77,810	206,749	-	-	310,342	285,891	Quarterly	6.00	6.00
Derivatives of coverage													
-	Others	-	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			

(*) Bonus securitized with the future flows of credit card sales in the United States and Canada.



Class of liability for the analysis of liquidity risk ordered by date of maturity as of December 31, 2017
Debtor: TAM S.A. and Subsidiaries, Tax No. 02.012.862/0001-60, Brazil.

Tax No.	Creditor	Creditor country	Currency	Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total	Nominal value	Amortization	Effective rate	Nominal rate
				ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$		ThUS\$	ThUS\$
Bank loans													
0-E	NEDERLANDSCHE CREDIETVERZEKERING MAATSCHAPPIJ	Holland	US\$	176	497	1,332	722	-	2,727	2,382	Monthly	6.01	6.01
Financial leases													
0-E	NATIXIS	France	US\$	4,248	7,903	23,141	71,323	-	106,615	99,036	Quarterly / Semiannual	5.59	5.59
0-E	WACAPOU LEASING S.A.	Luxembourg	US\$	837	2,411	6,509	3,277	-	13,034	12,047	Quarterly	3.69	3.69
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE MILAN BRANCH	Italy	US\$	11,735	32,230	204,836	-	-	248,801	244,513	Quarterly	4.87	4.81
0-E	BANCO IBM S.A	Brazil	BRL	34	-	-	-	-	34	21	Monthly	6.89	6.89
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE	France	BRL	161	12	-	-	-	173	109	Monthly	6.89	6.89
Total				17,191	43,053	235,818	75,322	-	371,384	358,108			



Class of liability for the analysis of liquidity risk ordered by date of maturity as of December 31, 2017
Debtor: LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries, Tax No. 89.862.200-2, Chile.

Tax No.	Creditor	Creditor country	Currency	Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total	Nominal value	Amortization	Effective rate %	Nominal rate %
				ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$			
Trade and other accounts payables													
-	OTHERS	OTHERS	ThUS\$	566,838	-	-	-	-	566,838	566,838	-	-	-
			CLP	165,299	-	-	-	-	165,299	165,299	-	-	-
			BRL	315,605	-	-	-	-	315,605	315,605	-	-	-
			Other currencies	290,244	11,215	-	-	-	301,459	301,459	-	-	-
Accounts payable to related parties currents													
78.997.060-2	Viajes Falabella Ltda.	Chile	CLP	534	-	-	-	-	534	534	-	-	-
0-E	Inversora Aeronáutica Argentina	Argentina	ThUS\$	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 consolidated				1,891,289	1,014,552	3,246,203	1,706,312	2,780,822	10,639,178	9,341,682			



Class of liability for the analysis of liquidity risk ordered by date of maturity as of December 31, 2016
Debtor: LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries, Tax No. 89.862.200-2 Chile.

Tax No.	Creditor	Creditor country	Currency	Up to 90 days ThUS\$	More than 90 days to one year ThUS\$	More than one to three years ThUS\$	More than three to five years ThUS\$	More than five years ThUS\$	Total ThUS\$	Nominal value ThUS\$	Amortization	Effective rate %	Nominal rate %
Loans to exporters													
97.032.000-8	BBVA	Chile	ThUS\$	75,212	-	-	-	-	75,212	75,000	At Expiration	1.85	1.85
97.032.000-8	BBVA	Chile	ThUS\$	-	52,675	-	-	-	52,675	50,381	At Expiration	5.23	4.43
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	ThUS\$	30,193	-	-	-	-	30,193	30,000	At Expiration	2.39	2.39
97.030.000-7	ESTADO	Chile	ThUS\$	40,191	-	-	-	-	40,191	40,000	At Expiration	1.91	1.91
97.003.000-K	BANCO DO BRASIL	Chile	ThUS\$	72,151	-	-	-	-	72,151	70,000	At Expiration	3.08	3.08
97.951.000-4	HSBC	Chile	ThUS\$	12,054	-	-	-	-	12,054	12,000	At Expiration	1.79	1.79
Bank loans													
97.023.000-9	CORPBANCA	Chile	UF	20,808	61,112	63,188	16,529	-	161,637	153,355	Quarterly	4.06	4.06
0-E	BLADEX	U.S.A.	ThUS\$	-	14,579	31,949	-	-	46,528	42,500	Semiannual	5.14	5.14
0-E	DVB BANK SE	U.S.A.	ThUS\$	145	199	28,911	-	-	29,255	28,911	Quarterly	1.86	1.86
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	ThUS\$	1,497	4,308	160,556	-	-	166,361	158,194	Quarterly	3.55	3.55
Obligations with the public													
0-E	BANK OF NEW YORK	U.S.A.	ThUS\$	-	36,250	72,500	518,125	-	626,875	500,000	At Expiration	7.77	7.25
Guaranteed obligations													
0-E	CREDIT AGRICOLE	France	ThUS\$	11,728	30,916	65,008	33,062	3,760	144,474	138,417	Quarterly	2.21	1.81
0-E	BNP PARIBAS	U.S.A.	ThUS\$	13,805	56,324	142,178	141,965	376,894	731,166	628,118	Quarterly	2.97	2.96
0-E	WELLS FARGO	U.S.A.	ThUS\$	35,896	107,830	287,878	288,338	411,076	1,131,018	1,056,345	Quarterly	2.37	1.68
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	U.S.A.	ThUS\$	25,833	79,043	206,952	200,674	733,080	1,245,582	967,336	Quarterly	4.25	4.25
0-E	CITIBANK	U.S.A.	ThUS\$	20,224	61,020	164,077	166,165	184,053	595,539	548,168	Quarterly	2.72	1.96
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	ThUS\$	5,857	17,697	47,519	48,024	26,448	145,545	138,574	Quarterly	1.98	1.44
0-E	BTMU	U.S.A.	ThUS\$	3,163	9,568	25,752	26,117	27,270	91,870	85,990	Quarterly	2.31	1.72
0-E	APPLE BANK	U.S.A.	ThUS\$	1,551	4,712	12,693	12,891	13,857	45,704	42,754	Quarterly	2.29	1.69
0-E	US BANK	U.S.A.	ThUS\$	18,563	55,592	147,357	146,045	230,747	598,304	532,608	Quarterly	3.99	2.81
0-E	DEUTSCHE BANK	U.S.A.	ThUS\$	6,147	18,599	31,640	31,833	48,197	136,416	117,263	Quarterly	3.86	3.86
0-E	NAIIXIS	France	ThUS\$	14,779	44,826	116,809	96,087	206,036	478,537	422,851	Quarterly	2.60	2.57
0-E	PK AirFinance	U.S.A.	ThUS\$	2,265	6,980	19,836	25,610	3,153	57,844	54,787	Monthly	2.40	2.40
0-E	KFW IPEX-BANK	Germany	ThUS\$	2,503	7,587	18,772	9,178	-	38,040	36,191	Quarterly	2.55	2.55
0-E	AIRBUS FINANCIAL	U.S.A.	ThUS\$	1,982	5,972	16,056	7,766	-	31,776	30,199	Monthly	2.49	2.49
0-E	INVESTECH	England	ThUS\$	1,880	10,703	25,369	25,569	23,880	87,401	72,202	Semiannual	5.67	5.67
Other guaranteed obligations													
0-E	CREDIT AGRICOLE	France	ThUS\$	1,501	4,892	268,922	-	-	275,315	256,860	At Expiration	2.85	2.85
Financial leases													
0-E	ING	U.S.A.	ThUS\$	5,889	17,671	34,067	12,134	-	69,761	63,698	Quarterly	5.62	4.96
0-E	CREDIT AGRICOLE	France	ThUS\$	1,788	5,457	-	-	-	7,245	7,157	Quarterly	1.85	1.85
0-E	CITIBANK	U.S.A.	ThUS\$	6,083	18,250	48,667	14,262	-	87,262	78,249	Quarterly	6.40	5.67
0-E	PEFCO	U.S.A.	ThUS\$	17,558	50,593	67,095	3,899	-	139,145	130,811	Quarterly	5.39	4.79
0-E	BNP PARIBAS	U.S.A.	ThUS\$	13,744	41,508	79,165	22,474	-	156,891	149,119	Quarterly	3.69	3.26
0-E	WELLS FARGO	U.S.A.	ThUS\$	5,591	16,751	44,615	44,514	1,880	113,351	103,326	Quarterly	3.98	3.54
0-E	DVB BANK SE	U.S.A.	ThUS\$	4,773	9,541	-	-	-	14,314	14,127	Quarterly	2.57	2.57
0-E	RRPF ENGINE	England	ThUS\$	-	-	8,248	8,248	12,716	29,212	25,274	Monthly	2.35	2.35
Other loans													
0-E	BOEING	U.S.A.	ThUS\$	163	320	26,214	-	-	26,697	26,214	At Expiration	2.35	2.35
0-E	CITIBANK (*)	U.S.A.	ThUS\$	25,802	77,795	207,001	103,341	-	413,939	370,389	Quarterly	6.00	6.00
Hedging derivatives													
-	OTROS	-	ThUS\$	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			

(*) Securitized bond with the future flows from the sales with credit card in United States and Canada.



Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2016
Nombre empresa deudora: TAM S.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 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 bancarios													
0-E	NEDERLANDSCHE CREDIETVERZEKERING MAATSCHAPPIJ	Holanda	US\$	179	493	1,315	1,314	54	3,355	2,882	Mensual	6.01	6.01
0-E	CTIBANK	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 IBM S.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			



Class of liability for the analysis of liquidity risk ordered by date of maturity as of December 31, 2016
Debtor: LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries, Tax No. 89.862.200-2, Chile.

Tax No.	Creditor	Creditor country	Currency	Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total	Nominal value	Amortization	Effective rate %	Nominal rate %
				ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$			
Trade and other accounts payables													
-	OTHERS	OTHERS	ThUS\$	549,897	21,215	-	-	-	571,112	571,112	-	-	-
			CLP	48,842	(30)	-	-	-	48,812	48,812	-	-	-
			BRL	346,037	27	-	-	-	346,064	346,064	-	-	-
			Others currencies	140,471	11,467	-	-	-	151,938	151,938	-	-	-
Accounts payable to related parties currents													
0-E	Consultoria Administrativa Profesional S.A. de C.V.	Mexico	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.	Brazil	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	ThUS\$	2	-	-	-	-	2	2	-	-	-
	Total			1,085,516	32,679	-	-	-	1,118,195	1,118,195			
Total consolidated				1,620,952	1,592,486	2,697,924	2,794,588	2,344,935	11,050,885	9,828,448			



The Company has fuel, interest rate and exchange rate hedging strategies involving derivatives contracts with different financial institutions. The Company has margin facilities with each financial institution in order to regulate the mutual exposure produced by changes in the market valuation of the derivatives.

At the end of 2016, the Company provided US\$ 30.2 million in derivative margin guarantees, for cash and stand-by letters of credit. At December 31, 2017, the Company had provided US\$ 16.4 million in guarantees for Cash and cash equivalent and stand-by letters of credit. The decrease was due to: i) maturity of hedge contracts, ii) acquire of new fuel purchase contracts, and iii) changes in fuel prices, exchange rate and interest rates.

3.2 Capital risk management

The Company's objectives, with respect to the management of capital, are (i) to comply with the restrictions of minimum equity and (ii) to maintain an optimal capital structure.

The Company monitors its contractual obligations and the regulatory limitations in the different countries where the entities of the group are domiciled to assure they meet the limit of minimum net equity, where the most restrictive limitation is to maintain a positive net equity.

Additionally, the Company periodically monitors the short and long term cash flow projections to assure the Company has adequate sources of funding to generate the cash requirement to face its investment and funding future commitments.

The Company international credit rating is the consequence of the Company capacity to face its long terms financing commitments. As of December 31, 2017 the Company has an international long term credit rating of BB- with stable outlook by Standard & Poor's, a B+ rating with stable outlook by Fitch Ratings and a B1 rating with stable outlook by Moody's.

3.3 Estimates of fair value.

At December 31, 2017, the Company maintained financial instruments that should be recorded at fair value. These are grouped into two categories:

1. Hedge Instruments:

This category includes the following instruments:

- Interest rate derivative contracts,
- Fuel derivative contracts,
- Currency derivative contracts.

2. Financial Investments:

This category includes the following instruments:

- Investments in short-term Mutual Funds (cash equivalent),
- Private investment funds.

The Company has classified the fair value measurement using a hierarchy that reflects the level of information used in the assessment. This hierarchy consists of 3 levels (I) fair value based on quoted prices in active markets for identical assets or liabilities, (II) fair value calculated through valuation methods based on inputs other than quoted prices included within level 1 that are observable for the asset or liability, either directly (that is, as prices) or indirectly (that is, derived from prices) and (III) fair value based on inputs for the asset or liability that are not based on observable market data.

The fair value of financial instruments traded in active markets, such as investments acquired for trading, is based on quoted market prices at the close of the period using the current price of the buyer. The fair value of financial assets not traded in active markets (derivative contracts) is determined using valuation techniques that maximize use of available market information. Valuation techniques generally used by the Company are quoted market prices of similar instruments and / or estimating the present value of future cash flows using forward price curves of the market at period end.

The following table shows the classification of financial instruments at fair value, depending on the level of information used in the assessment:

	As of December 31, 2017				As of December 31, 2016			
	Fair value measurements using values considered as				Fair value measurements using values considered as			
	Fair value ThUS\$	Level I ThUS\$	Level II ThUS\$	Level III ThUS\$	Fair value ThUS\$	Level I ThUS\$	Level II ThUS\$	Level III ThUS\$
Assets								
Cash and cash equivalents	29,658	29,658	-	-	15,522	15,522	-	-
Short-term mutual funds	29,658	29,658	-	-	15,522	15,522	-	-
Other financial assets, current	536,001	473,653	62,348	-	548,402	536,991	11,411	-
Fair value derived interest rate	3,113	-	3,113	-	-	-	-	-
Fair value of fuel derivatives	10,711	-	10,711	-	10,088	-	10,088	-
Fair value derived from foreign currency	48,322	-	48,322	-	1,259	-	1,259	-
Interest accrued since the last payment date of Cross Currency Swap	202	-	202	-	64	-	64	-
Private investment funds	472,232	472,232	-	-	536,991	536,991	-	-
Domestic and foreign bonds	1,421	1,421	-	-	-	-	-	-
Other financial assets, not current	519	-	519	-	-	-	-	-
Fair value derived from foreign currency	519	-	519	-	-	-	-	-
Liabilities								
Other financial liabilities, current	12,200	-	12,200	-	24,881	-	24,881	-
Fair value of interest rate derivatives	8,919	-	8,919	-	9,579	-	9,579	-
Fair value of foreign currency derivatives	2,092	-	2,092	-	13,155	-	13,155	-
Interest accrued since the last payment date of Currency Swap	1,189	-	1,189	-	2,147	-	2,147	-
Other financial liabilities, non current	2,617	-	2,617	-	6,679	-	6,679	-
Fair value of interest rate derivatives	2,617	-	2,617	-	6,679	-	6,679	-

35

Additionally, at December 31, 2017, the Company has financial instruments which are not recorded at fair value. In order to meet the disclosure requirements of fair values, the Company has valued these instruments as shown in the table below:

	As of December 31, 2017		As of December 31, 2016	
	Book value	Fair value	Book value	Fair value
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Cash and cash equivalents	1,112,346	1,112,346	933,805	933,805
Cash on hand	8,562	8,562	8,630	8,630
Bank balance	330,430	330,430	255,746	255,746
Overnight	239,292	239,292	295,060	295,060
Time deposits	534,062	534,062	374,369	374,369
Other financial assets, current	23,918	23,918	164,426	164,426
Other financial assets	23,918	23,918	164,426	164,426
Trade debtors, other accounts receivable and				
Current accounts receivable	1,214,050	1,214,050	1,107,889	1,107,889
Accounts receivable from entities related, current	2,582	2,582	554	554
Other financial assets, not current	87,571	87,571	102,125	102,125
Accounts receivable, non-current	6,891	6,891	8,254	8,254
Other current financial liabilities	1,288,749	1,499,495	1,814,647	2,022,290
Accounts payable for trade and other accounts payable, current	1,695,202	1,695,202	1,593,068	1,593,068
Accounts payable to entities related, current	760	760	269	269
Other financial liabilities, not current	6,602,891	6,738,872	6,790,273	6,970,375
Accounts payable, not current	498,832	498,832	359,391	359,391

The book values of accounts receivable and payable are assumed to approximate their fair values, due to their short-term nature. In the case of cash on hand, bank balances, overnight, time deposits and accounts payable, non-current, fair value approximates their carrying values.

The fair value of other financial liabilities is estimated by discounting the future contractual cash flows at the current market interest rate for similar financial instruments (Level II). In the case of Other financial assets, the valuation was performed according to market prices at period end.

NOTE 4 - ACCOUNTING ESTIMATES AND JUDGMENTS

The Company has used estimates to value and record certain assets, liabilities, revenue, expenditure, and commitments. Basically, these estimates relate to:

- (a) Evaluation of possible losses through impairment of goodwill and intangible assets with an indefinite useful life.

36

As of December 31, 2017, the capital gain amounts to ThUS \$ 2,672,550 (ThUS \$ 2,710,382 as of December 31, 2016), while the intangible assets comprise the Airport Slots for ThUS \$ 964,513 (ThUS \$ 978,849 as of December 31, 2016) and Loyalty Program for ThUS \$ 321,440 (ThUS \$ 326,262 as of December 31, 2016).

The Company checks at least once a year whether goodwill and intangible assets with an indefinite useful life have suffered an impairment loss. For this evaluation, the Company has identified two cash generating units (CGU), "Air transport" and "Multiplus coalition and loyalty program". The book value of the surplus value assigned to each CGU as of December 31, 2017 amounted to ThUS \$ 2,146,692 and ThUS \$ 525,858 (ThUS \$ 2,176,634 and ThUS \$ 533,748 as of December 31, 2016), which include the following Intangible assets of indefinite useful life:

	Air Transport CGU		Coalition and loyalty Program Multiplus CGU	
	As of December 31, 2017	As of December 31, 2016	As of December 31, 2017	As of December 31, 2016
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Airport Slots	964,513	978,849	-	-
Loyalty program	-	-	321,440	326,262

The recoverable value of these cash-generating units (CGUs) has been determined based on calculations of their value in use. The principal assumptions used by the management include: growth rate, exchange rate, discount rate, fuel prices, and other economic assumptions. The estimation of these assumptions requires significant judgment by the management, as these variables feature inherent uncertainty; however, the assumptions used are consistent with Company's internal planning. Therefore, management evaluates and updates the estimates on an annual basis, in light of conditions that affect these variables. The mainly assumptions used as well as, the corresponding sensitivity analyses are showed in Note 16.

- (b) Useful life, residual value, and impairment of property, plant, and equipment

The depreciation of assets is calculated based on the linear model, except for certain technical components depreciated on cycles and hours flown. These useful lives are reviewed on an annual basis according with the Company's future economic benefits associated with them.

Changes in circumstances such as: technological advances, business model, planned use of assets or capital strategy may render the useful life different to the lifespan estimated. When it is determined that the useful life of property, plant, and equipment must be reduced, as may occur in line with changes in planned usage of assets, the difference between the net book value and estimated recoverable value is depreciated, in accordance with the revised remaining useful life.

Residual values are estimated in accordance with the market value that these assets will have at the end of their useful life. The assets' residual values and useful lives are reviewed, and adjusted if appropriate, once a year. An asset's carrying amount is written down immediately to its recoverable amount if the asset's carrying amount is greater than its estimated recoverable amount (note 2.8).



37

(c) Recoverability of deferred tax assets

Deferred taxes are calculated according to the liability method, on the temporary differences that arise between the tax bases of assets and liabilities and their carrying amounts. Deferred tax assets on tax losses are recognized to the extent that it is probable that future tax benefits will be available with which to offset the temporary differences. The Company makes financial and fiscal projections to evaluate the realization in time of this deferred tax asset. Additionally, it ensures that these projections are consistent with those used to measure other long-lived assets. As of December 31, 2017, the Company has recognized deferred tax assets of ThUS \$ 364,021 (ThUS \$ 384,580 as of December 31, 2016) and has ceased to recognize deferred tax assets on tax losses of ThUS \$ 81,155 (ThUS \$ 115,801). December 31, 2016) (Note 18).

(d) Air tickets sold that are not actually used.

The Company register advance sales of tickets as deferred revenue. Revenue from ticket sales is recognized in the income statement when the service is provided or when the tickets expires unused, reducing the corresponding deferred revenue. The Company evaluates monthly the probability that tickets expiry unused, based on the history of used tickets. Changes in the exchange probability would have an impact our revenue in the year in which the change occurs and in future years. As of December 31, 2017, deferred revenue associated with air tickets sold amounted to ThUS\$ 1,550,447 (ThUS\$ 1,535,229 as of December 31, 2016). An hypothetical change of 1% in passenger behavior regarding to the ticket usage, that is, if during the next six months after sells probability of used were 89% rather than 90%, as we consider, it would lead to a change in the expiry period from six to seven months, which, would have an impact of up to ThUS\$ 20,000 in the results of 2017.

(e) Valuation of loyalty points and kilometers granted to loyalty program members, pending usage.

As of December 31, 2017 and 2016 the Company operated the following loyalty programs: LATAM Pass, LATAM Fidelidade and Multiplus, with the objective of enhancing customer loyalty by offering points or kilometers (see Note 22).

The members of these programs accumulate kilometers when they fly with LATAM Airlines Group or any other airline member of the oneworld® program, as well as use the services of the associated entities.

When kilometers and points are redeemed for products and services other than the services provided by the Company, revenue is recognized immediately; when they are redeemed for air tickets on airlines from to LATAM Airlines Group S.A. and subsidiaries, revenue is deferred until the transport service is provided or the corresponding tickets expired.

Deferred revenue from loyalty programs at the closing date corresponds to the valuation of points and kilometers granted to loyalty program members, pending of use, weighted by the probability to be redeemed.

According to IFRIC-13, kilometers and points value that the Company estimate are not likely to be redeemed ("breakage"), they recognize the associated value proportionally during the period in which the remaining kilometers or points are expected to be redeemed. The Company uses

38

statistical models to estimate the breakage, based on historical redemption patterns. Changes in the breakage would have a significant impact on our revenue in the year in which the change occurs and in future years.

As of December 31, 2017, the deferred revenue associated with the LATAM Pass loyalty program amounts to ThUS \$ 853,505 (ThUS \$ 896,190 as of December 31, 2016). A hypothetical change of one percentage point in the exchange probability would result in an impact as of December 31, 2017 of ThUS \$ 25,000 (ThUS \$ 30,632 as of December 31, 2016). While the deferred revenues associated with the loyalty programs LATAM Fidelidade and Multiplus amount to ThUS \$ 364,866 (ThUS \$ 392,107 as of December 31, 2016). A hypothetical change of two percentage points in the number of points pending to be exchanged would result in an impact as of December 31, 2017 of ThUS \$ 16,700 (ThUS \$ 14,639 as of December 31, 2016).

The fair value of kilometers and other associated components are determined by the Company on the basis of fair value analysis of them past. As of December 31, 2017 a hypothetical change of one percentage point in the fair value of the unused kilometers would result in an impact of ThUS\$ 8,000 in 2017 (ThUS\$ 8,400 in 2016).

(f) Provisions needs, and their valuation when required

Known contingencies are recognized when: the Company has a present legal or constructive obligation as a result of past events; it is probable that an outflow of resources will be required to settle the obligation and the amount has been reliably estimated. The Company applies professional judgment, experience, and knowledge to use available information to determine these values, in light of the specific characteristics of known risks. This process facilitates the early assessment and valuation of potential risks in individual cases or in the development of contingent eventualities.

(g) Investment in subsidiary (TAM)

The management has applied its judgment in determining that LATAM Airlines Group S.A. controls TAM S.A. and Subsidiaries, for accounting purposes, and has therefore consolidated the financial statements.

The grounds for this decision are that LATAM issued ordinary shares in exchange for the majority of circulating ordinary and preferential shares in TAM, except for those TAM shareholders who did not accept the exchange, which were subject to a squeeze out, entitling LATAM to substantially all economic benefits generated by the LATAM Group, and thus exposing it to substantially all risks relating to the operations of TAM. This exchange aligns the economic interests of LATAM and all of its shareholders, including the controlling shareholders of TAM, thus insuring that the shareholders and directors of TAM shall have no incentive to exercise their rights in a manner that would be beneficial to TAM but detrimental to LATAM. Furthermore, all significant actions necessary of the operation of the airlines require votes in favor by the controlling shareholders of both LATAM and TAM.

Since the integration of LAN and TAM operations, the most critical airline operations in Brazil have been managed by the CEO of TAM while global activities have been managed by the CEO of LATAM, who is in charge of the operation of the LATAM Group as a whole and reports to the LATAM Board.



The CEO of LATAM also evaluates the performance of LATAM Group executives and, together with the LATAM Board, determines compensation. Although Brazilian law currently imposes restrictions on the percentages of voting rights that may be held by foreign investors, LATAM believes that the economic basis of these agreements meets the requirements of accounting standards in force, and that the consolidation of the operations of LAN and LATAM is appropriate.

These estimates were made based on the best information available relating to the matters analyzed.

In any case, it is possible that events that may take place in the future could lead to their modification in future reporting periods, which would be made in a prospective manner.

NOTE 5 - SEGMENTAL INFORMATION

The Company has determined that it has two operating segments: the air transportation business and the coalition and loyalty program Multiplus.

The Air transport segment corresponds to the route network for air transport and it is based on the way that the business is run and managed, according to the centralized nature of its operations, the ability to open and close routes and reallocate resources (aircraft, crew, staff, etc.) within the network, which is a functional relationship between all of them, making them inseparable. This segment definition is the most common level used by the global airline industry.

The segment of loyalty coalition called Multiplus, unlike LATAM Pass and LATAM Fidelidade, is a frequent flyer programs which operate as a unilateral system of loyalty that offers a flexible coalition system, interrelated among its members, with 19.4 million of members, along with being a regulated entity with a separately business and not directly related to air transport.



40

For the periods ended

	Air transportation At December 31,		Coalition and loyalty program Multiplus At December 31,		Eliminations At December 31,		Consolidated At December 31,	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Income from ordinary activities from external customers (*)	9,159,031	8,587,772	454,876	400,568	-	-	9,613,907	8,988,340
LAN passenger	4,313,287	4,104,348	-	-	-	-	4,313,287	4,104,348
TAM passenger	3,726,314	3,372,799	454,876	400,568	-	-	4,181,190	3,773,367
Freight	1,119,430	1,110,625	-	-	-	-	1,119,430	1,110,625
Income from ordinary activities from transactions with other operating segments	454,876	400,568	67,554	65,969	(522,430)	(466,537)	-	-
Other operating income	308,937	364,551	240,952	174,197	-	-	549,889	538,748
Interest income	28,184	27,287	50,511	58,380		(10,718)	78,695	74,949
Interest expense	(393,286)	(427,054)	-	-		10,718	(393,286)	(416,336)
Total net interest expense	(365,102)	(399,767)	50,511	58,380	-	-	(314,591)	(341,387)
Depreciation and amortization	(994,416)	(952,285)	(7,209)	(8,043)	-	-	(1,001,625)	(960,328)
Material non-cash items other than depreciation and amortization	(75,479)	10,069	(145)	(991)	-	-	(75,624)	9,078
Disposal of fixed assets and inventory losses	(39,238)	(82,734)	-	-	-	-	(39,238)	(82,734)
Doubtful accounts	(18,272)	(29,674)	(144)	(476)	-	-	(18,416)	(30,150)
Exchange differences	(18,717)	122,129	(1)	(478)	-	-	(18,718)	121,651
Result of indexation units	748	348	-	(37)	-	-	748	311
Income (loss) attributable to owners of the parents	(3,482)	(83,653)	158,783	152,873	-	-	155,301	69,220
Expenses for income tax	(104,376)	(92,476)	(69,128)	(70,728)	-	-	(173,504)	(163,204)
Segment profit / (loss)	41,931	(42,203)	158,783	152,873	-	-	200,714	110,670
Assets of segment	17,430,937	17,805,749	1,373,049	1,400,432	(6,014)	(7,987)	18,797,972	19,198,194
Segment liabilities	14,007,916	14,469,505	563,849	572,065	(41,029)	(28,680)	14,530,736	15,012,890
Amount of non-current asset additions	412,846	1,481,090	-	-	-	-	412,846	1,481,090
Property, plant and equipment	325,513	1,390,730	-	-	-	-	325,513	1,390,730
Intangibles other than goodwill	87,333	90,360	-	-	-	-	87,333	90,360
Purchase of non-monetary assets of segment	490,983	782,957	-	-	-	-	490,983	782,957

(*) The Company does not have any interest revenue that should be recognized as income from ordinary activities by interest.



41

For the periods ended

	Air transportation At December 31,		Coalition and loyalty program Multiplus At December 31,		Eliminations At December 31,		Consolidated At December 31,	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Net cash flows from								
Purchases of property, plant and equipment	403,282	693,581	384	789	-	-	403,666	694,370
Additions associated with maintenance	218,537	197,866	-	-	-	-	218,537	197,866
Other additions	184,745	495,715	384	789	-	-	185,129	496,504
Purchases of intangible assets (**)	79,102	84,377	8,216	4,210	-	-	87,318	88,587
Net cash flows from (used in) operating activities	1,489,797	827,108	186,367	154,411	(9,424)	(635)	1,666,740	980,884
Net cash flow from (used in) investing activities	(278,790)	(426,989)	(8,632)	(4,800)	-	-	(287,422)	(431,789)
Net cash flows from (used in) financing activities	(1,010,705)	(246,907)	(168,383)	(149,372)	-	-	(1,179,088)	(396,279)

(**) The company does not have the cash flows of intangible asset acquisitions associated with maintenance.



42

The Company's revenues by geographic area are as follows:

	For the period ended At December 31,	
	2017 ThUS\$	2016 ThUS\$
Peru	626,316	627,215
Argentina	1,113,467	1,030,973
U.S.A.	900,413	933,130
Europe	676,282	714,436
Colombia	359,276	343,001
Brazil	3,436,402	2,974,234
Ecuador	190,268	198,171
Chile	1,527,158	1,512,570
Asia Pacific and rest of Latin America	784,325	654,610
Income from ordinary activities	9,613,907	8,988,340
Other operating income	549,889	538,748

The Company allocates revenues by geographic area based on the point of sale of the passenger ticket or cargo. Assets are composed primarily of aircraft and aeronautical equipment, which are used throughout the different countries, so it is not possible to assign a geographic area.

The Company has no customers that individually represent more than 10% of sales.

NOTE 6 - CASH AND CASH EQUIVALENTS

	As of December 31, 2017 ThUS\$	As of December 31, 2016 ThUS\$
Cash on hand	8,562	8,630
Bank balances	330,430	255,746
Overnight	239,292	295,060
Total Cash	578,284	559,436
Cash equivalents		
Time deposits	534,062	374,369
Mutual funds	29,658	15,522
Total cash equivalents	563,720	389,891
Total cash and cash equivalents	1,142,004	949,327

43

Cash and cash equivalents are denominated in the following currencies:

Currency	As of December 31, 2017 ThUS\$	As of December 31, 2016 ThUS\$
Argentine peso	12,135	7,871
Brazilian real	106,499	97,401
Chilean peso	81,845	30,758
Colombian peso	7,264	4,336
Euro	11,746	1,695
US Dollar	882,114	780,124
Other currencies	40,401	27,142
Total	1,142,004	949,327

NOTE 7 - FINANCIAL INSTRUMENTS

7.1. Financial instruments by category

As of December 31, 2017

Assets	Loans and receivables ThUS\$	Hedge derivatives ThUS\$	Held for trading ThUS\$	Initial designation as fair value through profit and loss ThUS\$	Total ThUS\$
Cash and cash equivalents	1,112,346	-	-	29,658	1,142,004
Other financial assets, current (*)	23,918	62,348	1,421	472,232	559,919
Trade and others					
accounts receivable, current	1,214,050	-	-	-	1,214,050
Accounts receivable from related entities, current	2,582	-	-	-	2,582
Other financial assets, non current (*)	87,077	519	494	-	88,090
Accounts receivable, non current	6,891	-	-	-	6,891
Total	2,446,864	62,867	1,915	501,890	3,013,536
Liabilities	Other financial liabilities ThUS\$	Held Hedge derivatives ThUS\$	Total ThUS\$		
Other liabilities, current	1,288,749	12,200	1,300,949		
Trade and others accounts payable, current	1,695,202	-	1,695,202		
Accounts payable to related entities, current	760	-	760		
Other financial liabilities, non-current	6,602,891	2,617	6,605,508		
Accounts payable, non-current	498,832	-	498,832		
Total	10,086,434	14,817	10,101,251		

(*) The value presented as initial designation as fair value through profit and loss, corresponds



44

As of December 31, 2016

Assets	Loans and receivables	Hedge derivatives	Held for trading	Initial designation	Total
				as fair value through profit and loss	
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Cash and cash equivalents	933.805	-	-	15.522	949.327
Other financial assets, current (*)	164.426	11.411	-	536.991	712.828
Trade and others					
accounts receivable, current	1.107.889	-	-	-	1.107.889
Accounts receivable from related entities, current	554	-	-	-	554
Other financial assets, non current (*)	101.603	-	522	-	102.125
Accounts receivable, non current	8.254	-	-	-	8.254
Total	2.316.531	11.411	522	552.513	2.880.977

Liabilities	Other financial liabilities	Held Hedge derivatives	Total
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Other liabilities, current	1.814.647	24.881	1.839.528
Trade and others accounts payable, current	1.593.068	-	1.593.068
Accounts payable to related entities, current	269	-	269
Other financial liabilities, non-current	6.790.273	6.679	6.796.952
Accounts payable, non-current	359.391	-	359.391
Total	10.557.648	31.560	10.589.208

(*) The value presented as initial designation as fair value through profit and loss, corresponds mainly to private investment funds; and loans and receivables corresponds to guarantees given.

45

7.2. Financial instruments by currency

a) Assets	As of December 31, 2017	As of December 31, 2016
	ThUS\$	ThUS\$
Cash and cash equivalents	1,142,004	949,327
Argentine peso	12,135	7,871
Brazilian real	106,499	97,401
Chilean peso	81,845	30,758
Colombian peso	7,264	4,336
Euro	11,746	1,695
US Dollar	882,114	780,124
Other currencies	40,401	27,142
Other financial assets (current and non-current)	648,009	814,953
Argentine peso	297	337
Brazilian real	475,810	686,501
Chilean peso	26,679	668
Colombian peso	1,928	1,023
Euro	7,853	6,966
US Dollar	133,431	117,346
Other currencies	2,011	2,112
Trade and other accounts receivable, current	1,214,050	1,107,889
Argentine peso	49,958	82,770
Brazilian real	635,890	551,260
Chilean peso	83,415	92,791
Colombian peso	3,249	16,454
Euro	48,286	21,923
US Dollar	257,324	312,394
Other currencies (*)	135,928	30,297
Accounts receivable, non-current	6,891	8,254
Brazilian real	4	4
Chilean peso	6,887	8,250
Accounts receivable from related entities, current	2,582	554
Brazilian real	2	-
Chilean peso	735	554
US Dollar	1,845	-
Total assets	3,013,536	2,880,977
Argentine peso	62,390	90,978
Brazilian real	1,218,205	1,335,166
Chilean peso	199,561	133,021
Colombian peso	12,441	21,813
Euro	67,885	30,584
US Dollar	1,274,714	1,209,864
Other currencies	178,340	59,551

(*) See the composition of the others currencies in Note 8 Trade, other accounts receivable and non-current accounts receivable.

b) Liabilities

Liabilities information is detailed in the table within Note 3 Financial risk management.



46

NOTE 8 - TRADE AND OTHER ACCOUNTS RECEIVABLE CURRENT,
AND NON-CURRENT ACCOUNTS RECEIVABLE

	As of December 31, 2017 ThUS\$	As of December 31, 2016 ThUS\$
Trade accounts receivable	1,175,796	1,022,933
Other accounts receivable	133,054	170,264
Total trade and other accounts receivable	1,308,850	1,193,197
Less: Allowance for impairment loss	(87,909)	(77,054)
Total net trade and accounts receivable	1,220,941	1,116,143
Less: non-current portion – accounts receivable	(6,891)	(8,254)
Trade and other accounts receivable, current	1,214,050	1,107,889

The fair value of trade and other accounts receivable does not differ significantly from the book value.

The maturity of these accounts at the end of each period is as follows:

	As of December 31, 2017 ThUS\$	As of December 31, 2016 ThUS\$
Fully performing	1,040,671	907,358
Matured accounts receivable, but not impaired		
Expired from 1 to 90 days	34,153	27,651
Expired from 91 to 180 days	10,141	9,303
More than 180 days overdue (*)	2,922	1,567
Total matured accounts receivable, but not impaired	47,216	38,521
Matured accounts receivable and impaired		
Judicial, pre-judicial collection and protested documents	43,175	34,909
Debtor under pre-judicial collection process and portfolio sensitization	44,734	42,145
Total matured accounts receivable and impaired	87,909	77,054
Total	1,175,796	1,022,933

(*) Value of this segment corresponds primarily to accounts receivable that were evaluated in their ability to recover, therefore not requiring a provision.

47

Currency balances that make up the Trade and other accounts receivable and non-current accounts receivable are the following:

Currency	As of December 31, 2017 ThUS\$	As of December 31, 2016 ThUS\$
Argentine Peso	49,958	82,770
Brazilian Real	635,894	551,264
Chilean Peso	90,302	101,041
Colombian peso	3,249	16,454
Euro	48,286	21,923
US Dollar	257,324	312,394
Other currency (*)	135,928	30,297
Total	1,220,941	1,116,143
(*) Other currencies		
Australian Dollar	40,303	5,487
Chinese Yuan	37	271
Danish Krone	197	151
Pound Sterling	5,068	3,904
Indian Rupee	3,277	303
Japanese Yen	18,756	2,601
Norwegian Kroner	133	184
Swiss Franc	2,430	1,512
Korean Won	18,225	4,241
New Taiwanese Dollar	2,983	662
Other currencies	44,519	10,938
Total	135,928	30,254

The Company records allowances when there is evidence of impairment of trade receivables. The criteria used to determine that there is objective evidence of impairment losses are the maturity of the portfolio, specific acts of damage (default) and specific market signals.

