

# MEMORIA ANUAL 2014



# Índice

## NUESTRA EMPRESA

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

## OPERACIONES

Operación Internacional de Pasajeros	60
Argentina	63
Brasil	64
Chile	66
Colombia	67
Ecuador	69
Perú	70
Operación de Carga	72
Programas de Fidelidad	74
Propiedades, Plantas y Equipos	76

## SOSTENIBILIDAD

105

## ESTADOS FINANCIEROS

Estados Financieros	113
Filiales y Coligadas	251
Declaración Jurada	280

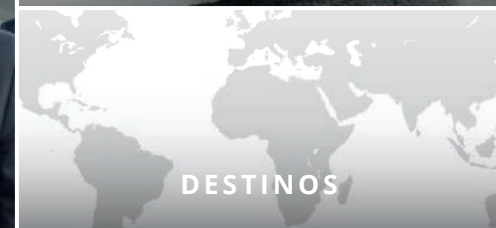
## GOBIERNO CORPORATIVO

Directorio	34
Ejecutivos	37
Prácticas Gobierno Corporativo	44
Estructura de Propiedad y	51
Principales Accionistas	55
Política Financiera	100

## GESTIÓN 2014

Entorno de la Industria	79
Marco Regulatorio	81
Resultados Financieros	87
Premios y Reconocimientos	92
Información Bursátil	93
Información Adicional	99
Hechos Esenciales	100
Factores de Riesgo	102





## Carta de bienvenida

*El 2014 fue un año de renovación para LATAM Airlines Group, en el que hemos dado pasos importantes en el camino a conquistar nuestra misión y convertirnos así en uno de los tres grupos de aerolíneas más importantes del mundo*

### CARTA MAURÍCIO AMARO

El 2014 fue un año de renovación para LATAM Airlines Group, en el que hemos dado pasos importantes en el camino a conquistar nuestra misión y convertirnos así en uno de los tres grupos de aerolíneas más importantes del mundo. A pesar de factores externos, macroeconómicos y otros, que afectaron de manera adversa nuestro negocio, Grupo LATAM avanzó en su plan de renovación en múltiples frentes, entre ellos la renovación de su flota, la mejora continua de nuestro producto y la renovación de la infraestructura aeroportuaria con la que operamos.

Nuestros logros durante este año refuerzan la convicción de que LAN y TAM tomaron la decisión correcta al combinar sus negocios hace ya más de dos años. Sin duda, ha sido difícil llegar hasta acá, pero si volviéramos atrás, lo haríamos todo nuevamente. Continuamos avanzando en los objetivos estratégicos que determinamos en la asociación, y entendemos que el desafío trazado demandará nuevos esfuerzos en los años que vienen, pero estamos confiados en las sólidas bases que hemos construido.

Durante 2014, la Compañía avanzó en su plan de renovación de flota, con el objetivo de reducir el número de modelos operados, retirando gradualmente modelos menos eficientes y asignando las aeronaves más adecuadas para cada uno de sus mercados. El plan de renovación de flota forma parte de nuestra estrategia de largo plazo, que creemos esencial para lograr una operación eficiente en costos, aumentando la competitividad de nuestras aerolíneas a largo plazo. En esta línea, se han incorporado a la flota de LAN 10 modernos Boeing 787 Dreamliners de última tecnología y se han reemplazado aeronaves Airbus A330 en la flota de largo alcance de TAM por Boeing 767, los que permitirán un significativo ahorro en combustible y ofrecerán un mejor producto para nuestros pasajeros.

En cuanto a la renovación y mejora continua de nuestro producto, TAM comenzó la renovación de cabina de sus aeronaves Boeing 777, eliminando la primera clase y reconfigurando su clase ejecutiva, para incluir mejoras significativas en la experiencia de viaje de los pasajeros. Adicionalmente, TAM ingresó a oneworld, que pasó a ser la alianza global del Grupo LATAM. Para nuestros clientes, esto implicará más comodidad en sus viajes,





## Carta de bienvenida

mejor conectividad, y mayores posibilidades de canje de sus puntos/millas. Destaca también la apertura de nuestros nuevos salones VIP en Sao Paulo en octubre de 2014 y en Santiago en marzo 2015, con lo que contamos con cuatro nuevos salones inaugurados en los últimos 18 meses, incluyendo además los de Bogotá y Buenos Aires.

Las significativas inversiones en infraestructura realizadas en Brasil previas al Mundial de Fútbol, especialmente la inversión en aeropuertos, lograron un impacto positivo y de largo plazo para la industria aérea de Brasil. Con esto logramos mover nuestras operaciones al Terminal 3 del Aeropuerto de Guarulhos y al Terminal 2 del Aeropuerto de Brasilia, hitos muy importantes que nos permitirán continuar desarrollando la conectividad a través de nuestros hubs, mejorando nuestros tiempos de conexión y otorgando mayor comodidad para nuestros pasajeros.

Por último, me gustaría destacar que LAN y TAM fueron nuevamente reconocidos por nuestros pasajeros, obteniendo el primer y segundo lugar respectivamente del premio a las “Mejores Aerolíneas en Sudamérica”, por SkyTrax World Airlines Awards. Este premio

es considerado como un barómetro global de la satisfacción del cliente, debido a que se construye exclusivamente en base a la opinión del pasajero.

Haber pasado por este año tan desafiante y haber logrado avances tangibles e importantes en múltiples frentes nos trae mucha confianza en el futuro, pues hemos logrado superar obstáculos sistemáticamente y dar pasos importantes hacia la integración de las compañías, cumpliendo nuestro objetivo de no solamente convertirnos en una de las aerolíneas líderes en el mundo, sino también en una Compañía a la que nuestros empleados se sientan felices de pertenecer.

**Mauricio Amaro**  
**Presidente del Directorio**  
**LATAM Airlines Group**

## Carta de bienvenida

*Estamos conscientes que los próximos años serán complejos y desafiantes en nuestra región. Sin embargo, estamos convencidos que el plan estratégico que hemos trazado nos permitirá cumplir exitosamente nuestros objetivos de largo plazo.*

### CARTA ENRIQUE CUETO

Estimados Accionistas,

La consolidación de LATAM Airlines Group como el mejor grupo de aviación en América Latina ha sido nuestro foco prioritario en los últimos años, para lo que hemos trabajado de forma consistente y disciplinada. En este camino hemos logrado grandes avances y, si bien los resultados han demorado más de lo que pensábamos, también sabemos que la asociación entre LAN y TAM ha sido la decisión más estratégica que hemos tomado mirando el largo plazo. Asimismo, tenemos la firme convicción de que LATAM Airlines Group es el grupo de aerolíneas mejor preparado para hacer frente a escenarios adversos, ya que contamos con una posición en la región que es única en el mundo.

Todo esto es fruto de muchos años de trabajo y nos demuestra que estamos en el camino correcto para lograr nuestro objetivo, que es posicionar a Grupo LATAM como uno de los tres grupos de aerolíneas más importantes del mundo hacia el año 2018. Para alcanzar esta meta hemos diseñado un plan estratégico basado en

factores críticos de éxito que apuntan a aprovechar nuestras fortalezas y nuestro gran potencial.

Nuestra estrategia tiene como foco fundamental mejorar constantemente la experiencia del cliente en todas las etapas del viaje, buscando siempre diferenciarnos en términos de servicio. En este contexto, hemos aprobado inversiones por más de US\$ 100 millones para potenciar el uso de tecnología en todos los puntos de contacto con el pasajero. Nuestro objetivo es que los pasajeros puedan atenderse de manera simple, transparente y con total independencia. En la misma línea, estamos trabajando para migrar hacia una nueva y única marca, así como también en el desarrollo de una cultura, producto y propuesta de valor unificados, todo lo cual va a permitir a LATAM Airlines Group ser percibida realmente como una única compañía aérea.