Maturity	Impairment
Judicial and pre-judicial collection assets	100%
Over 1 year	100%
Between 6 and 12 months	50%



48

Movement in the allowance for impairment loss of Trade and other accounts receivables are the following:

Periods	Opening balance ThUS\$	Write-offs ThUS\$	(Increase) Decrease ThUS\$	Closing balance ThUS\$
From January 1 to December 31, 2016	(60,072)	20,910	(37,892)	(77,054)
From January 1 to December 31, 2017	(77,054)	8,249	(19,104)	(87,909)

Once pre-judicial and judicial collection efforts are exhausted, the assets are written off against the allowance. The Company only uses the allowance method rather than direct write-off, to ensure control.

Historic and current re-negotiations are not relevant and the policy is to analyze case by case in order to classify them according to the existence of risk, determining whether it is appropriate to re-classify accounts to pre-judicial recovery. If such re-classification is justified, an allowance is made for the account, whether overdue or falling due.

The maximum credit-risk exposure at the date of presentation of the information is the fair value of each one of the categories of accounts receivable indicated above.

	As of December 31, 2017			As of December 31, 2016		
	Gross exposure according to balance	Gross impaired exposure	Exposure net of risk concentrations	Gross exposure according to balance	Gross Impaired exposure	Exposure net of risk concentrations
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Trade accounts receivable	1,175,796	(87,909)	1,087,887	1,022,933	(77,054)	945,879
Other accounts receivable	133,054	-	133,054	170,264	-	170,264

There are no relevant guarantees covering credit risk and these are valued when they are settled; no materially significant direct guarantees exist. Existing guarantees, if appropriate, are made through IATA.

49

NOTE 9 - ACCOUNTS RECEIVABLE FROM/PAYABLE TO RELATED ENTITIES

(a) Accounts Receivable

Tax No.	Related party	Relationship	Country of origin	Currency	As of December 31, 2017	As of December 31, 2016
					ThUS\$	ThUS\$
Foreign	Qatar Airways	Indirect shareholder	Qatar	ThUS	1,845	-
78.591.370-1	Bethia S.A. and Subsidiaries	Related director	Chile	CLP	728	538
Foreign	TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.	Related director	Brazil	BRL	2	-
87.752.000-5	Ganja Marina Tornagaleones S.A.	Common shareholder	Chile	CLP	5	14
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA.	Related director	Chile	CLP	2	2
Total current assets					2,582	554

(b) Accounts payable

Tax No.	Related party	Relationship	Country of origin	Currency	As of December 31, 2017	As of December 31, 2016
					ThUS\$	ThUS\$
78.997.060-2	Viajes Falabella Ltda.	Related director	Chile	CLP	534	46
78.591.370-1	Bethia S.A. and Subsidiaries	Related director	Chile	CLP	12	6
Foreign	Inversora Aeronáutica Argentina S.A.	Related director	Argentina	ThUS\$	4	2
65.216.000-K	Comunidad Mujer	Related director	Chile	CLP	-	13
Foreign	Consultoria Administrativa Profesional S.A. de C.V.	Related company	México	MXN	210	170
Foreign	TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.	Related director	Brazil	BRL	-	28
79.773.440-3	Transportes San Felipe S.A	Common property	Chile	CLP	-	4
Total current liabilities					760	269

Transactions between related parties have been carried out on free-trade conditions between interested and duly-informed parties. The transaction times are between 30 and 45 days, and the nature of settlement of the transactions is monetary.

50

NOTE 10 -INVENTORIES

The composition of Inventories is as follows:

	As of December 31, 2017 ThUS\$	As of December 31, 2016 ThUS\$
Technical stock	195,530	191,864
Non-technical stock	41,136	49,499
Total	<u>236,666</u>	<u>241,363</u>

The items included in this heading are spare parts and materials that will be used mainly in consumption in in-flight and maintenance services provided to the Company and third parties, which are valued at average cost, net of provision for obsolescence, as per the following detail:

	As of December 31, 2017 ThUS\$	As of December 31, 2016 ThUS\$
Provision for obsolescence Technical stock	21,839	31,647
Provision for obsolescence Non-technical stock	6,488	3,429
Total	<u>28,327</u>	<u>35,076</u>

The resulting amounts do not exceed the respective net realization values.

As of December 31, 2017, the Company recorded ThUS\$ 155,421 (ThUS\$ 167,365 at December 31, 2016) within the income statement, mainly due to in-flight consumption and maintenance, which forms part of Cost of sales.

51

NOTE 11 - OTHER FINANCIAL ASSETS

The composition of other financial assets is as follows:

	Current Assets		Non-current assets		Total Assets	
	As of December 31, 2017 ThUS\$	As of December 31, 2016 ThUS\$	As of December 31, 2017 ThUS\$	As of December 31, 2016 ThUS\$	As of December 31, 2017 ThUS\$	As of December 31, 2016 ThUS\$
(a) Other financial assets						
Private investment funds	472.232	536.991	-	-	472.232	536.991
Deposits in guarantee (aircraft)	15.690	16.819	41.058	56.846	56.748	73.665
Guarantees for margins of derivatives	2.197	939	-	-	2.197	939
Other investments	-	-	494	522	494	522
Domestic and foreign bonds	1.421	-	-	-	1.421	-
Other guarantees given	6.031	140.733	46.019	44.757	52.050	185.490
Other	-	5.935	-	-	-	5.935
Subtotal of other financial assets	<u>497.571</u>	<u>701.417</u>	<u>87.571</u>	<u>102.125</u>	<u>585.142</u>	<u>803.542</u>
(b) Hedging assets						
Interest accrued since the last payment date of Cross currency swap	202	64	-	-	202	64
Fair value of interest rate derivatives	3.113	-	-	-	3.113	-
Fair value of foreign currency derivatives	48.322	1.259	519	-	48.841	1.259
Fair value of fuel price derivatives	10.711	10.088	-	-	10.711	10.088
Subtotal of hedging assets	<u>62.348</u>	<u>11.411</u>	<u>519</u>	<u>-</u>	<u>62.867</u>	<u>11.411</u>
Total Other Financial Assets	<u>559.919</u>	<u>712.828</u>	<u>88.090</u>	<u>102.125</u>	<u>648.009</u>	<u>814.953</u>

The types of derivative hedging contracts maintained by the Company at the end of each period are described in Note 19.



52

NOTE 12 - OTHER NON-FINANCIAL ASSETS

The composition of other non-financial assets is as follows:

	Current assets		Non-current assets		Total Assets	
	As of December 31, 2017	As of December 31, 2016	As of December 31, 2017	As of December 31, 2016	As of December 31, 2017	As of December 31, 2016
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
(a) Advance payments						
Aircraft leases	31,322	37,560	4,718	14,065	36,040	51,625
Aircraft insurance and other	17,681	14,717	-	-	17,681	14,717
Others	10,012	4,521	1,186	1,573	11,198	6,094
Subtotal advance payments	59,015	56,798	5,904	15,638	64,919	72,436
(b) Other assets						
Aircraft maintenance reserve (*)	21,505	51,576	51,836	90,175	73,341	141,751
Sales tax	137,866	102,351	37,959	40,232	175,825	142,583
Other taxes	2,475	500	-	-	2,475	500
Contributions to Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques ("SITA")	327	406	670	591	997	997
Judicial deposits	-	-	124,438	90,604	124,438	90,604
Others	-	611	-	104	-	715
Subtotal other assets	162,173	155,444	214,903	221,706	377,076	377,150
Total Other Non - Financial Assets	221,188	212,242	220,807	237,344	441,995	449,586

(*) Aircraft maintenance reserves reflect prepayment deposits made by the group to lessors of certain aircraft under operating lease agreements in order to ensure that funds are available to support the scheduled heavy maintenance of the aircraft.

These amounts are calculated based on performance measures, such as flight hours or cycles, are paid periodically (usually monthly) and are contractually required to be repaid to the lessee upon the completion of the required maintenance of the leased aircraft. At the end of the lease term, any unused maintenance reserves are either returned to the Company in cash or used to offset amounts that we may owe the lessor as a maintenance adjustment.

In some cases (five lease agreements), if the maintenance cost incurred by LATAM is less than the corresponding maintenance reserves, the lessor is entitled to retain those excess amounts at the time the heavy maintenance is performed. The Company periodically reviews its maintenance reserves for each of its leased aircraft to ensure that they will be recovered, and recognizes an expense if any such amounts are less than probable of being returned. The cost of aircraft maintenance in the last years has been higher than the related maintenance reserves for all aircraft.

As of December 31, 2017, maintenance reserves total ThUS \$ 73,341 (ThUS \$ 141,751 as of December 31, 2016), corresponding to 14 aircraft that maintain remaining balances, which will be settled in the next maintenance or return.

Aircraft maintenance reserves are classified as current or non-current depending on the dates when the related maintenance is expected to be performed (Note 2.23)

53

NOTE 13 - NON-CURRENT ASSETS AND DISPOSAL GROUP CLASSIFIED AS HELD FOR SALE

Non-current assets and in disposal groups held for sale at December 31, 2017 and December 31, 2016 are detailed below:

	As of December 31, 2017	As of December 31, 2016
	ThUS\$	ThUS\$
Current assets		
Aircraft	236,022	281,158
Engines and rotables	9,197	29,083
Other assets	45,884	26,954
Total	291,103	337,195
Current liabilities		
Other liabilities	15,546	10,152
Total	15,546	10,152

The balances are presented at the lower of book value and fair value less cost to sell. The fair value of these assets was determined based on quoted prices in active markets for similar assets or liabilities. This is a level II measurement as per the fair value hierarchy set out in note 3.3 (2). There were no transfers between levels for recurring fair value measurements during the year.

(a) Assets reclassified from Property, plant and equipment to Non-current assets or groups of assets for disposal classified as held for sale

During 2016, two Airbus A319 aircraft, two Airbus A320 aircraft, six Airbus A330 aircraft, two Boeing 777 aircraft, eight A330 spare engines, A330 rotables and two buildings under the heading Non-current assets were transferred from the Property, plant and equipment heading, or groups of assets for disposal, classified as held for sale.

As a result, as of December 31, 2016, an adjustment of US \$ 55 million was recorded to write down these assets to their net.

During 2016, two Airbus A319 aircraft, one Airbus A320 aircraft, two Airbus A330 aircraft, one A330 spare engine and D200 rotables were sold.

During 2017, an adjustment of US \$ 17.4 million was recognized to record these assets at their net realizable value.

In addition, during 2017 seven Airbus A330 Spare engines and two Airbus A330 aircraft were sold.



The detail of fleet classified as non-current assets or groups of assets for disposal classified as held for sale is the following:

	As of December 31, 2017	As of December 31, 2016
<u>Aircraft</u>		
Boeing 777 Freighter	2 (*)	2 (*)
Airbus A330-200	1	3
Airbus A320-200	1	1
ATR42-300	<u>1</u>	<u>1</u>
Total	<u>5</u>	<u>7</u>

(*) One aircraft leased to DHL.

(b) Assets reclassified from Inventories to Non-current assets or groups of assets for disposal classified as held for sale

During in the first quarter of 2017, stocks of the fleet Airbus A330, were reclassified from Inventories to Non-current assets or groups of assets for disposal classified as held for sale.

During 2017 an adjustment of US \$ 1.3 million was recognized to record these assets at their net realizable value.

In addition, during 2017 there was the partial sale of A330 inventory.

NOTE 14 - INVESTMENTS IN SUBSIDIARIES

(a) Investments in subsidiaries

The Company has investments in companies recognized as investments in subsidiaries. All the companies defined as subsidiaries have been consolidated within the financial statements of LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries. The consolidation also includes special-purpose entities.

Detail of significant subsidiaries and summarized financial information:

Name of significant subsidiary	Country of incorporation	Functional currency	Ownership	
			As of December 31, 2017	As of December 31, 2016
			%	%
Lan Perú S.A.	Peru	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, AIRES S.A.	Colombia	COP	99.19061	99.19061
TAM S.A.	Brazil	BRL	99.99938	99.99938

The consolidated subsidiaries do not have significant restrictions for transferring funds to controller.



55

Summary financial information of significant subsidiaries

Name of significant subsidiary	Statement of financial position as of December 31, 2017						Results for the period ended December 31, 2017	
	Total Assets	Current Assets	Non-current Assets	Total Liabilities	Current Liabilities	Non-current Liabilities	Revenue	Net Income
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Lan Perú S.A.	315,607	294,308	21,299	303,204	301,476	1,728	1,046,423	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

Name of significant subsidiary	Statement of financial position as of December 31, 2016						Results for the period ended December 31, 2016	
	Total Assets	Current Assets	Non-current Assets	Total Liabilities	Current Liabilities	Non-current Liabilities	Revenue	Net Income
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
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



(b) Non-controlling interest

Equity	Tax No.	Country of origin	As of December 31, 2017 %	As of December 31, 2016 %	As of December 31, 2017 ThUS\$	As of December 31, 2016 ThUS\$
Lan Perú S.A.	0-E	Peru	30.00000	30.00000	3,722	3,360
Lan Cargo S.A. and Subsidiaries	93.383.000-4	Chile	0.10196	0.10196	849	957
Promotora Aérea Latinoamericana S.A. and Subsidiaries	0-E	Mexico	51.00000	51.00000	4,578	3,162
Inversora Cordillera S.A. and Subsidiaries	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
Linea Aérea Carguera de Colombiana 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
Multiplus S.A.	0-E	Brazil	27.26000	27.26000	77,139	80,313
Total					91,147	88,644

Incomes	Tax No.	Country of origin	As of December 31, 2017 %	As of December 31, 2016 %	For the period ended December 31, 2017 ThUS\$	For the period ended December 31, 2016 ThUS\$
Lan Perú S.A.	0-E	Peru	30.00000	30.00000	360	(649)
Lan Cargo S.A. and Subsidiaries	93.383.000-4	Chile	0.10196	0.10196	(4)	(7)
Promotora Aerea Latinoamericana S.A. and Subsidiaries	0-E	Mexico	51.00000	51.00000	1,416	96
Inversora Cordillera S.A. and Subsidiaries	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)
Linea 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
Multiplus S.A.	0-E	Brazil	27.26000	27.26000	42,796	41,673
Total					45,410	41,450



57

NOTE 15 - INTANGIBLE ASSETS OTHER THAN GOODWILL

The details of intangible assets are as follows:

	Classes of intangible assets (net)		Classes of intangible assets (gross)	
	As of December 31, 2017 ThUS\$	As of December 31, 2016 ThUS\$	As of December 31, 2017 ThUS\$	As of December 31, 2016 ThUS\$
Airport slots	964,513	978,849	964,513	978,849
Loyalty program	321,440	326,262	321,440	326,262
Computer software	160,970	157,016	509,377	419,632
Developing software	123,415	91,053	123,415	91,053
Trademarks (1)	46,909	57,133	62,539	63,730
Other assets	-	-	-	808
Total	<u>1,617,247</u>	<u>1,610,313</u>	<u>1,981,284</u>	<u>1,880,354</u>

Movement in Intangible assets other than goodwill:

	Computer software Net ThUS\$	Developing software ThUS\$	Airport slots (2) ThUS\$	Trademarks and loyalty program (1) (2) ThUS\$	Total ThUS\$
Opening balance as of January 1, 2016	104,258	74,887	816,987	325,293	1,321,425
Additions	6,688	83,672	-	-	90,360
Withdrawals	(736)	(191)	-	-	(927)
Transfer software	85,029	(74,376)	-	-	10,653
Foreign exchange	5,689	7,061	161,862	64,447	239,059
Amortization	(43,912)	-	-	(6,345)	(50,257)
Closing balance as of December 31, 2016	<u>157,016</u>	<u>91,053</u>	<u>978,849</u>	<u>383,395</u>	<u>1,610,313</u>
Opening balance as of January 1, 2017	157,016	91,053	978,849	383,395	1,610,313
Additions	8,453	78,880	-	-	87,333
Withdrawals	(244)	(684)	-	-	(928)
Transfer software	45,783	(45,580)	-	-	203
Foreign exchange	(1,215)	(254)	(14,336)	(5,459)	(21,264)
Amortization	(48,823)	-	-	(9,587)	(58,410)
Closing balance as of December 31, 2017	<u>160,970</u>	<u>123,415</u>	<u>964,513</u>	<u>368,349</u>	<u>1,617,247</u>

- (1) In 2016, after the extensive work of integration after the association between LAN and TAM, during which there has been solid progress in the homologation of the optimization processes of its air connections, in addition to the restructuring and modernization of the fleet of aircraft, the Company has resolved adopt a unique name and identity, and announce that the brand of the group will be LATAM ", which would unite all companies under a single image.

Given the above, we have proceeded to review the brands useful life, concluding that these should go from an indefinite to defined useful life. The estimated new useful life is 5 years, equivalent to the period for finishing all the image changes necessary.

- (2) See Note 2.5

58

The amortization of the period is shown in the consolidated statement of income in administrative expenses. The accumulated amortization of computer programs and brands as of December 31, 2017, amounts to ThUS\$ 373,463 (ThUS\$ 270,041 at December 31, 2016).

NOTE 16 – GOODWILL

The Goodwill amount at December 31, 2017 is ThUS\$ 2,672,550 (ThUS\$ 2,710,382 at December 31, 2016 and ThUS\$ 2,280,575 at December 31, 2015). Movement of Goodwill separated by CGU it includes the following:

	Air Transport ThUS\$	Coalition and loyalty program Multiplus ThUS\$	Total ThUS\$
Opening balance as of January 1, 2016	1,835,088	445,487	2,280,575
Increase (decrease) due to exchange rate differences	341,813	88,261	430,074
Others	(267)	-	(267)
Closing balance as of December 31, 2016	<u>2,176,634</u>	<u>533,748</u>	<u>2,710,382</u>
Opening balance as of January 1, 2017	2,176,634	533,748	2,710,382
Increase (decrease) due to exchange rate differences	(29,942)	(7,890)	(37,832)
Closing balance as of December 31, 2017	<u>2,146,692</u>	<u>525,858</u>	<u>2,672,550</u>

The Company has two cash-generating units (CGUs), "Air transportation" and, "Coalition and loyalty program Multiplus". The CGU "Air transport" considers the transport of passengers and cargo, both in the domestic markets of Chile, Peru, Argentina, Colombia, Ecuador and Brazil, and in a developed series of regional and international routes in America, Europe and Oceania, while the CGU "Coalition and loyalty program Multiplus" works with an integrated network associated companies in Brazil.

The recoverable amounts of cash-generating units have been determined based on value-in-use calculations. These calculations require the use of expected cash flows, 5 years after tax, which are based on the budget approved by the Board. Cash flows beyond the budget period are extrapolated using the estimated growth rates, which do not exceed the average rates of long-term growth.

Management establish rates for annual growth, discount, inflation and exchange for each cash generating, as well as fuel prices, based on their key assumptions. The annual growth rate is based on past performance and management's expectations over market developments in each country where it operates. The discount rates used are in American Dollars for the CGU "Air transportation" and Brazilian Reals for CGU "Program coalition loyalty Multiplus", both after taxes and reflect specific risks related to each country where the Company operates. Inflation and exchange rates are based on available data for each country and the information provided by the Central Bank of each country, and the fuel price is determined based on estimated production levels, competitive environment market in which they operate and its business strategy.



59

As of December 31, 2017 the recoverable values were determined using the following assumptions presented below:

		Air transportation CGU	Coalition and loyalty program Multiplus CGU (2)
Annual growth rate (Terminal)	%	1.0 - 2.0	4.0 - 5.0
Exchange rate (1)	RS/US\$	3.3 - 3.9	3.3 - 3.9
Discount rate based on the weighted average cost of capital (WACC)	%	7.55 - 8.55	-
Discount rate based on cost of equity (Ke)	%	-	12.4 - 13.4
Fuel Price from futures price curves commodities markets	US\$/barrel	73-78	-

(1) In line with the expectations of the Central Bank of Brazil

(2) The flow, as well as annual growth rate and discount, are denominated in real.

The result of the impairment test, which includes a sensitivity analysis of the main variables, showed that the estimated recoverable amount is higher than carrying value of the book value of net assets allocated to the cash generating unit, and therefore impairment was not detected.

CGU's are sensitive to rates for annual growth, discount and exchanges rates. The sensitivity analysis included the individual impact of changes in estimates critical in determining the recoverable amounts, namely:

	Increase Maximum WACC	Increase Maximum CoE	Decrease Minimum terminal growth rate
	%	%	%
Air transportation CGU	8.55	-	1.0
Coalition and loyalty program Multiplus CGU	-	13.4	4.0

In none of the previous cases impairment in the cash- generating unit was presented.

As of December 31, 2017, no signs of deterioration have been identified for the CGU Multiplus Coalition and Loyalty Program and for the UGE Transporte Aéreo that require a deterioration test.

60

NOTE 17 - PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT

The composition by category of Property, plant and equipment is as follows:

	Gross Book Value		Accumulated depreciation		Net Book Value	
	As of December 31, 2017 ThUS\$	As of December 31, 2016 ThUS\$	As of December 31, 2017 ThUS\$	As of December 31, 2016 ThUS\$	As of December 31, 2017 ThUS\$	As of December 31, 2016 ThUS\$
Construction in progress (*)	556,822	470,065	-	-	556,822	470,065
Land	49,780	50,148	-	-	49,780	50,148
Buildings	190,552	190,771	(66,004)	(60,552)	124,548	130,219
Plant and equipment	9,222,540	10,099,587	(2,390,142)	(2,350,045)	6,832,398	7,749,542
Own aircraft	8,544,185	9,436,684	(2,138,612)	(2,123,025)	6,405,573	7,313,659
Other (**)	678,355	662,903	(251,530)	(227,020)	426,825	435,883
Machinery	39,084	39,246	(29,296)	(26,821)	9,788	12,425
Information technology equipment	166,713	163,695	(136,557)	(123,981)	30,156	39,714
Fixed installations and accessories	186,989	178,363	(106,212)	(94,451)	80,777	83,912
Motor vehicles	70,290	96,808	(58,812)	(67,855)	11,478	28,953
Leasehold improvements	186,679	192,100	(102,454)	(87,559)	84,225	104,541
Other property, plants and equipment	3,640,838	3,005,981	(1,355,475)	(1,177,351)	2,285,363	1,828,630
Financial leasing aircraft	3,551,041	2,905,556	(1,328,421)	(1,152,190)	2,222,620	1,753,366
Other	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

(*) As of December 31, 2017, includes pre-delivery payments to aircraft manufacturers for ThUS\$ 543,720 (ThUS\$ 434,250 as of December 31, 2016)

(**) Mainly considers rotatable and tools.



(a) Movement in the different categories of Property, plant and equipment:

	Construction in progress	Land	Buildings net	Plant and equipment net	Information technology equipment net	Fixed installations & accessories net	Motor vehicles net	Leasehold improvements net	Other property, plant and equipment net	Property, Plant and equipment net
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Opening balance as of January 1, 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
Additions	14,481	-	272	1,301,093	7,392	292	6	54,181	13,013	1,390,730
Disposals	-	-	-	(16,918)	(59)	-	(32)	-	(2,972)	(19,981)
Retirements	(284)	-	(68)	(39,816)	(55)	(1,258)	-	-	(2,604)	(44,085)
Depreciation expenses	-	-	(6,234)	(562,131)	(14,909)	(13,664)	(293)	(23,283)	(124,038)	(744,552)
Foreing exchange	5,081	4,835	2,538	51,770	2,924	9,384	223	2,849	93,383	172,987
Other increases (decreases)	(692,025)	-	42,220	(285,198)	532	200	(384)	16,706	(277,658)	(1,195,607)
Changes, total	(672,747)	4,835	38,728	448,800	(4,175)	(5,046)	(480)	50,453	(300,876)	(440,508)
Closing balance as of December 31, 2016	470,065	50,148	130,219	7,789,875	39,714	83,912	1,045	104,541	1,828,630	10,498,149
Opening balance as of January 1, 2017	470,065	50,148	130,219	7,789,875	39,714	83,912	1,045	104,541	1,828,630	10,498,149
Additions	11,145	-	-	258,615	5,708	329	77	8,156	41,483	325,513
Disposals	-	-	-	(16,004)	(6)	(10)	(43)	-	(27)	(16,090)
Retirements	(127)	-	(6)	(24,341)	(473)	(497)	-	-	(1,610)	(27,054)
Depreciation expenses	-	-	(7,946)	(496,857)	(14,587)	(14,124)	(187)	(27,266)	(204,237)	(765,204)
Foreing exchange	107	(368)	(275)	(4,603)	(183)	(820)	(8)	(243)	(5,113)	(11,506)
Other increases (decreases)	75,632	-	2,556	(653,457)	(17)	11,987	(448)	(963)	626,237	61,527
Changes, total	86,757	(368)	(5,671)	(936,647)	(9,558)	(3,135)	(609)	(20,316)	456,733	(432,814)
Closing balance as of December 31, 2017	556,822	49,780	124,548	6,853,228	30,156	80,777	436	84,225	2,285,363	10,065,335

(1) During 2016 the sale of two Airbus A330 aircraft was materialized.

(2) During 2016 the reclassification to non-current assets or groups of assets for disposal classified as held for sale (see Note 13) of two Airbus A319 aircraft, two Airbus A320 aircraft, six Airbus A330 aircraft and two Boeing 777 aircraft was materialized.



62

(b) Composition of the fleet:

Aircraft	Model	Aircraft included in Property, plant and equipment		Operating leases		Total fleet	
		As of December 31, 2017	As of December 31, 2016	As of December 31, 2017	As of December 31, 2016	As of December 31, 2017	As of December 31, 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) Two aircraft leased to FEDEX as of December 2017; three aircraft as of December 2016.

(2) Three aircraft leased to Salam Air and one to Sundair

(3) Four aircraft leased to Qatar Air. Two in operating leases and two in Properties, plant and equipment.

(c) Method used for the depreciation of Property, plant and equipment:

	Method	Useful life (years)	
		minimum	maximum
Buildings	Straight line without residual value	20	50
Plant and equipment	Straight line with residual value of 20% in the short-haul fleet and 36% in the long-haul fleet. (*)	5	23
Information technology equipment	Straight line without residual value	5	10
Fixed installations and accessories	Straight line without residual value	10	10
Motor vehicle	Straight line without residual value	10	10
Leasehold improvements	Straight line without residual value	5	5
Other property, plant and equipment	Straight line with residual value of 20% in the short-haul fleet and 36% in the long-haul fleet. (*)	10	23

(*) Except for the Boeing 767 300ER and Boeing 767 300F fleets which consider a lower residual value due to the extension of their useful life to 22 and 23 years respectively. Additionally certain technical components, which are depreciated based on the basis of cycles and flight hours.

The aircraft with remarketing clause (**) under modality of financial leasing, which are depreciated according to the duration of their contracts, between 12 and 18 years. Its residual values are estimated according to market value at the end of such contracts.

(**) Aircraft with remarketing clause are those that are required to sell at the end of the contract.

63

As of December 31, 2017, the deferred charge for the period, which is included in the consolidated statement of income, amounts to ThUS \$ 765,204 (ThUS \$ 744,552 as of December 31, 2016). This charge is recognized in the items of cost of sales and administrative expenses of the consolidated statement of income.

(d) Additional information regarding Property, plant and equipment:

(i) Property, plant and equipment pledged as guarantee:

Description of Property, plant and equipment pledged as guarantee:

Guarantee agent (*)	Assets committed	Fleet	As of December 31, 2017		As of December 31, 2016	
			Existing Debt ThUS\$	Book Value ThUS\$	Existing Debt ThUS\$	Book Value ThUS\$
Wilmington Trust Company	Aircraft and engines	Airbus A321 / A350	637,934	721,602	596,224	722,979
		Boeing 767	593,655	888,948	811,723	1,164,364
		Boeing 787	720,267	842,127	739,031	899,445
Banco Santander S.A.	Aircraft and engines	Airbus A319	-	-	50,671	91,889
		Airbus A320	199,165	291,649	462,950	709,788
		Airbus A321	29,296	40,584	32,853	44,227
BNP Paribas	Aircraft and engines	Airbus A319	84,767	136,407	134,346	228,384
		Airbus A320	110,267	175,650	128,173	181,838
Credit Agricole	Aircraft and engines	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	Aircraft and engines	Airbus A320	224,786	306,660	252,428	333,419
Bank of Utah	Aircraft and engines	Airbus A320 / A350	614,632	666,665	670,826	709,280
Natixis	Aircraft and engines	Airbus A320	34,592	72,388	45,748	66,738
		Airbus A321	378,418	481,397	377,104	514,625
Citibank N. A.	Aircraft and engines	Airbus A320	94,882	141,817	111,243	166,370
		Airbus A321	36,026	72,741	42,867	70,166
KfW IPEX-Bank	Aircraft and engines	Airbus A319	5,592	5,505	7,494	6,360
		Airbus A320	21,296	30,513	28,696	36,066
Airbus Financial Services	Aircraft and engines	Airbus A319	22,927	26,973	30,199	33,823
PK AirFinance US, Inc.	Aircraft and engines	Airbus A320	46,500	56,539	54,786	46,341
JP Morgan	Aircraft and engines	Boeing 777 (1)	169,674	216,000	192,671	236,400
Banco BBVA	Land and buildings (2)		55,801	66,876	50,381	69,498
Total direct guarantee			4,178,568	5,463,428	4,958,831	6,606,656

(*) Due to the characteristics of a syndicated loan, the guarantee agent is the representative of the creditors.

(1) These assets are classified under Non-current assets and disposal group classified as held for sale

(2) Corresponds to a debt classified in item loans to exporters (see Note 19).

The amounts of existing debt are presented at nominal value. Book value corresponds to the carrying value of the goods provided as guarantees.



64

Additionally, there are indirect guarantees related to assets recorded in Property, plant and equipment whose total debt at December 31, 2017 amounted to ThUS\$ 1,087,052 (ThUS\$ 913,494 at December 31, 2016). The book value of assets with indirect guarantees as of December 31, 2017 amounts to ThUS\$ 2,222,620 (ThUS\$ 1,740,815 as of December 31, 2016).

(ii) Commitments and others

Fully depreciated assets and commitments for future purchases are as follows:

	As of December 31, 2017 ThUS\$	As of December 31, 2016 ThUS\$
Gross book value of fully depreciated property, plant and equipment still in use	136,811	116,386
Commitments for the acquisition of aircraft (*)	15,400,000	15,100,000

(*) According to the manufacturer's price list.

Purchase commitment of aircraft

Manufacturer	Year of delivery					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
Boeing 777	-	2	-	-	-	2
Boeing 787-9	-	4	2	2	-	8
Total	13	17	18	23	11	82

As of December 31, 2017, as a result of the different aircraft purchase agreements signed with Airbus SAS, there remain 52 Airbus aircraft of the A320 family, with deliveries between 2018 and 2022, and 20 Airbus aircraft of the A350 family with dates of delivery between 2018 and 2022.

The approximate amount is ThUS\$ 12,600,000, according to the manufacturer's price list.

As of December 31, 2017, as a result of the different aircraft purchase agreements signed with The Boeing Company, there are 8 Boeing 787 Dreamliner aircraft remaining, with delivery dates between 2019 and 2021, and 2 Boeing 777 aircraft, with delivery scheduled for the year 2019.

The approximate amount, according to the manufacturer's list prices, is ThUS \$ 2,800,000.

(iii) Capitalized interest costs with respect to Property, plant and equipment.

65

		For the periods ended December 31,	
		2017	2016
Average rate of capitalization of capitalized interest costs	%	4.21	3.54
Costs of capitalized interest	ThUS\$	11,053	(696)

(iv) Financial leases

The detail of the main financial leases is as follows:

Lessor	Aircraft	Model	As of December 31,	As of December 31,
			2017	2016
Bandurria Leasing Limitd	Airbus A319	100	3	-
Bandurria Leasing Limitd	Airbus A320	200	4	-
Beacina 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
Codomiz Leasing Limited	Airbus A319	100	-	2
Conure Leasing Limited	Airbus A320	200	2	2
Flamenco Leasing LLC	Boeing 767	300ER	1	1
FLYAFI 1 S.R.L.	Boeing 777	300ER	1	1
FLYAFI 2 S.R.L.	Boeing 777	300ER	1	1
FLYAFI 3 S.R.L.	Boeing 777	300ER	1	1
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	Boing 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
Pipilim 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 S.A	Airbus A320	200	1	1
Wells Fargo Bank North National Association	Airbus A319	100	1	-
Total			60	50



66

Financial leasing contracts where the Company acts as the lessee of aircrafts establish duration between 12 and 18 year terms and semi-annual, quarterly and monthly payments of obligations.

Additionally, the lessee will have the obligation to contract and maintain active the insurance coverage for the aircrafts, perform maintenance on the aircrafts and update the airworthiness certificates at their own cost.

The assets acquired under the financial leasing modality are classified under Other property, plant and equipment. As of December 31, 2017, the Company registered sixty aircraft under this modality (fifty aircraft as of December 31, 2016).

The book value of assets under financial leases as of December 31, 2017 amounts to ThUS\$ 2,107,526 (ThUS\$ 1,753,366 at December 31, 2016).

The minimum payments under financial leases are as follows:

	As of December 31, 2017			As of December 31, 2016		
	Gross	Present		Gross	Present	
	Value	Interest	Value	Value	Interest	Value
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
No later than one year	303,863	(32,447)	271,416	285,168	(32,365)	252,803
Between one and five years	835,696	(30,050)	805,646	704,822	(43,146)	661,676
Over five years	36,788	(816)	35,972	43,713	(120)	43,593
Total	1,176,347	(63,313)	1,113,034	1,033,703	(75,631)	958,072

NOTE 18 - CURRENT AND DEFERRED TAXES

In the period ended December 31, 2017, the income tax provision was calculated for such period, applying the rate of 25.5% for the business year 2017, in accordance with the Law No. 20,780 published in the Official Journal of the Republic of Chile on September 29, 2014.

Among the main changes is the progressive increase of the First Category Tax which will reach 27% in 2018 if the "Partially Integrated Taxation System" is chosen. Alternatively, if the Company chooses the "Attributed Income Taxation System" the top rate would reach 25% in 2017.

As LATAM Airlines Group S.A. is a public company, by default it must choose the "Partially Integrated Taxation System", unless a future Extraordinary Meeting of Shareholders of the Company agrees, by a minimum of 2/3 of the votes, to choose the "Attributed Income Taxation System". This decision was taken in the last quarter of 2016.

On February 8, 2016, an amendment to the abovementioned Law was issued (as Law 20,899) stating, as its main amendments, that Companies such Latam Airlines Group S.A. had to mandatorily choose the "Partially Integrated Taxation System" and could not elect to use the other system.

The Partially Integrated Taxation System is based on the taxation by the perception of profits and the Attributed Income Taxation System is based on the taxation by the accrual of profits.

67

Assets and deferred tax liabilities are offset if there is a legal right to offset the assets and liabilities always correspond to the same entity and tax authority.

(a) Current taxes

(a.1) The composition of the current tax assets is the following:

	Current assets		Non-current assets		Total assets	
	As of	As of	As of	As of	As of	As of
	December 31, 2017	December 31, 2016	December 31, 2017	December 31, 2016	December 31, 2017	December 31, 2016
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Provisional monthly payments (advances)	65,257	43,821	-	-	65,257	43,821
Other recoverable credits	12,730	21,556	17,532	20,272	30,262	41,828
Total assets by current tax	77,987	65,377	17,532	20,272	95,519	85,649

(a.2) The composition of the current tax liabilities are as follows:

	Current liabilities		Non-current liabilities		Total liabilities	
	As of	As of	As of	As of	As of	As of
	December 31, 2017	December 31, 2016	December 31, 2017	December 31, 2016	December 31, 2017	December 31, 2016
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Income tax provision	3,511	9,632	-	-	3,511	9,632
Additional tax provision	-	4,654	-	-	-	4,654
Total liabilities by current tax	3,511	14,286	-	-	3,511	14,286

(b) Deferred taxes

The balances of deferred tax are the following:

Concept	Assets		Liabilities	
	As of	As of	As of	As of
	December 31, 2017	December 31, 2016	December 31, 2017	December 31, 2016
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Depreciation	210,855	11,735	1,401,277	1,387,760
Leased assets	(103,201)	(35,922)	275,142	203,836
Amortization	(484)	(15,820)	54,335	61,660
Provisions	(9,771)	222,253	690	(59,096)
Revaluation of financial instruments	(734)	-	(4,484)	(3,223)
Tax losses	290,973	202,536	(1,188,586)	(1,126,200)
Intangibles	-	-	406,536	430,705
Others	(23,617)	(202)	4,787	20,317
Total	364,021	384,580	949,697	915,759

The balance of deferred tax assets and liabilities are composed primarily of temporary differences to be reversed in the long term.