Estamos convencidos que el elemento diferenciador más importante para lograr estos objetivos son nuestras personas. Contamos con el mejor equipo humano, un equipo de personas apasionadas y



## Carta de bienvenida

enfocadas en la construcción de una cultura común, que es la base de todo nuestro actuar, y que se centra en la seguridad, el cliente, la colaboración como equipo y la excelencia en todo ámbito. Es así como nuestra organización se ha alineado tras el objetivo de entregar un valor distintivo a nuestros clientes, superando consistentemente a los competidores.

Como organización hemos trabajado siempre para ser la mejor opción para cualquier persona que viaje dentro, hacia o desde Sudamérica, buscando mejorar permanentemente nuestra conectividad y fortalecer nuestra red. A nivel mundial, no hay otro grupo de aerolíneas que tenga presencia en siete mercados domésticos en un solo continente, como es el caso de Grupo LATAM, a lo que se suma nuestra operación regional, internacional y de carga. Para aprovechar este potencial, nos hemos propuesto incrementar la conectividad dentro de Sudamérica y potenciar nuestros hubs en la región, especialmente el aeropuerto de Guarulhos, en Sao Paulo –principal puerta de entrada a Sudamérica–

como también Brasilia y Lima.

A lo anterior se suma la redefinición de nuestra estructura de costos, con lo que buscamos mejorar la competitividad y simplificar la organización, aumentando la flexibilidad y rapidez en la toma de decisiones. La meta es reducir los costos totales en aproximadamente U\$ 800 millones al año 2018, equivalente a alrededor del 5% del gasto anual de LATAM Airlines Group, ahorro que se suma a las eficiencias por la incorporación de aviones de nueva tecnología. En definitiva, nos hemos propuesto trabajar de manera más simple y en una cultura de mayor austeridad.

Estamos conscientes que los próximos años serán complejos y desafiantes en nuestra región, impactados por un menor crecimiento de las economías y fuertes devaluaciones de las monedas. Sin embargo, estamos convencidos que el plan estratégico que hemos trazado y que estamos implementando nos permitirá cumplir exitosamente nuestros

objetivos de largo plazo, sobrellevando las dificultades que actualmente afectan a nuestros mercados y la volatilidad inherente en nuestro entorno. Sabiendo que no podemos estar ajenos a las realidades de nuestra industria y de la región en la que operamos, hemos priorizado una gestión proactiva del riesgo, considerando a todos nuestros stakeholders, convencidos que una visión amplia e integral del riesgo y una administración adecuada del mismo son clave para el éxito de largo plazo.

Pese a que la integración de las aerolíneas LAN y TAM ha tomado tiempo, estamos convencidos de que con la asociación de estas dos compañías todos hemos ganado: LAN, TAM y Grupo LATAM. Es por eso que, junto con agradecer a nuestros accionistas por la confianza depositada en esta administración, deseo hacer un reconocimiento especial a las más de 53 mil personas que trabajan en los distintos países donde operamos, que han entregado lo mejor de sí para contribuir a la consolidación de este proyecto histórico de la aviación latinoamericana. Y, por sobre

todo, quiero invitarlos a seguir trabajando con la misma pasión y compromiso para hacer de LATAM Airlines Group uno de los tres grupos de aerolíneas más importantes del mundo.

**Enrique Cueto**  
**CEO Grupo LATAM**



## Estrategia de negocios

*Negocios en siete países de la región: Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Paraguay y Perú.*

LATAM Airlines Group S.A. (en adelante indistintamente “LATAM Airlines Group” o “LATAM”) es un grupo aéreo sudamericano resultante de la asociación entre la chilena LAN Airlines y la brasileña TAM, con unidades de negocios en siete países de la región: Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Paraguay y Perú.

Luego de un proceso de consolidación y reestructuración importante, en 2014 se cumplieron dos años de la asociación, lográndose una operación integrada, con todas las iniciativas de sinergias completamente implementadas y consolidando a LATAM como el grupo de transporte aéreo de América Latina, con una capacidad para movilizar sobre 67 millones de pasajeros y transportar más de un millón de toneladas de carga al año.

Una de las principales fortalezas del grupo de aerolíneas que forman LATAM Airlines Group, es la gran red de destinos que ha construido a partir de su posición de liderazgo única en Sudamérica, y que está dada por su presencia en siete mercados domésticos de la región, que representan más del 90% del tráfico regional, y donde LATAM funciona como un operador local, lo que le confiere una ventaja competitiva.



Es así como a nivel intra-regional LATAM tiene una participación de mercado cercana al 50%, lo que significa que una de cada dos personas que viajan dentro de Sudamérica lo hace con alguna de las aerolíneas que conforman el grupo LATAM. Cabe destacar que en los últimos años esta región es una de las de mayor crecimiento en el mundo en términos de tráfico de pasajeros, con proyecciones de continuar así en las próximas dos décadas, lo cual representa una gran oportunidad para LATAM.

---

*Fuera de Sudamérica, LATAM y sus empresas relacionadas vuelan a los principales puntos de entrada de otras regiones y provee de conectividad adicional a través de su alianza global oneworld*

---

Fuera de Sudamérica, LATAM y sus empresas relacionadas vuelan a los principales puntos de entrada de otras regiones y provee de

## Estrategia de negocios



conectividad adicional a través de su alianza global oneworld (de la cual TAM pasó a formar parte en marzo de 2014) y de los múltiples acuerdos comerciales suscritos con las principales aerolíneas de la industria.

Con su foco en proveer de la mejor conectividad, LATAM ha ido desarrollando un posicionamiento clave en los principales hubs que conectan la región con el mundo, con especial énfasis en el aeropuerto de Guarulhos, en Sao Paulo. Hacia fines de 2014 LATAM dio un importante paso en este sentido, al trasladar sus operaciones internacionales al nuevo terminal 3 de Guarulhos, lo que le permitió disminuir significativamente sus tiempos de conexión.



Además de su red, otro de los rasgos diferenciadores de LATAM es su modelo de negocios que combina exitosamente el transporte de pasajeros y de carga, estrategia que le permite maximizar la ocupación de los aviones de pasajeros mediante el uso de las bodegas (bellies) para el traslado de carga en complemento con los cargueros dedicados, diversificando así sus fuentes de ingreso. La flexibilidad que reporta este modelo de negocios le permite a LATAM rentabilizar

sus rutas, disminuir efectos estacionales e incrementar el factor de ocupación. A diciembre de 2014, el 83% de sus ingresos provino del negocio de pasajeros y el 14% de la operación carguera, entre otros.

---

*Para desarrollar sus operaciones las aerolíneas que forman parte de LATAM cuentan con una flota de 327 aviones (a diciembre de 2014), que destaca entre las más modernas y jóvenes del mundo*

---

Para desarrollar sus operaciones las aerolíneas que forman parte de LATAM cuentan con una flota de 327 aviones (a diciembre de 2014), que destaca entre las más modernas y jóvenes del mundo al tener en promedio menos de 7 años. La estrategia de crecimiento de LATAM considera la renovación constante de su flota, con el fin de operar aviones más eficientes y con un menor impacto ambiental, junto con brindar los más altos estándares de puntualidad, confiabilidad y seguridad a los pasajeros. En este contexto, durante el año 2014 LATAM Airlines Group continuó adelante con su proceso de reestructuración de flota, donde ha ido gradualmente retirando modelos más antiguos

y enfocándose en tener sólo aviones de la mejor tecnología disponible en la industria, destacando entre ellos los Boeing B787 Dreamliner y los Airbus A321.

De cara al futuro, durante el año 2014 LATAM Airlines Group definió un nuevo plan estratégico a cuatro años (2015-2018) basado en tres pilares centrales de éxito. El primero de ellos apunta a fortalecer la diferenciación del producto y servicio, de tal forma de brindar la mejor experiencia de viaje a los pasajeros y por esta vía ganar la preferencia de los clientes en la región. Asimismo, continuará potenciando su red de vuelos y conexiones en Sudamérica, construyendo la red más importante de orígenes y destinos dentro de la región y desde ésta hacia el resto del mundo, a través de sus hubs, con el objetivo de ofrecer la mejor opción a los pasajeros. Un tercer eje definido por LATAM apunta a ser mucho más competitiva en costos, a través de una cultura de austeridad alineada con la realidad de la industria, y a través del cual LATAM pretende disminuir sus costos operacionales en US\$650 millones al 2018.

Con este plan, LATAM busca convertirse en una de los tres mayores grupos aéreos del mundo, y el grupo de aerolíneas preferidas por dos tercios de los pasajeros que vuelan dentro de Sudamérica.

## Historia



1975

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

1976

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

1983

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

1985

LAN se transforma en una  
sociedad anónima.

1986

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

1989

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





## Historia

# 1990

Brasil Central es renombrada TAM-Transportes Aéreos Meridionais.

**TAM**

# 1993

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

# 1994

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

# 1996

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



# 1997

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

# 1998

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



# Historia

1999

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

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



2000

LAN se incorpora a ONEWORLD.



2001

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

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

2002

Alianza de LAN con Qantas y con Lufthansa Cargo.



2003

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



2004

Cambio de imagen corporativa: LAN Airlines S.A.

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



## 2005

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

---

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

## 2006

Lanzamiento de la nueva clase Premium Business.

---

TAM se lista públicamente en la bolsa de Nueva York / Inicio de vuelos a Londres y vuelos a Zurich y Ginebra a través de su acuerdo con Air France.

## 2007

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

---

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



## 2008

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

---

La compañía recibe su primer Boieng 777-300ER.

## 2009

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

---

Lanzamiento de Multiplus Fidelidade.

Adquisición de Panmtanal Linhas





2010

Compra de aerolínea colombiana Aires.

TAM ingresa oficialmente a STAR ALLIANCE.



2011

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

2012

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

Colocación de 2,9 millones de acciones.

2013

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

2014

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

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



# Flota

*Durante el año 2014, las aerolíneas miembros de LATAM Airlines Group operaron una flota compuesta por 327 aviones, cuya edad promedio es de 6,9 años, destacando como una de las más jóvenes de la industria.*

En este período LATAM continuó avanzando en su plan de reestructuración de flota iniciado en 2013, enfocado en reducir el número de modelos operados, retirando gradualmente un total de 39 aviones menos eficientes en los próximos años y asignando los equipos más adecuados para cada uno de sus mercados. Esto, luego de efectuar un análisis profundo de sus necesidades de flota después de la asociación y de los cambios estructurales en el entorno competitivo.

En este contexto, en el curso de 2014 se retiraron de la operación las aeronaves Dash Q400 y Boeing 737 (heredadas de la operación de Aires en Colombia), además de siete aviones A330 y tres A340, esperándose concluir el retiro total de estos modelos más antiguos hacia el 2016. De esta forma, la flota de LATAM se orientará hacia los aviones más eficientes del mercado.

Asimismo, durante el primer trimestre del año LATAM constituyó una provisión para multas estimadas relacionadas con la devolución anticipada de aeronaves y otros gastos involucrados en el marco de este proceso, y reconoció costos no recurrentes de US\$ 112 millones por este concepto.

---

***Para desarrollar su operación de pasajeros de corto alcance –vuelos en rutas domésticas y regionales dentro de Sudamérica–, las aerolíneas de LATAM Airlines Group utilizaron 238 aviones en este período***

---

Para desarrollar su operación de pasajeros de corto alcance –vuelos en rutas domésticas y regionales dentro de Sudamérica–, las aerolíneas de LATAM Airlines Group utilizaron 238 aviones en este período, principalmente de la familia Airbus A320, situándose como uno de los tres operadores más grandes de Airbus a nivel mundial. Cabe destacar que en 2014 se incorporaron 11 aviones Airbus A321 a la flota, la versión más grande de la familia, y que están destinados a servir las rutas más densas dentro del continente, completando un total de 21 aviones de este modelo al cierre del ejercicio.

Los planes de mediano plazo apuntan a tener una flota de corto alcance únicamente compuesta por equipos de la familia A320, con el foco en los A321 y A320Neo, cuyo uso presenta ahorros significativos en comparación con los A320. En el caso del A320Neo, se trata

de una nueva opción dentro de la familia A320 que incorpora un motor más eficiente y nuevos sharklets, lo que le permite ahorrar hasta un 15% en combustible y reducir emisiones anuales en alrededor de 3.600 toneladas de CO2 por avión. Cabe destacar que LATAM tiene órdenes de compra por 36 modernas aeronaves de este modelo, que serán entregadas entre 2016 y 2018.

Para la operación de pasajeros de largo alcance, durante 2014 las aerolíneas de LATAM utilizaron 74 aviones, dentro de los cuales destacan 10 Boeing 787-8 Dreamliner, cinco de los cuales se incorporaron en este período, en el marco de una orden global de compras por 32 aviones de este modelo, cuya totalidad se espera recibir gradualmente en el curso de los próximos cuatro años. Considerado el avión “ecológico” y más eficiente en su tipo, LATAM ya está operando con este equipo en casi todas sus principales rutas long haul. En efecto, a las operaciones diarias que realizaba con esta moderna flota desde Santiago a Madrid-Frankfurt, Nueva York y Buenos Aires, se sumaron a partir de agosto cinco rutas adicionales: Miami, Punta Cana, Cancún, Ciudad de México y Sao Paulo. Cabe señalar que las aerolíneas LATAM son las primeras de

# Flota



la región que operan con este modelo, que entre otras cosas destaca por su rendimiento incomparable en lo que a consumo de combustible se refiere, presentando un 12% de menor costo por ASK en comparación con los Boeing 767.

---

*Por otra parte, en este período se inició la reconfiguración de los aviones Boeing 777 de TAM con el objetivo de incluir una clase business remodelada y tener un mejor producto en las rutas de largo alcance*

---

Por otra parte, en este período se inició la reconfiguración de los aviones Boeing 777 de TAM con el objetivo de incluir una clase business remodelada y tener un mejor producto en las rutas de largo alcance, principalmente a Estados Unidos. Al cierre del ejercicio LATAM contaba ya con cuatro Boeing 777 remodelados, estimándose que la reconfiguración completa de la flota quedará concluida a mediados de 2015. Este proceso busca mejorar la experiencia de viaje de los pasajeros mientras TAM se apresta a recibir una masa crítica más grande de aviones Airbus A350. La llegada de este modelo de aeronave

implicará un salto en eficiencia comparada con los equipos existentes en esta categoría, al presentar costos de operación hasta un 25% inferiores en relación a otros aviones, como el Airbus A330 de TAM, y una significativa reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>. Durante el año 2015 LATAM espera recibir el primero de estos aviones, de un total de 27 unidades que tiene en órdenes de compra, hito que marcará el ingreso de una nueva generación de aviones de largo alcance a la flota de TAM.

Con todo, la renovación constante de los equipos busca incorporar la mejor tecnología y ser líderes en eficiencia, por la vía de reducir el número de modelos de aviones y aumentar la capacidad mediante la incorporación de modelos más grandes.

Para desarrollar su operación de carga, en tanto, LATAM finalizó el año con una flota de 15 aeronaves, compuesta por 11 Boeing 767F, 2 de las cuales están siendo arrendadas por un operador carguero fuera de la región desde el último trimestre del año y 1 que se arrendó al mismo operador en 2015; y 4 Boeing 777F, los cargueros dedicados más modernos de la industria en su tipo. Estos últimos aviones presentan mejoras con respecto a los B767

cargueros, ya que transportan el doble en capacidad y sólo consumen un 50% más de combustible.