68

Movements of Deferred tax assets and liabilities

(a) From January 1 to December 31, 2016

	Opening balance	Recognized in consolidated	Recognized in comprehensive	Exchange rate	Others	Ending balance
	Assets/(liabilities)	income	income	variation		Asset (liability)
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Depreciation	(1,130,991)	(241,435)	-	(3,599)	-	(1,376,025)
Leased assets	(251,302)	14,833	-	(3,289)	-	(239,758)
Amortization	(71,164)	(4,375)	-	(1,941)	-	(77,480)
Provisions	378,537	(149,969)	921	53,448	(1,568)	281,369
Revaluation of financial instruments	8,284	28,294	(34,695)	1,340	-	3,223
Tax losses (*)	1,009,782	304,892	-	14,062	-	1,328,736
Intangibles	(364,314)	4,131	-	(70,522)	-	(430,705)
Others	(13,802)	(30,185)	-	22,234	1,214	(20,539)
Total	(434,970)	(73,814)	(33,774)	11,733	(354)	(531,179)

(b) From January 1 to December 31, 2017

	Opening balance	Recognized in consolidated	Recognized in comprehensive	Exchange rate	Ending balance
	Assets/(liabilities)	income	income	variation	Asset (liability)
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Depreciation	(1,376,025)	185,282	-	322	(1,190,421)
Leased assets	(239,758)	(138,879)	-	294	(378,343)
Amortization	(77,480)	22,486	-	174	(54,820)
Provisions	281,369	(286,267)	(785)	(4,778)	(10,461)
Revaluation of financial instruments	3,223	2,417	(1,770)	(120)	3,750
Tax losses (*)	1,328,736	152,081	-	(1,257)	1,479,560
Intangibles	(430,705)	24,436	-	(267)	(406,536)
Others	(20,539)	(7,547)	-	(319)	(28,405)
Total	(531,179)	(45,991)	(2,555)	(5,951)	(585,676)

Deferred tax assets not recognized:

	As of December 31, 2017	As of December 31, 2016
	ThUS\$	ThUS\$
Tax losses	81,155	115,801
Total Deferred tax assets not recognized	81,155	115,801

Deferred tax assets on tax loss, are recognized to the extent that it is likely probable the realization of future tax benefit. By the above at December 31, 2017, the Company has not recognized deferred tax assets of ThUS\$ 81,155 (ThUS\$ 115,801 at December 31, 2016) according with a loss of ThUS\$ 247,920 (ThUS\$ 340,591 at December 31, 2016).

69

Deferred tax expense and current income taxes:

	For the period ended December 31,	
	2017	2016
	ThUS\$	ThUS\$
Current tax expense		
Current tax expense	127,024	87,307
Adjustment to previous period's current tax	489	2,083
Total current tax expense, net	127,513	89,390
Deferred tax expense		
Deferred expense for taxes related to the creation and reversal of temporary differences	45,991	73,814
Reduction (increase) in value of deferred tax assets during the evaluation of its usefulness	-	-
Total deferred tax expense, net	45,991	73,814
Income tax expense	173,504	163,204

Composition of income tax expense (income):

	For the period ended December 31,	
	2017	2016
	ThUS\$	ThUS\$
Current tax expense, net, foreign	100,657	80,600
Current tax expense, net, Chile	26,856	8,790
Total current tax expense, net	127,513	89,390
Deferred tax expense, net, foreign	21,846	119,175
Deferred tax expense, net, Chile	24,145	(45,361)
Deferred tax expense, net, total	45,991	73,814
Income tax expense	173,504	163,204

Profit before tax by the legal tax rate in Chile (25.5% and 24.0% at December 31, 2017 and 2016, respectively)



70

	For the period ended December 31,		For the period ended December 31,	
	2017 ThUS\$	2016 ThUS\$	2017 %	2016 %
Tax expense using the legal rate (*)	95,425	65,449	25.50	24.00
Tax effect by change in tax rate (*)	897	-	0.24	-
Tax effect of rates in other jurisdictions	42,326	16,333	11.31	5.99
Tax effect of non-taxable operating revenues	(44,593)	(62,419)	(11.92)	(22.89)
Tax effect of disallowable expenses	35,481	132,469	9.48	48.58
Tax effect of the use of tax losses not previously recognized	211	-	0.06	-
Other increases (decreases) in legal tax charge	43,757	11,372	11.69	4.17
Total adjustments to tax expense using the legal rate	78,079	97,755	20.86	35.85
Tax expense using the effective rate	173,504	163,204	46.36	59.85

(*) On September 29, 2014, Law No. 20,780 "Amendment to the system of income taxation and introduces various adjustments in the tax system." was published in the Official Journal of the Republic of Chile. Within major tax reforms that this law contains, the First- Category Tax rate is gradually modified from 2014 to 2018 and should be declared and paid in tax year 2015.

Thus, at December 31, 2017 the Company presents the reconciliation of income tax expense and legal tax rate considering the rate increase.

Deferred taxes related to items charged to net equity:

	For the period ended December 31,	
	2017 ThUS\$	2016 ThUS\$
Aggregate deferred taxation of components of other comprehensive income	(2,555)	(33,774)
Aggregate deferred taxation related to items charged to net equity	-	(807)

71

NOTE 19 - OTHER FINANCIAL LIABILITIES

The composition of other financial liabilities is as follows:

	As of December 31, 2017 ThUS\$	As of December 31, 2016 ThUS\$
Current		
(a) Interest bearing loans	1,288,749	1,814,647
(b) Hedge derivatives	12,200	24,881
Total current	1,300,949	1,839,528
Non-current		
(a) Interest bearing loans	6,602,891	6,790,273
(b) Hedge derivatives	2,617	6,679
Total non-current	6,605,508	6,796,952
(a) Interest bearing loans		

Obligations with credit institutions and debt instruments:

	As of December 31, 2017 ThUS\$	As of December 31, 2016 ThUS\$
Current		
Loans to exporters	314,618	278,164
Bank loans (1)	59,017	290,810
Guaranteed obligations	531,173	578,014
Other guaranteed obligations	2,170	1,908
Subtotal bank loans	906,978	1,148,896
Obligation with the public (2)	14,785	312,043
Financial leases	276,541	268,040
Other loans	90,445	85,668
Total current	1,288,749	1,814,647
Non-current		
Bank loans	260,433	294,477
Guaranteed obligations (3)	3,505,669	4,180,538
Other guaranteed obligations	240,007	254,512
Subtotal bank loans	4,006,109	4,729,527
Obligation with the public (4) (5) (6)	1,569,281	997,302
Financial leases	832,964	754,321
Other loans	194,537	309,123
Total non-current	6,602,891	6,790,273
Total obligations with financial institutions	7,891,640	8,604,920

(1) On September 29, 2016 TAM Linhas Aéreas S.A. obtained financing for US\$ 200 million, guaranteed with 18% of the shares of Multiplus S.A., percentage adjustable depending on the shares



72

price. Additionally, TAM obtained a hedging economic (Cross Currency Swap) for the same amount and period, in order to convert the commitment currency from US\$ to BRL.

On March 30, 2017, TAM Linhas Aéreas S.A. restructured the financing mentioned in the previous paragraph, modifying the nominal amount of the transaction to US \$ 137 million.

On September 27, 2017, TAM Linhas Aéreas S.A. made the payment of capital plus interest corresponding to the last installment of the financing described above. Simultaneously, all the garments were lifted on the shares of Multiplus S.A. delivered as collateral.

(2) On April 25, 2017, the payment of the principal plus interest on the long-term bonds issued by the company TAM Capital Inc. for an amount of US\$ 300,000,000 at an interest rate of 7.375% annual. The payment consisted of 100% of the capital, US\$ 300,000,000, and interest accrued as of the date of payment for ThUS \$ 11,063.

(3) On April 10, 2017, the issuance and private placement of debt securities in the amount of US\$ 140,000,000 was made under the current structure of the Enhanced Equipment Trust Certificates ("EETC") issued and placed the year 2015 to finance the acquisition of eleven Airbus A321-200, two Airbus A350-900 and four Boeing 787-9 with arrivals between July 2015 and April 2016. The offer is made up of Class C Certificates, which are subordinate to the Current Class A Certificates and Class B Certificates held by the Company. The term of the Class C Certificates is six years and expires in 2023.

(4) On April 11, 2017, LATAM Finance Limited, a company incorporated in the Cayman Islands with limited liability and exclusively owned by LATAM Airlines Group SA, has issued and placed on the international market, pursuant to Rule 144 -A and Regulation S of the securities laws of the United States of America, long-term unsecured bonds in the amount of US\$ 700,000,000, maturing in 2024 at an annual interest rate of 6.875%.

As reported in the essential fact of April 6, 2017, the Issue and placement of the 144-A Bonds was intended to finance general corporate purposes of LATAM.

(5) On August 17, 2017, LATAM made the placement in the local market (Santiago Stock Exchange) of the Series A Bonds (BLATM-A), Series B (BLATM-B), Series C (BLATM-C) and Series D (BLATM-D), which correspond to the first issue of bonds charged to the line inscribed in the Securities Registry of the Commission for the Financial Market ("CMF"), under number 862 for a total of UF 9,000,000.

The total amount placed of the Series A Bond was UF 2,500,000; The total amount placed of the Series B Bond was UF 2,500,000. The total amount placed of the Series C Bond was UF 1,850,000. The total amount placed of the Series D Bond was UF 1,850,000, thus totaling UF 8,700,000.

The Series A Bonds have an expiration date on June 1, 2022 and an annual interest rate of 5.25%. The Series B Bonds have an expiration date on January 1, 2028 and an annual interest rate of 5.75%. The Series C Bonds have an expiration date on June 1, 2022 and an annual interest rate of 5.25%. The Series D Bonds have an expiration date on January 1, 2028 and an annual interest rate of 5.75%.

73

The proceeds of the placement of the Series A, Series B, Series C and Series D Bonds were allocated in full to the partial financing of the early redemption of the total bonds of TAM Capital 3 inc.

(6) On September 1, 2017, TAM Capital 3 Inc., a company controlled indirectly by TAM S.A. through its subsidiary TAM Linhas Aéreas SA, which consolidates its financial statements with LATAM, made the full advance redemption of the bonds it placed abroad on June 3, 2011, for an amount of US \$ 500 million at a 8.375% rate and with an expiration date on June 3, 2021. The total redemption was partially financed with the placement of bonds in the local market described in number (5) above, and the balance, with other funds available from the Company.

All interest-bearing liabilities are recorded according to the effective rate method. Under IFRS, in the case of fixed rate loans, the effective rate determined does not vary over the duration of the loan, whereas in variable rate loans, the effective rate changes to the date of each payment of interest.

Currency balances that make the interest bearing loans:

Currency	As of December 31, 2017	As of December 31, 2016
	ThUS\$	ThUS\$
Brazilian real	130	1,253
Chilean peso (U.F.)	521,122	203,194
US Dollar	<u>7,370,388</u>	<u>8,400,473</u>
Total	<u>7,891,640</u>	<u>8,604,920</u>



Interest-bearing loans due in installments to December 31, 2017
Debtor: LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries, Tax No. 89.862.200-2, Chile.

Tax No.	Creditor	Creditor country	Currency	Nominal values						Accounting values						Amortization	Effective rate %	Nominal rate %
				Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total nominal value	Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total accounting value			
				ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$			
Loans to exporters																		
97.032.000-8	BBVA	Chile	ThUS\$	75,000	-	-	-	-	75,000	75,781	-	-	-	-	75,781	At Expiration	2.30	2.30
97.032.000-8	BBVA	Chile	UF	-	55,801	-	-	-	55,801	-	55,934	-	-	-	55,934	At Expiration	3.57	2.77
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	ThUS\$	30,000	-	-	-	-	30,000	30,129	-	-	-	-	30,129	At Expiration	2.49	2.49
97.030.000-7	ESTADO	Chile	ThUS\$	40,000	-	-	-	-	40,000	40,071	-	-	-	-	40,071	At Expiration	2.57	2.57
97.003.000-K	BANCO DO BRASIL	Chile	ThUS\$	100,000	-	-	-	-	100,000	100,696	-	-	-	-	100,696	At Expiration	2.40	2.40
97.951.000-4	HSBC	Chile	ThUS\$	12,000	-	-	-	-	12,000	12,007	-	-	-	-	12,007	At Expiration	2.03	2.03
Bank loans																		
97.023.000-9	CORPBANCA	Chile	UF	21,298	21,360	42,006	-	-	84,664	21,542	21,360	41,548	-	-	84,450	Quarterly	3.68	3.68
0-E	BLADEX	U.S.A.	ThUS\$	-	15,000	15,000	-	-	30,000	-	15,133	14,750	-	-	29,883	Semiannual	5.51	5.51
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	ThUS\$	-	-	202,284	-	-	202,284	439	-	202,284	-	-	202,723	Quarterly	4.41	4.41
Obligations with the public																		
0-E	BANK OF NEW YORK	U.S.A.	ThUS\$	-	-	500,000	-	700,000	1,200,000	-	13,047	492,745	-	697,536	1,203,328	At Expiration	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	At Expiration	5.50	5.50
Guaranteed obligations																		
0-E	CREDIT AGRICOLE	France	ThUS\$	7,767	23,840	54,074	12,410	-	98,091	8,101	23,840	52,924	12,026	-	96,891	Quarterly	2.66	2.22
0-E	BNP PARIBAS	U.S.A.	ThUS\$	10,929	44,145	114,800	119,948	285,399	575,221	13,328	44,781	111,319	117,987	282,714	570,129	Quarterly	3.41	3.40
0-E	WELLS FARGO	U.S.A.	ThUS\$	27,223	82,402	225,221	233,425	240,716	808,987	30,143	82,402	203,371	224,295	236,179	776,390	Quarterly	2.46	1.75
0-E	WILMINGTON TRUST	U.S.A.	ThUS\$	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	Quarterly	4.48	4.48
0-E	CITIBANK	U.S.A.	ThUS\$	11,994	36,501	101,230	104,308	97,184	351,217	13,231	36,501	95,208	101,558	94,807	341,305	Quarterly	3.31	2.47
0-E	BTMU	U.S.A.	ThUS\$	2,856	8,689	24,007	25,278	13,904	74,734	3,082	8,689	22,955	24,941	13,849	73,516	Quarterly	2.87	2.27
0-E	APPLE BANK	U.S.A.	ThUS\$	1,401	4,278	11,828	12,474	7,242	37,223	1,583	4,278	11,303	12,303	7,212	36,679	Quarterly	2.78	2.18
0-E	US BANK	U.S.A.	ThUS\$	15,157	45,992	126,550	132,441	152,693	472,833	17,364	45,992	109,705	125,006	148,318	446,385	Quarterly	4.00	2.82
0-E	DEUTSCHE BANK	U.S.A.	ThUS\$	2,965	9,127	25,826	28,202	30,786	96,906	3,534	9,127	25,130	27,739	30,323	95,853	Quarterly	4.39	4.39
0-E	NATIXIS	France	ThUS\$	14,645	44,627	107,068	91,823	154,848	413,011	15,642	44,627	105,056	90,823	153,124	409,272	Quarterly	3.42	3.40
0-E	PK AIRFINANCE	U.S.A.	ThUS\$	2,163	6,722	19,744	17,871	-	46,500	2,225	6,722	19,744	17,871	-	46,562	Monthly	3.18	3.18
0-E	KFW IPEX-BANK	Germany	ThUS\$	2,397	6,678	16,173	1,640	-	26,888	2,428	6,677	16,174	1,640	-	26,919	Quarterly	3.31	3.31
0-E	AIRBUS FINANCIAL	U.S.A.	ThUS\$	1,855	5,654	15,416	-	-	22,925	1,900	5,654	15,416	-	-	22,970	Monthly	3.19	3.19
0-E	INVESTEC	England	ThUS\$	1,374	7,990	20,440	22,977	10,597	63,378	1,808	8,181	19,801	22,769	10,565	63,124	Semiannual	6.04	6.04
-	SWAP Aviones llegados	-	ThUS\$	301	749	765	-	-	1,815	301	749	765	-	-	1,815	Quarterly	-	-
Other guaranteed obligations																		
0-E	CREDIT AGRICOLE	France	ThUS\$	-	-	241,287	-	-	241,287	2,170	-	240,007	-	-	242,177	At Expiration	3.38	3.38
Financial leases																		
0-E	ING	U.S.A.	ThUS\$	5,347	10,779	26,831	-	-	42,957	5,717	10,779	26,500	-	-	42,996	Quarterly	5.67	5.00
0-E	CITIBANK	U.S.A.	ThUS\$	11,206	34,267	86,085	49,853	2,863	184,274	12,013	34,267	84,104	49,516	2,859	182,759	Quarterly	3.78	3.17
0-E	PEFCO	U.S.A.	ThUS\$	12,526	32,850	22,407	-	-	67,783	12,956	32,850	22,088	-	-	67,894	Quarterly	5.46	4.85
0-E	BNP PARIBAS	U.S.A.	ThUS\$	13,146	33,840	48,823	2,296	-	98,105	13,548	33,840	48,253	2,293	-	97,934	Quarterly	3.66	3.25
0-E	WELLS FARGO	U.S.A.	ThUS\$	10,630	33,866	91,162	64,471	20,984	221,113	11,460	33,866	88,674	63,860	20,903	218,763	Quarterly	3.17	2.67
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	ThUS\$	5,459	16,542	45,416	46,472	3,134	117,023	5,813	16,542	44,010	46,153	3,128	115,646	Quarterly	2.51	1.96
0-E	RRPF ENGINE	England	ThUS\$	265	2,430	6,856	7,441	8,991	25,983	265	2,430	6,856	7,441	8,991	25,983	Monthly	4.01	4.01
Other loans																		
0-E	CITIBANK (*)	U.S.A.	ThUS\$	21,822	67,859	196,210	-	-	285,891	22,586	67,859	194,537	-	-	284,982	Quarterly	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			

(*) Bonus securitized with the future flows of credit card sales in the United States and Canada.



75

Interest-bearing loans due in installments to December 31, 2017
Debtor: TAM S.A. and Subsidiaries, Tax No. 02.012.862/0001-60, Brazil.

Tax No.	Creditor	Creditor country	Currency	Nominal values						Accounting values						Amortization	Effective rate %	Nominal rate %
				Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total nominal value	Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total accounting value			
				ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$			
Bank loans																		
0-E	NEDERLANDSCHE CREDIETVERZEKERING MAATSCHAPPIJ	Holland	ThUS\$	130	401	1,161	690	-	2,382	142	401	1,161	690	-	2,394	Monthly	6.01	6.01
Financial leases																		
0-E	NATIXIS	France	ThUS\$	2,853	6,099	19,682	70,402	-	99,036	3,592	6,099	19,682	70,402	-	99,775	Quarterly/Semiannual	5.59	5.59
0-E	WACAPOU LEASING S.A.	Luxemburg	ThUS\$	696	2,125	6,020	3,206	-	12,047	732	2,125	6,020	3,207	-	12,084	Quarterly	3.69	3.69
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE MILAN BRANCH	Italy	ThUS\$	8,964	27,525	208,024	-	-	244,513	9,992	27,525	208,024	-	-	245,541	Quarterly	4.87	4.81
0-E	BANCO IBM S.A.	Brazil	BRL	21	-	-	-	-	21	21	-	-	-	-	21	Monthly	6.89	6.89
0-E	SOCIETE GENERALE	France	BRL	101	8	-	-	-	109	101	8	-	-	-	109	Monthly	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 consolidated				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			



Interest-bearing loans due in installments to December 31, 2016

Debtor: LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries, Tax No. 89.862.200-2, Chile.

Tax No.	Creditor	Creditor country	Currency	Nominal values						Accounting values						Amortization	Effective rate %	Nominal rate %
				Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total nominal value	Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total accounting value			
				ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$			
Loans to exporters																		
97.032.000-8	BBVA	Chile	ThUS\$	75.000	-	-	-	-	75.000	75.234	-	-	-	-	75.234	At Expiration	1,85	1,85
97.032.000-8	BBVA	Chile	UF	-	50.381	-	-	-	50.381	-	50.324	-	-	-	50.324	At Expiration	5,23	4,43
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	ThUS\$	30.000	-	-	-	-	30.000	30.183	-	-	-	-	30.183	At Expiration	2,39	2,39
97.030.000-7	ESTADO	Chile	ThUS\$	40.000	-	-	-	-	40.000	40.098	-	-	-	-	40.098	At Expiration	1,91	1,91
97.003.000-K	BANCO DO BRASIL	Chile	ThUS\$	70.000	-	-	-	-	70.000	70.323	-	-	-	-	70.323	At Expiration	3,08	3,08
97.951.000-4	HSBC	Chile	ThUS\$	12.000	-	-	-	-	12.000	12.002	-	-	-	-	12.002	At Expiration	1,79	1,79
Bank loans																		
97.023.000-9	CORPBANCA	Chile	UF	19.229	57.686	60.186	16.254	-	153.355	19.819	57.686	59.176	16.189	-	152.870	Quarterly	4,06	4,06
0-E	BLADEX	U.S.A.	ThUS\$	-	12.500	30.000	-	-	42.500	-	12.667	29.625	-	-	42.292	Semiannual	5,14	5,14
0-E	DVB BANK SE	U.S.A.	ThUS\$	-	-	28.911	-	-	28.911	3	-	28.911	-	-	28.914	Quarterly	1,86	1,86
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	ThUS\$	-	-	158.194	-	-	158.194	542	-	158.194	-	-	158.736	Quarterly	3,55	3,55
Obligations with the public																		
0-E	BANK OF NEW YORK	U.S.A.	ThUS\$	-	-	-	500.000	-	500.000	2.291	-	-	489.885	-	492.176	At Expiration	7,77	7,25
Guaranteed obligations																		
0-E	CREDIT AGRICOLE	France	ThUS\$	11.073	29.252	62.209	32.172	3.711	138.417	11.454	29.252	60.781	31.221	3.631	136.339	Quarterly	2,21	1,81
0-E	BNP PARIBAS	U.S.A.	ThUS\$	10.496	42.401	111.962	118.181	345.078	628.118	12.792	43.023	108.271	116.067	341.481	621.634	Quarterly	2,97	2,96
0-E	WELLS FARGO	U.S.A.	ThUS\$	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	Quarterly	2,37	1,68
0-E	WILMINGTON TRUST	U.S.A.	ThUS\$	15.554	49.236	135.254	140.848	626.444	967.336	20.997	49.236	130.792	138.455	622.153	961.633	Quarterly	4,25	4,25
0-E	CITIBANK	U.S.A.	ThUS\$	17.495	53.162	146.932	154.774	175.805	548.168	19.059	53.162	138.257	150.891	172.087	533.456	Quarterly	2,72	1,96
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	ThUS\$	5.347	16.204	44.472	46.386	26.165	138.574	5.680	16.204	42.707	45.815	26.063	136.469	Quarterly	1,98	1,44
0-E	BTMU	U.S.A.	ThUS\$	2.787	8.470	23.393	24.635	26.705	85.990	3.001	8.470	22.132	24.149	26.519	84.271	Quarterly	2,31	1,72
0-E	APPLE BANK	U.S.A.	ThUS\$	1.364	4.167	11.516	12.146	13.561	42.754	1.538	4.166	10.889	11.902	13.464	41.959	Quarterly	2,29	1,69
0-E	US BANK	U.S.A.	ThUS\$	14.817	44.958	123.705	129.462	219.666	532.608	17.298	44.958	104.709	120.509	211.895	499.369	Quarterly	3,99	2,81
0-E	DEUTSCHE BANK	U.S.A.	ThUS\$	4.992	15.365	24.725	26.984	45.197	117.263	5.570	15.365	24.023	26.515	44.522	115.995	Quarterly	3,86	3,86
0-E	NATIXIS	France	ThUS\$	12.289	37.388	98.873	82.066	192.235	422.851	13.038	37.388	97.469	81.130	190.048	419.073	Quarterly	2,60	2,57
0-E	PK AIRFINANCE	U.S.A.	ThUS\$	2.018	6.268	18.413	24.944	3.144	54.787	2.071	6.269	18.412	24.944	3.144	54.840	Monthly	2,40	2,40
0-E	KFW IPEX-BANK	Germany	ThUS\$	2.288	7.015	17.869	9.019	-	36.191	2.319	7.015	17.869	9.019	-	36.222	Quarterly	2,55	2,55
0-E	AIRBUS FINANCIAL	U.S.A.	ThUS\$	1.797	5.476	15.262	7.664	-	30.199	1.841	5.477	15.261	7.664	-	30.243	Monthly	2,49	2,49
0-E	INVESTEC	England	ThUS\$	1.298	7.526	19.290	21.667	22.421	72.202	1.771	7.733	18.533	21.368	22.309	71.714	Semiannual	5,67	5,67
-	SWAP Aviones Illegados	-	ThUS\$	403	1.067	1.658	158	-	3.286	403	1.067	1.658	158	-	3.286	Quarterly	-	-
Other guaranteed obligations																		
0-E	CREDIT AGRICOLE	France	ThUS\$	-	-	256.860	-	-	256.860	1.908	-	254.512	-	-	256.420	Quarterly	2,85	2,85
Financial leases																		
0-E	ING	U.S.A.	ThUS\$	5.089	15.653	31.151	11.805	-	63.698	5.641	15.652	30.577	11.771	-	63.641	Quarterly	5,62	4,96
0-E	CREDIT AGRICOLE	France	ThUS\$	1.754	5.403	-	-	-	7.157	1.780	5.403	-	-	-	7.183	Quarterly	1,85	1,85
0-E	CITIBANK	U.S.A.	ThUS\$	4.956	15.312	44.177	13.804	-	78.249	5.622	15.312	43.413	13.762	-	78.109	Quarterly	6,40	5,67
0-E	PEFCO	U.S.A.	ThUS\$	15.979	47.048	63.957	3.827	-	130.811	16.852	47.048	63.072	3.819	-	130.791	Quarterly	5,39	4,79
0-E	BNP PARIBAS	U.S.A.	ThUS\$	12.520	38.494	75.958	22.147	-	149.119	13.122	38.494	74.776	22.079	-	148.471	Quarterly	3,69	3,26
0-E	WELLS FARGO	U.S.A.	ThUS\$	4.678	14.261	39.862	42.663	1.862	103.326	5.018	14.260	38.834	42.430	1.861	102.403	Quarterly	3,98	3,54
0-E	DVB BANK SE	U.S.A.	ThUS\$	4.680	9.447	-	-	-	14.127	4.713	9.448	-	-	-	14.161	Quarterly	2,57	2,57
0-E	RRP ENGINE	England	ThUS\$	-	-	6.402	6.955	11.917	25.274	-	-	6.402	6.955	11.917	25.274	Monthly	2,35	2,35
Other loans																		
0-E	BOEING	U.S.A.	ThUS\$	-	-	26.214	-	-	26.214	185	-	26.214	-	-	26.399	At Expiration	2,35	2,35
0-E	CITIBANK (*)	U.S.A.	ThUS\$	20.555	63.942	184.866	101.026	-	370.389	21.541	63.942	182.043	100.866	-	368.392	Quarterly	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			

(*) Securitized bond with the future flows from the sales with credit card in United States and Canada.



Interest-bearing loans due in installments to December 31, 2016

Debtor: TAM S.A. and Subsidiaries, Tax No. 02.012.862/0001-60, Brazil.

				Nominal values						Accounting values									
Tax No.	Creditor	Creditor country	Currency	Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total nominal value	Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total accounting value	Amortization	Effective rate	Nominal rate	
				ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$		ThUS\$	%	%
Bank loans																			
0-E	NEDERLANDSCHE CREDITVERZEKERING MAATSCHAPPIJ	Holland	ThUS\$	122	378	1.094	1.234	54	2.882	137	378	1.094	1.233	55	2.897	Monthly	6,01	6,01	
0-E	CITIBANK	U.S.A	ThUS\$	-	200.000	-	-	-	200.000	(151)	199.729	-	-	-	199.578	At Expiration	3,39	3,14	
Obligation with the public																			
0-E	THE BANK OF NEW YORK	U.S.A	ThUS\$	-	300.000	-	500.000	-	800.000	8.173	301.579	4.119	503.298	-	817.169	At Expiration	8,17	8,00	
Financial leases																			
0-E	AFS INVESTMENT IX LLC	U.S.A	ThUS\$	2.086	6.437	18.556	8.369	-	35.448	2.253	6.437	18.556	8.369	-	35.615	Monthly	1,25	1,25	
0-E	DVB BANK SE	U.S.A	ThUS\$	118	164	-	-	-	282	119	164	-	-	-	283	Monthly	2,50	2,50	
0-E	GENERAL ELECTRIC CAPITAL CORPORATION	U.S.A	ThUS\$	3.771	5.075	-	-	-	8.846	3.794	5.075	-	-	-	8.869	Monthly	2,30	2,30	
0-E	KFW IPEX-BANK	Germany	ThUS\$	579	1.544	-	-	-	2.123	583	1.544	-	-	-	2.127	Monthly/Quarterly	2,80	2,80	
0-E	NATIXIS	France	ThUS\$	2.675	5.732	18.485	38.820	41.731	107.443	3.533	5.732	18.485	38.820	41.731	108.301	Quarterly/Semiannual	4,90	4,90	
0-E	WACAPOU LEASING S.A.	Luxemburg	ThUS\$	668	2.038	5.768	6.280	-	14.754	709	2.038	5.768	6.280	-	14.795	Quarterly	3,00	3,00	
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE MILAN BRANCH	Italy	ThUS\$	8.547	26.275	74.783	169.730	-	279.335	9.779	26.275	74.783	169.730	-	280.567	Quarterly	4,18	4,11	
0-E	BANCO IBM S.A	Brazil	BRL	260	749	22	-	-	1.031	260	749	21	-	-	1.030	Monthly	13,63	13,63	
0-E	HP FINANCIAL SERVICE	Brazil	BRL	222	-	-	-	-	222	222	-	-	-	-	222	Monthly	10,02	10,02	
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE	France	BRL	102	307	110	-	-	519	102	307	110	-	-	519	Monthly	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 consolidated				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) Hedge derivatives

	Current liabilities		Non-current liabilities		Total hedge derivatives	
	As of December 31, 2017	As of December 31, 2016	As of December 31, 2017	As of December 31, 2016	As of December 31, 2017	As of December 31, 2016
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Accrued interest from the last date of interest rate swap	1,189	2,148	-	-	1,189	2,148
Fair value of interest rate derivatives	8,919	9,578	2,617	6,679	11,536	16,257
Fair value of foreign currency derivatives	2,092	13,155	-	-	2,092	13,155
Total hedge derivatives	12,200	24,881	2,617	6,679	14,817	31,560

The foreign currency derivatives correspond to options, forwards and swaps.

Hedging operation

The fair values of net assets/ (liabilities), by type of derivative, of the contracts held as hedging instruments are presented below:

	As of December 31, 2017	As of December 31, 2016
	ThUS\$	ThUS\$
Cross currency swaps (CCS) (1)	38,875	(12,286)
Interest rate swaps (2)	(6,542)	(16,926)
Fuel options (3)	10,711	10,088
Currency forward - options US\$/GBP\$ (4)	-	618
Currency forward - options US\$/EUR\$ (4)	-	109
Currency options RS/US\$ (4)	4,370	(1,752)
Currency options CLP/US\$ (4)	636	-

- (1) Covers the significant variations in cash flows associated with market risk implicit in the changes in the 3-month LIBOR interest rate and the exchange rate US\$/UF of bank loans. These contracts are recorded as cash flow hedges and fair value.
- (2) Covers the significant variations in cash flows associated with market risk implicit in the increases in the 3 months LIBOR interest rates for long-term loans incurred in the acquisition of aircraft and bank loans. These contracts are recorded as cash flow hedges.
- (3) Covers significant variations in cash flows associated with market risk implicit in the changes in the price of future fuel purchases. These contracts are recorded as cash flow hedges.
- (4) Covers the foreign exchange risk exposure of operating cash flows caused mainly by fluctuations in the exchange rate R\$/US\$, US\$/EUR and US\$/GBP. These contracts are recorded as cash flow hedges.

79

During the periods presented, the Company only has cash flow and fair value hedges (in the case of CCS). In the case of fuel hedges, the cash flows subject to such hedges will occur and will impact results in the next 3 months from the date of the consolidated statement of financial position, while in the case of hedges of interest rates, these they will occur and will impact results throughout the life of the associated loans, up to their maturity. In the case of currency hedges through a CCS, there is a group of hedging relationships, in which two types of hedge accounting are generated, one of cash flow for the US \$ / UF component; and another of fair value, for the floating rate component US \$. The other group of hedging relationships only generates cash flow hedge accounting for the US \$ / UF component.

During the periods presented, no hedging operations of future highly probable transaction that have not been realized have occurred.

Since none of the coverage resulted in the recognition of a non-financial asset, no portion of the result of the derivatives recognized in equity was transferred to the initial value of such assets.

The amounts recognized in comprehensive income during the period and transferred from net equity to income are as follows:

	For the period ended December 31,	
	2017	2016
	ThUS\$	ThUS\$
Debit (credit) recognized in comprehensive income during the period	18,344	127,390
Debit (credit) transferred from net equity to income during the period	(15,000)	(113,403)

NOTE 20 - TRADE AND OTHER ACCOUNTS PAYABLES

The composition of Trade and other accounts payables is as follows:

	As of December 31, 2017	As of December 31, 2016
	ThUS\$	ThUS\$
Current		
(a) Trade and other accounts payables	1,349,201	1,117,926
(b) Accrued liabilities at the reporting date	346,001	475,142
Total trade and other accounts payables	1,695,202	1,593,068



80

(a) Trade and other accounts payable:

	As of December 31, 2017 ThUS\$	As of December 31, 2016 ThUS\$
Trade creditors	1,096,540	876,163
Leasing obligation	4,448	10,446
Other accounts payable	248,213	231,317
Total	<u>1,349,201</u>	<u>1,117,926</u>

The details of Trade and other accounts payables are as follows:

	As of December 31, 2017 ThUS\$	As of December 31, 2016 ThUS\$
Boarding Fee	249,898	170,053
Aircraft Fuel	219,601	188,276
Suppliers technical purchases	114,690	40,305
Airport charges and overflight	106,534	77,484
Handling and ground handling	103,784	87,406
Other personnel expenses	89,621	81,632
Professional services and advisory	81,679	79,270
Marketing	75,220	61,053
Leases, maintenance and IT services	69,873	44,287
Services on board	68,605	44,589
Air companies	31,381	21,197
Land services	31,151	74,260
Maintenance	26,244	25,962
Crew	24,163	29,074
Achievement of goals	5,732	17,801
Communications	5,273	7,500
Aviation insurance	5,108	7,694
Aircraft and engines leasing	4,285	10,446
SEC agreement (*)	-	4,719
Others	36,359	44,918
Total trade and other accounts payables	<u>1,349,201</u>	<u>1,117,926</u>

(*) Provision made for payments of fines, on July 25, 2016 LATAM reached agreements with the U.S. Department of Justice ("DOJ") U.S. and the Securities and Exchange Commission ("SEC") both authorities of the United States of America, in force as of this date, regarding the investigation on payments by LAN Airlines S.A. made in 2006-2007 to a consultant who advised on the resolution of labor matters in Argentina. The amount to the SEC agreement is ThUS\$ 6,744 plus interests of ThUS\$ 2,694.

As of December 31, 2017, the debt was paid in full.

81

(b) Liabilities accrued:

	As of December 31, 2017 ThUS\$	As of December 31, 2016 ThUS\$
Accrued personnel expenses	125,246	113,785
Aircraft and engine maintenance	92,711	244,949
Accounts payable to personnel (*)	99,862	89,523
Others accrued liabilities	28,182	26,885
Total accrued liabilities	<u>346,001</u>	<u>475,142</u>

(*) Profits and bonds participation (Note 23 letter b)

NOTE 21 - OTHER PROVISIONS

Other provisions:

	Current liabilities		Non-current liabilities		Total Liabilities	
	As of December 31, 2017 ThUS\$	As of December 31, 2016 ThUS\$	As of December 31, 2017 ThUS\$	As of December 31, 2016 ThUS\$	As of December 31, 2017 ThUS\$	As of December 31, 2016 ThUS\$
Provision for contingencies (1)						
Tax contingencies	1,913	1,425	258,305	313,064	260,218	314,489
Civil contingencies	497	993	62,858	56,413	63,355	57,406
Labor contingencies	373	225	28,360	29,307	28,733	29,532
Other	-	-	15,187	15,046	15,187	15,046
Provision for European						
Commission investigation (2)	-	-	9,883	8,664	9,883	8,664
Total other provisions (3)	<u>2,783</u>	<u>2,643</u>	<u>374,593</u>	<u>422,494</u>	<u>377,376</u>	<u>425,137</u>

(1) Provisions for contingencies:

The tax contingencies correspond to litigation and tax criteria related to the tax treatment applicable to direct and indirect taxes, which are found in both administrative and judicial stage.

The civil contingencies correspond to different demands of civil order filed against the Company.

The labor contingencies correspond to different demands of labor order filed against the Company.

The Provisions are recognized in the consolidated income statement in administrative expenses or tax expenses, as appropriate.



82

- (2) Provision made for proceedings brought by the European Commission for possible breaches of free competition in the freight market.
- (3) Total other provision at December 31, 2017, and 2016, include the fair value correspond to those contingencies from the business combination with TAM S.A and subsidiaries, with a probability of loss under 50%, which are not provided for the normal application of IFRS enforcement and that only must be recognized in the context of a business combination in accordance with IFRS 3.

Movement of provisions:

	Legal claims (1)	European Commission Investigation (2)	Total
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Opening balance as of January 1, 2016	418,453	8,966	427,419
Increase in provisions	141,797	-	141,797
Provision used	(21,997)	-	(21,997)
Difference by subsidiaries conversion	79,396	-	79,396
Reversal of provision	(201,425)	-	(201,425)
Exchange difference	249	(302)	(53)
Closing balance as of December 31, 2016	<u>416,473</u>	<u>8,664</u>	<u>425,137</u>
Opening balance as of January 1, 2017	416,473	8,664	425,137
Increase in provisions	106,943	-	106,943
Provision used	(14,860)	-	(14,860)
Difference by subsidiaries conversion	(5,830)	-	(5,830)
Reversal of provision	(135,109)	-	(135,109)
Exchange difference	(124)	1,219	1,095
Closing balance as of December 31, 2017	<u>367,493</u>	<u>9,883</u>	<u>377,376</u>

- (1) Cumulative balances include judicial deposit delivered as security, with respect to the "Aerovia Fundo" (FA), for US \$ 100 million, made in order to suspend the application of the tax credit. The Company is discussing in the Court the constitutionality of the requirement made by FA in a lawsuit. Initially it was covered by the effects of a precautionary measure, this means that the Company would not be obliged to collect the tax, as long as there is no judicial decision in this regard. However, the decision taken by the judge in the first instance was published unfavorably, revoking the injunction. As the lawsuit is still underway (TAM appealed this first decision), the Company needed to make the judicial deposit, for the suspension of the enforceability of the tax credit; deposit that was classified in this item, discounting the existing provision for this purpose. Finally, if the final decision is favorable to the Company, the deposit made will return to TAM. On the other hand, if the court

83

confirms the first decision, said deposit will become a final payment in favor of the Government of Brazil. The procedural stage as of December 31, 2017 is described in Note 31 in the Role of the case 2001.51.01.012530-0.

- (2) European Commission Provision:

Provision constituted on the occasion of the process initiated in December 2007 by the General Competition Directorate of the European Commission against more than 25 cargo airlines, among which is Lan Cargo SA, which forms part of the global investigation initiated in 2006 for possible infractions of free competition in the air cargo market, which was carried out jointly by the European and United States authorities.

With respect to Europe, the General Directorate of Competition imposed fines totaling € 799,445,000 (seven hundred and ninety-nine million four hundred and forty-five thousand Euros) for infractions of European Union regulations on free competition against eleven (11) airlines, among which are LATAM Airlines Group SA and its subsidiary Lan Cargo S.A. For its part, LATAM Airlines Group S.A. and Lan Cargo S.A., jointly and severally, have been fined for the amount of € 8,220,000 (eight million two hundred and twenty thousand Euros), for these infractions, an amount that was provisioned in the financial statements of LATAM. On January 24, 2011, LATAM Airlines Group S.A. and Lan Cargo S.A. They appealed the decision before the Court of Justice of the European Union. On December 16, 2015, the European Court resolved the appeal and annulled the Commission's Decision. The European Commission did not appeal the judgment, but on March 17, 2017, the European Commission again adopted its original decision to impose on the eleven lines original areas, the same fine previously imposed, amounting to a total of 776,465,000 Euros In the case of LAN Cargo and its parent, LATAM Airlines Group S.A. imposed the same fine of 8.2 million Euros. The procedural stage as of December 31, 2017 is described in Note 31 in section (ii) judgments received by LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries.

NOTE 22 - OTHER NON-FINANCIAL LIABILITIES

	Current liabilities		Non-current liabilities		Total Liabilities	
	As of December 31, 2017	As of December 31, 2016	As of December 31, 2017	As of December 31, 2016	As of December 31, 2017	As of December 31, 2016
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Deferred revenues (*)	2,690,961	2,655,086	158,305	213,781	2,849,266	2,868,867
Sales tax	22,902	19,402	-	-	22,902	19,402
Retentions	38,197	45,542	-	-	38,197	45,542
Others taxes	8,695	7,465	-	-	8,695	7,465
Dividends payable	46,590	20,766	-	-	46,590	20,766
Other sundry liabilities	16,618	13,984	-	-	16,618	13,984
Total other non-financial liabilities	<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>

(*) Note 2.20.

The balance comprises, mainly, deferred income by services not yet rendered at December 31, 2017 and 2016; and programs such as: LATAM Pass, LATAM Fidelidade y Multiplus:

84

LATAM Pass is the frequent passenger program created by LAN to reward the preference and loyalty of its customers with multiple benefits and privileges, through the accumulation of kilometers that can be exchanged for free flight tickets or for a varied range of products and services. Customers accumulate LATAM Pass kilometers every time they fly on LAN, TAM, oneworld® member companies and other airlines associated with the program, as well as buying at stores or using the services of a vast network of companies that have an agreement with the program around the world.

For its part, TAM, thinking of people who travel constantly, created the LATAM Fidelidade program, in order to improve the service and give recognition to those who choose the company. Through the program, customers accumulate points in a wide variety of loyalty programs in a single account and can redeem them in all TAM destinations and associated airline companies, and even more, participate in the Multiplus Fidelidade Network.

Multiplus is a coalition of loyalty programs, with the objective of operating accumulation and exchange of points. This program has a network integrated by associated companies, including hotels, financial institutions, retail companies, supermarkets, vehicle leases and magazines, among many other partners from different segments.

NOTE 23 - EMPLOYEE BENEFITS

	As of December 31, 2017 ThUS\$	As of December 31, 2016 ThUS\$
Retirements payments	55,119	49,680
Resignation payments	10,124	10,097
Other obligations	35,844	22,545
Total liability for employee benefits	<u>101,087</u>	<u>82,322</u>

(a) The movement in retirements and resignation payments and other obligations:

	Opening balance ThUS\$	Increase (decrease) current service provision ThUS\$	Benefits paid ThUS\$	Actuarial (gains) losses ThUS\$	Currency translation ThUS\$	Closing balance ThUS\$
From January 1 to December 31, 2016	65,271	17,487	(4,536)	3,105	995	82,322
From January 1 to December 31, 2017	82,322	21,635	(5,399)	(2,763)	5,292	101,087

85

The principal assumptions used in the calculation to the provision in Chile are presented below:

Assumptions	As of December 31, 2017 2016	
Discount rate	4.55%	4.54%
Expected rate of salary increase	4.50%	4.50%
Rate of turnover	6.98%	6.16%
Mortality rate	RV-2014	RV-2009
Inflation rate	2.72%	2.86%
Retirement age of women	60	60
Retirement age of men	65	65

The discount rate corresponds to the 20-year term rate of the BCP Central Bank of Chile Bonds. The RV-2014 mortality tables correspond to those established by the Commission for the Financial Market of Chile and for the determination of the inflation rates; the market performance curves of Central Bank of Chile papers of the BCUs have been used. BCP long term at the date of scope.

The calculation of the present value of the defined benefit obligation is sensitive to the variation of some actuarial assumptions such as discount rate, salary increase, rotation and inflation.

The sensitivity analysis for these variables is presented below:

	Effect on the liability	
	As of December 31, 2017 ThUS\$	As of December 31, 2016 ThUS\$
Discount rate		
Change in the accrued liability an closing for increase in 100 p.b.	(5.795)	(5.665)
Change in the accrued liability an closing for decrease of 100 p.b.	6.617	5.952
Rate of wage growth		
Change in the accrued liability an closing for increase in 100 p.b.	6.412	6.334
Change in the accrued liability an closing for decrease of 100 p.b.	(5.750)	(5.644)

(b) The liability for short-term:

	As of December 31, 2017 ThUS\$	As of December 31, 2016 ThUS\$
Profit-sharing and bonuses (*)	<u>99,862</u>	<u>89,523</u>

(*) Accounts payables to employees (Note 20 letter b)



86

The participation in profits and bonuses correspond to an annual incentives plan for achievement of objectives.

(c) Employment expenses are detailed below:

	For the periods ended	
	December 31,	
	2017	2016
	ThUS\$	ThUS\$
Salaries and wages	1,604,552	1,549,402
Short-term employee benefits	145,245	132,436
Termination benefits	85,070	79,062
Other personnel expenses	188,767	190,233
Total	<u>2,023,634</u>	<u>1,951,133</u>

NOTE 24 - ACCOUNTS PAYABLE, NON-CURRENT

	As of	As of
	December 31,	December 31,
	2017	2016
	ThUS\$	ThUS\$
Aircraft and engine maintenance	483.795	347.085
Provision for vacations and bonuses	14.725	12.080
Other sundry liabilities	312	226
Total accounts payable, non-current	<u>498.832</u>	<u>359.391</u>

NOTE 25 - EQUITY

(a) Capital

The Company's objective is to maintain an appropriate level of capitalization that enables it to ensure access to the financial markets for carrying out its medium and long-term objectives, optimizing the return for its shareholders and maintaining a solid financial position.

The paid capital of the Company at December 31, 2017 amounts to ThUS\$ 3,146,265 (*) divided into 606,407,693 common stock of a same series (ThUS\$ 3,149,564 (**)) divided into 606,407,693 shares as of December 31, 2016), a single series nominative, ordinary character with no par value. There are no special series of shares and no privileges. The form of its stock certificates and their issuance, exchange, disablement, loss, replacement and other similar circumstances, as well as the transfer of the shares, is governed by the provisions of Corporations Law and its regulations.

(*) Includes deduction of issuance costs for ThUS \$ 3,299 and adjustment for placement of 10,282 shares for ThUS \$ 156, approved at the Extraordinary Shareholders Meeting of the Company on April 27, 2017.

87

(**) Includes adjustment for placement of the aforementioned 10,282 shares for ThUS \$ 156.

(b) Subscribed and paid shares

On August 18, 2016, the Company held an extraordinary meeting of shareholders in which it was approved to increase the capital by issuing 61,316,424 shares of payment, all ordinary shares, without par value. As of December 31, 2017, 60,849,592 shares had been placed against this increase, according to the following breakdown: (a) 30,499,685 shares subscribed and paid at the end of the preferred subscription period, which expired on, December 2016, raising the equivalent of US\$ 304,996,850; and (b) 30,349,907 additional shares subscribed on December 28, 2016, earning the equivalent of US\$ 303,499,070.

As a result of the last placement, as of December 31, 2017, the number Company shares subscribed and paid amounts to 606,407,693.

At December 31, 2017, the Company's capital stock is represented by 608,374,525 shares, all of the same and unique series, nominative, ordinary, with no par value, which is divided into: (a) the 606,407,693 subscribed and paid shares mentioned above; And (b) 1,966,832 shares pending subscription and payment, of which: (i) 1,500,000 shares are allocated to compensation stock option plans; And (ii) 466,832 correspond to the balance of shares pending placement of the last capital increase.

During 2016, the Company's capital stock was expressed in 613,164,243 shares, all of the same and unique series, nominative, ordinary, with no par value, that is, 551,847,819 shares already authorized at the beginning of the year and 61,316,424 shares authorized in the last Capital increase dated August 18, 2016. However, on December 21, 2016, the deadline for the subscription and payment of 4,789,718 shares that were destined to compensation plans for workers expired, so that the Company's capital stock was reduced to 608,374,525 shares.

The following table shows the movement of the authorized and fully paid shares described above:

Movement of authorized shares	Nro. Of shares
Autorized shares as of January 1, 2016	551,847,819
Increase capital approved at Extraordinary Shareholders meeting dated August 18, 2016	61,316,424
Full capital decrease due to maturity of the subscription and payment period of the compensation plan 2011, December 21, 2016 (*)	<u>(4,789,718)</u>
Autorized shares as of December 31, 2016	<u>608,374,525</u>
Autorized shares as of January 1, 2017	608,374,525
There is no movement of authorized shares during the period 2017	-
Autorized shares as of December 31, 2017	<u>608,374,525</u>

(*) See Note 34 (a.1)



88

Movement fully paid shares

	Nº of shares	Movement value of shares (1) ThUS\$	Cost of issuance and placement of shares (2) ThUS\$	Paid- in Capital ThUS\$
Paid shares as of January 1, 2016	545,547,819	2,552,066	(6,361)	2,545,705
Approved at Extraordinary Shareholders meeting dated August 18, 2016	60,849,592	608,496	-	608,496
Capital reserve	-	-	(4,793)	(4,793)
Increase (decrease) by transfers and other changes (4)	10,282	156	-	156
Paid shares as of December 31, 2016	606,407,693	3,160,718	(11,154)	3,149,564
Paid shares as of January 1, 2017	606,407,693	3,160,718	(11,154)	3,149,564
Capital reserve	-	-	(3,299)	(3,299)
Paid shares as of December 31, 2017	606,407,693 (3)	3,160,718	(14,453)	3,146,265

- (1) Amounts reported represent only those arising from the payment of the shares subscribed.
- (2) Decrease of capital by capitalization of reserves for cost of issuance and placement of shares established according to Extraordinary Shareholder's Meetings, where such decreases were authorized.
- (3) At December 31, 2017, the difference between authorized shares and fully paid shares are 1,966,832 shares, of which 1,500,000 correspond to compensation plans for executives of LATAM Airlines Group S.A. and subsidiaries (see Note 34(a.2)) and 466,832 correspond to the shares issued and unsubscribed from the capital increase approved at the Extraordinary Shareholders Meeting held on August 18, 2016.
- (4) These 10,282 shares were placed in January 2014 and charged to the Compensation plan 2011 (See Note 34 (a.1))

(c) Treasury stock

At December 31, 2017, the Company held no treasury stock, the remaining of ThUS\$ (178) corresponds to the difference between the amount paid for the shares and their book value, at the time of the full right decrease of the shares which held in its portfolio.

(d) Reserve of share- based payments

Movement of Reserves of share- based payments:

Periods	Opening balance ThUS\$	Stock option plan ThUS\$	Deferred tax ThUS\$	Net movement of the period ThUS\$	Closing balance ThUS\$
From January 1 to December 31, 2016	35,647	3,698	(807)	2,891	38,538
From January 1 to December 31, 2017	38,538	943	-	943	39,481

These reserves are related to the "Share-based payments" explained in Note 34.

89

(e) Other sundry reserves

Movement of Other sundry reserves:

Periods	Opening balance ThUS\$	Legal reserves ThUS\$	Closing balance ThUS\$
From January 1 to December 31, 2016	2,634,679	5,602	2,640,281
From January 1 to December 31, 2017	2,640,281	(501)	2,639,780

Balance of Other sundry reserves comprises the following:

	As of December 31, 2017 ThUS\$	As of December 31, 2016 ThUS\$
Higher value for TAM S.A. share exchange (1)	2,665,692	2,665,692
Reserve for the adjustment to the value of fixed assets (2)	2,620	2,620
Transactions with non-controlling interest (3)	(25,911)	(25,911)
Cost of issuance and placement of shares	0	(9)
Others	(2,621)	(2,111)
Total	2,639,780	2,640,281

- (1) Corresponds to the difference in the shares value of TAM S.A. acquired (under subscriptions) by Sister Holdco S.A. and Holdco II S.A. (under the Exchange Offer), as stipulated in the Declaration of Posting of Merger by Absorption and the fair value of these exchange shares of LATAM Airlines Group S.A. at June 22, 2012.
- (2) Corresponds to the technical revaluation of fixed assets authorized by the Commission for the Financial Market in 1979, in Circular N° 1529. The revaluation was optional and could be taken only once, the reserve is not distributable and can only be capitalized.
- (3) The balance at December 31, 2017, correspond to the loss generated by the participation of Lan Pax Group S.A. and Inversiones Lan S.A. in the acquisition of shares of Aerovías de Integración Regional Aires of ThUS\$ (3,480) and ThUS\$ (20), respectively; the acquisition of TAM S.A. of the minority holding of Aerolinhas Brasileiras S.A. of ThUS\$ (885) and the acquisition of minority interest of Aerolane S.A. by Lan Pax group S.A. through Holdco Ecuador S.A. for US\$ (21,526).



90

(f) Reserves with effect in other comprehensive income.

Movement of Reserves with effect in other comprehensive income:

	Currency translation reserve	Cash flow hedging reserve	Actuarial gain or loss on defined benefit plans reserve	Total
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Opening balance as of January 1, 2016	(2,576,041)	(90,510)	(10,717)	(2,677,268)
Derivatives valuation gains (losses)	-	126,360	-	126,360
Deferred tax	-	(34,344)	-	(34,344)
Actuarial reserves				
by employee benefit plans	-	-	(3,104)	(3,104)
Deferred tax actuarial IAS				
by employee benefit plans	-	-	921	921
Difference by subsidiaries conversion	489,486	-	-	489,486
Closing balance as of December 31, 2016	(2,086,555)	1,506	(12,900)	(2,097,949)
Opening balance as of January 1, 2017	(2,086,555)	1,506	(12,900)	(2,097,949)
Derivatives valuation gains (losses)	-	18,436	-	18,436
Deferred tax	-	(1,802)	-	(1,802)
Actuarial reserves				
by employee benefit plans	-	-	2,758	2,758
Deferred tax actuarial IAS				
by employee benefit plans	-	-	(784)	(784)
Difference by subsidiaries conversion	(45,036)	-	-	(45,036)
Closing balance as of December 31, 2017	(2,131,591)	18,140	(10,926)	(2,124,377)

(f.1) Currency translation reserve

These originate from exchange differences arising from the translation of any investment in foreign entities (or Chilean investment with a functional currency different to that of the parent), and from loans and other instruments in foreign currency designated as hedges for such investments. When the investment (all or part) is sold or disposed and loss of control occurs, these reserves are shown in the consolidated statement of income as part of the loss or gain on the sale or disposal. If the sale does not involve loss of control, these reserves are transferred to non-controlling interests.

(f.2) Cash flow hedging reserve

These originate from the fair value valuation at the end of each period of the outstanding derivative contracts that have been defined as cash flow hedges. When these contracts expire, these reserves should be adjusted and the corresponding results recognized.

91

(f.3) Reserves of actuarial gains or losses on defined benefit plans

Correspond to the increase or decrease in the obligation present value for defined benefit plan due to changes in actuarial assumptions, and experience adjustments, which is the effects of differences between the previous actuarial assumptions and what has actually occurred.

(g) Retained earnings

Movement of Retained earnings:

Periods	Opening balance	Result for the period	Dividends	Closing balance
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
From January 1 to December 31, 2016	317,950	69,220	(20,766)	366,404
From January 1 to December 31, 2017	366,404	155,304	(46,590)	475,118

(h) Dividends per share

Description of dividend	Minimum mandatory dividend 2017	Final dividend dividend 2016
Date of dividend	12-31-2017	12-31-2016
Amount of the dividend (ThUS\$)	46,590	20,766 (*)
Number of shares among which the dividend is distributed	606,407,693	606,407,693
Dividend per share (US\$)	0.0768	0.0342

(*) In accordance with the Material Fact issued on April 27, 2017, LATAM Airlines Group S.A. shareholders approved the distribution of the final dividend proposed by the board of directors in the Ordinary Session of April 4, 2017, amounting to ThUS \$ 20,766, which corresponds to 30% of the profits for the year corresponding to the year 2016.

The payment was made on May 18, 2017.



92

NOTE 26 - REVENUE

The detail of revenues is as follows:

	For the periods ended	
	December 31,	
	2017	2016
	ThUS\$	ThUS\$
Passengers LAN	4,313,287	4,104,348
Passengers TAM	4,181,190	3,773,367
Cargo	1,119,430	1,110,625
Total	<u>9,613,907</u>	<u>8,988,340</u>

NOTE 27 - COSTS AND EXPENSES BY NATURE

(a) Costs and operating expenses

The main operating costs and administrative expenses are detailed below:

	For the periods ended	
	December 31,	
	2017	2016
	ThUS\$	ThUS\$
Aircraft fuel	2,318,816	2,056,643
Other rentals and landing fees	1,172,129	1,077,407
Aircraft rentals	579,551	568,979
Aircraft maintenance	430,825	366,153
Commissions	252,474	269,296
Passenger services	288,662	286,621
Other operating expenses	1,381,546	1,424,595
Total	<u>6,424,003</u>	<u>6,049,694</u>

93

(b) Depreciation and amortization

Depreciation and amortization are detailed below:

	For the period ended	
	December 31,	
	2017	2016
	ThUS\$	ThUS\$
Depreciation (*)	943,215	910,071
Amortization	58,410	50,257
Total	<u>1,001,625</u>	<u>960,328</u>

(*) Include the depreciation of Property, plant and equipment and the maintenance cost of aircraft held under operating leases. The amount of maintenance cost included within the depreciation line item at December 31, 2017 is ThUS\$ 359,940 and ThUS\$ 345,651 for the same period of 2016.

(c) Personnel expenses

The costs for personnel expenses are disclosed in Note 23 liability for employee benefits.

(d) Financial costs

The detail of financial costs is as follows:

	For the period ended	
	December 31,	
	2017	2016
	ThUS\$	ThUS\$
Bank loan interest	347,551	352,405
Financial leases	37,522	32,573
Other financial instruments	8,213	31,358
Total	<u>393,286</u>	<u>416,336</u>

Costs and expenses by nature presented in this note plus the Employee expenses disclosed in Note 23, are equivalent to the sum of cost of sales, distribution costs, administrative expenses, other expenses and financing costs presented in the consolidated statement of income by function.



94

NOTE 28 - OTHER INCOME, BY FUNCTION

Other income by function is as follows:

	For the period ended December 31,	
	2017	2016
	ThUS\$	ThUS\$
Coalition and loyalty program Multiplus	240,952	174,197
Tours	109,463	133,575
Aircraft leasing	103,741	65,011
Customs and warehousing	26,793	24,548
Maintenance	6,585	17,090
Duty free	8,038	11,141
Other miscellaneous income	54,317	113,186
Total	<u>549,889</u>	<u>538,748</u>

NOTE 29 - FOREIGN CURRENCY AND EXCHANGE RATE DIFFERENCES

The functional currency of LATAM Airlines Group S.A. is the US dollar, also it has subsidiaries whose functional currency is different to the US dollar, such as the chilean peso, argentine peso, colombian peso, brazilian real and guaraní.

The functional currency is defined as the currency of the primary economic environment in which an entity operates and in each entity and all other currencies are defined as foreign currency.

Considering the above, the balances by currency mentioned in this note correspond to the sum of foreign currency of each of the entities that make LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries.

95

(a) Foreign currency

The foreign currency detail of balances of monetary items in current and non-current assets is as follows:

Current assets	As of December 31, 2017 ThUS\$	As of December 31, 2016 ThUS\$
Cash and cash equivalents	260,092	201,416
Argentine peso	7,309	4,438
Brazilian real	14,242	9,705
Chilean peso	81,693	30,221
Colombian peso	1,105	1,137
Euro	11,746	1,695
U.S. dollar	108,327	128,694
Other currency	35,670	25,526
Other financial assets, current	36,484	14,573
Argentine peso	21	12
Brazilian real	17	734
Chilean peso	26,605	585
Colombian peso	150	-
U.S. dollar	9,343	12,879
Other currency	348	363



96

	As of December 31, 2017 ThUS\$	As of December 31, 2016 ThUS\$
<u>Current assets</u>		
Other non - financial assets, current	107,170	107,789
Argentine peso	16,507	16,086
Brazilian real	19,686	20,158
Chilean peso	34,258	1,619
Colombian peso	340	713
Euro	2,722	1,563
U.S. dollar	21,907	50,157
Other currency	11,750	17,493
Trade and other accounts receivable, current	373,447	251,204
Argentine peso	49,680	54,356
Brazilian real	22,006	30,675
Chilean peso	82,369	90,482
Colombian peso	1,169	9,720
Euro	48,286	21,923
U.S. dollar	34,268	14,086
Other currency	135,669	29,962
Accounts receivable from related entities, current	958	554
Chilean peso	735	554
U.S. dollar	223	-
Tax current assets	33,575	28,198
Argentine peso	1,679	1,798
Brazilian real	3,934	2,462
Chilean peso	3,317	6,333
Colombian peso	660	1,418
Euro	179	273
U.S. dollar	327	177
Peruvian sol	21,948	14,387
Other currency	1,531	1,350
Total current assets	811,726	603,734
Argentine peso	75,196	76,690
Brazilian real	59,885	63,734
Chilean peso	228,977	129,794
Colombian peso	3,424	12,988
Euro	62,933	25,454
U.S. Dollar	174,395	205,993
Other currency	206,916	89,081

97

	As of December 31, 2017 ThUS\$	As of December 31, 2016 ThUS\$
<u>Non-current assets</u>		
Other financial assets, non-current	20,975	26,772
Brazilian real	3,831	2,769
Chilean peso	74	83
Colombian peso	281	285
Euro	7,853	6,966
U.S. dollar	7,273	14,920
Other currency	1,663	1,749
Other non - financial assets, non-current	9,108	19,069
Argentine peso	172	142
Brazilian real	6,368	6,029
U.S. dollar	38	8,309
Other currency	2,530	4,589
Accounts receivable, non-current	6,887	7,356
Chilean peso	6,887	7,356
Deferred tax assets	2,081	2,110
Colombian peso	86	117
Other currency	1,995	1,993
Total non-current assets	39,051	55,307
Argentine peso	172	142
Brazilian real	10,199	8,798
Chilean peso	6,961	7,439
Colombian peso	367	402
Euro	7,853	6,966
U.S. dollar	7,311	23,229
Other currency	6,188	8,331



98

The foreign currency detail of balances of monetary items in current liabilities and non-current is as follows:

	Up to 90 days		91 days to 1 year	
	As of	As of	As of	As of
	December 31, 2017	December 31, 2016	December 31, 2017	December 31, 2016
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Current liabilities				
Other financial liabilities, current	36,000	287,175	115,182	455,086
Chilean peso	21,542	55,962	79,032	108,010
U.S. dollar	14,458	231,213	36,150	347,076
Trade and other accounts payables, current	919,373	585,149	33,707	16,097
Argentine peso	122,452	20,838	8,636	907
Brazilian real	28,810	40,740	669	27
Chilean peso	233,202	60,701	11,311	12,255
Colombian peso	2,964	9,049	855	578
Euro	58,081	23,445	9,165	5
U.S. dollar	409,380	374,431	1,154	962
Peruvian sol	39,064	33,701	825	1,093
Mexican peso	2,732	1,535	115	-
Pound sterling	5,839	1,769	199	246
Uruguayan peso	1,890	6,899	-	-
Other currency	14,959	12,041	778	24
Accounts payable to related entities, current	760	220	-	-
Chilean peso	546	23	-	-
U.S. dollar	4	8	-	-
Other currency	210	189	-	-
Other provisions, current	959	511	-	-
Chilean peso	30	28	-	-
Other currency	929	483	-	-
Tax liabilities, current	-	(204)	174	2,501
Argentine peso	-	-	174	2,501
Brazilian real	-	(3)	-	-
Chilean peso	-	(25)	-	-
Other currency	-	(176)	-	-

99

	Up to 90 days		91 days to 1 year	
	As of	As of	As of	As of
	December 31, 2017	December 31, 2016	December 31, 2017	December 31, 2016
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Current liabilities				
Other non-financial liabilities, current	25,190	33,439	-	-
Argentine peso	393	13,463	-	-
Brazilian real	542	430	-	-
Chilean peso	11,283	14,999	-	-
Colombian peso	837	578	-	-
Euro	5,954	168	-	-
U.S. dollar	3,160	684	-	-
Other currency	3,021	3,117	-	-
Total current liabilities	982,282	906,290	149,063	473,684
Argentine peso	122,845	34,301	8,810	3,408
Brazilian real	29,352	41,167	669	27
Chilean peso	266,603	131,688	90,343	120,265
Colombian peso	3,801	9,627	855	578
Euro	64,035	23,613	9,165	5
U.S. dollar	427,002	606,336	37,304	348,038
Other currency	68,644	59,558	1,917	1,363



100

Non-current liabilities	More than 1 to 3 years		More than 3 to 5 years		More than 5 years	
	As of December 31, 2017	As of December 31, 2016	As of December 31, 2017	As of December 31, 2016	As of December 31, 2017	As of December 31, 2016
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Other financial liabilities, non-current	276,436	178,793	263,798	747,218	189,500	41,785
Chilean peso	41,548	59,177	189,500	16,189	189,500	-
U.S. dollar	234,888	119,616	74,298	731,029	-	41,785
Accounts payable, non-current	362,964	195,629	-	-	-	-
Chilean peso	13,251	10,474	-	-	-	-
U.S. dollar	348,329	183,904	-	-	-	-
Other currency	1,384	1,251	-	-	-	-
Other provisions, non-current	41,514	39,513	-	-	-	-
Argentine peso	940	635	-	-	-	-
Brazilian real	24,074	23,541	-	-	-	-
Chilean peso	-	38	-	-	-	-
Colombian peso	551	569	-	-	-	-
Euro	9,883	8,664	-	-	-	-
U.S. dollar	6,066	6,066	-	-	-	-
Provisions for employees benefits, non-current	77,579	68,774	-	-	-	-
Brazilian real	-	28	-	-	-	-
Chilean peso	73,399	68,380	-	-	-	-
U.S. dollar	4,180	366	-	-	-	-
Other non-financial liabilities, non-current	-	3	-	-	-	-
Colombian peso	-	3	-	-	-	-
Total non-current liabilities	758,493	482,712	263,798	747,218	189,500	41,785
Argentine peso	940	635	-	-	-	-
Brazilian real	24,074	23,569	-	-	-	-
Chilean peso	128,198	138,069	189,500	16,189	189,500	-
Colombian peso	551	572	-	-	-	-
Euro	9,883	8,664	-	-	-	-
U.S. dollar	593,463	309,952	74,298	731,029	-	41,785
Other currency	1,384	1,251	-	-	-	-

101

General summary of foreign currency:

	As of December 31, 2017	As of December 31, 2016
	ThUS\$	ThUS\$
Total assets	850,777	659,041
Argentine peso	75,368	76,832
Brazilian real	70,084	72,532
Chilean peso	235,938	137,233
Colombian peso	3,791	13,390
Euro	70,786	32,420
U.S. dollar	181,706	229,222
Other currency	213,104	97,412
Total liabilities	2,343,136	2,651,689
Argentine peso	132,595	38,344
Brazilian real	54,095	64,763
Chilean peso	864,144	406,211
Colombian peso	5,207	10,777
Euro	83,083	32,282
U.S. dollar	1,132,067	2,037,140
Other currency	71,945	62,172
Net position		
Argentine peso	(57,227)	38,488
Brazilian real	15,989	7,769
Chilean peso	(628,206)	(268,978)
Colombian peso	(1,416)	2,613
Euro	(12,297)	138
U.S. dollar	(950,361)	(1,807,918)
Other currency	141,159	35,240



102

(b) Exchange differences

Exchange differences recognized in income, except for financial instruments measured at fair value through profit or loss, for the period ended December 31, 2017, 2016 and 2015, generated a charge of ThUS \$ 18,718, a credit of ThUS \$ 121,651 and a charge of ThUS \$ 467,896, respectively.

Exchange differences recognized in equity as reserves for exchange differences for conversion, for the period ended December 31, 2017, 2016 and 2015, generated a charge of ThUS \$ 47,495, a credit of ThUS \$ 494,362 and a charge of ThUS \$1, 409,439, respectively.

The following shows the current exchange rates for the U.S. dollar, on the dates indicated:

	2017	As of December 31,		2014
		2016	2015	
Argentine peso	18.57	15.84	12.97	8.55
Brazilian real	3.31	3.25	3.98	2.66
Chilean peso	614.75	669.47	710.16	606.75
Colombian peso	2,984.77	3,000.25	3,183.00	2,389.50
Euro	0.83	0.95	0.92	0.82
Strong bolivar	3,345.00	673.76	198.70	12.00
Australian dollar	1.28	1.38	1.37	1.22
Boliviano	6.86	6.86	6.85	6.86
Mexican peso	19.66	20.63	17.34	14.74
New Zealand dollar	1.41	1.44	1.46	1.28
Peruvian Sol	3.24	3.35	3.41	2.99
Uruguayan peso	28.74	29.28	29.88	24.25

103

NOTE 30 - EARNINGS / (LOSS) PER SHARE

	For the period ended December 31,	
	2017	2016
Basic earnings / (loss) per share		
Earnings / (loss) attributable to owners of the parent (ThUS\$)	155,304	69,220
Weighted average number of shares, basic	606,407,693	546,559,599
Basic earnings / (loss) per share (US\$)	0.25610	0.12665

	For the period ended December 31,	
	2017	2016
Diluted earnings / (loss) per share		
Earnings / (loss) attributable to owners of the parent (ThUS\$)	155,304	69,220
Weighted average number of shares, basic	606,407,693	546,559,599 (*)
Weighted average number of shares, diluted	606,407,693	546,559,599
Diluted earnings / (loss) per share (US\$)	0.25610	0.12665

(*) In the calculation of diluted earnings per share have not been considered the compensation plan disclosed in Note 34 (a.1), because the average market price is lower than the price of options.



NOTE 31 – CONTINGENCIES

I. Lawsuits

1) Lawsuits filed by LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries

<u>Company</u>	<u>Court</u>	<u>Case Number</u>	<u>Origin</u>	<u>Stage of trial</u>	<u>Amounts Committed (*) ThUS\$</u>
Atlantic Aviation Investments LLC (AAI).	Supreme Court of the State of New York County of New York.	07-6022920	Atlantic Aviation Investments LLC. ("AAI"), an indirect subsidiary LATAM Airlines Group S.A., incorporated under the laws of the State of Delaware, sued in August 29 th , 2007 Varig Logistics S.A. ("Variglog") for non-payment of four documented loans in credit agreements governed by New York law. These contracts establish the acceleration of the loans in the event of sale of the original debtor, VRG Linhas Aéreas S.A.	The decision ordering Variglog to pay principal, interest and costs to AAI is in the enforcement stage in Switzerland. A settlement for CHF 24,541,781.45 was reached in Brazil for the Swiss funds, and it was agreed that it would be divided as follows: (i) 54.6% of Variglog's assets for the Swiss funds; and (ii) 45.4% to AAI, subject to approval of the Brazilian Bankruptcy Commission. Variglog also filed a petition in Switzerland for recognition of the decision declaring its condition of being in judicial recovery, and subsequently, of being declared in bankruptcy. The Brazilian courts approved the AAI settlement and Variglog's bankruptcy on April 11, 2016, which were confirmed by those courts on September 21, 2016. The final decision approving the agreement was certified September 23, 2016. US\$8.9 million have been recovered thus far to date, leaving a balance of US\$2.08 million pending. Variglog funds remain under embargo by AAI in Switzerland.	10,976 Plus interests and costs



2) Lawsuits received by LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries

<u>Company</u>	<u>Court</u>	<u>Case Number</u>	<u>Origin</u>	<u>Stage of trial</u>	<u>Amounts Committed (*) ThUS\$</u>
LATAM Airlines Group S.A. y Lan Cargo S.A.	European Commission.	-	Investigation of alleged infringements to free competition of cargo airlines, especially fuel surcharge. On December 26 th , 2007, the General Directorate for Competition of the European Commission notified Lan Cargo S.A. and LATAM Airlines Group S.A. the instruction process against twenty five cargo airlines, including Lan Cargo S.A., for alleged breaches of competition in the air cargo market in Europe, especially the alleged fixed fuel surcharge and freight.	On April 14th, 2008, the notification of the European Commission was replied. The appeal was filed on January 24, 2011. On May 11, 2015, we attended a hearing at which we petitioned for the vacation of the Decision based on discrepancies in the Decision between the operating section, which mentions four infringements (depending on the routes involved) but refers to Lan in only one of those four routes; and the ruling section (which mentions one single conjoint infraction). On November 9th, 2010, the General Directorate for Competition of the European Commission notified Lan Cargo S.A. and LATAM Airlines Group S.A. the imposition of a fine in the amount of THUS\$ 9,823.135 (8,220.000 Euros) This fine is being appealed by Lan Cargo S.A. and LATAM Airlines Group S.A. On December 16, 2015, the European Court of Justice revoked the Commission's decision because of discrepancies. The European Commission did not appeal the decision, but presented a new one on March 17, 2017 reiterating the imposition of the same fine on the eleven original airlines. The fine totals 776,465,000 Euros. It imposed the same fine as before on Lan Cargo and its parent, LATAM Airlines Group S.A., totaling 8.2 million Euros. On May 31, 2017 Lan Cargo S.A. and LATAM Airlines Group S.A. filed a petition with the General Court of the European Union seeking vacation of this decision. We presented our defense in December 2017.	9,823



106

<u>Company</u>	<u>Court</u>	<u>Case Number</u>	<u>Origin</u>	<u>Stage of trial</u>	<u>Amounts Committed (*) ThUS\$</u>
Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A.	In the High Court of Justice Chancery División (England) Ovre Romerike District Court (Norway) y Directie Juridische Zaken Afdeling Ceveil Recht (Netherlands) , Cologne Regional Court (Landgericht Köln Germany).	-	Lawsuits filed against European airlines by users of freight services in private lawsuits as a result of the investigation into alleged breaches of competition of cargo airlines, especially fuel surcharge. Lan Cargo S.A. and LATAM Airlines Group S.A., have been sued in court proceedings directly and/or in third party, based in England, Norway, the Netherlands and Germany.	Cases are in the uncovering evidence stage.	-0-
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Federal Justice.	0008285- 53.2015.403.6105	An action seeking to quash a decision and petitioning for early protection in order to obtain a revocation of the penalty imposed by the Brazilian Competition Authority (CADE) in the investigation of cargo airlines alleged fair trade violations, in particular the fuel surcharge.	This action was filed by presenting a guaranty – policy – in order to suspend the effects of the CADE's decision regarding the payment of the following fines: (i) ABSA: ThUS\$10,438; (ii) Norberto Jochmann: ThUS\$201; (iii) Hernan Merino: ThUS\$ 102; (iv) Felipe Meyer :ThUS\$ 102. The action also deals with the affirmative obligation required by the CADE consisting of the duty to publish the condemnation in a widely circulating newspaper. This obligation had also been stayed by the court of federal justice in this process. Awaiting CADE's statement. ABSA began a judicial review in search of an additional reduction in the fine amount. At this time we cannot predict the final amount of the fine as the judicial review by the Federal Court Judge is still pending.	11,828



107

<u>Company</u>	<u>Court</u>	<u>Case Number</u>	<u>Origin</u>	<u>Stage of trial</u>	<u>Amounts Committed (*) ThUS\$</u>
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Federal Justice.	0001872- 58.2014.4.03.6105	An annulment action with a motion for preliminary injunction was filed on 28/02/2014, in order to cancel tax debts of PIS, CONFINS, IPI and II, connected with the administrative process 10831.005704/2006.43.	We have been waiting since August 21, 2015 for a statement by Serasa on TAM's letter of indemnity and a statement by the Union. The statement was authenticated on January 29, 2016. A petition on evidence and replications were filed on June 20, 2016. A new insurance policy was submitted on March 3, 2016 with the change to the guarantee requested by PGFN, which was declared on June 3, 2016. A decision is pending.	15,811
Tam Linhas Aéreas S.A.	Department of Federal Revenue of Brazil	19515.720476/2015- 83	Alleged irregularities in the SAT payments for the periods 01/2011 to 12/2012	A judgment by CARF is pending since April 12, 2016.	66,258
Tam Linhas Aéreas S.A.	Court of the Second Region.	2001.51.01.012530-0	Ordinary judicial action brought for the purpose of declaring the nonexistence of legal relationship obligating the company to collect the Air Fund.	Unfavorable court decision in first instance. Currently expecting the ruling on the appeal filed by the company. In order to suspend chargeability of Tax Credit a Guaranty Deposit to the Court was delivered for MUS\$106. The court decision requesting that the Expert make all clarifications requested by the parties in a period of 30 days was published on March 29, 2016. The plaintiffs' submitted a petition on June 21, 2016 requesting acceptance of the opinion of their consultant and an urgent ruling on the dispute. No amount additional to the deposit that has already been made is required if this case is lost.	100,240
Tam Linhas Aéreas S.A.	Internal Revenue Service of Brazil.	10880.725950/2011- 05	Compensation credits of the Social Integration Program (PIS) and Contribution for Social Security Financing (COFINS) Declared on DCOMPs.	The objection (<i>manifestação de inconformidade</i>) filed by the company was rejected, which is why the voluntary appeal was filed. The case was assigned to the 1st Ordinary Group of Brazil's Administrative Council of Tax Appeals (CARF) on June 8, 2015. TAM's appeal was included in the CARF session held August 25, 2016. An agreement that converted the proceedings into a formal case was published on October 7, 2016.	64,383