La estrategia de LATAM Airlines Group en este negocio apunta a optimizar el uso de los bellies (bodegas) de los aviones de pasajeros, lo que implica una reducción gradual de la flota de cargueros dedicados.

El plan de flota global de LATAM considera compromisos de US\$1.689 millones para 2015 y de US\$2.343 millones para 2016, los cuales se financiarán con una combinación de arrendamiento financiero y sale and leaseback (compra con arrendamiento posterior).

## MANTENIMIENTO

Durante este ejercicio LATAM continuó avanzando en la consolidación de la integración de las instalaciones de Mantenimiento, Reparación y Revisión (MRO) de LAN y TAM, proceso que comenzó en 2013.

Con instalaciones en Brasil y Chile, MRO es la unidad encargada del mantenimiento mayor de los aviones de LATAM y atiende ocasionalmente a terceros. En Brasil, está



## Flota

ubicada en el Centro Tecnológico de São Carlos (SP/Brasil), en un área de 100.000 m<sup>2</sup>, contando con una pista exclusiva de 1.720 metros, mientras en Chile ocupa una superficie de 10.000 m<sup>2</sup> en el Aeropuerto Internacional de Santiago. Los servicios que no son ejecutados por esta unidad son externalizados con algunos de los partners de MRO en el mundo.

La unidad de MRO de LATAM es certificada y auditada por las principales autoridades aeronáuticas internacionales de Estados Unidos, Europa, Brasil, Chile, Argentina, Ecuador, Paraguay y Canadá, entre otras, para Mantenimiento Pesado y Reparación y Revisión de Componentes para las familias Airbus A320 y A330, Boeing 767, 787, ATR-42/72 y Embraer E-Jet 170/190. LATAM también mantiene recursos menores para reparación y revisión de componentes de aeronaves Airbus A340 y Boeing 777.

---

*Además, en las instalaciones ubicadas en São Carlos se cuenta con servicios de ingeniería y un centro de capacitación técnica completa, que desarrolla los recursos de LATAM MRO en términos de habilidades humanas.*

---

En 2014, la unidad MRO utilizó efectivamente 2,5 millones de horas-hombre (un aumento del 39% en comparación con 2013), atendió 274 aeronaves de la flota de LATAM y de clientes terceros, entregó aproximadamente 60 mil componentes y realizó 15 revisiones de trenes de aterrizaje. Asimismo, realizó casi el 100% del mantenimiento mayor de las familias de Airbus A320 y A330, y el 75% de la demanda de Reparación y Revisión General de Componentes que el grupo de aerolíneas requiere. Los clientes externos de mantenimiento y reparación de TAM incluyen Azul, Trip, Avianca, Fuerza Aérea Brasileña, Embraer, Goodrich y Hamilton Sundstrand, entre otras.

Cabe recordar que durante el año 2011 LATAM dio inicio a un proceso de transformación del área de MRO, de manera de alcanzar estándares internacionales en términos de costos, calidad, confiabilidad y tiempo. En el marco de este proceso, en 2014 se cumplió un año sin ningún tipo de accidente en MRO Sao Paulo y en MRO Santiago se redujo la tasa de accidentes en 40%.

Adicionalmente, en junio de 2014 LATAM inició la construcción de su nuevo y moderno

hangar de mantenimiento en el aeropuerto internacional de Miami, de 9.150 m<sup>2</sup> y una inversión superior a los US\$ 15,7 millones, que será el primero de LATAM en Estados Unidos. Ubicada en la zona de carga del aeropuerto, la instalación dará servicios de mantenimiento tanto a los aviones de pasajeros como de carga de LAN, TAM y sus filiales que operan desde y hacia Miami, como los controles diarios, chequeos A, cambios de motor y reparaciones mayores. Asimismo, los cambios de los componentes también se llevarán a cabo en el recinto, puesto que operará como almacén de repuestos, componentes y motores de aviones, para apoyar este tipo de servicio de mantenimiento.

# Flota

	Arriendo	Propio	Total
<b>Flota Pasajeros</b>			
Dash 8-200	5	2	7
Airbus A319-100	12	40	52
Airbus A320-200	63	95	158
Airbus A321-200	3	18	21
Airbus A330-200	5	8	13
Boeing 767-300	4	34	38
Airbus A340-300/500	-	3	3
Boeing 777-300 ER	6	4	10
Boeing 787-8	4	6	10
<b>TOTAL</b>	<b>102</b>	<b>210</b>	<b>312</b>

<b>Flota Carga</b>			
Boeing 777-200F	2	2	4
Boeing 767-300F	3	8*	11
<b>TOTAL</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>7</b>
<b>TOTAL FLOTA</b>	<b>107</b>	<b>212</b>	<b>319</b>

(\*)Nota: 2 de los B767-300F están siendo arrendados a un operador carguero fuera de la región, a partir del último trimestre del año.

## Flota

### FAMILIA AIRBUS A320

#### A319-100

Longitud: 33,8 mts  
Envergadura: 34,1 mts  
Asientos: 144  
Velocidad crucero: 850 km/h  
Peso máximo de despegue: 70.000 kg



#### A320-200

Longitud: 37,6 mts  
Envergadura: 34,1 mts  
Asientos: 168 - 174  
Velocidad crucero: 850 km/h  
Peso máximo de despegue: 77.000 kg



#### A321-200

Longitud: 44,51 mts  
Envergadura: 34,1 mts  
Asientos: 220  
Velocidad crucero: 850 km/h  
Peso máximo de despegue: 89.000 kg



### FAMILIA AIRBUS A340

#### A340-300

Longitud: 63,7 mts  
Envergadura: 60,3 mts  
Asientos: 260  
Velocidad crucero: 896 km/h  
Peso máximo de despegue: 275.000 kg



#### A340-500

Longitud: 67,9 mts  
Envergadura: 63,45 mts  
Asientos: 267  
Velocidad crucero: 907 km/h  
Peso máximo de despegue: 372.000 kg



# Flota

## FAMILIA BOEING

### Boeing 767-300

Longitud: 54,2 mts  
Envergadura: 47,6 mts  
Asientos: 221 - 238 - 205  
Velocidad crucero: 869 km/h  
Peso máximo de despegue: 184.611 kg



### Boeing 777-300 ER

Longitud: 73,9 mts  
Envergadura: 64,8 mts  
Asientos: 362  
Velocidad crucero: 896 km/h  
Peso máximo de despegue: 347.800 kg



### Boeing 787-8

Longitud: 56,69 mts  
Envergadura: 60,0 mts  
Asientos: 247  
Velocidad crucero: 913 km/h  
Peso máximo de despegue: 227.930 kg



## FAMILIA DASH

### Dash 8-200

Longitud: 22,25 mts  
Envergadura: 25,89 mts  
Asientos: 37  
Velocidad crucero: 500 km/h  
Peso máximo de despegue: 16,470 kg



## FAMILIA BOEING FREIGHTER

### Boeing Freighter 767

Longitud: 54,2 mts  
Envergadura: 47,6 mts  
Volumen de carga: 438,1 m3  
Velocidad crucero: 896 km/h  
Peso máximo de despegue: 186,880 kg



### Boeing Freighter 777

Longitud: 63,7 mts  
Envergadura: 64,8 mts  
Volumen de carga: 652,7 m3  
Velocidad crucero: 896 km/h  
Peso máximo de despegue: 347,450 kg