108

<u>Company</u>	<u>Court</u>	<u>Case Number</u>	<u>Origin</u>	<u>Stage of trial</u>	<u>Amounts Committed (*) ThUS\$</u>
Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A.	United States Court of Appeals for the Eleventh Circuit, Florida, U.S.A.	2013-20319 CA 01	The July 30th, 2012 Aerovías de Integración Recional, Aires S.A. (LATAM AIRLINES COLOMBIA) initiated a legal process in Colombia against Regional One INC and Volvo Aero Services LLC, to declare that these companies are civilly liable for moral and material damages caused to LATAM AIRLINES COLOMBIA arising from breach of contractual obligations of the aircraft HK-4107. The June 20th, 2013 AIRES SA And / Or LATAM AIRLINES COLOMBIA was notified of the lawsuit filed in U.S. for Regional One INC and Dash 224 LLC for damages caused by the aircraft HK-4107 arguing failure of LATAM AIRLINES COLOMBIA customs duty to obtain import declaration when the aircraft in April 2010 entered Colombia for maintenance required by Regional One.	This case is being heard by the 45th Civil Court of the Bogotá Circuit in Colombia. The court issued an order on August 16, 2016 setting the hearing date pursuant to Article 101 for February 2, 2017. At that hearing, a reconciliation should have been attempted, the facts in dispute determined, interrogatories made and evidence admitted. At the petition of Regional One's attorneys on January 27, 2017, which was accepted by the respondent, the hearing to be held on February 2, 2017 was postponed. A reconciliation hearing was held on June 14, 2017 that failed. This commenced the evidentiary stage in which the legal representative of LATAM Airlines Colombia was interrogated. The judge must now decree which evidence must be presented and analyzed. The U.S. Federal Court for the State of Florida rendered a decision on March 26, 2014 sustaining the petition of Lan Colombia Airlines to stay the proceedings in the U.S. as long as the lawsuit in Colombia was pending. The U.S. Court also closed the case administratively. The Federal Court of Appeals confirmed the closing of the U.S. case on April 1, 2015. On October 13, 2015, Regional One filed a petition with the U.S. Court seeking a reopening of the case. Lan Colombia Airlines presented its arguments for keeping the case closed, which were sustained by the Court on August 23, 2016. The case in the U.S. continues to be closed.	12,443



<u>Company</u>	<u>Court</u>	<u>Case Number</u>	<u>Origin</u>	<u>Stage of trial</u>	<u>Amounts Committed (*) ThUS\$</u>
Tam Linhas Aéreas S.A.	Internal Revenue Service of Brazil	10880.722.355/2014- 52	On August 19th, 2014 the Federal Tax Service issued a notice of violation stating that compensation credits Program (PIS) and the Contribution for the Financing of Social Security COFINS by TAM are not directly related to the activity of air transport.	An administrative objection was filed on September 17th, 2014. A first-instance ruling was rendered on June 1, 2016 that was partially favorable. The separate fine was revoked. A voluntary appeal was filed on June 30, 2016, which is pending a decision by CARF. On January 9, 2016, the case was referred to the Second Division, Fourth Chamber, of the Third Section of the Administrative Council of Tax Appeals (CARF).	73,890
Tam Viagens S.A.	Department of Finance to the municipality of São Paulo.	67.168.795 / 67.168.833 / 67.168.884 / 67.168.906 / 67.168.914 / 67.168.965	A claim was filed alleging infraction and seeking a fine because of a deficient basis for calculation of the service tax (ISS) because the company supposedly made incorrect deductions.	We received notice of the petition on December 22, 2015. The objection was filed on January 19, 2016. The company was notified on November 23, 2016 of the decision that partially sustained the interim infringement ruling. An ordinary appeal was filed on December 19, 2016 before the Municipal Tax Council of Sao Paulo and a judgment is pending.	108,396
Tam Linhas Aéreas S.A.	Labor Court of São Paulo.	0001734- 78.2014.5.02.0045	Action filed by the Ministry of Labor, which requires compliance with legislation on breaks, extra hours and others.	This case is in the initial stages. It could possibly impact both operations and employee work shift control. TAM won in the first instance, but the Prosecutor's Office has appealed the trial court's decision. That decision was sustained by the appellate court. A petition by the Prosecutor's Office for clarification is now pending before the courts. The Office of the Public Prosecutor withdrew the petition for clarification and the case was closed in favor of LATAM. Now pending are the measures pertaining to lawsuit management so that transfer to the court is declared.	16,170



110

<u>Company</u>	<u>Court</u>	<u>Case Number</u>	<u>Origin</u>	<u>Stage of trial</u>	<u>Amounts Committed (*) ThUS\$</u>
TAM S.A.	Conselho Administrativo de Recursos Fiscais.	13855.720077/2014-02	Notice of an alleged infringement presented by Secretaria da Receita Federal do Brasil requiring the payment of IRPJ and CSLL, taxes related to the income earned by TAM on March, 2011, in relation of the reduction of the statute capital of Multiplus S.A.	On January 12, 2014, it was filed an appeal against the object of the notice of infringement. Currently, the company is waiting for the court judgment regarding the appeal filed in the Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (CARF) The case will be put into the system again for re-assignment for hearing and reporting because of the departure of Eduardo de Andrade, a CARF council member. The decision was against TAM. The lawsuit was on August 13, 2017. The administrative court's decision was that TAM Linhas Aereas must pay Corporate Income Tax (IRPJ) and the Social Contribution based on Net Profits (CSLL). The Company was summoned to hear a decision on December 18, 2017. TAM filed an appeal on December 28, 2017 and must now await the appellate decision.	149,031
TAM Linhas Aéreas S.A.	Sao Paulo Labor Court, Sao Paulo	1001531- 73.2016.5.02.0710	The Ministry of Labor filed an action seeking that the company adapt the ergonomics and comfort of seats.	In August 2016, the Ministry of Labor filed a new lawsuit before the competent Labor Court in Sao Paulo, in the same terms as case 0000009-45.2016.5.02.090, as previously reported. The judgment is pending. (16/02/2018).	17,230



111

<u>Company</u>	<u>Court</u>	<u>Case Number</u>	<u>Origin</u>	<u>Stage of trial</u>	<u>Amounts Committed (*) ThUS\$</u>
LATAM Airlines Group S.A.	22° Civil Court of Santiago	C-29.945-2016	The Company received notice of a civil liability claim by Inversiones Ranco Tres S.A. on January 18, 2017. It is represented by Mr. Jorge Enrique Said Yarur. It was filed against LATAM Airlines Group S.A. for an alleged contractual default by the Company and against Ramon Eblen Kadiz, Jorge Awad Mehech, Juan Jose Cueto Plaza, Enrique Cueto Plaza and Ignacio Cueto Plaza, directors and officers, for alleged breaches of their duties. In the case of Juan Jose Cueto Plaza, Enrique Cueto Plaza and Ignacio Cueto Plaza, it alleges a breach, as controllers of the Company, of their duties under the incorporation agreement. LATAM has retained legal counsel specializing in this area to defend it.	The claim was answered on March 22, 2017 and the plaintiff filed its replication on April 4, 2017. LATAM filed its rejoinder on April 13, 2017, which concluded the argument stage of the lawsuit. A reconciliation hearing was held on May 2, 2017, but the parties did not reach an agreement. The Court issued the evidentiary decree on May 12, 2017. We filed a petition for reconsideration because we disagreed with certain points of evidence. That petition was partially sustained by the Court on June 27, 2017. The evidentiary stage commenced and then concluded on July 20, 2017. Observations to the evidence must now be presented. That period expires August 1, 2017. We filed our observations to the evidence on August 1, 2017. We were served the decision on December 13, 2017 that dismissed the claim since LATAM was in no way liable. The plaintiff filed an appeal on December 26, 2017. Now pending is the admission of the appeal by the Court of Appeals.	21,547
TAM Linhas Aéreas S.A.	10th Jurisdiction of Federal Tax Enforcement of Sao Paulo	0020869- 47.2017.4.03.6182	Tax Enforcement Lien No. 0061196-68.2016.4.03.6182 on Profit-Based Social Contributions from 2004 to 2007.	This tax enforcement was referred to the 10th Federal Jurisdiction on February 16, 2017. A petition reporting our request to submit collateral was recorded on April 18, 2017. At this time, the period is pending for the plaintiff to respond to our petition.	42,548
TAM Linhas Aéreas S.A.	Federal Revenue Bureau	10880.900360/2017- 55	A claim regarding the negative Company Income Tax (IRPJ) balance. Appraisals of compensation that were not accepted.	The case was referred to the National Claims Management Center of the Federal Revenue Bureau for Sao Paulo on May 11, 2017.	15,910



<u>Company</u>	<u>Court</u>	<u>Case Number</u>	<u>Origin</u>	<u>Stage of trial</u>	<u>Amounts Committed (*) ThUS\$</u>
TAM Linhas Aéreas S.A.	Internal Revenue Service of Brazil	16643.000085/2009-47	Notice of claim to recover income taxes and social contributions paid on the basis of net profits (SCL) according to the royalty expenses and use of the TAM trademark.	Before the Internal Revenue Service of Brazil. A service of process is expected in the lawsuit on admissibility of the special appeal, filed by the General Counsel of the National Treasury, as well as notification of the decision rendered by the Administrative Council of Tax Appeals (CARF). The decision was made to file a lawsuit on December 5, 2017.	17,657
TAM Linhas Aéreas S.A.	Internal Revenue Service of Brazil	10831.012344/2005-55	Notice of an infringement filed by the Company to request the import tax (II), the Social Integration Program (PIS) of the Social Security Funding Contribution (COFINS) as a result of an unidentified international cargo loss.	Before the Internal Revenue Service of Brazil. The administrative decision was against the company. The matter is pending a decision by the CARF.	17,844
TAM Linhas Aéreas S.A.	Treasury Department of the State of Sao Paulo	3.123.785-0	Notice of an infringement to demand payment of the tax on the circulation of merchandise and services (ICMS) assessable on aircraft imports.	Before the Treasury Department of the State of Sao Paulo. A decision is now pending on the appeal that the company has filed with the Federal Supreme Court (STF).	14,647
TAM Linhas Aéreas S.A.	Treasury Department of the State of Sao Paulo	4.037.054	Action brought by the Treasury Department of the State of Sao Paulo because of non-payment of the tax on the circulation of merchandise and services (ICMS) in relation to telecommunications services.	Before the Treasury Department of the State of Sao Paulo. Defensive arguments have been presented. The first-instance decision sustained all parts of the notice. We filed an ordinary appeal on which a decision is pending by the Sao Paulo Tax Court.	10,808
TAM Linhas Aéreas S.A.	DERAT SPO (Delegacia de Receita Federal)	13808.005459/2001-45	Collection of the Social Security Funding Contribution (COFINS) based on gross revenue of the company in the period 1999-2000	The decision on collection was pending through June 2, 2010.	27,226



113

<u>Company</u>	<u>Court</u>	<u>Case Number</u>	<u>Origin</u>	<u>Stage of trial</u>	<u>Amounts Committed (*) ThUS\$</u>
Pantanal Linhas Aéreas S.A.	Tax Court	Enforcement 0253410-30.2012.8.26.0014	A lawsuit seeking enforcement of the fine and ICMS.	A decision is pending on the appeal.	10,877
TAM Linhas Aéreas S.A.	Federal Bureau	Revenue 10880.938.664/2016-12	An administrative lawsuit about compensation not being proportional to the negative corporate income tax balance.	A decision is pending by CARF on the appeal.	27,369
TAM Linhas Aéreas S.A.	Vara das execuções fiscais.	1997.0002503-9	This is a tax collection claim for a customs fine—forfeiture of the temporary customs clearance of goods (new lawsuit).	Collateral insurance was offered in 2016 and accepted by the Ministry of Finance in a petition made November 9, 2016. The defensive arguments were presented (attachments against the tax collection) and the decision was favorable to TAM, which makes the payment of a fine more unlikely for TAM. Now pending in the lawsuit is a decision in the appeal made by the Ministry of Finance.	9,983
TAM Linhas Aéreas S.A.	Delegacia de Receita Federal	10611.720630/2017-16	This is an administrative claim about a fine for the incorrectness of an import declaration (new lawsuit).	The administrative defensive arguments were presented September 28, 2017.	22,253
TAM Linhas Aéreas S.A.	Delegacia de Receita Federal	10611.720852/2016-58	An improper charge of the Contribution for the Financing of Social Security (COFINS) on an import (new lawsuit).	We are currently awaiting a decision. There is no predictable decision date because it depends on the court of the government agency.	16,079
TAM Linhas Aéreas S.A.	Delegacia de Receita Federal	16692.721.933/2017-80	The Internal Revenue Service of Brazil issued a notice of violation because TAM applied for credits offsetting the contributions for the Social Integration Program (PIS) and the Social Security Funding Contribution (COFINS) that do not bear a direct relationship to air transport (new claim).	We are awaiting the presentation of an administrative defense.	34,321



114

<u>Company</u>	<u>Court</u>	<u>Case Number</u>	<u>Origin</u>	<u>Stage of trial</u>	<u>Amounts Committed (*) ThUS\$</u>
SNEA (Sindicato Nacional das empresas aeroviárias)	União Federal	0012177-54.2016.4.01.3400	A claim against the 72% increase in airport control fees (TAT-ADR) and approach control fees (TAT-APP) charged by the Airspace Control Department ("DECEA").	A decision is now pending on the appeal presented by SNEA.	23.118
TAM Linhas Aéreas S/A	União Federal	2001.51.01.020420-0	TAM and other airlines filed a recourse claim seeking a finding that there is no legal or tax basis to be released from collecting the Additional Airport Fee ("ATAERO").	A decision by the superior court is pending. The amount is indeterminate because even though TAM is the plaintiff, if the ruling is against it, it could be ordered by the trial judge to pay certain fees.	-0-

- In order to deal with any financial obligations arising from legal proceedings in effect at December 31, 2017, whether civil, tax, or labor, LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries, has made provisions, which are included in Other non-current provisions that are disclosed in Note 21.
 - The Company has not disclosed the individual probability of success for each contingency in order to not negatively affect its outcome.
- (*) The Company has reported the amounts involved only for the lawsuits for which a reliable estimation can be made of the financial impacts and of the possibility of any recovery, pursuant to Paragraph 86 of IAS 37 Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets.



II. Governmental Investigations.

- 1) On July 25, 2016, LATAM reached agreements with the U.S. Department of Justice ("DOJ") and the U.S. Securities and Exchange Commission ("SEC") regarding the investigation of payments for US\$1,150,000 by Lan Airlines S.A. in 2006-2007 to a consultant advising it in the resolution of labor matters in Argentina.

The purpose of the investigation was to determine whether these payments violated the U.S. Foreign Corrupt Practices Act ("FCPA") that: (i) forbids bribery of foreign government authorities in order to obtain a commercial advantage; and (ii) requires the companies that must abide by the FCPA to keep appropriate accounting records and implant an adequate internal control system. The FCPA is applicable to LATAM because of its ADR program in effect on the U.S. securities market.

After an exhaustive investigation, the DOJ and SEC concluded that there was no violation of the bribery provisions of the FCPA, which is consistent with the results of LATAM's internal investigation. However, the DOJ and SEC consider that LAN accounted for these payments incorrectly and, consequently, infringed the part of the FCPA requiring companies to keep accurate accounting records. These authorities also consider that LAN's internal controls in 2006-2007 were weak, so LAN would have also violated the provisions in the FCPA requiring it to maintain an adequate internal control system.

The agreements signed, included the following:

- a) The agreement with the DOJ involves: (i) entering into a Deferred Prosecution Agreement ("DPA"), which is a public contract under which the DOJ files public charges alleging an infringement of the FCPA accounting regulations. LATAM is not obligated to answer these charges, the DOJ will not pursue them for a period of 3 years, and the DOJ will dismiss the charges after expiration of that 3-year period provided LATAM complies with all terms of the DPA. In exchange, LATAM must admit to the negotiated events described in the DPA and agree to pay the negotiated fine explained below and abide by other terms stipulated in the agreement; (ii) clauses in which LATAM admits that the payments to the consultant in Argentina were incorrectly accounted for and that at the time those payments were made (2006-2007), it did not have adequate internal controls in place; (iii) LATAM's agreement to have an outside consultant monitor, evaluate and report to the DOJ on the effectiveness of LATAM's compliance program for a period of 27 months; and LATAM's agreement to continue evaluating and reporting directly to the DOJ on the effectiveness of its compliance program for a period of 9 months after the consultant's work concludes; and (iv) LATAM paid a fine of ThUS\$ 12,750.
- b) The agreement with the SEC involves: (i) accepting a Cease and Desist Order, which is an administrative resolution of the SEC closing the investigation, in which LATAM will accept certain obligations and statements of fact that are described in the document; (ii) accepting the same obligations regarding the consultant mentioned above; and (iii) LATAM paid a fine of KUS\$6,744 and interest of ThUS\$ 2,694.

Nothing is owed to the SEC at this time as ThUS\$ 4,719 was paid in July 2017.

LATAM continued to cooperate with the Chilean authorities on this matter. The investigation continues. The 7th Criminal Court set the hearing date for October 24, 2017, at the request of the Office of the Public Prosecutor. The Prosecutor has petitioned that the investigation be closed.

- 2) LATAM received six Requests for Information from the Central-North Metropolitan Region Legal Division, on October 25, 2016, on November 11, 2016, on March 8, 2017, on March 22, 2017, on July 7, 2017 and the last on August 28, 2017. It requested information related to the investigation of payments made by LAN Airlines in 2006 and 2007 to a consultant who advised it on the resolution of labor matters in Argentina. It also requested an explanation of information provided to the market. The five requests have already been answered and the requested information has been provided. The 7th Criminal Court set the hearing date for October 24, 2017 at the request of the Public Prosecutor. A reopening of the investigation was denied at that hearing and that denial was confirmed by the Santiago Court of Appeals on November 20, 2017.
- 3) The ecuatorial airline affiliate, LATAM Airlines Ecuador was given notice on August 26, 2016 of an investigation of LATAM Airlines Ecuador and two other airlines begun, at its own initiative, by one of the Investigative Departments of the Ecuadoran Market Power Control Commission, limited to alleged signs of conscious parallelism in relation to specific fares on one domestic route in Ecuador from August 2012 to February 2013. The Investigative Prefecture has 180 days (through February 21, 2017) to issue a report on whether to quash the investigation or file charges against two or more of the parties involved. That period can be extended for another 180 days. A proceeding would begin only if the decision is made to file charges. The Commission extended the term of the investigation for another 180 days (through August 18, 2017) LATAM Airlines Ecuador is cooperating with the authority and has retained a law firm and economist expert in the subject to advise the company during this process and any additional information requested will be furnished. We received notice on August 23, 2017 that the Market Regulatory Commission decided to quash the investigation against AEROLANE LÍNEAS AÉREAS NACIONALES DEL ECUADOR S.A. and two other airlines because there was insufficient information to charge them. This decision is final.

NOTE 32 – COMMITMENTS

(a) Loan covenants

With respect to various loans signed by the Company for the financing of Boeing 767, 767F, 777F and 787 aircraft, which carry the guarantee of the United States Export-Import Bank, limits have been set on some of the Company's financial indicators on a consolidated basis, for which, in any case non-compliance does not generate acceleration of the loans.

Moreover, and related to these same contracts, restrictions are also in place on the Company's management in terms of its ownership, in relation to the ownership structure and the controlling group, and disposal of the assets which mainly refers to important transfers of assets.

The Company and its subsidiaries do not maintain financial credit contracts with banks in Chile that indicate some limits on financial indicators of the Company or its subsidiaries.



117

The Revolving Credit Facility ("Revolving Credit Facility") with guaranteed aircraft, engines, spare parts and supplies for a total amount of US \$ 450 million includes restrictions of minimum liquidity measured at the level of the Consolidated Company and measured at the individual level for the companies LATAM Airlines Group S.A. and TAM Linhas Aéreas S.A. which remain stand by while the credit line is not used. This credit line established with a consortium of eleven banks led by Citibank, is not used as of December 31, 2017.

As of December 31, 2017, the Company is in compliance with all the indicators detailed above.

(b) Commitments under operating leases as lessee

Details of the main operating leases are as follows:

Lessor	Aircraft	As of December 31, 2017	As of December 31, 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
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 11215 DAC	Airbus A320	-	1
ECAF 12838 DAC	Airbus A320	1	1
ECAF 140589 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

118

Lessor	Aircraft	As of December 31, 2017	As of December 31, 2016
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 A350	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		<u>93</u>	<u>111</u>

The rentals are shown in results for the period for which they are incurred.

The minimum future lease payments not yet payable are the following:

	As of December 31, 2017 ThUS\$	As of December 31, 2016 ThUS\$
No later than one year	462,205	533,319
Between one and five years	1,620,253	1,459,362
Over five years	1,498,064	1,262,509
Total	<u>3,580,522</u>	<u>3,255,190</u>



119

The minimum operating lease payments charged to income are the following:

	For the period ended December 31,	
	2017 ThUS\$	2016 ThUS\$
Minimum operating lease payments	579,551	568,979
Total	579,551	568,979

During 2017 two Airbus A320-200N were added for a period of twelve years each and two Airbus A319-100 aircraft, fifteen Airbus A320 aircraft were returned. On the other hand, two Boeing 787-9 aircraft were added for a period of twelve year each and one Boeing 767-300ER aircraft and one Boeing 767-300 Freighter aircraft were returned.

The operating lease agreements entered into by the Parent Company and its subsidiaries establish that aircraft maintenance must be carried out in accordance with the technical provisions of the manufacturer and in the margins agreed in the contracts with the lessor, a cost assumed by the lessee. Additionally, for each aircraft, the lessee must purchase policies that cover the associated risk and the amount of the assets involved. As for the rent payments, these are unrestricted and cannot be netted from other accounts receivable or payable by the lessor and the lessee.

At December 31, 2017 the Company has existing letters of credit related to operating leasing as follows:

Creditor Guarantee	Debtor	Type	Value ThUS\$	Release date
GE Capital Aviation Services Limited	Lan Cargo S.A.	One letter of credit	1,100	Nov 30, 2018
ACS Aero 1 Alpha Limited	LATAM Airlines Group S.A.	One letter of credit	3,255	Aug 31, 2018
Bank of America	LATAM Airlines Group S.A.	Three letter of credit	1,043	Jul 2, 2018
Bank of Utah	LATAM Airlines Group S.A.	One letter of credit	2,000	Mar 24, 2019
Engine Lease Finance Corporation	LATAM Airlines Group S.A.	One letter of credit	4,750	Oct 8, 2018
GE Capital Aviation Services Ltd.	LATAM Airlines Group S.A.	Six letter of credit	22,105	Apr 30, 2018
International Lease Finance Corp	LATAM Airlines Group S.A.	Three letter of credit	1,450	Aug 5, 2018
ORIX Aviation Systems Limited	LATAM Airlines Group S.A.	Two letter of credit	7,366	Dec 11, 2018
Wells Fargo Bank	LATAM Airlines Group S.A.	Nine letter of credit	15,160	Mar 2, 2018
CIT Aerospace International	Tam Linhas Aéreas S.A.	One letter of credit	6,000	Oct 25, 2018
Wells Fargo Bank North N.A.	Tam Linhas Aéreas S.A.	One letter of credit	5,500	Jul 15, 2018
			69,729	

120

(c) Other commitments

At December 31, 2017 the Company has existing letters of credit, certificates of deposits and warranty insurance policies as follows:

Creditor Guarantee	Debtor	Type	Value ThUS\$	Release date
Servicio Nacional de Aduana del Ecuador	Lineas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.	Three letter of credit	1,705	Aug 5, 2018
Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial	Lan Perú S.A.	Twenty five letter of credit	1,897	Jan 31, 2018
Lima Airport Partners S.R.L.	Lan Perú S.A.	Eighteen letter of credit	996	Apr 30, 2018
Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria	Lan Perú S.A.	Ten letter of credit	80,000	Jan 21, 2018
Aena Aeropuertos S.A.	LATAM Airlines Group S.A.	Four letter of credit	2,809	Nov 15, 2018
American Alternative Insurance Corporation	LATAM Airlines Group S.A.	Six letter of credit	3,690	Apr 5, 2018
Comisión Europea	LATAM Airlines Group S.A.	One letter of credit	9,868	Jun 16, 2018
Deutsche Bank A.G.	LATAM Airlines Group S.A.	One letter of credit	15,000	Mar 31, 2018
Dirección General de Aeronáutica Civil	LATAM Airlines Group S.A.	Fifty three letter of credit	19,759	Feb 28, 2018
Empresa Pública de Hidrocarburos del Ecuador EP Petroecuador	LATAM Airlines Group S.A.	One letter of credit	5,500	Jun 18, 2018
Metropolitan Dade County	LATAM Airlines Group S.A.	Eight letter of credit	2,273	Mar 13, 2018
4ª Vara Mista de Bayeux	Tam Linhas Aéreas S.A.	One insurance policies guarantee	1,044	Mar 25, 2021
Conselho Administrativo de Conselhos Federais	Tam Linhas Aéreas S.A.	One insurance policies guarantee	12,703	May 19, 2020
Fundação de Proteção de Defesa do Consumidor Procon	Tam Linhas Aéreas S.A.	Two insurance policies guarantee	3,926	Apr 1, 2021
União Federal	Tam Linhas Aéreas S.A.	One insurance policies guarantee	6,604	Oct 20, 2021
União Federal - Fazenda Nacional	Tam Linhas Aéreas S.A.	One insurance policies guarantee	41,243	Jul 30, 2020
União Federal - Procuradoria - Gral da fazenda Nacional	Tam Linhas Aéreas S.A.	Four insurance policies guarantee	50,196	Jan 4, 2020
União Federal Vara Comarca de DF	Tam Linhas Aéreas S.A.	One insurance policies guarantee	1,551	Sep 28, 2021
União Federal Vara Comarca de SP	Tam Linhas Aéreas S.A.	One insurance policies guarantee	19,268	Feb 22, 2021
			280,032	



121

NOTE 33 - TRANSACTIONS WITH RELATED PARTIES

(a) Details of transactions with related parties as follows:

Tax No.	Related party	Nature of relationship with related parties	Country of origin	Nature of related parties transactions	Currency	Transaction amount with related parties As of December 31,	
						2017	2016
						ThUS\$	ThUS\$
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA	Related director	Chile	Tickets sales	CLP	18	6
65.216.000-K	Comunidad Mujer	Related director	Chile	Tickets sales	CLP	14	9
78.591.370-1	Bethia S.A. and subsidiaries	Related director	Chile	Services provided for advertising	CLP	-	(12)
				Services received of cargo transport	CLP	1,643	(394)
				Services received from National and International Courier	CLP	(382)	(285)
65.216.000-K	Viajes Fabella Ltda.	Related director	Chile	Services provided of cargo transport	CLP	(17)	192
79.773.440-3	Transportes San Felipe S.A.	Related director	Chile	Sales commissions	CLP	(761)	(727)
				Services received of transfer of passengers	CLP	-	(84)
87.752.000-5	Granja Marina Tornagallones S.A.	Common shareholder	Chile	Tickets sales	CLP	1	3
Foreign	Consultoria Administrativa Profesional S.A. de C.V.	Associate	Mexico	Professional counseling services received	MXN	(2,357)	(2,563)
Foreign	Inversora Aeronautica Argentina	Related director	Argentina	Leases as lessor	ARS	(251)	(264)
Foreign	TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S/A	Related director	Brazil	Services provided	BRL	45	(120)
				Services received at airports	BRL	(39)	7
Foreign	Qatar Airways	Indirect shareholder	Qatar	Services provided by aircraft lease	US\$	31,707	-
				Interimist received service	US\$	(2,139)	-
				Interimist provided service	US\$	5,279	-
				Services provided of handling	US\$	1,002	-

The balances of Accounts receivable and accounts payable to related parties are disclosed in Note 9.

Transactions between related parties have been carried out on free-trade conditions between interested and duly-informed parties.

122

(b) Compensation of key management

The Company has defined for these purposes that key management personnel are the executives who define the Company's policies and major guidelines and who directly affect the results of the business, considering the levels of Vice-Presidents, Chief Executives and Directors (Senior).

	For the period ended	
	December 31,	
	2017	2016
	ThUS\$	ThUS\$
Remuneration	17,826	16,514
Management fees	468	556
Non-monetary benefits	740	778
Short-term benefits	36,970	23,459
Share-based payments	13,173	8,085
Total	69,177	49,392

NOTE 34 - SHARE-BASED PAYMENTS

(a) Compensation plan for increase of capital

Compensation plans implemented by providing options for the subscription and payment of shares that have been granted by LATAM Airlines Group S.A. to employees of the Company and its subsidiaries, are recognized in the financial statements in accordance with the provisions of IFRS 2 "Share-based Payment", showing the effect of the fair value of the options granted under compensation in linear between the date of grant of such options and the date on which these irrevocable.

(a.1) Compensation plan 2011

On December 21, 2016, the subscription and payment period of the 4,800,000 shares corresponding to the compensation plan approved at the Extraordinary Shareholders' Meeting held on December 21, 2011, expired.

Of the total shares allocated to the 2011 Compensation Plan, only 10,282 shares were subscribed and paid, having been placed on the market in January 2014. In view of the above, at the expiration date, the 2011 Compensation Plan had a balance of 4,789,718 shares pending of subscription and payment, which was deducted from the authorized capital of the Company.

Periods	Number of Stock Options In share-based payment arrangements			
	Options waived by executives	Expired Action Options	Closing Balance	
	Opening balance			
From January 1 to December 31, 2016	4,518,000	(4,172,000)	(346,000)	-
From January 1 to December 31, 2017	-	-	-	-



123

These options were valued and recorded at fair value at the grant date, determined by the "Black-Scholes-Merton". No result has been recognized as of December 2017 (ThUS\$ 2,989 at December 31, 2016).

(a.2) Compensation plan 2013

At the Extraordinary Shareholders' Meeting held on June 11, 2013, the Company's shareholders approved motions including increasing corporate equity, of which 1,500,000 shares were allocated to compensation plans for employees of the Company and its subsidiaries, in conformity with the stipulations established in Article 24 of the Corporations Law. With regard to this compensation, a defined date for implementation does not exist.

(b) Compensation plan 2016-2018

The company implemented a retention plan long-term for executives, which lasts until December 2018, with a vesting period between October 2018 and March 2019, which consists of an extraordinary bonus whose calculation formula is based on the variation the value to experience the action of LATAM Airlines Group S.A. for a period of time.

This benefit is recognized in accordance with the provisions of IFRS 2 "Share-based Payments" and has been considered as cash settled award and therefore recorded at fair value as a liability, which is updated to the closing date of each financial statement with effect on profit or loss.

Periods	Base Units				Closing Balance
	Opening balance	Granted	Annulled	Exercised	
From January 1 to December 31, 2016	4,719,720	-	-	-	4,719,720
From January 1 to December 31, 2017	4,719,720	37,359	(1,193,286)	(630,897)	2,932,896

The fair value has been determined on the basis of the best estimate of the future value of the Company share multiplied by the number of units granted bases.

At December 31, 2017, the carrying amount of ThUS\$ 13,173, is classified under "Administrative expenses" in the Consolidated Statement of Income by Function.

(c) Subsidiaries compensation plans

(c.1) Stock Options

Multiplus S.A., subsidiaries of TAM S.A., have outstanding stock options at December 31, 2017, which amounted to 316,025 shares (at December 31, 2016, the distribution of outstanding stock options amounted to 394,698 for Multiplus S.A.).

124

Multiplus S.A.

Description	3rd Grant	4th Grant	4th Extraordinary Grant	Total
	03-21-2012	04-03-2013	11-20-2013	
Outstanding option number as December 31, 2016	84,249	173,399	137,050	394,698
Outstanding option number as December 31, 2017	84,249	163,251	68,525	316,025

For Multiplus S.A., the plan's terms provide that the options granted to the usual prizes are divided into three equal parts and employees may exercise one-third of their two, three and four, options respectively, as long as they keep being employees of the company. The agreed term of the options is seven years after the grant of the option. The first extraordinary granting was divided into two equal parts, and only half of the options may be exercised after three years and half after four years. The second extraordinary granting was also divided into two equal parts, which may be exercised after one and two years respectively.

The acquisition of the share's rights, in both companies is as follows:

Company	Number of shares Accrued options		Number of shares Non accrued options	
	As of December 31, 2017	As of December 31, 2016	As of December 31, 2017	As of December 31, 2016
Multiplus S.A.	-	-	316,025	394,698

In accordance with IFRS 2 - Payments based on shares, the fair value of the option must be recalculated and recorded in the liability of the Company, once cash payment is made (cash-settled). The fair value of these options was calculated using the "Black-Scholes-Merton" method, where the assumptions were updated with information from LATAM Airlines Group S.A. As of December 31, 2017 and December 31, 2016 there is no value recorded in liabilities and results.

(c.2) Payments based on restricted stock

In May of 2014 the Management Council of Multiplus S.A. approved a plan to grant restricted stock, a total of 91,103 ordinary, registered book entry securities with no face value, issued by the Company to beneficiaries.

The quantity of restricted stock units was calculated based on employees' expected remunerations divided by the average price of shares in Multiplus S.A. traded on the BM&F Bovespa exchange in the month prior to issue, April of 2014. This benefits plan will only grant beneficiaries the right to the restricted stock when the following conditions have been met:

a. Compliance with the performance goal defined by this Council as return on Capital Invested.

b. The Beneficiary must remain as an administrator or employee of the Company for the period running from the date of issue to the following dates described, in order to obtain rights over the following fractions: (i) 1/3 (one third) after the 2nd year from the issue date; (ii) 1/3 (one third)



125

Number shares in circulation

	Opening balance	Granted	Exercised	Not acquired due to breach of employment retention conditions	Closing balance
From January 1					
to December 31, 2016	175,910	138,282	(15,811)	(60,525)	237,856
From January 1					
to December 31, 2017	237,856	129,218	(41,801)	(15,563)	309,710

NOTE 35 - STATEMENT OF CASH FLOWS

(a) The Company has done significant non-cash transactions mainly with financial leases, which are detailed in Note 17 letter (d), additional information in numeral (iv) Financial leases.

(b) Other inflows (outflows) of cash:

	For the periods ended December 31,	
	2017	2016
	ThUS\$	ThUS\$
Guarantees	59,988	(51,559)
Fuel hedge	19,862	(50,029)
DOJ fine	-	(12,750)
SEC agreement	-	(4,719)
Fuel derivatives premiums	(2,832)	(6,840)
Hedging margin guarantees	(4,201)	1,184
Tax paid on bank transaction	(6,635)	(10,668)
Bank commissions, taxes paid and other	(7,738)	(769)
Change reservation systems	(16,120)	-
Currency hedge	(17,798)	(39,534)
Court deposits	(33,457)	(33,635)
Others	-	50
Total Other inflows (outflows) Operation flow	(8,931)	(209,269)
Others deposits in guarantees	3,754	-
Recovery loans convertible into shares	-	8,896
Tax paid on bank transaction	(2,594)	(3,716)
Others	(10,383)	(4,337)
Total Other inflows (outflows) Investment flow	(9,223)	843
Loan guarantee	80,615	(74,186)
Aircraft Financing advances	(26,214)	(125,149)
Settlement of derivative contracts	(40,695)	(29,828)
Total Other inflows (outflows) Financing flow	13,706	(229,163)

126

(c) Dividends:

	For the periods ended December 31,	
	2017	2016
	ThUS\$	ThUS\$
Latam Airlines Group S.A.	(20,766)	-
Multipius S.A. (*)	(45,876)	(40,823)
Lan Perú S.A. (*)	-	(400)
Total dividends paid	(66,642)	(41,223)

(*) Dividends paid to minority shareholders

d) Reconciliation of liabilities arising from financing activities:

	As of December 31,	Cash flows			Non-Flow Movements		As of December 31,
Obligations with financial institutions	2016	Obtainment Capital	Payment Capital	Interest	Interest accrued and others	Reclassifications	2017
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Loans to exporters	278,164	130,000	(99,719)	(7,563)	13,737	-	314,619
Bank loans	585,287	70,357	(345,552)	(21,127)	32,668	-	321,633
Guaranteed obligations	4,758,552	182,140	(486,599)	(154,072)	155,907	(419,085)	4,036,843
Other guaranteed obligations	256,420	-	(15,022)	(8,890)	9,667	-	242,175
Obligation with the public	1,309,345	1,055,167	(797,828)	(128,764)	146,146	-	1,584,066
Financial leases	1,022,361	-	(344,005)	(46,874)	58,937	419,085	1,109,504
Other loans	394,791	13,107	(124,688)	(22,434)	22,024	-	282,800
Total Obligations with financial institutions	8,604,920	1,450,771	(2,213,413)	(389,724)	439,086	-	7,891,640

(e) Advances of aircraft

Below are the cash flows associated with aircraft purchases, which are included in the statement of consolidated cash flow, in the item Purchases of properties, plants and equipment:

	For the periods ended December 31,	
	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Increases (payments)	(205,143)	(170,684)
Recoveries	78,641	727,585
Total cash flows	(126,502)	556,901



NOTE 36 - THE ENVIRONMENT

LATAM Airlines Group S.A has a commitment to sustainable development seeking to generate value taking into account the governance, environmental and social aspects. The company manages environmental issues at a corporate level, centralized in the Sustainability Management. For the company to monitor and minimize its impact on the environment is a commitment of the highest level; where the continuous improvement and contribute to the solution of the global climate change problem, generating added value to the company and the region, are the pillars of its management.