## Destinos



**24** DESTINOS INTERNACIONALES

## Destinos



**16** DESTINOS DOMÉSTICOS CHILE

## Destinos



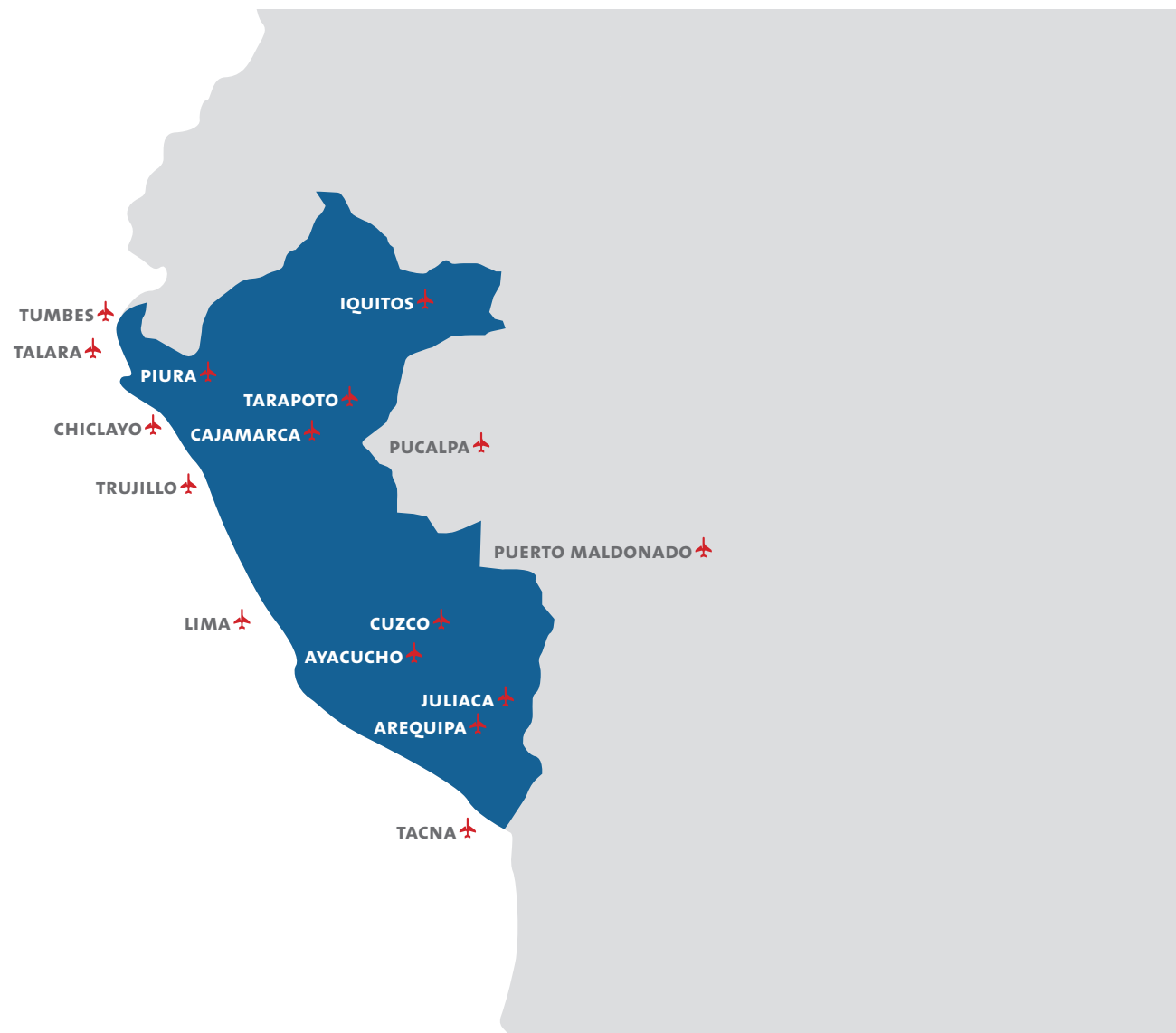
**14** DESTINOS DOMÉSTICOS ARGENTINA

## Destinos



**20** DESTINOS DOMÉSTICOS COLOMBIA

## Destinos



**16** DESTINOS DOMÉSTICOS PERÚ



## Destinos



**40** DESTINOS DOMÉSTICOS **BRASIL**

## Destinos

GALÁPAGOS SAN CRISTÓBAL 

QUITO 

GUAYAQUIL 

CUENCA 

## 05 DESTINOS DOMÉSTICOS ECUADOR

## Destinos



## 09 DESTINOS SOLO CARGA

## Destinos



**85** DESTINOS CODESHARE ADICIONALES

## Personas



A diciembre de 2014, el equipo humano de LATAM está integrado por 53.072 personas de 61 nacionalidades y en 26 países, haciendo de LATAM Airlines Group una empresa no sólo multinacional sino también multicultural, lo que representa grandes ventajas en términos del conocimiento de los distintos mercados y de su gente.

La multiculturalidad que distingue a los equipos humanos de LATAM ha impuesto grandes desafíos para el proceso de asociación de LAN y TAM, contexto en el cual el área de Recursos Humanos ha desempeñado en los dos últimos años un rol decisivo en términos de reducir los impactos que todo cambio organizacional genera en la vida de las personas.



Durante el año 2014 se continuó avanzando en la homologación de políticas y culturas en este ámbito, de tal forma de asentar y consolidar una identidad corporativa única para LATAM.

Adicionalmente, dentro de los factores críticos de éxito que LATAM definió en 2014, se destacó la fortaleza organizacional como uno de los principales pilares, donde el foco será el transformar a LATAM Airlines Group en un grupo de personas apasionadas, que trabajen en forma simple, alineada y con líderes inspiradores, para entregar un valor distintivo a



nuestros clientes y tener una organización sana y sustentable en el tiempo.

---

*En este período se diseñó la primera inducción corporativa con carácter LATAM que cubre no sólo las características unidas del grupo sino también la nueva cultura LATAM y sus pilares estratégicos.*

---

En este período se diseñó la primera inducción corporativa con carácter LATAM que cubre no sólo las características unidas del grupo sino también la nueva cultura LATAM y sus pilares estratégicos. Este producto de capacitación estandarizó el proceso de integración de todos los colaboradores de LATAM en las distintas zonas geográficas en las que opera, aportando al éxito de la nueva estrategia de crecimiento definida.

Por otra parte, el área de capacitación acompañó el proyecto de Armonización de Procedimientos de Servicio SAB en Brasil, destinado a lograr una única experiencia de viaje para todos los pasajeros. Se diseñó una oferta de capacitación alineada con los cambios que esto implicó a nivel de roles y productos, para cubrir la población completa

de 5.500 tripulantes de cabina en Brasil. Asimismo, se diseñaron cursos ad hoc que permitieron a los tripulantes de TAM Mercosur, en Paraguay, enfrentar el desafío de los vuelos interchange y el estándar operacional LAN.

Una de las iniciativas de capacitación más relevantes que se llevó a cabo en 2014 fue el curso “Celebrando el Servicio”, cuyo foco actitudinal entregó herramientas a todas las personas en contacto con nuestros pasajeros (ventas, contact center, aeropuertos y servicio a bordo) para brindar un servicio con mayor asertividad y conexión con los clientes. El diseño transversal de este curso permitió desarrollar estas competencias de forma eficiente, consistente y manteniendo un nivel de excelencia.