One of the functions of the Sustainability Management in environmental issues, together with the various areas of the Company, is to ensure environmental compliance, implement a management system and environmental programs that comply with the requirements every day more. demanding worldwide; in addition to continuous improvement programs in their internal processes, which generate environmental, social and economic benefits and which are added to those currently carried out.

Within the sustainability strategy, the Environment dimension of LATAM Airlines Group S.A., is called Climate Change and is based on the goal of achieving world leadership in this area, and for which we work on the following aspects:

- i. Carbon footprint
- ii. Eco Efficiency
- iii. Sustainable Alternative Energy
- iv. Standards and Certifications

This is how, during 2017, the following initiatives have been carried out:

- Implementation of an Environmental Management System for the main operations of the company. It is highlighted that the company during 2016 has recertified its environmental management system in Miami facilities following the guidelines of the international standard ISO 14.001.
- Maintenance of the Stage 2 Certification of IATA Environmental Assessment (IEnvA) whose scope is the international flights operated from Chile, the most advanced level of this certification; being the first in the continent and one of the four airlines in the world that have this certification.
- Preparation of the environmental chapter for the sustainability report of the company, which allows to measure progress in environmental issues.
- Answer to the questionnaire of the DJSI.
- Measurement and external verification of the Corporate Carbon Footprint.
- Neutralization of land operations in the operations of Colombia and Peru with emblematic reforestation projects in the respective countries.

It is highlighted that in 2017, LATAM Airlines Group maintained its inclusion for the fourth consecutive year in the world category of the Dow Jones Sustainability Index, with only 3 airlines in the world belonging to this select group.

NOTE 37 - EVENTS SUBSEQUENT TO THE DATE OF THE FINANCIAL STATEMENTS

Subsequent to December 31, 2017 and until the date of issuance of these financial statements, there is no knowledge of other financial or other events that significantly affect the balances or their interpretation.

The consolidated financial statements of LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries as of December 31, 2017, have been approved in an Extraordinary Board Meeting on March 14, 2018.

A F I L I A D A S

e Coligadas



LATAM AIRLINES GROUP S.A.

Nome: LATAM Airlines Group S.A., R.U.T. 89.862.200-2

Constituição: Se constitui como sociedade por cotas de responsabilidade limitada, por escritura pública datada de 30 de dezembro de 1983, outorgada no Cartório de Eduardo Avello Arellano, com uma súmula da mesma registrada no Registro de Comércio de Santiago a folhas 20.341 número 11.248 do ano de 1983 e publicada no Diário Oficial do dia 31 de dezembro de 1983.

Por escritura pública datada de 20 de agosto de 1985, outorgada no Cartório de Miguel Garay Figueroa, a empresa passa a ser uma sociedade anônima com a denominação, Línea Aérea Nacional Chile S.A. (atualmente LATAM Airlines Group S.A.), que, por expressa disposição da Lei N° 18.400, tem a qualidade de sucessora legal da empresa pública do Estado constituída no ano de 1929 com a denominação Línea Aérea Nacional de Chile, no que diz respeito às concessões aeronáuticas e de radiocomunicações, direitos de tráfego e outras concessões administrativas.

A Assembléia Geral Extraordinária da LAN Chile S.A., realizada em 23 de julho de 2004, decidiu alterar a denominação da empresa para "LAN Airlines S.A.", tendo sido uma súmula do termo a que se reduziu a Ata da referida Assembléia inscrita no Registro de Comércio do Registro de Imóveis a folhas 25.128 número 18.764 correspondente ao ano de 2004, com publicação no Diário Oficial de 21 de agosto de 2004. A data de vigência da alteração de denominação é 8 de setembro de 2004.

A Assembléia Geral Extraordinária da LAN Airlines S.A., realizada em 21 de dezembro de 2011, decidiu alterar a denominação da empresa para "LATAM S.A.", tendo sido uma súmula do termo a que se reduziu a Ata da referida Assembléia inscrita no Registro de Comércio do Registro de Imóveis a folhas 4.238 número 2.921 correspondente ao ano de 2012, com publicação no Diário Oficial de sábado, 14 de janeiro de 2012. A data de vigência da alteração de denominação é 22 de junho de 2012.

O LATAM Airlines Group S.A. é regido pelas normas pertinentes às sociedades anônimas de capital aberto, estando inscrita para tais efeitos sob o N° 0306, de 22 de janeiro de 1987, no Registro de Valores da Comissão para o Mercado Financeiro "CMF", anteriormente Superintendência de Valores Mobiliários e Seguros.

Nota: As Demonstrações Financeiras das filiais são apresentadas neste relatório de maneira resumida. Os antecedentes completos encontram-se à disposição do público em nossos escritórios e na CMF.

TAM S.A. E FILIAIS

Constituição:

Sociedade Anônima constituída no Brasil em maio de 1997

Objeto:

Participar, na qualidade de acionista de outras empresas, especialmente de empresas que explorem serviços de transporte aéreo regular de âmbito nacional e internacional e outras atividades conexas, relacionadas ou complementares ao transporte aéreo regular

Capital Subscrito e Integralizado:

MUS\$ 2.514.245

Resultado do Exercício:

MUS\$ 203.678

Participação em 2017:

100,00%

Variação a/a:

0,00%

% Sobre os ativos da Matriz:

4,98%

Presidente do Conselho de Administração:

Claudia Sender Ramirez

Diretores:

Ruy Antonio Mendes Amparo
Federico Herman Germani

Empresas filiais da TAM S.A.

TAM Linhas Aéreas S.A. e filiais

Individualização:

Sociedade anônima constituída no Brasil.

Objeto:

(a) Exploração dos serviços de transporte aéreo regular de passageiros, cargas ou malas postais, na conformidade da legislação vigente; (b) Exploração de atividades complementares de serviços de transporte aéreo por frete de passageiros, cargas e malas postais; (c) Prestação de serviços de manutenção, reparação de aeronaves, próprias ou de terceiros, motores, partes e peças; (d) Prestação de serviços de hangaragem de aeronaves; (e) Prestação de serviços de atendimento de pátio e pista, abastecimento de comissária de bordo e limpeza de aeronaves; (f) Prestação de serviços de engenharia, assistência técnica e demais atividades relacionadas à indústria aeronáutica; (g) Realização de instrução e treinamento, relacionados às atividades aeronáuticas; (h) Análise e desenvolvimento de programas e sistemas; (i) Compra e venda de peças, acessórios e equipamentos aeronáuticos; (j) Desenvolvimento e execução de outras atividades conexas, correlatas ou complementares ao transporte aéreo, além das acima expressamente elencadas; (k) Importação e exportação de óleo lubrificante acabado; e (l) Exploração dos serviços de correspondente bancário

Capital Subscrito e Integralizado:

MUS\$ 2.148.226

Participação em 2017:

100,00%

Variação a/a:

0,00%

% Sobre os ativos da Matriz:

3,26596%

Presidente do Conselho de Administração:

Cláudia Sender Ramirez

Diretores:

Ruy Antonio Mendes Amparo
Daniel Levy

ABSA: Aerolinhas Brasileiras S.A. e filial

Individualização:

Sociedade anônima constituída no Brasil

Objeto:

(a) Exploração dos serviços de transporte aéreo regular de passageiros, cargas ou malas postais, domésticas ou internacionais, na conformidade da legislação vigente; (b) Exploração de atividades auxiliares de transporte aéreo, tais como, atendimento, limpeza e reboque de aeronaves, monitoração de cargas, despacho operacional de voo, check in e check out e demais serviços previstos em legislação própria; (c) Arrendamento mercantil e operacional, bem como o fretamento de aeronaves; (d) Exploração dos serviços de manutenção e comercialização de partes, peças e equipamentos de aeronaves; e (e) Desenvolvimento e execução de outras atividades conexas, correlatas ou complementares ao transporte aéreo, além das acima expressamente elencadas.

Capital Subscrito e Integralizado:

MUS\$ 62.752

Participação em 2017:

100,00%

Variação a/a:

0,00%

% Sobre os ativos da Matriz:

0,16901%

Presidente do Conselho de Administração:

Luis Quintiliano

Diretores:

Dario Matsuguma
Daniel Levy

Empresas filiais da TAM S.A.

Multiplus S.A.

Individualización:

Sociedade anônima constituída no Brasil.

Objeto:

i. o desenvolvimento e gerenciamento do programa de fidelização de clientes em razão do consumo de bens e serviços oferecidos por parceiros da Companhia; ii. a comercialização de direitos de resgate de prêmios no âmbito do programa de fidelização de clientes; iii. a criação de banco de dados de pessoas físicas e jurídicas; iv. a obtenção e processamento de informações transacionais referentes a hábitos de consumo; v. a representação de outras sociedades, brasileiras ou estrangeiras; e vi. prestação de serviços auxiliares ao comércio de bens e produtos, incluindo, porém não se limitando, a sua importação e a exportação, além da aquisição de itens e produtos relacionados, direta e indiretamente, a consecução das atividades acima descritas.

Capital Subscrito e Integralizado:

MUS\$ 32.437

Participação em 2017:

72,40%

Variação a/a:

0,00%

% Sobre os ativos da Matriz:

1,49870%

Presidente do Conselho de Administração:

Roberto José Maris De Medeiros

Diretores:

Ronald Domingues

Ricardo Gazetta

Ricardo Birtel Mendes de Freitas

Transportes Aereos del Mercosur S.A.

Individualização:

Sociedade anônima constituída no Paraguai

Objeto:

Tem um objeto social amplo, que inclui atividades aeronáuticas, comerciais, turísticas, de serviços, financeiras, representações, e de investimento, com ênfase em atividades aeronáuticas de transporte regular e não-regular, interno e internacional, de pessoas, coisas e/ou correspondências, entre outras, comerciais e de prestação de serviços de manutenção e assistência técnica a todo tipo de aeronaves, equipamentos, acessórios e materiais para aeronavegabilidade, entre outros.

Capital Subscrito e Integralizado:

MUS\$ 15.708

Participação em 2017:

94,98%

Variação a/a:

0,00%

% Sobre os ativos da Matriz:

0,14770%

Presidente do Conselho de Administração:

Rosario Altgelt

Diretores:

Enrique Alcaide Hidalgo

Esteban Burt

Darío Maciel Martínez

Hernán Pablo Morosuk

Administradores:

Enrique Alcaide Hidalgo

Esteban Burt Artaza

Maria Emiliana Duarte León

Luis Galeano

Diego Martinez

Gerente-Geral:

Rosario Altgelt

Corsair Participações Ltda

Individualização:

Sociedade anônima constituída no Brasil.

Objeto:

(i) a participação em outras sociedades civis ou comerciais, na condição de acionista ou quotista; e (ii) a administração de bens próprios.

Capital Subscrito e Integralizado:

MUS\$ 58

Participação em 2017:

100,00%

Variação a/a:

0,00%

% Sobre os ativos da Matriz:

0,00332%

Presidente do Conselho de Administração:

Ruy Antonio Mendes Amparo

Diretores:

Euzébio Angelotti Neto

Empresas filiais da TAM S.A.

TP Franchising Limited

Individualização:

Sociedade por Cotas de Responsabilidade Limitada constituída no Brasil.

Objeto:

(a) a concessão de franquias; (b) a cessão temporária, gratuita ou onerosa, a seus franqueados, de direitos de utilização de marcas, sistemas, conhecimentos, métodos, patentes, tecnologia de atuação e quaisquer outros direitos, interesses ou bens, móveis ou imóveis, tangíveis ou intangíveis, de que a Sociedade, seja ou venha a ser titular ou licenciada, relacionados ao desenvolvimento, implantação, operação ou administração das franquias que vier a conceder; (c) o desenvolvimento de quaisquer atividades necessárias a assegurar, tanto quanto possível, a manutenção e o aperfeiçoamento contínuo dos padrões de atuação de sua rede de franquias; (d) o desenvolvimento de modelos de implantação, operação e administração da rede de franquias e sua transmissão para os franqueados; e (e) a distribuição, venda e comercialização de passagens aéreas e produtos relacionados, bem como quaisquer negócios conexos ou acessórios a sua finalidade principal, podendo, ainda, participar em outras sociedades como sócia ou acionista, no Brasil ou no Exterior, ou em consórcios, assim como empreender projetos próprios, ou associar-se a projetos de terceiros, inclusive para fins de fruição de incentivos fiscais, de acordo com a legislação em vigor.

Capital Subscrito e Integralizado:

MUS\$ 9

Participação em 2017:

100,00%

Variação a/a:

0,00%

% Sobre os ativos da Matriz:

0,00273%

Administradores:

Cláudia Sender Ramirez
Marcelo Eduardo Guzzi Dezem
Daniel Levy

TAM Capital Inc

Individualização:

Sociedade anônima constituída no Brasil.

Objeto:

A empresa pode exercer qualquer atividade que não seja contrária à lei.

Capital Subscrito e Integralizado:

MUS\$ 131.171

Participação em 2017:

100,00%

Variação a/a:

0,00%

% Sobre os ativos da Matriz:

0,0%

Diretores:

José Zaidan Maluf,
Bruno Macarenco Aléssio
Euzébio Angelotti Neto

TAM Capital 2 Inc.

Individualização:

Sociedade anônima constituída no Brasil.

Objeto:

A empresa pode exercer qualquer atividade que não seja contrária à lei.

Capital Subscrito e Integralizado:

MUS\$ 93.216

Participação em 2017:

100,00%

Variação a/a:

0,00%

% Sobre os ativos da Matriz:

0,0%

Diretores:

José Zaidan Maluf,
Bruno Macarenco Aléssio
Euzébio Angelotti Neto

Empresas filiais da TAM S.A.

TAM Capital 3 Inc.

Individualização:

Sociedade anônima constituída no Brasil.

Objeto:

A empresa pode exercer qualquer atividade que não seja contrária à lei.

Capital Subscrito e Integralizado:

MUS\$ 210.574

Participação em 2017:

100,00%

Variação a/a:

0,00%

% Sobre os ativos da Matriz:

0,86614%

Diretores:

José Zaidan Maluf,

Bruno Macarenco Aléssio

Euzébio Angelotti Neto

LAN CARGO S.A E FILIAIS

Constituição:

Constituída como sociedade anônima de capital fechado, por escritura pública datada de 22 de maio de 1970, outorgada no Cartório de Sergio Rodríguez Garcés, constituição que se materializou com o aporte dos ativos e passivos da empresa Línea Aérea del Cobre Limitada (Ladeco Limitada), constituída com data de 3 de setembro de 1958 no Cartório de Jaime García Palazuelos. A Empresa passou por diversas reformas, sendo a última a que consta na escritura pública datada de 20 de novembro de 1998, e cuja súmula foi inscrita a folhas 30.091 número 24.117 do Registro de Comércio de Santiago e publicada no Diário Oficial com data 3 de dezembro de 1998, em virtude da qual a Ladeco S.A. se fundiu por incorporação à filial da LAN Chile S.A. denominada Fast Air Carrier S.A.

Por escritura pública de 22 de outubro de 2001, à qual reduziu-se a ata da Assembléia Geral Extraordinária de Acionistas da Ladeco S.A. de mesma data, a razão social foi modificada para "LAN Chile Cargo S.A.", sendo a súmula dessa escritura inscrita no Registro de Comércio do Cartório de Registro de Imóveis de Santiago, a folhas 27.746 número 22.624 correspondente ao ano de 2001, com publicação no Diário Oficial de 5 de novembro de 2001. A alteração de denominação entrou em vigor a contar do dia 10 de dezembro de 2001.

Por escritura pública de 23 de agosto de 2004, à qual reduziu-se a ata da Assembléia Geral Extraordinária de Acionistas da LAN Chile Cargo S.A., de 17 de agosto de 2004, a razão social foi modificada para "LAN Cargo S.A.", sendo a súmula dessa escritura inscrita no Registro de Comércio do Cartório de Registro de Imóveis de Santiago, a folhas 26.994 número 20.082 correspondente ao ano de 2004, com publicação no Diário Oficial de 30 de agosto de 2004.

Objeto:

Realizar e desenvolver, seja por conta própria ou alheia, o seguinte: o transporte em geral em qualquer uma de suas formas e, especificamente, o transporte aéreo de passageiros, cargas e correspondências, dentro e fora do país; as atividades turísticas, de hotelaria e demais atividades complementares a

elas, em qualquer uma de suas formas, dentro e fora do país; a compra, venda, fabricação e/ou integração, manutenção, arrendamento ou qualquer outra forma de uso ou gozo, seja por conta própria ou de terceiros, de aviões, peças de reposição e equipamentos aeronáuticos, e a exploração dos mesmos a qualquer título; a prestação de todo tipo de serviços e assessorias relacionados com o transporte em geral e, em particular, com o transporte aéreo em qualquer uma de suas formas, seja de apoio em terra, de manutenção, de assessoria técnica ou de outra espécie, dentro e fora do país, e todo tipo de atividades e serviços relacionados a turismo, hotelaria e demais atividades e bens referidos retro, dentro e fora do país. Para o cumprimento dos objetivos mencionados supra, a Empresa poderá realizar investimentos ou participar como sócia em outras empresas, seja adquirindo ações ou direitos ou interesses em qualquer outro tipo de associação, seja nas já existentes ou que se constituam no futuro e, em geral, executar todos os atos e celebrar todos os contratos necessários e pertinentes aos fins indicados.

Capital Subscrito e Integralizado:

MUS\$ 83.226

Resultado do Exercício:

MUS\$ (4.639)

Participação em 2017:

99,898%

Variação a/a:

0,00%

% Sobre os ativos da Matriz:

1,93%

Diretores:

Andrés Bianchi Urdinola (Ejecutivos LATAM)

Enrique Cueto Plaza (Executivo da LATAM)

Ramiro Alfonsín Balza (Executivo da LATAM)

Gerente-Geral:

Andrés Bianchi Urdinola

Empresas afiliadas da Lan Cargo S.A

Laser Cargo S.R.L.

Individualização:

Sociedade por Cotas de Responsabilidade Limitada constituída na Argentina.

Objeto:

Por conta própria e/ou de terceiros, a prestação de serviços como agente de cargas aéreas e marítimas, operação de contentores aéreos e marítimos, controle de carga e descarga de aeronaves convencionais, cargueiras, navios convencionais e navios porta-contentores, consolidação e desconsolidação, operações e contratos com empresas de transporte, de distribuição e promoção de cargas aéreas, marítimas, fluviais e terrestres, e atividades e serviços correlatos, importação e exportação: essas operações serão realizadas na forma prevista pelas leis do país e pelas regulamentações que regem essas profissões e atividades, as disposições legais de aduana e os regulamentos da Prefeitura Naval Argentina, da Força Aérea Argentina, além de encarregar terceiros da realização de tarefas atribuídas pela legislação vigente a despachantes aduaneiros; além disso, depósito e transporte por conta própria e/ou de terceiros de frutas, produtos, matérias primas, mercadorias em geral e todos os tipos de documentação: embalagem de mercadorias em geral, por conta própria e/ou de terceiros. No desempenho dessas funções, a empresa poderá inscrever-se como agente marítimo, aéreo, importador e exportador, empreiteira e fornecedora marítima e aérea perante as autoridades competentes. Ao mesmo tempo, desenvolverá atividades postais destinadas à admissão, à classificação, ao transporte, à distribuição e à entrega de correspondências, cartas, portais, encomendas de até 50 quilogramas, que se realizem dentro da República Argentina e de/para o exterior. Essa atividade inclui a atividade desenvolvida pelos chamados portadores, ou empresas de portadores, e todas as outras atividades assemelhadas ou assemelháveis conforme o disposto no Art. 4º do Decreto 1187/93. A empresa poderá

também desenvolver o processo logístico consistente no traslado, no armazenamento, na reunião, no fracionamento, na embalagem e no acondicionamento de mercadorias em geral para seu posterior transporte e distribuição ao cliente final, junto com a gestão das informações pertinentes ao cumprimento desse objetivo, ou seja: o processo logístico da retirada da matéria prima no fornecedor até a entrega do produto acabado no cliente e a regulamentação das informações que garanta a eficiência dessa gestão.

Capital Subscrito e Integralizado:

MUS\$ 68

Participação em 2017:

99,99%

Variação a/a:

0,00%

% Sobre os ativos da Matriz:

0,0000%

Diretores:

Esteban Bojanich

Administração:

Esteban Bojanich,
Rosario Altgelt
María Marta Forcada,
Facundo Rocha
Gonzalo Perez Corral
Nicolás Obejero
Norberto Díaz

Fast Air Almacenes de Carga S.A.

Individualização:

Sociedade anônima constituída no Chile.

Objeto:

Realizar e desenvolver a exploração ou administração de armazéns ou recintos de depósitos aduaneiros nos quais se possa armazenar qualquer bem ou mercadoria até o momento de sua retirada, para sua importação, exportação ou outra destinação aduaneira, nos termos indicados no Decreto de Aduanas, sua regulamentação e demais normas correspondentes.

Capital Subscrito e Integralizado:

MUS\$ 6.741

Participação em 2017:

99,89%

Variação a/a:

0,00%

% Sobre os ativos da Matriz:

0,04292%

Diretores:

Ramiro Alfonsín Balza (Executivo da LATAM)
Andrés del Valle Eitel (Executivo da LATAM)
Hernan Pasman (Executivo da LATAM)

Gerente-Geral:

Posição atualmente vaga

Empresas afiliadas da Lan Cargo S.A

Prime Airport Services Inc. e filial

Individualização:

Pessoa jurídica constituída nos Estados Unidos

Objeto:

Realizar e desenvolver a exploração ou administração de armazéns ou recintos de depósitos aduaneiros nos quais se possa armazenar qualquer bem ou mercadoria até o momento de sua retirada, para sua importação, exportação ou outra destinação aduaneira, nos termos indicados no Decreto de Aduanas, sua regulamentação e demais normas correspondentes.

Capital Subscrito e Integralizado:

MUS\$ 2

Participação em 2017:

100,00%

Variação a/a:

0,00%

% Sobre os ativos da Matriz:

0,00000%

Gerente-Geral:

Rene Pascua

Lan Cargo Overseas Limited e filiais

Individualização:

Sociedade por Cotas de Responsabilidade Limitada constituída nas Bahamas.

Objeto:

Participar de qualquer ato ou atividade que não encontre vedação em nenhuma lei vigente nas Bahamas.

Capital Subscrito e Integralizado:

MUS\$ 1.183

Participação em 2017:

100,00%

Variação a/a:

0,00%

% Sobre os ativos da Matriz:

0,12644%

Diretores:

Andres del Valle Eitel (Executivo da LATAM)

Administração:

Andres del Valle Eitel (Executivo da LATAM)

Transporte Aéreo S.A.

Individualização:

Sociedade anônima constituída no Chile.

Objeto:

Participar de qualquer ato ou atividade que não encontre vedação em nenhuma lei vigente nas Bahamas.

Capital Subscrito e Integralizado:

MUS\$ 11.800

Participação em 2017:

99,99%

Variação a/a:

0,00%

% Sobre os ativos da Matriz:

1,17109%

Diretores:

Ramiro Alfonsín Balza

Roberto Alvo Milosawlewitsch

Administração:

Ramiro Alfonsín Balza

Roberto Alvo Milosawlewitsch

Empresas afiliadas da Lan Cargo S.A

Consorcio Fast Air Almacenes de Carga S.A. – Laser Cargo S.R.L.

Individualização:

Consórcio transitório de Empresas, constituído na Argentina.

Objeto:

Apresentação à Licitação Pública Nacional e Internacional Nº 11/2000 para a outorga do Alvará de Uso para a Instalação e Exploração de um Depósito Fiscal no Aeroporto Internacional de Rosario.

Capital Subscrito e Integralizado:

MUS\$ 132

Participação em 2017:

100,00%

Variação a/a:

0,00%

% Sobre os ativos da Matriz:

0,00018%

Diretores:

Esteban Bojanich

Administração:

Esteban Bojanich

Lan Cargo Inversiones S.A. e filial

Individualização:

Sociedade anônima constituída no Chile.

Objeto:

O comércio do transporte aéreo em qualquer uma de suas formas, seja de passageiros, correios e/ou cargas, e tudo quanto tenha relação direta ou indireta com essa atividade, dentro e fora do país, por conta própria ou alheia; b) A prestação de serviços relacionados com a manutenção e o reparo de aeronaves, próprias ou de terceiros; c) O comércio e desenvolvimento de atividades relacionadas com viagens, turismo e hotelaria; d) O desenvolvimento e/ou a participação de/em todos os tipos de investimentos, tanto no Chile como no estrangeiro, em questões relacionadas diretamente ou indiretamente com assuntos aeronáuticos e/ou com os demais objetos sociais; e e) O desenvolvimento e a exploração de qualquer outra atividade derivada do objeto social e/ou vinculada, conexa, coadjuvante ou complementar da mesma.

Capital Subscrito e Integralizado:

MUS\$ 125

Participação em 2017:

100,00%

Variação a/a:

0,00%

% Sobre os ativos da Matriz:

0,00000%

Diretores:

Andrés Bianchi Urdinola Plaza (Ejecutivo da LATAM)

Ramiro Alfonsín Balza (Executivo da LATAM)

Roberto Alvo Milosawlewitsch (Executivo da LATAM)

Connecta Corporation

Individualização:

Pessoa jurídica constituída nos Estados Unidos

Objeto:

Propriedade, arrendamento operacional e subarrendamento de aeronaves

Capital Subscrito e Integralizado:

MUS\$ 1

Participação em 2017:

100,00%

Variação a/a:

0,00%

% Sobre os ativos da Matriz:

0,11430%

Gerente-Geral:

Andrés Bianchi Urdinola Plaza (Ejecutivo da LATAM)

Empresas afiliadas da Lan Cargo S.A

Línea Aérea Carguera de Colombia (Subsidiária da LAN Cargo Inversiones)

Individualização:

Sociedade anônima constituída na Colômbia.

Objeto:

A prestação do serviço de transporte público aéreo comercial de cargas e correios dentro do território da República da Colômbia, e de/para a Colômbia. Como objeto social secundário, a empresa poderá prestar serviços de manutenção a si mesma e a terceiros; operar sua escola de operações e prestar serviços de instrução teórica e prática, e de treinamento aos aeroviários próprios ou de terceiros em suas diferentes modalidades e especialidades; importar para si ou terceiros peças de reposição, partes e peças relacionadas com a atividade aeronáutica; prestar serviços aeroportuários a terceiros; representar ou agenciar empresas aéreas nacionais ou estrangeiras, de passageiros ou de cargas, e, em geral, empresas que prestem serviços no setor aeronáutico.

Capital Subscrito e Integralizado:

MUS\$ 774

Participação em 2017:

90,00%

Variação a/a:

0,00%

% Sobre os ativos da Matriz:

0,05192%

Diretores:

Alberto Davila Suarez (principal)
Santiago Alvarez Matamoros (principal)
Jaime Antonio Gongora Esguerra (principal)
Andrés Bianchi Urdinola (Suplemente)
Jorge Nicolas Cortazar Cardoso (Suplemente)
Helen Victoria Warner Sanchez

Administração:

Jaime Antonio Gongora Esguerra
Erika Zarante Bahamon (Suplemente)

Mas Investment Limited (Subsidiária da LAN Overseas Limited)

Individualização:

Sociedade por Cotas de Responsabilidade Limitada constituída nas Bahamas.

Objeto:

Realizar toda e qualquer atividade que não seja proibida nos termos das leis das Bahamas e, especificamente, ter participação em outras filiais da LAN.

Capital Subscrito e Integralizado:

MUS\$1.446

Participação em 2017:

100,000

Variação a/a:

0,00%

% Sobre os ativos da Matriz:

0,03554%

Diretores:

J. Richard Evans
Carlton Mortimer
Charlene Y. Wels
Geoffrey D. Andrews.

Promotora Aérea Latinoamérica S.A e filiais (Subsidiária da Mas Investment Limited)

Individualização:

Sociedade Anônima de Capital Variável constituída no México.

Objeto:

Promover, constituir, organizar, explorar e assumir participação no capital e patrimônio de todo tipo de empresas mercantis, civis, associações ou empresas industriais, comerciais, de serviços ou de qualquer outra espécie, tanto nacionais como estrangeiras, bem como participar de sua administração ou liquidação. *A aquisição, alienação e, em geral, a negociação com todo tipo de ações, partes sociais, e de qualquer título-valor permitido pela lei... *A prestação ou contratação de serviços técnicos, consultivos e de assessoria, bem como a celebração dos contratos ou convênios para a consecução desses fins.

Capital Subscrito e Integralizado:

MUS\$ 2.216

Participação em 2017:

49,00%

Variação a/a:

0,00%

% Sobre os ativos da Matriz:

0,02508%

Administração:

Luis Ignacio Sierra Arriola

Empresas afiliadas da Lan Cargo S.A

Inversiones Áreas S.A (Subsidiária da Mas Investment Limited)

Individualização:

Sociedade anônima constituída no Peru.

Objeto:

Promover, constituir, organizar, explorar e assumir participação no capital e patrimônio de todo tipo de empresas mercantis, civis, associações ou empresas industriais, comerciais, de serviços ou de qualquer outra espécie, tanto nacionais como estrangeiras, bem como participar de sua administração ou liquidação. *A aquisição, alienação e, em geral, a negociação com todo tipo de ações, partes sociais, e de qualquer título-valor permitido pela lei... *A prestação ou contratação de serviços técnicos, consultivos e de assessoria, bem como a celebração dos contratos ou convênios para a consecução desses fins.

Capital Subscrito e Integralizado:

MUS\$ 428

Participação em 2017:

100,00%

Variação a/a:

0,00%

% Sobre os ativos da Matriz:

0,03116%

Presidente do Conselho de Administração:

Jorge Alejandro Villa Mardel

Diretores:

Jorge Alejandro Villa Mardel

Andrés Enrique del Valle Eitel

Ramiro Diego Alfonsín Balza

Gerente-Geral:

Silvana Muguerza Mori

Americonsul S.A de C.V. (Subsidiária da Promotora Aérea Latinoamérica S.A e filiais)

Individualização:

Sociedade Anônima de Capital Variável constituída no México.

Objeto:

Prestar e receber todo tipo de serviços técnicos, de administração e de assessoria a empresas industriais, comerciais e de serviços; Promover, organizar, administrar, supervisionar, ministrar e dirigir cursos de capacitação de pessoal; Realizar todo tipo de estudos, planos, projetos, trabalhos de pesquisa; Contratar o pessoal profissional e técnico necessário.

Capital Subscrito e Integralizado:

MUS\$ 5

Participação em 2017:

49,00%

Variação a/a:

0,00%

% Sobre os ativos da Matriz:

0,00000%

Administração:

Luis Ignacio Sierra Arriola

Hector Ivan Iriarte

Claudio Torres

Americonsul de Guatemala S.A. (Subsidiária da Americonsul S.A de C.V)

Individualização:

Sociedade anônima constituída na Guatemala.

Objeto:

Poderes para representar, intermediar, negociar e comercializar; Desenvolver todo tipo de atividades comerciais e industriais; Todo tipo de comércio em geral. Objeto amplo que permite todo tipo de operações no país.

Capital Subscrito e Integralizado:

MUS\$ 76

Participação em 2017:

99,00%

Var a/a:

0,00%

% Sobre os ativos da Matriz:

0,00071%

Presidente do Conselho de Administração:

Luis Ignacio Sierra Arriola

Diretores:

Carlos Fernando Pellecer Valenzuela

Administração:

Carlos Fernando Pellecer Valenzuela

Empresas afiliadas da Lan Cargo S.A

Americonsult de Costa Rica S.A. (Subsidiária da Americonsul S.A de C.V)

Constituição:

Sociedade anônima constituída na Costa Rica.

Objeto:

Comércio em geral, indústria, agricultura e pecuária.

Capital Subscrito e Integralizado:

MUS\$ 20

Participação em 2017:

99,00%

Var a/a:

0,00%

% Sobre os ativos da Matriz:

0,00635%

Administração:

Luis Ignacio Sierra Arriola

Tesorero: Alejandro Fernández Espinoza

Luis Miguel Renguel López

Tomás Nassar Pérez

Marjorie Hernández Valverde.

LAN PERÚ S.A

Constituição:

Sociedade anônima constituída no Peru em 14 de fevereiro de 1997.

Objeto:

Prestação de serviços de transporte aéreo de passageiros, cargas e correios, em nível nacional e internacional, em conformidade com a legislação da aeronáutica civil.

Capital Subscrito e Integralizado:

MUS\$ 4.341

Resultado do Exercício:

MUS\$ 1.205

Participação em 2017:

70,00%

Variação a/a:

0,00%

% Sobre os ativos da Matriz:

0,06598%

Presidente do Conselho de Administração:

Emilio Rodríguez Larraín Salinas

Diretores:

César Emilio Rodríguez Larraín Salinas

Ignacio Cueto Plaza (Executivo da LATAM)

Enrique Cueto Plaza (Executivo da LATAM)

Jorge Harten Costa

Alejandro García Vargas

Emilio Rodríguez Larraín Miró Quesada

Roberto Alejandro Alvo Milosawlewitsch (Ejecutivo LATAM)

Gerente-Geral:

Félix Antelo

INVERSIONES LAN S.A E FILIAIS

Constituição:

Constituída como sociedade anônima de capital fechado, por escritura pública datada de 23 de janeiro de 1990, outorgada no Cartório de Humberto Quezada M., inscrita no Registro de Comércio de Santiago a fls. 3.462 N° 1.833 do ano de 1990, e publicada no Diário Oficial do dia 2 de fevereiro de 1990.

Objeto:

Realizar investimentos em todos os tipos de bens, sejam eles móveis ou imóveis, tangíveis ou intangíveis. Além disso, a Empresa poderá formar outros tipos de empresas, de qualquer espécie; adquirir direitos em empresas já constituídas, administrá-las, modificá-las e liquidá-las.

Capital Subscrito e Integralizado:

MUS\$ 459

Resultado do Exercício:

MUS\$ 1.588

Participação em 2017:

100,00%

Variação a/a:

0,0%

% Sobre os ativos da Matriz:

0,03447%

Diretores:

Enrique Cueto Plaza (Executivo da LATAM)

Ramiro Alfonsín Balza (Executivo da LATAM)

Roberto Alvo Milosawlewitsch (Executivo da LATAM)

Gerente-Geral:

Gregorio Bekes (Ejecutivo da LATAM)

Empresas afiliadas da Inversiones Lan S.A. e participações

Andes Airport Services S.A.

Individualização:

Sociedade anônima constituída no Chile.

Objeto:

Assessoria integral de empresas e a prestação de serviços a terceiros, tais como cargas, assistência em terra, dotação de pessoal e todos os outros que forem necessários. Para esses efeitos, a empresa realizará suas funções através de pessoal especialmente contratado por conta própria ou alheia. Em geral, a empresa poderá desenvolver toda atividade que se relacione diretamente ou indiretamente com sua finalidade específica de assessoria e prestação de serviços a terceiros.

Capital Subscrito e Integralizado:

MUS\$ 3

Participação em 2017:

98,00%

Variação a/a:

0,00%

% Sobre os ativos da Matriz:

0,02685%

Diretores:

Enrique Cueto Plaza (Executivo da LATAM)

Ramiro Alfonsín Balza (Executivo da LATAM)

Roberto Alvo Milosawlewitsch (Executivo da LATAM)

LATAM TRAVEL CHILE S.A E FILIAL

Constituição:

Constituída como sociedade anônima de capital fechado, por escritura pública datada de 22 de junho de 1987, outorgada no Cartório de Raúl Undurraga Laso, inscrita no Registro de Comércio de Santiago a fls. 13.139 N° 8.495 do ano de 1987, e publicada no Diário Oficial do dia 2 de julho de 1987. A empresa passou por diversas reformas, sendo a última a que consta na escritura pública datada de 24 de agosto de 1999 outorgada no Cartório de Santiago de Eduardo Pinto Peralta, inscrita no Registro de Comércio de Santiago a fls. 21.042 N° 16.759 do ano de 1999, e publicada no Diário Oficial do dia 8 de setembro de 1999.

Objeto:

Exploração, administração e representação de empresas ou negócios nacionais ou estrangeiros dedicados a atividades hoteleiras, de navegação, aéreas e de turismo; exploração por conta própria ou de terceiros, arrendamento de automóveis; importação, exportação, produção, comercialização e distribuição, por conta própria ou alheia, em mercados nacionais e internacionais, de qualquer tipo de mercadorias, sejam elas matérias primas, insumos ou produtos acabados.

Capital Subscrito e Integralizado:

MUS\$ 235

Resultado do Exercício:

MUS\$ 1.833

Participação em 2017:

100,00%

Variação a/a:

0,0%

% Sobre os ativos da Matriz:

0,02433%

Diretores:

Andrés del Valle Eitel (Ejecutivo da LATAM)

Roberto Alvo Milosawlewitsch (Ejecutivo da LATAM)

Ramiro Alfonsín Balza (Ejecutivo da LATAM)

Gerente-Geral:

Claudia Caceres Araya (Ejecutivo da LATAM)

Empresa filial da Latam Travel Chile S.A. e participação

Latam Travel Chile II S.A.

Individualização:

Sociedade anônima constituída no Chile.

Objeto:

Exploração, administração e representação de empresas ou negócios, nacionais ou estrangeiros, dedicados a atividades hoteleiras, de navegação, aéreas e de turismo em geral; intermediação de serviços turísticos tais como: (a) a reserva de lugares e venda de passagens em todos os tipos de meios de transporte nacionais, (b) reserva, aquisição e venda de alojamento e serviços turísticos, bilhetes ou entradas para todos os tipos de espetáculos, museus, monumentos e áreas protegidas no país, (c) a organização, promoção e venda dos denominados "pacotes turísticos", entendendo-se como tais o conjunto de serviços turísticos (manutenção, transporte, alojamento, etc.), acordado ou projetado mediante solicitação do cliente, a um preço pré-estabelecido, para serem operados dentro do território nacional, (d) transporte turístico aéreo, terrestre, marítimo e fluvial dentro do território nacional; (e) arrendamento e fretamento de aviões, barcos, ônibus, trens e outros meios de transporte para a prestação de serviços turísticos; (f) todos os outros relacionados diretamente ou indiretamente com a prestação dos serviços descritos anteriormente.

Capital Subscrito e Integralizado:
MUS\$ 235

Participação em 2017:
99,99%

Var a/a:
0,00%

% Sobre os ativos da Matriz:
0,02433%

Diretores:
Andrés del Valle Eitel (Ejecutivo da LATAM)
Roberto Alvo Milosawlewitsch (Ejecutivo da LATAM)
Ramiro Alfonsin Balza (Ejecutivo da LATAM)

Gerente-Geral:
Claudia Caceres Araya (Ejecutivo da LATAM)

LAN PAX GROUP S.A.

Constituição:
Constituída como sociedade anônima de capital fechado, por escritura pública datada de 27 de setembro de 2001, outorgada no Cartório de Patricio Zaldivar Mackenna, inscrita no Registro de Comércio de Santiago a fls. 25.636 N° 20.794 de outubro do ano de 2001, e publicada no Diário Oficial do dia sábado, 6 de outubro de 2001.

Objeto:
Realizar investimentos em todos os tipos de bens, sejam eles móveis ou imóveis, tangíveis ou intangíveis. Em suas operações, a Empresa poderá formar todos os tipos de empresas, de qualquer espécie; adquirir direitos em empresas já constituídas, administrá-las, modificá-las e liquidá-las. Em geral, poderá adquirir e alienar todo tipo de bens e explorá-los, seja por conta própria ou alheia, bem como realizar todo tipo de atos e celebrar todos os tipos de contratos que sejam coerentes com suas finalidades. Realizar o desenvolvimento e a exploração de todas as outras atividades derivadas do objeto social e/ou vinculadas, conexas, coadjuvantes ou complementares do mesmo. 6 de Outubro de 2001

Capital Subscrito e Integralizado:
MUS\$ 424

Resultado do Exercício:
MUS\$ (36.343)

Participação em 2017:
100,00%

Var a/a:
0,00%

% Sobre os ativos da Matriz:
0,00%

Diretores:
Andrés del Valle Eitel (Ejecutivo da LATAM)
Roberto Alvo Milosawlewitsch (Ejecutivo da LATAM)
Ramiro Alfonsin Balza (Ejecutivo da LATAM)

Gerente-Geral:
Andrés del Valle Eitel (Ejecutivo da LATAM)

Empresas afiliadas da Lan Pax Group S.A. e participações

Inversora Cordillera S.A. e filiais

Individualização:
Sociedade anônima constituída na Argentina.

Objeto:
Realizar investimentos por conta própria ou de terceiros ou em associação com terceiros, em outras sociedades por ações, seja qual for seu objeto, constituídas ou a serem constituídas, dentro ou fora do território da República Argentina, mediante a aquisição, constituição ou alienação de participações, ações, cotas, bônus, opções, obrigações negociáveis, conversíveis ou não, outros títulos e valores mobiliários ou outras formas de investimento que sejam permitidas nos termos das normas vigentes em cada momento, seja com a finalidade de mantê-las em carteira ou aliená-las totalmente ou parcialmente, conforme o caso. Para isso, a empresa poderá realizar todas as operações que não lhe sejam proibidas por lei para fins de cumprir seu objeto, e tem plena capacidade jurídica para adquirir direitos, contrair obrigações e exercer os atos que não forem proibidos pelas leis ou pelos estatutos.

Capital Subscrito e Integralizado:
MUS\$ 215.148

Participação em 2017:
95,78%

Var a/a:
0,00%

% Sobre os ativos da Matriz:
0,66996%

Empresas afiliadas da Lan Pax Group S.A. e participações

Diretores:

Manuel Maria Benites
Jorge Luis Perez Alati
Ignacio Cueto Plaza

Administração:

Manuel Maria Benites
Jorge Luis Perez Alati
Rosario Altgelt
María Marta Forcada
Facundo Rocha
Gonzalo Perez Corral
Nicolás Obejero
Norberto Díaz

Latam Travel S.A.

Individualização:

Sociedade anônima constituída na Argentina.

Objeto:

Realizar por conta própria ou de terceiros e/ou associada com terceiros, no país e/ou no exterior, as seguintes atividades e operações: A) COMERCIAIS: Realizar, intervir, desenvolver ou projetar todo tipo de operações e atividades que envolvam a venda de passagens aéreas, terrestres, fluviais e marítimas, tanto no âmbito nacional como no estrangeiro, ou qualquer outro serviço que se relacione com o setor turístico em geral. Os serviços mencionados acima poderão ser realizados por conta e ordem de terceiros, por mandato, comissão, mediante o uso dos sistemas ou métodos que sejam considerados convenientes a tal finalidade, sejam tais métodos manuais, mecânicos, eletrônicos, telefônicos, através da Internet, ou de qualquer outro tipo ou tecnologia que seja adequada à finalidade. A Empresa poderá realizar atividades concorrentes ou conexas com o objeto descrito, tais como compra e venda, importação, exportação e reexportação, licenciamento e representação de todos os tipos de bens, serviços, know-

how e tecnologia, vinculados diretamente ou indiretamente com o objeto descrito; comercializar por qualquer meio ou a qualquer título a tecnologia que crie ou cuja licença ou patente adquira ou administre; desenvolver, distribuir, promover e comercializar todo tipo de conteúdo para meios de comunicação de qualquer espécie. B) TURÍSTICAS: Mediante a realização de todo tipo de atividades vinculadas ao setor turístico e hoteleiro, como operador responsável ou operador de serviços de terceiros ou como agente de viagens. Mediante a preparação de programas de intercâmbio, turismo, excursões, e passeios; intermediação, reserva e locação de serviços em qualquer meio de transporte no país ou no estrangeiro, e venda de passagens; intermediação na contratação de serviços hoteleiros no país ou no estrangeiro; reserva de hotéis, motéis, apartamentos turísticos e outras instalações turísticas; organização de viagens e turismo de caráter individual ou coletivo, excursões ou similares no país ou no estrangeiro; recepção e assistência a turistas durante suas viagens e sua permanência no país, prestação, a eles, dos serviços de guia turístico e o despacho de suas bagagens; representação de outras agências de viagens e turismo, empresas, companhias, ou instituições turísticas tanto nacionais como estrangeiras, a fim de prestar em seu nome qualquer um desses serviços. C) DE REPRESENTAÇÃO: Mediante o aceite, o desempenho e a outorga de representações, concessões, comissões, agências e mandatos em geral. D) CONSULTORIA: Prestação de serviços de consultoria, assessoria e administração tudo o que diga respeito à organização, à instalação, ao atendimento, ao desenvolvimento, ao suporte e à promoção de empresas relacionadas com a atividade aerocomercial, sem excluir tal atividade, nos campos administrativo, industrial, comercial, técnico e publicitário, os quais serão prestados quando a natureza da questão assim o exija, por profissionais com título de qualificação previsto nas respectivas regulamentações, e o fornecimento de sistemas de organização e administração, cuidado, manutenção e vigilância, bem como do pessoal idôneo e especialmente preparado necessário para realizar tais tarefas. E) FINANCEIRAS: Mediante a participação em

outras empresas constituídas ou a serem constituídas, seja por meio de aquisição de ações em empresas constituídas ou mediante a constituição de empresas, mediante a outorga e obtenção de créditos, empréstimos, adiantamentos de dinheiro com ou sem garantia real ou pessoal; a outorga de garantias e fiança em favor de terceiros a título gratuito ou oneroso; a colocação de sus fundos em moeda estrangeira, ouro ou divisas, ou em depósitos bancários de qualquer tipo. Para essas finalidades, a empresa tem plena capacidade jurídica para exercer todos os atos que não sejam proibidos pelas leis ou pelos estatutos, e inclusive para contrair empréstimos em caráter público ou privado mediante a emissão de debêntures e obrigações negociáveis e a realização de todo tipo de operações financeiras, com exceção das previstas na Lei 21.526 e todas as outras que exijam a participação pública.

Capital Subscrito e Integralizado:

MUS\$ (420)

Participação em 2017:

100,00%

Var a/a:

0,00%

% Sobre os ativos da Matriz:

0,00447%

Diretores:

Nicolás Obejero
Diego Alejandro Martínez

Administração:

Rosario Altgelt
María Marta Forcada
Facundo Rocha
Sebastián Pereira
Nicolás Obejero
Norberto Díaz

Empresas afiliadas da Lan Pax Group S.A. e participações

Atlantic Aviation Investments LLC

Individualização:

Sociedade por Cotas de Responsabilidade Limitada constituída nos Estados Unidos.

Objeto:

Todo negócio lícito que a empresa puder empreender

Capital Subscrito e Integralizado:

MUS\$ 1

Participação em 2017:

99,00%

Var a/a:

0,00%

% Sobre os ativos da Matriz:

0,06092%

Diretores:

Andrés del Valle Eitel

Administração:

Andrés del Valle (Executivo da LATAM)

Akemi Holdings S.A.

Individualização:

Sociedade anônima constituída no Panamá.

Objeto:

Os objetos sociais para os quais a empresa é organizada são estabelecer, processar e realizar os negócios de uma empresa investidora em qualquer parte do mundo, comprar vender e negociar todo tipo de item de consumo, ações de capital, títulos e

valores de todas as categorias, comprar, vender arrendar ou de outro modo adquirir ou alienar bens móveis ou imóveis, investir em qualquer negócio industrial ou comercial, seja como principal ou acionista, receber e dar dinheiro em empréstimo, com ou sem garantia, pactuar, celebrar, dar cumprimento e cumprir contratos de todas as categorias, constituir-se como fiador ou garantir o cumprimento e a observância de todo e qualquer contrato, dedicar-se a qualquer negócio lícito que não seja vedado a uma sociedade anônima, e realizar qualquer uma das coisas anteriores na qualidade de principais, representantes ou a qualquer outro título representativo, seja qual for.

Capital Subscrito e Integralizado:

MUS\$0

Participação em 2017:

100,00%

Var a/a:

0,00%

% Sobre os ativos da Matriz:

0,00000%

Diretores:

Edith O. de Bocanegra

Barbara de Rodriguez

Luis Alberto Rodriguez

Administração:

Luis Alberto Rodriguez

Barbara de Rodriguez

Saipan Holdings S.A.

Individualização:

Sociedade anônima constituída no Panamá.

Objeto:

Os objetos sociais para os quais a empresa é organizada são estabelecer, processar e realizar os negócios de uma empresa investidora em qualquer parte do mundo, comprar vender e negociar todo tipo de item de consumo, ações de capital, títulos e valores de todas as categorias, comprar, vender arrendar ou de outro modo adquirir ou alienar bens móveis ou imóveis, investir em qualquer negócio industrial ou comercial, seja como principal ou acionista, receber e dar dinheiro em empréstimo, com ou sem garantia, pactuar, celebrar, dar cumprimento e cumprir contratos de todas as categorias, constituir-se como fiador ou garantir o cumprimento e a observância de todo e qualquer contrato, dedicar-se a qualquer negócio lícito que não seja vedado a uma sociedade anônima, e realizar qualquer uma das coisas anteriores na qualidade de principais, representantes ou a qualquer outro título representativo, seja qual for.

Capital Subscrito e Integralizado:

MUS\$0

Participação em 2017:

100,00%

Var a/a:

0,00%

% Sobre os ativos da Matriz:

0,00000%

Diretores:

Edith O. de Bocanegra

Barbara de Rodriguez

Luis Alberto Rodriguez

Administração:

Luis Alberto Rodriguez

Barbara de Rodriguez

Empresas afiliadas da Lan Pax Group S.A. e participações

Aerolane, Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.

Individualização:

Sociedade anônima constituída no Equador.

Objeto:

Transporte aéreo de passageiros, cargas e correios, de forma combinada.

Capital Subscrito e Integralizado:

MUS\$ 1.000

Participação em 2017:

55,00%

Var a/a:

0,00%

% Sobre os ativos da Matriz:

0,06537%

Diretores:

Antonio Stagg
Manuel Van Oordt
Mariana Villagómez

Gerente-Geral:

Maximiliano Naranjo

Holdco Ecuador S.A

Individualização:

Sociedade anônima constituída no Chile.

Objeto:

Realizar todos os tipos de investimentos com fins lucrativos em bens tangíveis ou intangíveis, seja no Chile ou no estrangeiro.

Capital Subscrito e Integralizado:

MUS\$ 351.174

Participação em 2017:

99,999%

Var a/a:

0,0%

% Sobre os ativos da Matriz:

1,85764%

Diretores:

Antonio Stagg
Manuel Van Oordt
Mariana Villagómez

Gerente-Geral:

Ramiro Alfonsin Balza (Ejecutivo da LATAM)

Aerovias de Integración Regional, Aires SA.

Individualização:

Sociedade anônima constituída na Colômbia.

Objeto:

O objeto social da empresa será a exploração de serviços de transporte aéreo comercial, nacional ou internacional, em qualquer uma de suas modalidades, e, portanto, a celebração e execução de contratos de transporte de passageiros, coisas e bagagens, correios e cargas em geral, em conformidade com as autorizações de operação expedidas para tais efeitos pela Unidade Administrativa Especial da Aeronáutica Civil, ou pela entidade que futuramente a substitua, cumprindo integralmente as disposições do Código Comercial, dos Regulamentos Aeronáuticos da Colômbia e qualquer outra norma que regulamente a matéria. Igualmente, a prestação de serviços de manutenção e adequação dos equipamentos

relacionados com a exploração de serviços de transporte aéreo, tanto dentro como fora do país. No desenvolvimento desse objeto, a empresa estará autorizada a investir em outras empresas nacionais ou estrangeiras com objeto igual, semelhante ou complementar ao da empresa. Para cumprir o objeto social, a empresa poderá, entre outras coisas: (a) realizar a revisão, inspeção, manutenção e/ou reparação de aeronaves próprias e de terceiros, bem como de suas peças de reposição e seus acessórios, por meio das Oficinas de Reparo Aeronáutico da Empresa, realizando, para isso, os treinamentos que forem necessários para esse fim; (b) organizar, constituir e investir em empresas de transporte comercial na Colômbia ou no exterior, para explorar industrialmente ou comercialmente a atividade econômica que constitua seu objeto; portanto, a empresa poderá adquirir a qualquer título as aeronaves, peças de reposição, peças e os acessórios de todo gênero, necessários(as) para o transporte público e aéreo e aliená-los, e instalar e explorar oficinas de reparo e manutenção das aeronaves; (c) celebrar contratos de arrendamento, fretamento, códigos compartilhados, locação ou qualquer outro sobre as aeronaves para exercer seu objeto; (d) explorar linhas regulares de transporte aéreo de passageiros, cargas, correios e valores, bem como o veículo que permita coordenar o desenvolvimento da gestão social; (e) integrar-se com empresas iguais, semelhantes ou complementares para explorar sua atividade; (f) aceitar representações nacionais ou estrangeiras de serviços do mesmo ramo ou de ramos complementares; (g) adquirir bens móveis e imóveis para o desenvolvimento de suas finalidades sociais, construir essas instalações ou construções, como armazéns, depósitos, escritórios etc., aliená-los ou onerá-los; (h) realizar as importações e exportações, bem como todas as operações de comércio exterior exigidas; (i) tomar dinheiro a juros e dar garantias pessoais reais e bancárias, seja para si ou para terceiros; (j) celebrar todo tipo de operações com títulos e valores, bem como a compra e venda de obrigações adquiridas por terceiros quando tenham por efeito o benefício

Empresas afiliadas da Lan Pax Group S.A. e participações

econômico ou patrimonial da empresa, e obter empréstimos por meio de bônus ou títulos representativos de obrigações; (k) contratar com terceiros a administração e exploração dos negócios que organizar para a realização das suas finalidades sociais, (l) celebrar contratos de empresas e adquirir ações ou participações nas já constituídas, sejam elas nacionais ou do exterior; realizar aportes umas às outras, (m) fundir-se com outras empresas e associar-se com pessoas jurídicas iguais para procurar o desenvolvimento do transporte aéreo ou com outros fins de classe; (n) promover, auxiliar tecnicamente, financiar ou administrar empresas ou companhias relacionadas ao objeto social; (ñ) celebrar ou firmar todos os tipos de contratos civis ou comerciais, industriais ou financeiros que forem necessários ou convenientes à consecução de seus próprios fins; (o) celebrar negócios e cumprir atividades que procurem clientela, e obter das autoridades competentes as autorizações e licenças necessárias à prestação dos sus serviços; (p) o desenvolvimento e a exploração de outras atividades derivadas do objeto social e/ou vinculadas, conexas, coadjuvantes ou complementares do mesmo, inclusive a prestação de serviços turísticos sob qualquer modalidade permitida pela lei, tais como agências de viagens; (q) cuidar de todos os negócios ou todas as atividades lícitas, sejam ou não de comércio, sempre que estiver relacionada ao seu objeto social ou que permita a exploração mais racional do serviço público a ser prestado; e (r) realizar investimentos de qualquer tipo para empregar os fundos e as reservas que se constituírem de acordo com a lei ou os presentes estatutos.

Capital Subscrito e Integralizado:
MUS\$ 3.388

Participação em 2017:
99,017%

Var a/a:
0,00%

% Sobre os ativos da Matriz:
0,24603%

Diretores:
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

Administração:
Erika Zarante Bahamon
Jaime Antonio Gongora Esguer

Lan Argentina S.A (Subsidiaria de Inversora Cordillera S.A)

Individualização:
Sociedade anônima constituída na Argentina.

Objeto:
Realizar todos os tipos de investimentos com fins lucrativos em bens tangíveis ou intangíveis, seja no Chile ou no estrangeiro.

Capital Subscrito e Integralizado:
MUS\$ 129.589

Participação em 2017:
99,00%

Var a/a:
0,00%

% Sobre os ativos da Matriz:
0,08762%

Diretores:
Manuel Maria Benites
Jorge Luis Perez Alati
Ignacio Cueto Plaza (Executivo da LATAM)

Administração:
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.**Constituição:**

Constituída como Sociedade Anônima por escritura pública datada de 23 de dezembro de 1997 em Santiago do Chile, realizando sua inscrição no Registro de Comércio de Santiago a folhas 878 número 675 do ano de 1998.

Objeto:

Seu objeto social é prestar serviços de treinamento técnico e outros tipos de serviços relacionados com o anterior.

Capital Subscrito e Integralizado:

MUS\$ 870

Resultado do Exercício:

MUS\$ 109

Participação:

100,00%

Var a/a:

0,00%

% Sobre os ativos da Matriz:

0,00851%

Diretores:

Sebastián Acuto (Executivo da LATAM)
Ramiro Alfonsín Balza (Executivo da LATAM)

Gerente-Geral:

Vaga

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS DAS EMPRESAS MATRIZES**TAM S.A.**

	Em 31 de dezembro de 2017	Em 31 de dezembro de 2016
	MUS\$	MUS\$
Demonstração do Estado Financeiro Classificado Consolidado		
ATIVOS		
Total de ativos circulantes que não sejam ativos ou grupos de ativos para sua alienação, classificados como mantidos para venda ou como mantidos para distribuir aos proprietários	1.838.178	1.761.049
Ativos imobilizados ou grupos de ativos para sua alienação, classificados como mantidos para venda ou como mantidos para distribuição aos proprietários	5.644	33.140
Ativo circulante total	1.843.822	1.794.189
Ativo imobilizado total	2.64.892	3.493.097
Ativo total	4.490.714	5.287.286
PATRIMÔNIO E PASSIVOS		
Passivos		
Passivo circulante total	2.052.633	2.837.619
Passivo imobilizado total	1.502.790	1.872.688
Passivo Total	3.555.423	4.710.307
Patrimônio		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	856.829	495.563
Participações sem direito a controle	78.462	81.416
Patrimônio Total	935.291	576.979
Patrimônio e passivos totais	4.490.714	5.287.286

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS DAS
EMPRESAS MATRIZESPelos exercícios terminados
em 31 de dezembro de

	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Demonstração de Resultados Consolidado por Função		
Receitas de atividades ordinárias	4.621.338	4.145.951
Lucro bruto	832.939	519.223
Lucro (prejuízo) bruto	333.197	220.677
Despesas com impostos sobre o lucro	(129.520)	(176.752)
Lucro (prejuízo) do exercício	203.677	43.925
Lucro (prejuízo) do exercício atribuível a:		
os proprietários da controladora	160.582	2.107
Participações sem direito a controle	43.095	41.818
Lucro (Prejuízo) do Exercício	203.677	43.925

Pelos exercícios terminados
em 31 de dezembro de

	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Demonstração dos Resultados Integrais Consolidados		
Lucro (prejuízo) do exercício	203.677	43.925
Outros resultados integrais	(14.098)	69.724
Total dos resultados integrais	189.579	113.649
Resultado integral atribuível a:		
os proprietários da controladora	149.203	88.049
Participações sem direito a controle	40.376	25.600
Total dos resultados integrais	189.579	113.649

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS DAS EMPRESAS MATRIZES



	Patrimônio atribuível aos Participações controladora	Patrimônio sem direito a controle	total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Demonstração de Alterações Patrimoniais			
Patrimônio em 1º de janeiro de 2016	423.190	74.140	497.330
Total dos resultados integrais	88.049	25.600	113.649
Dividendos	-	(40.823)	(40.823)
Outros aumentos (diminuições) patrimoniais	(15.676)	22.499	6.823
Saldos finais do exercício atual em 31 de dezembro de 2016	495.563	81.416	576.979
Patrimônio em 1º de janeiro de 2017	495.563	81.416	576.979
Total dos resultados integrais	149.203	40.376	189.579
Emissão de capital	210.091	-	210.091
Dividendos	-	(45.876)	(45.876)
Outros aumentos (diminuições) patrimoniais	1.972	2.546	4.518
Saldos finais do exercício atual em sábado, 31 de dezembro de 2017	856.829	78.462	935.291

	Pelos exercícios terminados em 31 de dezembro de	
	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Demonstração Consolidada dos Fluxos de Caixa – Método Direto		
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de operação	141.787	(35.085)
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de investimento	280.651	78.425
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de financiamento	(373.185)	(109.240)
Aumento (diminuição) líquido(a) de caixa e equivalentes de caixa, antes do efeito das alterações na taxa de câmbio	49.253	(65.900)
Efeitos da variação da taxa de câmbio sobre o caixa e equivalentes de caixa	(7.443)	43.097
Caixa e equivalentes de caixa no final do exercício	239.028	197.218

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS DAS
EMPRESAS MATRIZES

LAN CARGO S.A.

(Sociedade anônima de capital fechado)

	Em 31 de dezembro de 2017	Em 31 de dezembro de 2016
	MUS\$	MUS\$
Demonstração do Estado Financeiro Classificado Consolidado		
ATIVOS		
Total de ativos circulantes que não sejam ativos ou grupos de ativos para sua alienação, classificados como mantidos para venda ou como mantidos para distribuir aos proprietários	109.527	106.963
Ativos imobilizados ou grupos de ativos para sua alienação, classificados como mantidos para venda ou como mantidos para distribuição aos proprietários	108.896	22.686
Ativo circulante total	218.423	129.649
Ativo imobilizado total	531.485	563.577
Ativo total	749.908	693.226
PATRIMÔNIO E PASSIVOS		
Passivos		
Total de passivos circulantes que não sejam ativos ou grupos de ativos para sua alienação, classificados como mantidos para venda ou como mantidos para distribuir aos proprietários	202.105	204.519
Passivos imobilizados ou grupos de ativos para sua alienação, classificados como mantidos para venda ou como mantidos para distribuição aos proprietários	28.460	22.236
Passivo circulante total	230.565	226.755
Passivo imobilizado total	155.137	101.734
Passivo Total	385.702	328.489
Patrimônio		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	360.134	362.478
Participações sem direito a controle	4.072	2.259
Patrimônio Total	364.206	364.737
Patrimônio e passivos totais	749.908	693.226

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS DAS
EMPRESAS MATRIZESPelos exercícios terminados
em 31 de dezembro de

	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Demonstração de Resultados Consolidado por Função		
Receitas de atividades ordinárias	1.046.423	689.153
Lucro bruto	(14.376)	(31.274)
Lucro (prejuízo) bruto	16.353	(6.696)
Despesas com impostos sobre o lucro	(20.992)	1.463
Lucro (prejuízo) do exercício	(4.639)	(8.159)
Lucro (prejuízo) do exercício atribuível a:		
os proprietários da controladora	(6.200)	(8.145)
as participações sem direito a controle	1.814	(14)
Lucro (Prejuízo) do Exercício	(4.386)	(8.159)

Pelos exercícios terminados
em 31 de dezembro de

	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Demonstração dos Resultados Integrais Consolidados		
Lucro (prejuízo) do exercício	(4.386)	(8.159)
Outros resultados integrais	3.661	(459)
Total dos resultados integrais	(725)	(8.618)
Resultado integral atribuível a:		
os proprietários da controladora	(2.539)	(8.604)
Participações sem direito a controle	1.814	(14)
Total dos resultados integrais	(725)	(8.618)

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS DAS EMPRESAS MATRIZES



	Patrimônio atribuível aos Participações controladora	Patrimônio sem direito a controle	total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Demonstração de Alterações Patrimoniais			
Patrimônio em 1º de janeiro de 2016	370.791	2.273	373.064
Total dos resultados integrais	(8.604)	(14)	(8.618)
Outros aumentos (diminuições) patrimoniais	291	-	291
Saldos finais do exercício atual em 31 de dezembro de 2016	362.478	2.259	364.737
Patrimônio em 1º de janeiro de 2017	362.478	2.259	364.737
Total dos resultados integrais	(2.539)	1.814	(725)
Outros aumentos (diminuições) patrimoniais	195	(1)	194
Saldos finais do exercício atual em sábado, 31 de dezembro de 2017	360.134	4.072	364.206

	Pelos exercícios terminados em 31 de dezembro de	
	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Demonstração Consolidada dos Fluxos de Caixa – Método Direto		
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de operação	54.485	92.772
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de investimento	(10.641)	(34.003)
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de financiamento	(37.925)	(51.813)
Aumento (diminuição) líquido(a) de caixa e equivalentes de caixa, antes do efeito das alterações na taxa de câmbio	5.919	6.956
Efeitos da variação da taxa de câmbio sobre o caixa e equivalentes de caixa	1	76
Caixa e equivalentes de caixa no final do exercício	30.598	24.678

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS DAS
EMPRESAS MATRIZES

LAN PERU S.A.

(Sociedade anônima de capital fechado)

	Em 31 de dezembro de 2017 MUS\$	Em 31 de dezembro de 2016 MUS\$
Balço Geral		
ATIVOS		
Ativo circulante total	294.303	283.691
Ativo imobilizado total	21.299	22.420
Ativo total	315.602	306.111
PATRIMÔNIO E PASSIVOS		
Passivos		
Passivo circulante total	301.476	293.602
Passivo imobilizado total	1.728	1.310
Passivo Total		
Patrimônio		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	12.398	11.199
Participações sem direito a controle	-	-
Patrimônio Total	12.398	11.199
Patrimônio e passivos totais	315.602	306.111

	Pelos exercícios terminados em 31 de dezembro de 2017 MUS\$	2016 MUS\$
Demonstração de Resultados Consolidado por Função		
Receitas de atividades ordinárias	967.787	967.787
Lucro bruto	143.411	148.635
Lucro (prejuízo) bruto	6.233	1.289
Despesas com impostos sobre o lucro	(5.034)	(3.453)
Lucro (prejuízo) do exercício	1.199	(2.164)

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS DAS EMPRESAS MATRIZES



	Capital emitido	Reserva legal	Lucros acumuladas	Patrimônio total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Demonstração de Alterações Patrimoniais				
Patrimônio em 1º de janeiro de 2016	4.341	868	9.544	14.753
Total dos resultados integrais	-	1	(2.165)	(2.164)
Dividendos	-	-	(1.390)	(1.390)
Saldos finais do exercício anterior 31 de dezembro de 2016	4.341	869	5.990	11.199
Patrimônio em 1º de janeiro de 2017	4.341	869	5.990	11.199
Total dos resultados integrais	-	-	1.199	1.199
Saldos finais do exercício anterior sábado, 31 de dezembro de 2017	4.341	869	7.189	12.398

	Pelos exercícios terminados em 31 de dezembro de	
	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Demonstração Consolidada dos Fluxos de Caixa – Método Direto		
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de operação	(4.803)	(57.429)
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de investimento	(798)	(943)
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de financiamento	9.426	5.887
Aumento (diminuição) líquido(a) de caixa e equivalentes de caixa	3.825	(52.485)
Caixa e equivalentes de caixa no final do exercício	69.717	65.892

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS DAS
EMPRESAS MATRIZES

INVERSIONES LAN S.A.

(Sociedade anônima de capital fechado)

	Em 31 de dezembro de 2017	Em 31 de dezembro de 2016
	MUS\$	MUS\$
Demonstração do Estado Financeiro Classificado Consolidado		
ATIVOS		
Total de ativos circulantes que não sejam ativos ou grupos de ativos para sua alienação, classificados como mantidos para venda ou como mantidos para distribuir aos proprietários	3.407	7.616
Ativos imobilizados ou grupos de ativos para sua alienação, classificados como mantidos para venda ou como mantidos para distribuição aos proprietários	8.217	-
Ativo circulante total	11.624	7.616
Ativo imobilizado total	57	3.355
Ativo total	11.681	10.971
PATRIMÔNIO E PASSIVOS		
Passivos		
Passivo circulante total	5.063	5.278
Passivo imobilizado total	45	1.174
Passivo Total	5.201	6.452
Patrimônio		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	6.480	4.519
Patrimônio Total	6.480	4.519
Patrimônio e passivos totais	11.681	10.971

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS DAS
EMPRESAS MATRIZESPelos exercícios terminados
em 31 de dezembro de

	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Demonstração de Resultados Consolidado por Função		
Receitas de atividades ordinárias	35.529	34.059
Lucro bruto	5.987	7.406
Lucro (prejuízo) bruto	2.163	3.526
Despesas com impostos sobre o lucro	(575)	(925)
Lucro (prejuízo) do exercício	1.588	2.601
Lucro (prejuízo) do exercício atribuível a:		
os proprietários da controladora	1.588	2.601
Lucro (Prejuízo) do Exercício	1.588	2.601

Pelos exercícios terminados
em 31 de dezembro de

	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Demonstração dos Resultados Integrais Consolidados		
Lucro (prejuízo) do exercício	1.588	2.601
Outros resultados integrais	55	218
Resultado integral atribuível a:	1.643	2.819
Resultado integral atribuível a:		
os proprietários da controladora	1.643	2.819
Total dos resultados integrais	1.643	2.819

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS DAS EMPRESAS MATRIZES



	Capital Emitido	Total outras reservas	Lucros acumulado	Patrimônio total
<i>Demonstração de Alterações Patrimoniais</i>	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Patrimônio em 1º de janeiro de 2016	458	417	961	1.836
Total dos resultados integrais	-	218	2.601	2.819
Outros aumentos (diminuições) patrimoniais	(18)	-	(118)	(136)
Saldos finais do exercício atual em 31 de dezembro de 2016	440	635	3.444	4.519
Patrimônio em 1º de janeiro de 2017	440	635	3.444	4.519
Total dos resultados integrais	-	55	1.588	1.643
Outros aumentos (diminuições) patrimoniais	19	-	299	318
Saldos finais do exercício atual em sábado, 31 de dezembro de 2017	459	690	5.331	6.480

	Pelos exercícios terminados em 31 de dezembro de	
	2017	2016
<i>Demonstração Consolidada dos Fluxos de Caixa – Método Direto</i>	MUS\$	MUS\$
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de operação	1.192	(21)
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de investimento	(2.122)	1.469
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de financiamento	-	(1.663)
Aumento (diminuição) líquido(a) de caixa e equivalentes de caixa	(930)	(215)
Efeitos da variação da taxa de câmbio sobre o caixa e equivalentes de caixa	43	24
Caixa e equivalentes de caixa no final do exercício	523	1.410

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS DAS EMPRESAS MATRIZES

LATAM TRAVEL CHILE S.A. Y FILIAL (Sociedade anônima de capital fechado)

	Em 31 de dezembro de 2017	Em 31 de dezembro de 2016
	MUS\$	MUS\$
Demonstração do Estado Financeiro Classificado		
ATIVOS		
Ativo circulante total	6.492	5.347
Ativo imobilizado total	269	111
Ativo total	6.761	5.458
PATRIMÔNIO E PASSIVOS		
Passivos		
Passivo circulante total	2.191	2.724
Passivo imobilizado total	6	3
Passivo total	2.197	2.727
Patrimônio		
Patrimônio total	4.564	2.731
Patrimônio e passivos totais	6.761	5.458



	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Demonstração de Resultados por Função		
Receitas de atividades ordinárias	9.320	11.675
Lucro bruto	6.198	7.294
Lucro (prejuízo) bruto	2.436	3.500
Despesas com impostos sobre o lucro	(603)	(850)
Lucro (prejuízo) do exercício	1.833	2.650

Pelos exercícios terminados
em 31 de dezembro de

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS DAS EMPRESAS MATRIZES

	Lucro emitido	Patrimônio acumulado	total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Demonstração de Alterações Patrimoniais			
Patrimônio em 1º de janeiro de 2016	225	(144)	81
Total do resultado integral	-	2.650	2.650
Saldos finais do exercício atual em 31 de dezembro de 2016	225	2.506	2.731
Patrimônio em 1º de janeiro de 2017	225	2.506	2.731
Total do resultado integral	-	1.833	1.833
Saldos finais do exercício atual em sábado, 31 de dezembro de 2017	225	4.339	4.564



	Pelos exercícios terminados em 31 de dezembro de	
	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Demonstração Consolidada dos Fluxos de Caixa – Método Direto		
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de operação	(536)	(2.483)
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de investimento	(110)	(30)
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de financiamento	-	-
Aumento (diminuição) líquido(a) de caixa e equivalentes de caixa,	(646)	(2.513)
Caixa e equivalentes de caixa no final do exercício	420	1.066

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS DAS
EMPRESAS MATRIZES

LAN PAX GROUP S.A.

(Sociedade anônima de capital fechado)

	Em 31 de dezembro de 2017	Em 31 de dezembro de 2016
	MUS\$	MUS\$
Demonstração do Estado Financeiro Classificado Consolidado		
ATIVOS		
Total de ativos circulantes que não sejam ativos ou grupos de ativos para sua alienação, classificados como mantidos para a venda ou como mantidos para distribuição aos proprietários	220.220	252.060
Ativos imobilizados ou grupos de ativos para sua alienação, classificados como mantidos para venda ou como mantidos para distribuir aos proprietários	109	8.988
Ativo circulante total	220.329	261.048
Ativo imobilizado total	279.016	214.715
Ativo total	499.345	475.763
PATRIMÔNIO E PASSIVOS		
Passivos		
Total de passivos circulantes que não sejam os passivos incluídos em grupos de ativos para sua alienação classificados como mantidos para a venda	894.891	344.970
Passivos incluídos em grupos de ativos para sua alienação classificados como mantidos para a venda	-	2.556
Passivo circulante total	894.891	347.526
Passivo imobilizado total	206.657	698.235
Passivo Total	1.101.548	1.045.761
Patrimônio		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	(602.203)	(570.638)
Participações sem direito a controle	-	640
Patrimônio total	(602.203)	(569.998)
Patrimônio e passivos totais	499.345	475.763

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS DAS
EMPRESAS MATRIZESPelos exercícios terminados
em 31 de dezembro de

	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Demonstração de Resultados Consolidado por Função		
Receitas de atividades ordinárias	894.374	877.106
Lucro bruto	111.797	132.300
Lucro (prejuízo) bruto	(49.855)	(41.945)
Despesas com impostos sobre o lucro	13.513	6.028
Lucro (prejuízo) do exercício	(36.342)	(35.917)
Lucro (prejuízo) do exercício atribuível a:		
os proprietários da controladora	(34.835)	(36.223)
Participações sem direito a controle	(1.507)	306
Lucro (Prejuízo) do Exercício	(36.342)	(35.917)

Pelos exercícios terminados
em 31 de dezembro de

	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Demonstração dos Resultados Integrais Consolidados		
Lucro (prejuízo) do exercício	(36.343)	(35.917)
Outros resultados integrais	308	(7.118)
Total dos resultados integrais	(36.035)	(43.035)
Resultados integrais atribuíveis a:		
os proprietários da controladora	(35.738)	(41.575)
participações sem direito a controle	(297)	(1.460)
Total dos resultados integrais	(36.035)	(43.035)

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS DAS EMPRESAS MATRIZES



	Patrimônio atribuível aos Participações controladora	Patrimônio sem direito a controle	total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Demonstração de Alterações Patrimoniais			
Patrimônio em 1º de janeiro de 2016	(528.769)	(800)	(529.569)
Total dos resultados integrais	(41.575)	(1.460)	(43.035)
Outros aumentos (diminuições) patrimoniais	(294)	2.900	2.606
Saldos finais do exercício atual em 31 de dezembro de 2016	(570.638)	640	(569.998)
Patrimônio em 1º de janeiro de 2017	(570.638)	640	(569.998)
Total dos resultados integrais	(35.737)	(297)	(36.034)
Outros aumentos (diminuições) patrimoniais	137	3.696	3.833
Saldos finais do exercício atual em 31 de dezembro de 2017	(606.238)	4.039	(602.199)

	Pelos exercícios terminados em 31 de dezembro de	
	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Demonstração Consolidada dos Fluxos de Caixa – Método Direto		
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de operação	(37.387)	(60.254)
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de investimento	(5.580)	52.991
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de financiamento	5.914	(10.978)
Aumento (diminuição) líquido(a) de caixa e equivalentes de caixa, antes do efeito das alterações na taxa de câmbio	(37.239)	(18.241)
Efeito da variação da taxa de câmbio sobre o caixa e equivalentes de caixa	(186)	(181)
Caixa e equivalentes de caixa no final do exercício	34.075	71.314

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS DAS
EMPRESAS MATRIZES

TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.