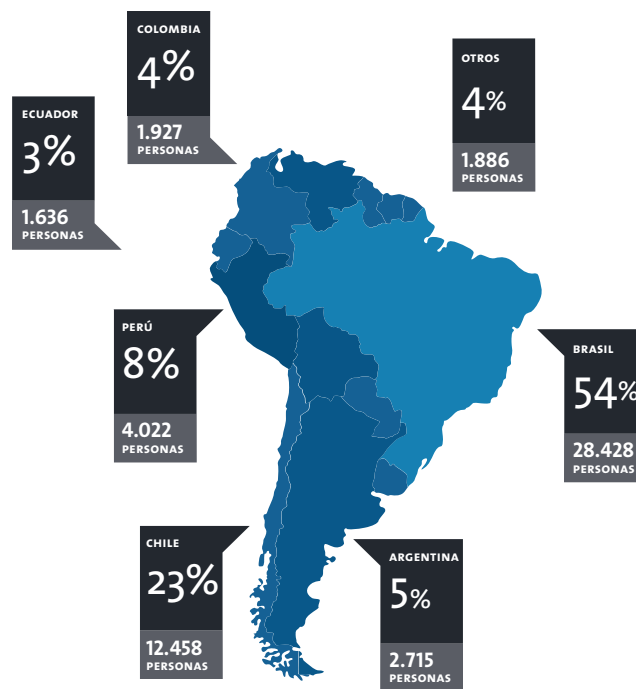
Adicionalmente, con el apoyo del área Legal de LATAM, se desarrolló el curso de Código de Conducta, destinado a dar a conocer a los más de 53.000 colaboradores el marco en cual pueden desenvolverse, sin caer en actos o condiciones que los vinculen con hechos no legales, y de esta manera involucrar a LATAM Airlines Group como un todo en este compromiso.



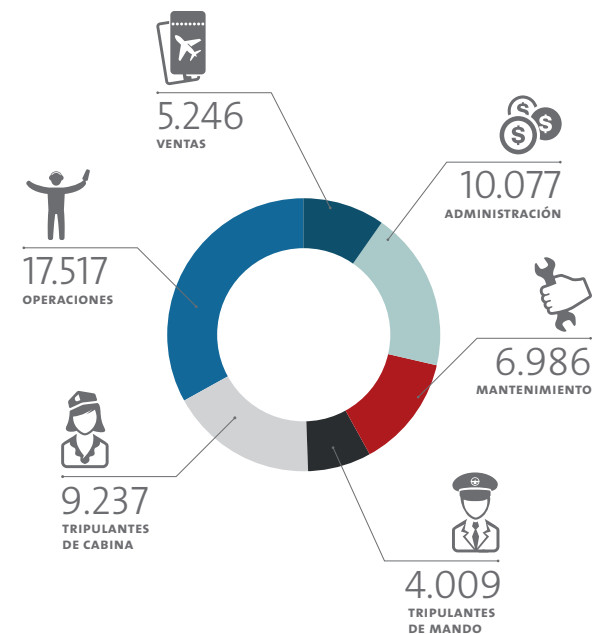
## Personas

En el año 2014 también se constituyó un área Corporativa de Selección, que opera desde Santiago de Chile, para coordinar las áreas de selección de los países donde opera la empresa. Esta área lideró distintos proyectos de alcance LATAM con el objetivo de alinear políticas, diseñar mejoras e implementar prácticas que impacten en una gestión más simple de los procesos y que comenzarán a verse reflejadas a contar de 2015.

Asimismo, se diseñó una herramienta para entrevistar a quienes postulan a ocupar las vacantes, cuyo objetivo es identificar si el candidato posee el perfil conductual de las cuatro competencias culturales de LATAM (Seguridad y Gestión de Riesgos, Cuidado del Cliente, Excelencia y Trabajo en Equipo y Colaboración). Entre otras novedades, LATAM contará también con una nueva plataforma alojada dentro del sistema interno Peoplemanager para gestionar las postulaciones a las vacantes internas ("jobposting") con mayor seguridad y eficiencia, además de estandarizar y automatizar las distintas etapas de los procesos de selección a nivel del holding.



DISTRIBUCIÓN SEGÚN PAÍS DONDE TRABAJA, DESTACANDO LAS CANTIDADES POR HOME MARKET Y "OTROS" PARA EL PERSONAL EN EL RESTO DEL MUNDO.



 26  
TOTAL PAÍSES

 61  
TOTAL NACIONALIDADES

TOTAL EMPLEADOS LATAM POR FUNCIÓN

## Información de la compañía

### **LATAM AIRLINES GROUP S.A.**

RUT 89.862.200-2

### **OFICINAS PRINCIPALES:**

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

### **BASE MANTENIMIENTO**

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

### **CÓDIGO DE BOLSA**

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

### **CONSULTAS DE INVERSIONISTAS**

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

### **CONSULTAS DE ACCIONISTAS**

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

### **BANCO DEPOSITARIO ADRS**

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

### **BANCO CUSTODIO ADRS**

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

### **BANCO DEPOSITARIO/CUSTODIO BDRS**

Itaú Corretora de Valores S.A.  
Rua Ururá, 111 – Prédio II – Piso Térreo

Tatuapé – São Paulo/SP

CEP: 03084-010

Atención: Unidade Dedicada Produto  
ADR/BDR

Tel.: 55 11 2797 3411

Email: dr.itau@itau-unibanco.com.br

### **AUDITORES INDEPENDIENTES**

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

### **SITIO EN INTERNET**

Información completa sobre LATAM Airlines:

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

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

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



## Directorio



**Mauricio Rolim Amaro**  
Presidente del Directorio

RUT: 48.143.165-4



**Henri Philippe Reichstul**  
Director

RUT: 48.175.668-5



**Juan José Cueto Plaza**  
Director

RUT: 6.694.240-6

El Sr. Mauricio Rolim Amaro ha sido parte del Directorio de LATAM desde junio 2012, fue nombrado Presidente del Directorio en septiembre 2012 y reelecto en abril 2014. Su mandato termina en abril 2015. Se ha desempeñado en diversas posiciones en el Grupo TAM y fue además piloto profesional en TAM Linhas Aéreas S.A. y TAM Aviação Executiva S.A. Es parte integrante del Consejo de Administración de TAM S.A. desde 2004, ocupando la Vicepresidencia a partir de abril de 2007. También es Director Ejecutivo de TAM Empreendimentos e Participações S.A. y preside los Consejos de Administración de Multiplus S.A. y de TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.

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

El Sr. Juan José Cueto Plaza ha sido parte del Directorio de LATAM Airlines desde 1994 y fue reelecto en abril 2014. Su mandato termina en abril 2015. El Sr. Cueto es el Vicepresidente Ejecutivo de Inversiones Costa Verde S.A., cargo que desempeña desde 1990, y además presta sus servicios en las Juntas Directivas de Consorcio Maderero S.A., Minera Michilla S.A., Inversiones del Buen Retiro S.A., Inmobiliaria e Inversiones Asturias S.A., Inversiones Mineras del Cantábrico S.A., Costa Verde Aeronáutica S.A., Sinergia Inmobiliaria S.A. y Valle Escondido S.A. El Sr. Juan José Cueto es parte del grupo Cueto, grupo controlador de LATAM Airlines Group.

## Directorio



**Georges de Bourguignon Arndt**  
Director

RUT: 7.269.147-4

El Sr. Georges de Bourguignon fue elegido director de LATAM en septiembre de 2012 y reelecto en abril 2014. Su mandato termina en abril 2015. Desde 1994 es socio y co-fundador de Asset Chile S.A., banco de inversiones chileno. Actualmente es Director de este banco, además de ser un miembro independiente del Directorio de la empresa Sal Lobos, filial chilena del grupo alemán K+S, y de la empresa chilena de salmónes Salmones Austral Spa. En el pasado participó de diversos directorios de Compañías públicas y privadas, además de ONGs. De 1990 a 1993 se desempeñó como Gerente de Instituciones Financieras de Citibank S.A. en Chile y fue también profesor de economía en la Universidad Católica de Chile. El Sr. de Bourguignon es economista de esta última universidad y tiene también estudios en Harvard Business School.



**Ramón Eblen Kadis**  
Director

RUT: 4.346.062-5

El Sr. Ramón Eblen Kadis es parte del Directorio de LATAM Airlines desde junio de 1994 y fue reelecto en abril 2014. Su mandato termina en abril 2015. El señor Eblen se ha desempeñado como Presidente de Comercial Los Lagos Ltda., Inversiones Santa Blanca S.A., Inversiones Andes SpA, Granja Marina Tornagaleones S.A. y TJC Chile S.A., además de ser miembro del Grupo Eblen (uno de los principales accionistas de LATAM).



**Ricardo J. Caballero**  
Director

RUT: 7.758.557-5

El Sr. Ricardo J. Caballero se unió a la Junta Directiva de LATAM Airlines en abril de 2014. Su mandato termina en abril 2015. El Sr. Caballero es Ford Internacional Catedrático de Economía y Director del Laboratorio Económico Mundial en el Massachusetts Institute of Technology (MIT), investigador asociado de NBER, asesor de QFR Capital Management LP. Caballero fue el encargado del Departamento de economía del Presidente del MIT (2008-2011) y ha sido un consultor y profesor visitante en la mayoría de los bancos centrales e instituciones financieras internacionales. Su enseñanza y campos de investigación son la macroeconomía, economía internacional y las finanzas. Su investigación actual se ve en los mercados mundiales de capital, episodios especulativos y las burbujas financieras, los mecanismos de prevención de crisis sistémicas y reestructuración dinámica. Su obra política se centra en los acuerdos de gestión y seguros riesgo agregado para los mercados emergentes y las economías desarrolladas. También ha escrito sobre externalidades agregadas de consumo y la inversión, los tipos de cambio, crecimiento, rigidez de precio, agregación dinámica, redes y complejidad. Caballero ha servido en el consejo editorial de varias revistas académicas y tiene una lista muy extensa de publicaciones en revistas académicas. En abril de 1998 Caballero fue elegido a Fellow de la Sociedad Econométrica y posteriormente de la Academia Americana de Artes y Ciencias en abril de 2010.



## Directorio



**Carlos Heller Solari**  
Director

RUT: 8.717.000-4

El Sr. Carlos Heller Solari se unió a la Junta Directiva de LATAM Airlines en mayo de 2010 y fue reelecto en abril 2014. Su mandato termina en abril 2015. El Sr. Heller tiene una amplia experiencia en los sectores minoristas a través de SACI Falabella; de transporte y logística, agricultura, vinos, equitación y comunicaciones. El Sr. Heller es Vicepresidente de Bethia (compañía holding y dueña de Axxion S.A. y Betlan Dos S.A.), Presidente de Axxion S.A., Betlan Dos S.A., Club Hípico de Santiago, Sotraser SA y Agrícola Ancali. También participa como miembro de la Junta Directiva de SACI Falabella S.A., Falabella Retail S.A., Sodimac S.A., Titanium S.A., Betfam S.A., Viña Indómita S.A., Viña Santa Alicia S.A., Viña Dos Andes S.A., Blue Express S.A. y Aero Andina S.A. Además, es el accionista mayoritario y Vicepresidente de "Azul Azul" (sociedad administradora del equipo de fútbol de primera división, Universidad de Chile).



**Gerardo Jofré Miranda**  
Director

RUT: 5.672.444-3

El Sr. Gerardo Jofré Miranda se unió a la Junta Directiva de LATAM Airlines en mayo de 2010 y fue reelecto en abril 2014. Su mandato termina en abril 2015. El Sr. Jofré es el Presidente de la Junta de Codelco y miembro del consejo de inversión de los fondos de bienes raíces en el Banco Santander. Entre 2005 y 2010, fue miembro de las Juntas Directivas de Endesa Chile S.A., Viña San Pedro Tarapacá S.A., D&S S.A., Construmart S.A., Inmobiliaria Titanium S.A., Inmobiliaria Playa Amarilla S.A. e Inmobiliaria Parque del Sendero S.A. Además fue Presidente de la Fundación Saber Más. Entre 2004 y 2005, fue el gerente de seguros para las Américas del Grupo Santander en España. Desde 1989 hasta 2004, fue el Vicepresidente grupal y gerente general del Grupo Santander en Chile, y trabajó como Director y Presidente de muchas compañías del Grupo Santander.



**Francisco Luzón López**  
Director

RUT: 48.171.119-3

El Sr. Francisco Luzón fue elegido director de LATAM Airlines Group en septiembre de 2012 y reelecto el 4 de abril de 2014. Su mandato termina en abril 2015. El Sr. Luzón se ha desempeñado como asesor del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y Profesor Líder-Visitante de la Escuela de Negocios China-Europa (CEIBS) en Shanghai. Es actualmente consejero de inmobiliaria La Haya y Director independiente en Willis Group. Entre los años 1999 a 2012 el Sr. Luzón se desempeñó como Vicepresidente Ejecutivo para América Latina del Banco Santander. En este período, fue también Vicepresidente Mundial de Universia S.A. Entre los años 1991 y 1996 fue Presidente y Consejero Delegado del Grupo Bancario Argentaria. Anteriormente, a finales de 1987, fue nombrado Consejero y Director General del Banco Vizcaya y en 1988 Consejero y Director General del Grupo Bancario BBV. En su trayectoria el Sr. Luzón ha ocupado posiciones en los consejos de administración de varias compañías siendo la más reciente su participación en el consejo en la empresa global textil Inditex-Zara desde 1997 hasta el año 2012.

## Ejecutivos



**Enrique Cueto Plaza**  
CEO LATAM Airlines Group

RUT: 6.694.239-2

El Sr. Enrique Cueto es el CEO de LATAM Airlines Group. Cuenta con 24 años de experiencia en la industria aérea. Entre 1983 y 1993 se desempeñó como Gerente General de Fast Air Carrier, aerolínea chilena de carga. Posteriormente, en los años 1993 y 1994, fue miembro del Directorio de LAN Airlines, para luego asumir como su Vicepresidente Ejecutivo de LAN entre 1994 y 2012. Es miembro de la Junta Directiva y del Comité Estratégico de IATA (Asociación Internacional de Transporte Aéreo), es un miembro activo de la Junta Directiva de la alianza oneworld e integra los Directorios de la Sociedad de Fomento Fabril (SOFOFA) y de la Fundación Endeavor, organización dedicada a la promoción del emprendimiento en Chile. El Sr. Enrique Cueto es parte del Grupo Cueto, grupo controlador de LATAM Airlines Group.



**Ignacio Cueto Plaza**  
CEO LAN

RUT: 7.040.324-2

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



**Marco Antonio Bologna**  
CEO TAM

Extranjero

El Sr. Marco Bologna es el CEO de TAM. Su trayectoria profesional en TAM comenzó en marzo de 2001, como Vicepresidente de Finanzas y Gestión y Director de Relaciones con el Mercado. Entre 2004 y 2007 se desempeñó como presidente de TAM Linhas Aéreas, y en marzo de 2009 asumió como Presidente de TAM Aviação Executiva y Táxi Aéreo S.A. Desde el 30 de abril de 2010 preside el holding TAM S.A., que reúne a TAM Linhas Aéreas, TAM Airlines (antigua TAM Mercosur), con sede en Asunción, Paraguay, Multiplus Fidelidade y la unidad de mantenimiento TAM MRO. Desde febrero de 2012 es también presidente de TAM Linhas Aéreas. Además de contar con una amplia experiencia en la industria de la aviación, Bologna se desempeñó durante más de 20 años en el mercado financiero. El Sr. Bologna dejará de ser CEO de TAM el 1 de abril, 2015.

## Ejecutivos



**Claudia Sender Ramírez**  
Gerente General de TAM

*Extranjero*

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



**Armando Valdivieso Montes**  
GERENTE GENERAL DE LAN

*RUT: 8.321.934-3*

El Sr. Armando Valdivieso Montes es el Gerente General de LAN, cargo que asumió en 2012 luego de la asociación entre LAN y TAM. Previamente, el Sr. Valdivieso fue Gerente General de pasajeros de LAN desde el año 2006. Entre 1997 y el 2005 se desempeñó como Gerente General de Carga de Lan Airlines. Desde 1995 hasta 1997, fue Gerente General de Fast Air. Desde 1991 hasta 1994, se desempeñó como Vicepresidente en Estados Unidos de Fast Air con residencia en Miami. El Sr. Valdivieso es Ingeniero Civil y obtuvo un Executive MBA de la Universidad de Harvard.