(Sociedade por Cotas de Responsabilidade Limitada)

	Em 31 de dezembro de 2017	Em 31 de dezembro de 2016
	MUS\$	MUS\$
Demonstração do Estado Financeiro Classificado Consolidado		
ATIVOS		
Ativo circulante total	1.869	1.597
Ativo imobilizado total	99	148
Ativo total	1.968	1.745
PATRIMÔNIO E PASSIVOS		
Passivos		
Passivo circulante total	116	284
Passivo imobilizado total	251	-
Passivo Total	367	284
Patrimônio		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	1.601	1.461
Patrimônio total	1.601	1.461
Patrimônio e passivos totais	1.968	1.745

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS DAS
EMPRESAS MATRIZESPelos exercícios terminados
em 31 de dezembro de

	2017	2016
	MUS\$	MUS\$
Demonstração de Resultados Consolidado por Função		
Receitas de atividades ordinárias	1.633	1.784
Lucro bruto	286	100
Lucro (prejuízo) bruto	134	103
Despesas com impostos sobre o lucro	(25)	(30)
Lucro (prejuízo) do exercício	109	73
Lucro (prejuízo) do exercício atribuível a:		
os proprietários da controladora	109	73
Participações sem direito a controle	-	-
Lucro (Prejuízo) do Exercício	109	73

	Patrimônio total
	MUS\$
Demonstração de Alterações Patrimoniais	
Patrimônio Patrimônio 1º de janeiro de 2016	1.261
Total dos resultados integrais	73
Outros aumentos (diminuições) patrimoniais	127
Saldos finais do exercício atual em 31 de dezembro de 2016	1.461
Patrimônio 1º de janeiro de 2017	1.461
Total dos resultados integrais	10
Outros aumentos (diminuições) patrimoniais	130
Saldos finais do exercício atual em sábado, 31 de dezembro de 2017	1.601

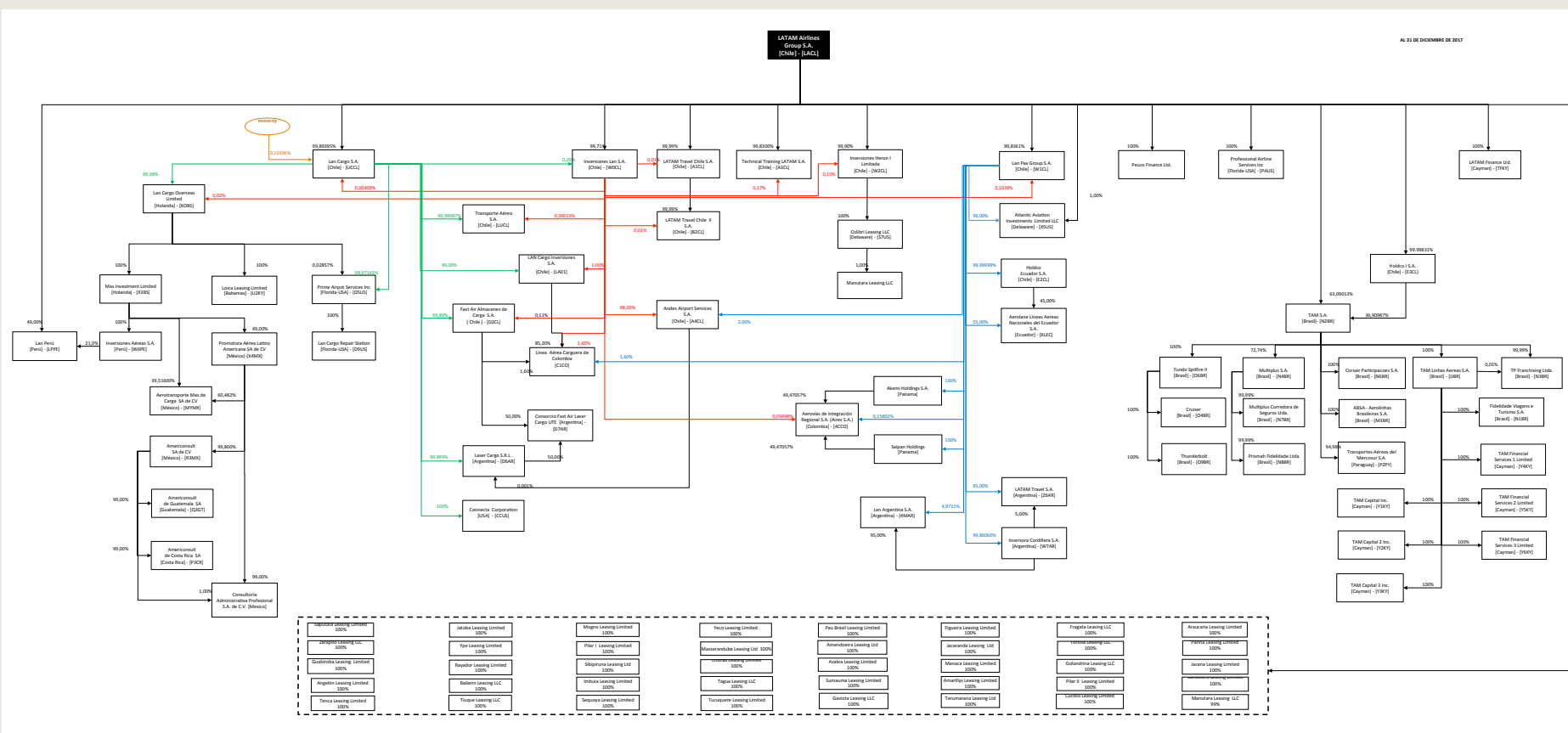


DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS DAS EMPRESAS MATRIZES

Pelos exercícios terminados
em 31 de dezembro de

	2017 MUS\$	2016 MUS\$
Demonstração Consolidada dos Fluxos de Caixa – Método Direto		
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de operação	31	778
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de investimento	-	(14)
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em)		
Aumento (diminuição) líquido(a) de caixa e equivalentes de caixa	31	764
Efeito da variação da taxa de câmbio sobre o caixa e equivalentes de caixa	(83)	(2)
Caixa e equivalentes de caixa no início do exercício	1.241	479
Caixa e equivalentes de caixa no final do exercício	1.301	1.241



MALLA SOCIETARIA

ANÁLISE

fundamentada

Análise comparativa e explicação das principais tendências:



1. DEMONSTRAÇÃO CONSOLIDADA DA POSIÇÃO FINANCEIRA

Em 31 de dezembro de 2017, os ativos totais da empresa ascenderam a MUS \$ 18.797.972, que comparado com o valor em 31 de dezembro, de 2016, mostra uma diminuição de MUS \$ 400,222, o equivalente a 2,1%.

O ativo circulante da Companhia aumentou em MUS \$ 118,724 (3,3%) em relação ao final do ano de 2016. Os principais aumentos são apresentados nas seguintes categorias: Dinheiro (cash) e equivalentes em MUS \$ 192.677 (20,3%); Fornecedores e outras contas a receber por MUS \$ 106,161 (9,6%) e atuais ativos fiscais por MUS \$ 12.610 (19,3%). Os itens acima detalhados foram compensados pela diminuição em: Outros ativos financeiros, atual MU \$ 152,909 mil (21,5%) e os ativos não correntes ou grupos de ativos para alienação classificado não circulante como mantido para venda por MUS \$ 46092 (13, 7%).

O índice de liquidez da Companhia mostra um aumento; passando de 0,58 vezes no final de 2016 para 0,64 vezes em dezembro de 2017. O Ativo Circulante aumentou 3,3% e o Passivo Circulante recuou 6,1%. Há também um aumento no índice mostrando a taxa de acidez, passando de 0,15 vezes no final de 2016 para 0,20 vezes no final deste ano.

O ativo não circulante da Companhia diminuiu MUS\$ 518.946 (3,3%) em comparação com o final do ano de 2016. As principais quedas são apresentadas nas categorias: Propriedade, instalações e equipamentos por MUS\$ 432.814 (4,1%) que corresponde principalmente à despesa de depreciação do período de MUS \$ 765.204 e acréscimos de MUS \$ 325.513, entre outros movimentos; mais valia de MUS \$ 37.832 (1,4%) e Ativo Fiscal Diferido de MUS \$ 20.559 (5,3%).

Em 31 de dezembro de 2017, o passivo da companhia totalizou MUS\$ 14.530.736, que em comparação com o valor de 31 de dezembro de 2016, revela uma diminuição de MUS\$ 482.154 equivalentes a 3,2%.

O Passivo circulante da Companhia diminuiu em MUS\$ 379,477 (6,1%) em relação ao final do ano de 2016. As principais quedas são apresentadas nos seguintes itens: Outros passivos financeiros de MUS \$ 538.579 (29,3%) explicada principalmente pelo pagamento de MMUS\$ 137, correspondente à última parcela do financiamento obtido pela Tam Linhas Aéreas SA em setembro do ano anterior; o pagamento de MMUS \$ 300 correspondentes a títulos de longo prazo emitidos pela Tam Capital Inc. entre outros movimentos do período; e Obrigações por impostos, correntes de pôr MUS\$ 10.775 (75,4%). Todos os itens acima são compensados parcialmente por um aumento nas contas a pagar comerciais e outras contas a pagar por MUS \$ 102.134 (6,4%) e outros passivos não financeiros por MUS \$ 61.718 mil (2,2%).

O indicador da dívida de passivo circulante da Companhia, mostra uma diminuição de 7,88%, de 1,52 vezes ao final de 2016, a 1,4 vezes a 31 de dezembro de 2017. A incidência do passivo circulante com respeito a dívida total diminuiu 1,24 pontos percentuais, passando de 41,45% no final de 2016 para 40,21% no final do presente período.

O passivo não circulante da Companhia, diminuiu de MUS \$ 102.677 (1,2%), em comparação ao valor em 31 de dezembro de 2016. As principais quedas, são apresentadas nos itens: Outros passivos financeiros por MUS\$ 191.444 (2,8%) explicada pela colocação de títulos através da Latam Finance por MMUS \$ 700; colocação no mercado de títulos locais de UF por US \$ 358 milhões; pagamento Bono pela TAM Capital 3 Inc. de MMU \$ 500 e pagamento Bono MUS TAM Capital Inc. por MUS\$ 300, incluindo outros movimentos financeiros do período de MUS \$ 55.476 (25,9%), o anterior é compensado devido ao aumento nas contas a pagar por MUS\$ 139.441 (38,8%) e passivos fiscais diferidos por MUS\$ 33.938 (3,7%);

O indicador de endividamento não circulante da Companhia mostra uma diminuição de 3,3%, passando de 2,15 vezes em dezembro de 2016 a 2,08 vezes em 31 de dezembro de 2017. A incidência do passivo não circulante sobre a dívida total aumentou 1,24 ponto percentual, passando de 58,55% no final de 2016 para 59,79% em dezembro de 2017.



O indicador de endividamento total do Patrimônio Líquido da Companhia apresentou redução de 4,9%, passando de 3,66 vezes ao final de 2016 para 3,48 vezes no fechamento do presente exercício.

Em 31 de dezembro de 2017, aproximadamente 63% da dívida é de taxa fixa ou fixada com alguns dos instrumentos acima mencionados. A taxa média de endividamento é de 4,14%.

Os ativos atribuíveis aos acionistas da controladora aumentaram de MUS \$ 79.429 a MUS\$ 4.096.660 em 31 de dezembro de 2017. O aumento ocorre na variação positiva do resultado acumulado, pelo lucro gerado no período de janeiro a dezembro de 2017, atribuídos aos proprietários da controladora pelo valor de US \$ 155.304. O acima mencionado é ligeiramente compensado pela redução em Outras reservas de MUS\$ \$ 25.986, principalmente devido ao efeito negativo da variação da diferença de câmbio nas reservas de conversão de MUS\$ 45.036, explicada principalmente pelo ajuste de conversão originada pelo mais valia reconhecida na combinação de negócios com a TAM e as filiais.

Na Sessão Ordinária do Conselho de 4 de abril de 2017, a capitalização de custos foi aprovada para emissão de ações por US \$ 3.299.

2. DEMONSTRAÇÃO CONSOLIDADA DO RESULTADO

O controlador em 31 de dezembro de 2017 registrou um lucro de MUS \$ 155.304, o que representa um aumento de MUS \$ 86.081 resultados comparado com lucro de MUS \$ 69.220 no ano anterior. A margem líquida aumentou de 0,7% para 1,5% em 2017.

O lucro operacional em 31 de dezembro de 2017 totalizou MUS \$ 714.534, que em comparação com o ano de 2016 registrou um aumento de MUS \$ 146.631, o equivalente a 25,8%, enquanto a margem operacional foi de 7,0%, registrando um aumento de 1,0 pontos percentuais.

A receita operacional em 31 de dezembro de 2017 aumentou 6,7% em relação ao período de 2016, alcançando os US \$ 10.163.796. O acima exposto deve-se ao aumento de 7,8% na receita de passageiros, 0,8% na receita de carga e 2,1% na rubrica de outras receitas. O impacto da valorização do

real brasileiro representa uma renda ordinária mais alta, de aproximadamente US \$ 236 milhões.



AS RECEITAS DE PASSAGEIROS TOTALIZARAM MUS \$ 8.494.477, QUE EM COMPARAÇÃO COM MUS \$ 7.877.715 PARA O ANO DE 2016, TEVE UM AUMENTO DE 7,8%.

Esta variação deve-se principalmente a um aumento de 6,7% no produto Rask de um aumento de 5,9% nos rendimentos, que foram impactadas por um melhor cenário macroeconômico na América do Sul e da valorização das moedas locais (especialmente o real brasileiro e o peso chileno). Isso foi parcialmente compensado pelo aumento de 1,1% na capacidade medida em ASK. Além disso, o fator de ocupação atingiu 84,8%, o que representa um aumento de 0,6 ponto percentual em relação ao mesmo período do ano anterior.

Em 31 de Dezembro de 2017, as receitas de carga totalizaram MUS \$ 1.119.430, representando um aumento de 0,8% em relação a 2016. Este aumento reflete um aumento de 2,1% nos rendimentos e Redução de 1,3% no tráfego medido em RTK. O aumento nos rendimentos reflete um ambiente de carga global otimista e o impacto positivo da valorização do real brasileiro no mercado interno brasileiro. Pelo contrário, a capacidade medida no ATK diminuiu 7,1%.

Por outro lado, o item Outras Receitas apresenta um aumento de US \$ 11.141, devido, principalmente, ao efeito da valorização do real sobre as receitas do programa de fidelidade no Brasil, além da maior receita auferida na locação de aeronaves para terceiros. O precedente é parcialmente compensado por receitas menores recebidas da venda de aeronaves e serviços terrestres em relação ao exercício de 2016.

Em 31 de dezembro de 2017, os custos operacionais totalizaram MUS \$ 9.449.262, que em comparação com o ano anterior, representam custos mais elevados para MUS \$ 490.077, equivalente a um aumento de 5,5%, enquanto o custo unitário por ASK-equivalente aumentou 7,0%. Além disso, o impacto da valorização do real brasileiro neste item representa custos mais elevados de aproximadamente US \$ 195 milhões. As variações por item são explicadas da seguinte forma:

- a) Os salários e benefícios aumentaram MUS \$ 72.501 principalmente devido à valorização do real brasileiro e do peso chileno 4,8% e 6,5%, respectivamente. Isto foi parcialmente compensado por uma redução na força de trabalho médio para o período de 9,7%, de acordo com medidas de controlo de custo impulsionadas pela Companhia.
- b) O combustível aumentou 12,7%, o equivalente a US \$ 262.173 de custo mais alto. O aumento é devido principalmente a um aumento de 21,1% preços sem cobertura, parcialmente compensado por uma redução de 2,5% no consumo medido em litros. A Companhia reconheceu durante o ano de 2017 um lucro de MUS \$ 15.167 hedges de combustível, em comparação com uma perda de MUS \$ 48.094 durante o ano anterior; e uma perda de US \$ 9.870 para hedge cambial.
- c) Comissões mostram diminuição MUS \$ 16,822 mil, representa uma variação de 6,2% durante o ano anterior.
- d) Depreciação e amortização aumentaram MUS \$ 41.297 durante 2017. Esta variação é explicada principalmente pela adição à Airbus aviões da frota da família A320 2 e 2 Boeing 787, bem como a valorização do real. Isto foi parcialmente compensado pela saída de 17 Airbus família A320, 2 A330, dois Boeing 767 e dois Boeing 777.
- e) Outros arrendamentos e taxas de aterrissagem aumentaram em US \$ 94.722, principalmente devido a maiores custos devido ao aumento nas taxas aeronáuticas

no Brasil e na Argentina, além de um aumento nos custos de manuseio associados à maior operação.

- f) O Serviço de Passageiros aumentou em US \$ 2.041, o que representa uma variação de 0,7% explicada principalmente pelo aumento das compensações e indenizações aos passageiros.
- g) Arrendamento de aeronaves aumentaram MUS \$ 10.572 principalmente devido à incorporação de um Airbus A320 e 2 Boeing 787. Isto é parcialmente compensado pela devolução de 17 Airbus A320, dois Boeing 767 e dois Boeing 777.
- h) Manutenção apresenta um custo maior de US \$ 64.672, equivalente a uma variação de 17,7%, explicada principalmente pelos maiores custos associados a devoluções de aeronaves durante o ano de 2017.
- i) Outros Custos Operacionais mostram uma redução de US \$ 41.079 principalmente devido aos custos dos serviços terrestres associados aos Jogos Olímpicos Rio 2016 e aos custos associados à avaliação do valor justo do estoque como parte de um plano de vendas dirigido por iniciativas para reduzi-lo, reconhecidas no segundo semestre do ano anterior. Isso foi parcialmente compensado pelo efeito da valorização do real e pelo aumento nos custos associados à troca de pontos com terceiros, como parte do programa brasileiro de fidelidade.

As receitas financeiras totalizaram US \$ 78.695, que em comparação com os US \$ 74.949 no mesmo período de 2016, representam receitas maiores de US \$ 3.746, principalmente devido ao aumento no nível de caixa. Os custos financeiros diminuíram 5,5%, totalizando US \$ 393.286 em 31 de dezembro de 2017, principalmente devido a menores custos associados a um menor nível de endividamento. Outras receitas / custos registraram um resultado negativo de US \$ 25.725, explicado principalmente pelas perdas reconhecidas como resultado da desvalorização do real durante o exercício de 2017.

Os principais itens das Demonstrações Contábeis Consolidadas da TAM S.A. e Filiais, que produziram uma perda de MUS \$ 15.162 a partir de diferenças de câmbio em 31 de dezembro de 2017 são os seguintes: Outros passivos financeiros, o lucro por MUS \$ 31,243 decorrentes de empréstimos e frota de locação financeira através da compra denominados em dólar; e troca de diferença de contas a receber de empresas relacionadas, perda de US \$ 14.621. Os outros itens de ativos e passivos líquidos geraram uma perda de US \$ 31.784.

Resultados Multiplus S.A.

O Resultado Líquido da Multiplus em 31 de dezembro de 2017 totaliza um lucro de US \$ 158.784, que comparado aos US \$ 152.873 no ano de 2016, representa um aumento de 3,87%.



AS RECEITAS AUMENTARAM 20,75%, EXPLICADAS PRINCIPALMENTE PELO EFEITO DA VALORIZAÇÃO DO REAL DE 4,8% E PELO AUMENTO DE 9,7% NO RESGATE DE PONTOS EM RELAÇÃO AO MESMO PERÍODO DO ANO ANTERIOR.

Adicionalmente, os pontos vencidos aumentaram 5,8%.

Os custos operacionais aumentaram em 25,44%, principalmente em função da valorização do real e do aumento de 27,1% no resgate de pontos em lojas associadas.

As receitas / despesas financeiras apresentam uma variação negativa de 14,5%, principalmente em função da depreciação do real durante o exercício de 2017, parcialmente compensada pela colocação de parte do hedge de fluxo de caixa da companhia, ligado ao dólar.

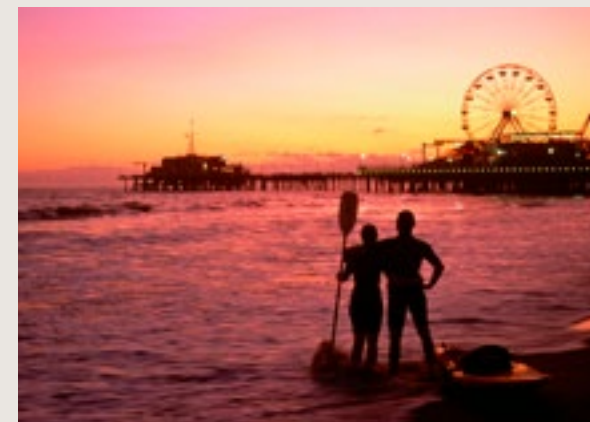
3. ANÁLISE E EXPLICAÇÃO FLUXO LÍQUIDO CONSOLIDADO ORIGINADO PELAS ATIVIDADES DE OPERAÇÃO, INVESTIMENTO E FINANCIAMENTO

O Fluxo Operacional em 31 de dezembro de 2017, tem uma variação positiva de MUS \$ 685.856 em relação ao ano anterior, principalmente devido ao aumento dos seguintes conceitos: Os rendimentos da venda de bens e prestação de serviços por MUS \$ 677.129 e outras entradas (saídas) de caixa para MUS \$ 200,338. Isto é parcialmente compensado pelas variações negativas dos seguintes itens: Os pagamentos para e em nome dos empregados por MUS \$ 135.031 e efeito líquido sobre outras cobranças e pagamentos para atividades operacionais de MUS \$ 57.558.

O fluxo de investimento apresentou uma variação positiva de MUS \$ 144.367 em relação ao ano anterior, esta variação é explicada principalmente pelo aumento na categoria: As compras de bens, instalações e equipamentos de MUS \$ 290.704, principalmente devido ao movimento menor adiantamentos para aquisição de aeronaves e outras incorporações de ativos fixos.

No ano de 2017 se adquiriu uma aeronave Airbus A319, em relação ao ano de 2016, que foi comprada: uma aeronave Boeing 787, uma aeronave Airbus A320, uma aeronave Airbus A321 e 4 aeronaves Airbus A350. A variação positiva acima descrito foi parcialmente compensado pela diminuição de outras cobranças e pagamentos pela venda de instrumentos patrimoniais ou de dívida de outras entidades no valor de US \$ 120.716, que reconhecem o movimento de investimentos realizado pela TAM S.A. e Subsidiárias em Fundos de Investimento Privado

O Fluxo de caixa de financiamento apresenta uma variação negativa de MUS \$ 782.809, em comparação com o ano anterior, explicado, principalmente, pela diminuição em: empréstimos de curto e longo prazo MUS \$ 661.945; Valores decorrentes da emissão de ações no valor de US \$ 608.496, pelo aumento de capital do período de 2016 e em pagamento de empréstimos no valor de US \$ 291.939.



Os fluxos de empréstimos discutidos acima incluem os seguintes eventos:

- a) Em 10 de Abril de 2017, que fez a emissão e colocação privada de títulos de dívida no valor de US \$ 140 milhões sob a estrutura atual do "Exhanced Equipment Trust Certificates" ("EETC") emitidas e colocadas em 2015.
- b) Em 11 de abril de 2017, um título de longo prazo foi emitido e colocado no mercado internacional, conforme a Regra 144-A e o Regulamento S das leis de valores mobiliários dos Estados Unidos da América. Garantias a longo prazo no valor de US \$ 700 milhões com vencimento em 2024.
- c) Em 25 de abril de 2017, foi efetuado o pagamento do bônus da TAM Capital I Inc. Os valores pagos foram de US \$ 300 milhões de capital e US \$ 11 milhões de juros.
- d) Em 17 de agosto de 2017, LATAM realizou a colocação no mercado local (Bolsa de Comércio de Santiago) de bônus, correspondente à primeira emissão de obrigações sob o registrado na Superintendência de Valores Mobiliários e Seguros ("SVS"), sob o número 862. O montante total colocado corresponde a UF 8.700.000 (US \$ 358 milhões).

- e) Em 1 de setembro de 2017, a TAM Capital 3 Inc. efetuou o resgate antecipado integral dos títulos que colocou no exterior em 3 de junho de 2011, pelo valor de US \$ 500 milhões, com uma data de vencimento em 3 de junho de 2021
- f) Em 27 de setembro de 2017, a TAM Linhas Aéreas S.A. Ele fez o pagamento do capital e dos juros sobre a última parcela do financiamento obtido em setembro do ano passado (US \$ 200 milhões, com a garantia de aproximadamente 18% das ações da Multiplus SA) O valor pago foi de US \$ 137 milhões.

Por fim, o fluxo líquido da Companhia em 31 de dezembro de 2017 apresentou variação positiva de US \$ 192.677, em relação ao ano anterior.

4. ANÁLISE DE RISCO FINANCEIRO

O programa global de gerenciamento de risco da Companhia visa minimizar os efeitos adversos dos riscos financeiros que afetam a empresa.

(a) Risco de mercado

Devido à natureza de suas operações, a Companhia está exposta a fatores de mercado, tais como: (i) risco de preço de combustível, (ii) risco de taxa de juros e (iii) risco de taxas de câmbio locais.

(i) Risco de preço do combustível

Para a execução de suas operações, a Companhia compra combustível denominado Jet Fuel grau 54 USGC, que é afetado por flutuações nos preços internacionais de combustíveis.

Para cobrir a exposição ao risco do combustível, a Companhia opera com instrumentos derivados (Swaps e opções), cujos subjacentes podem ser diferente do Jet Fuel, ainda possível proteger a cobertura bruta de West Texas Intermediate ("WTI"), cru Brent ("BRENT ") E no óleo de aquecimento destilado (" HO "), que têm uma alta correlação com o Jet Fuel e maior liquidez.



Em 31 de dezembro de 2017, a Companhia reconheceu ganhos de MUS \$ 15.134 para cobertura líquida de combustível. Parte das diferenças produzidas pelo menor ou maior valor de mercado desses contratos é reconhecida como um componente das reservas de cobertura no patrimônio líquido da Companhia. Em 31 de dezembro de 2017, o valor de mercado dos contratos atuais é de MUS \$ 10.710 (positivo).

(ii) Risco de taxa de câmbio

A moeda funcional e de apresentação das Demonstrações Financeiras da Matriz é o dólar norte-americano, portanto, o risco da taxa de câmbio Transacional e de Conversão surge principalmente das atividades operacionais, estratégicas e contábeis da Companhia que são expressa numa unidade monetária diferente da moeda funcional. Assim TAM S.A e as Subsidiárias de LATAM também estão expostas ao risco cambial cujo impacto afeta o Resultado Consolidado da Companhia.

A maior exposição ao risco cambial da LATAM é proveniente da concentração de negócios no Brasil, que são majoritariamente denominados em reais (BRL), sendo ativamente administrados pela companhia.



A COMPANHIA MITIGA EXPOSIÇÕES AO RISCO CAMBIAL CONTRATANDO INSTRUMENTOS DERIVATIVOS OU ATRAVÉS DE COBERTURAS NATURAIS OU EXECUÇÃO DE OPERAÇÕES INTERNAS.

Em 31 de dezembro de 2017, o valor de mercado das posições de câmbio era de US \$ 4.370 (positivo).

A Companhia firmou contratos de "cross currency swaps" (CCS) com o objetivo de dolarizar o fluxo de caixa das obrigações existentes, ambas contratadas na Unidades de Fomento de Chile, a uma taxa de juros prefixada. Com este instrumento financeiro é possível pagar uma taxa de juros em dólares, tanto fixos como flutuantes (LIBOR mais spread fixo).

Em 31 de dezembro de 2017, o valor de mercado das posições de CCS era superior a MUS \$ 39.217 (positivos).



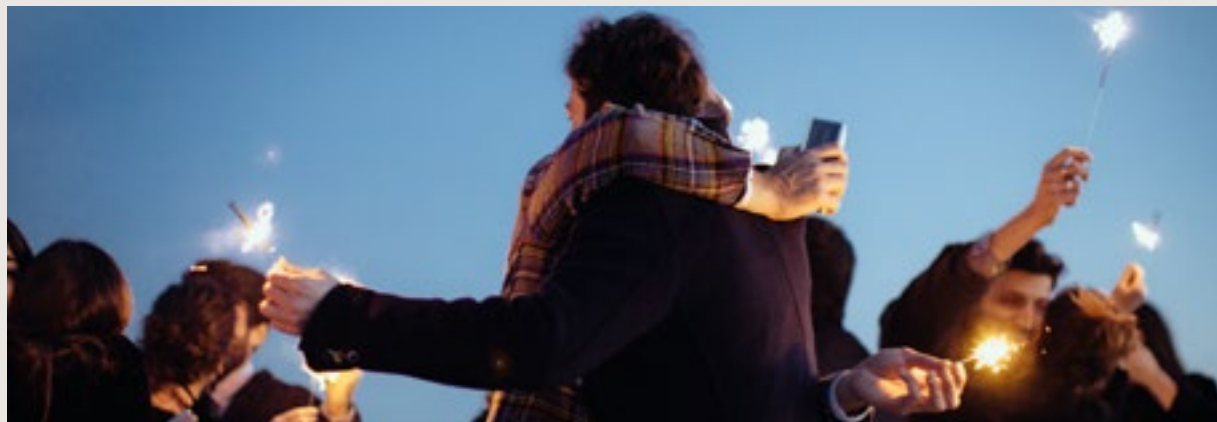
EM 2017, O PIB MUNDIAL APRESENTOU UM CRESCIMENTO DE 3,7%, O QUE FOI ACIMA DAS PREVISÕES DO MERCADO E MEIO PONTO PERCENTUAL NO CRESCIMENTO EM 2016. ESSE CRESCIMENTO MAIOR FOI IMPULSIONADO PELA RECUPERAÇÃO NAS ECONOMIAS DA EUROPA E ÁSIA.

A recuperação da economia europeia é principalmente atribuída à aceleração das exportações e à intensidade constante do crescimento da demanda interna, devido a condições financeiras mais flexíveis, acompanhadas por uma redução do risco político. As taxas de crescimento de várias economias da área do euro foram revistas em alta, especialmente as da Alemanha, Itália e Países Baixos, graças à recuperação da demanda interna e externa. Para o ano de 2017, o crescimento deverá atingir 2,3% (1,5% em 2016).

A projeção de crescimento dos Estados Unidos foi revisada para cima, após 2017 a atividade econômica superou as expectativas. Espera-se que as modificações da política fiscal dos EUA estimulem a atividade, levando a um aumento do investimento. Para o ano de 2017, projeta-se um crescimento próximo de 2,3% (1,7% em 2016).

Na América Latina continuamos a ver uma recuperação nas economias, atribuída principalmente à recuperação do Brasil. Olhando para o futuro, essa recuperação deverá se fortalecer ainda mais, devido aos efeitos favoráveis da alta nos preços das matérias-primas, levando a um aumento nas projeções para 2018 e 2019. Para 2017, se projeta um crescimento de 1,3 % (contração de 0,7% em 2016).

Especificamente no Brasil, a economia começou a entrar em território positivo no primeiro semestre de 2017, fortalecendo-se ainda mais no segundo semestre do ano. O acima exposto,



(iii) Risco de taxa de juro

A Companhia está exposta a flutuações nas taxas de juros de mercado que afetam os fluxos de caixa futuros de ativos e passivos financeiros atuais e futuros.

A Companhia está exposta principalmente à Taxa de Oferta Interbancária de Londres ("LIBOR") e a outras taxas de juros menos relevantes, como os Certificados de Depósito Interbancário ("CDI").

Para reduzir o risco de um possível aumento nas taxas de juros, a Companhia contratou swaps de taxas de juros. Com relação a tais contratos, a Companhia paga, recebe ou recebe apenas, dependendo do caso, a diferença entre a taxa fixa acordada e a taxa flutuante calculada sobre o capital em aberto de cada contrato. Para esses contratos, a Companhia reconheceu uma perda de MUS \$ 9.065 no resultado do período. Perdas e ganhos de swaps de taxa de juros são reconhecidos como um componente da despesa financeira com base na amortização do empréstimo coberto. Em 31 de dezembro de 2017, o valor de mercado dos atuais contratos de swap de taxa de juros é de MUS \$ 6.628 (negativos).

Em 31 de dezembro de 2017, aproximadamente 63% da dívida é de taxa fixa ou fixada com algum dos instrumentos acima mencionados. A taxa média de endividamento é de 4,14%.

(b) Concentração de risco de crédito

As contas a receber da Companhia representam uma alta porcentagem das vendas de passagens aéreas, serviços de carga para pessoas e várias empresas comerciais que são econômica e geograficamente dispersas, geralmente de curto prazo. Dessa forma, a Companhia não está exposta a uma concentração significativa de risco de crédito.

5. AMBIENTE ECONÔMICO

Para analisar o ambiente econômico no qual a Companhia está inserida, a situação e a evolução das principais economias que a afetam, nacional, regional e globalmente, são brevemente explicadas abaixo.

Durante 2017, a recuperação cíclica das economias mundiais, começado em meados de 2016, mostrando um fortalecimento em relação ao ano anterior.

atribuído principalmente a um aumento nos gastos do consumidor, apesar do fato de que o investimento continua fraco como resultado da incerteza política que continua a estar presente no país. Para o ano de 2017 projeta-se um crescimento de 1,1% (contração de 3,5% em 2016).

Por sua vez, no Chile, o crescimento econômico permaneceu estável, embora em patamares inferiores à média dos últimos anos, principalmente devido à fraqueza do investimento fixo privado, da produção mineral e do consumo público, projetados para 2017 um crescimento de 1,4%. Para os próximos anos, espera-se uma recuperação do crescimento econômico, resultando em maior confiança, aumento no preço do cobre e cortes nas taxas de juros nos últimos meses.

Nesse ambiente econômico, a flexibilidade do modelo de negócios implementado pela Companhia é a chave para lidar melhor com as flutuações econômicas.

a) Os principais índices financeiros da Demonstração Consolidada da Posição Financeira são apresentados abaixo:

	31-12-2017	31-12-2016
Índices de Liquidez		
Liquidez atual (vezes) (Ativo circulante em operação / Passivo circulante)	0,64	0,58
Relação ácida (vezes) (Fundos Disponíveis / Passivo Circulante)	0,20	0,15
Índices de Endividamento		
Razão do endividamento (vezes) (Passivo circulante + passivo não circulante / Patrimônio líquido)	3,48	3,66
Dívida atual / Dívida total (%)	40,21	41,45
Dívida não corrente / Dívida total (%)	59,79	58,55
Cobertura de despesas financeiras (R.A.I.I. / despesas financeiras)	2,19	1,80
Índices de Atividade		
Total de Ativos	18.797.972	19.198.194
Investimento	3.510.077	3.401.103
Eliminação	3.290.786	3.046.658

Índices de Rentabilidade

Os índices de rentabilidade foram calculados sobre o patrimônio líquido e os resultados atribuíveis aos acionistas majoritários.

	31-12-2017	31-12-2016
Rentabilidade do patrimonio (Resultado líquido / media do patrimonio)	0,04	0,02
Rentabilidade do ativo (Resultado líquido / media dos ativos)	0,01	0,00
Rendimiento de activos operacionales (Resultado líquido / ativos operacionais (**)) Promedio	0,01	0,00

(**) Total ativo menos impostos diferidos, contas correntes de pessoal, investimentos permanentes e temporários e mais valia.

	31-12-2017	31-12-2016
Lucro por ação (Resultado líquido / n ° de ações subscritas e pagas)	0,26	0,11
Retorno de dividendos (Dividendos pagos / preço de mercado)	0,00	0,00



b) Os principais índices financeiros da Demonstração do Resultado Consolidado estão apresentados abaixo:

Ano em exercício terminado em 31 de Dezembro	2017 MUS\$	2016 MUS\$
Receitas operacionais	10.163.796	9.527.088
Passageiros	8.494.477	7.877.715
Carga	1.119.430	1.110.625
Outros	549.889	538.748
Custos operacionais	(9.449.262)	(8.959.185)
Remunerações	(2.023.634)	(1.951.133)
Combustível	(2.318.816)	(2.056.643)
Comissões	(252.474)	(269.296)
Depreciação e amortização	(1.001.625)	(960.328)
Outras taxas de arrendamento e aterrizagem	(1.172.129)	(1.077.407)
Serviços para passageiros	(288.662)	(286.621)
Aluguel de aeronaves	(579.551)	(568.979)
Manutenção	(430.825)	(366.153)
Outros custos operacionais	(1.381.546)	(1.422.625)
Resultado operacional	714.534	567.903
Margem operacional	7,0%	6,0%
Receita financeira	78.695	74.949
Custos financeiros	(393.286)	(416.336)
Outras receitas / custos	(25.725)	47.358
Resultado antes de impostos e juros	374.218	273.874
Impostos	(173.504)	(163.204)
Lucro / perdas antes da participação minoritária	200.714	110.670
Investidores matriciais	155.304	69.220
Interesse minoritário	45.410	41.450
Lucro / Prejuízo Líquido	155.304	69.220
Margem líquida	1,5%	0,7%
Taxa de imposto efetiva	46,4%	59,6%
Total de ações	606.407.693	606.407.693
Lucro líquido por ação (US\$)	0,25610	0,11415
R.A.I.I.D.A.	1.716.159	1.528.231

DECLARAÇÃO

Juramentada

Na nossa qualidade de membros do Conselho de Administración, gerente geral, e vice-presidente de finanças do LATAM Airlines Group, declarar declaramos sob juramento nossa responsabilidade pela veracidade das informações contidas em Relatório Anual 2017.



Ignacio Cueto Plaza
Presidente
7.040.324-2

Juan José Cueto Plaza
Diretor
6.694.240-6

Georges de Bourguignon Amdt
Diretor
6.694.240-6

Nicolás Eblen Hirmas
Diretor
15.336.049-9

Enrique Cueto Plaza
Gerente Geral
6.694.239-2

Carlos Heller Solari
Vice-Presidente
8.717.000-4

Antonio Luiz Pizarro Manso
Diretor
Extranjero

Eduardo Novoa Castellón
Diretor
7.836.212-K

Henri Philippe Reichstul
Diretor
48.175.668-5

Ramiro Alfonsín Balza
Vice-Presidente Sênior de Finanças
22.357.225-1