**Cristian Ureta Larraín**  
VICEPRESIDENTE SENIOR CARGA

*RUT: 9.488.819-0*

El Sr. Cristian Ureta es el Gerente General de Carga de LATAM Airlines Group, cargo que asumió en 2005. Entre el 2002 y 2005 se desempeñó como Vicepresidente de Producción de LAN Cargo. Entre 1998 y 2002 se desempeñó como Vicepresidente de Planificación y Desarrollo de LAN Cargo. Previamente fue Director General y Director Comercial de MAS Air, y Gerente de Servicios de Fast Air. El Sr. Ureta es Ingeniero graduado de la Pontificia Universidad Católica y del Programa de Especialización Ejecutiva de la Universidad de Stanford.

## Ejecutivos



**Roberto Alvo Milosawlewitsch**  
**Vicepresidente Senior de Planificación y Red**

RUT: 8.823.367-0

El Sr. Roberto Alvo Milosawlewitsch es el Vicepresidente Senior de Planificación y Red de LATAM Airlines Group desde el año 2014. Anteriormente fue Vicepresidente de Funciones Corporativas, cargo que asumió en agosto de 2008. El Sr. Alvo ingresó a LAN Airlines en noviembre del 2001. Antes de ocupar su cargo actual, se desempeñó como Director de Administración y Finanzas en Lan Argentina, Gerente de Desarrollo y Planificación Financiera de LAN Airlines y como Sub-gerente de Finanzas de LAN Airlines. Previo a su ingreso a LAN, el Sr. Alvo ocupó distintas posiciones en Sociedad Química y Minera de Chile S.A., una importante sociedad minera no metálica chilena. El Sr. Alvo es ingeniero civil y obtuvo un MBA de IMD en Lausanne, Suiza.



**Jerome Cadier**  
**Vicepresidente Senior Marketing**

RUT: 24.363.805-4

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



**Juan Carlos Mención**  
**Vicepresidente Senior Legal**

RUT: 24.725.433-1

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

## Ejecutivos



**Emilio del Real Sota**  
**Vicepresidente Senior Personas**

RUT: 9.908.112-0

---

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



**Andrés Osorio Hermansen**  
**Vicepresidente Senior Finanzas**

RUT: 7.035.559-0

---

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



## Ejercicio 2014

	Cargo	Dieta Directorio (US\$)	Dieta Comité de Directores (US\$)	Dieta Sub-Comité (US\$)	Total (US\$)
Mauricio Rolim Amaro	Presidente	44.096		9.621	53.717
Maria Claudia Amaro	Director	8.221		3.289	11.510
Henri Philippe Reichstul	Director	6.157		1.642	7.799
Ricardo J. Caballero	Director	16.147		11.303	27.450
Juan José Cueto Plaza	Director	22.065		14.443	36.508
Ramón Eblen Kadis	Director	22.072	26.887	14.447	63.406
Georges de Bourguignon	Director	21.523	28.841	12.523	62.887
José María Eyzaguirre Baeza	Director	4.694		1.252	5.946
Carlos Heller Solari	Director	16.592		1.475	18.067
Juan Gerardo Jofré Miranda	Director	22.053	29.551	14.435	66.039
Francisco Luzón López	Director	9.992		9.593	19.585

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

Conforme lo anteriormente expuesto, las designaciones internas en LATAM Airlines Group para fines de jerarquía, supervisión

y escalas salariales, son las siguientes:

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

corresponde a ejecutivos que reportan a Vicepresidente Senior o a un Vicepresidente.

5. Gerente Senior. Designación que corresponde a ejecutivos que reportan a un Vicepresidente, a un Director Senior o a un Director.

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

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

La expresión "Directores", utilizada al informar las remuneraciones de los ejecutivos de la Compañía, se usa en el sentido de estos cargos o designaciones internas, y no en su sentido legal previsto en el Título IV de la Ley No. 18.046 de Sociedades Anónimas. Las remuneraciones o dietas de los miembros del Directorio de la Sociedad se informan en esta misma Memoria en la sección respectiva. Adicionalmente, para efectos de esta Memoria Anual toda referencia a "ejecutivos principales" se entiende hecha a los cargos o grados internos de Vicepresidente, Gerente General, Director Senior y Director, con arreglo a lo expuesto precedentemente. El año 2014, la LATAM Airlines Group pagó al conjunto de sus ejecutivos principales (considerando los niveles de Vicepresidentes, Gerentes Generales, Directores Senior y Directores, conforme las nomenclaturas explicadas anteriormente) un total de US\$44.133.566. No se pagaron incentivos por desempeño en 2014, por lo que la compañía pagó a sus ejecutivos principales una remuneración bruta total ascendente a US\$44.133.566.

## Planes de compensaciones

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

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

1. Las opciones asignadas a cada trabajador se devengarán por parcialidades en las siguientes tres oportunidades: (1) el 30% de ellas el 21 de diciembre de 2014; (2) el 30% de ellas el 21 de diciembre de 2015 y (3) el 40% de ellas el 21 de junio de 2016, sujeto a su permanencia en la Compañía.
2. Una vez devengadas las opciones, conforme las parcialidades antes indicadas, el trabajador podrá ejercerlas totalmente o por partes, en cuyo caso deberá suscribir y pagar las respectivas acciones al contado en el acto de su suscripción. Los ejercicios parciales no podrán ser por una cantidad inferior al 10% del total de las opciones otorgadas al Trabajador.
3. El plazo dentro del cual el trabajador

deberá ejercer las opciones, una vez devengadas expirará el día 21 de diciembre de 2016.

4. El precio a ser pagado por cada acción destinada al Plan de Compensación en caso de ejercerse las opciones respectivas, será de US\$17,22. A partir de la fecha de fijación del precio, dicho precio expresado en Dólares se reajustará de acuerdo a la variación que experimente el Consumer Price Index ("CPI") publicado mensualmente por el Ministerio del Trabajo de los Estados Unidos de América desde la fecha de fijación del precio hasta la fecha de suscripción y pago de las acciones. El pago del precio de suscripción se realizará en pesos, moneda nacional, de acuerdo con el tipo de cambio Dólar Observado publicado en el Diario Oficial en la misma fecha de la suscripción y pago de las acciones. Con relación al Plan de Compensación 2011, al 31 de Diciembre de 2014 se han asignado un total de 4.202.000 acciones a trabajadores de la compañía, en su casi totalidad correspondientes a ejecutivos principales conforme la nomenclatura de cargo corporativos precedentemente explicada. Por consiguiente, existe un

saldo de 598.000 acciones sin asignar, y del total asignado, a la fecha no se han devengado ni ejercido ninguna de ellas, según lo expuesto en el numeral 1 precedente.

En la Junta Extraordinaria de Accionistas celebrada con fecha 11 de junio de 2013, los accionistas de la Sociedad aprobaron, entre otras materias, la emisión de 1.500.000 acciones destinadas a planes de compensación para los trabajadores de la Sociedad y de sus filiales (el "Plan de Compensación 2013").

El Plan de Compensación 2013 tiene las siguientes características generales:

1. Las opciones asignadas a cada trabajador se devengarán en su totalidad el día 15 de Noviembre de 2017, sujeto a su permanencia en la Compañía.
2. Una vez devengadas las opciones en la fecha antes indicada, el trabajador podrá ejercerlas totalmente o por partes, en cuyo caso deberá suscribir y pagar las respectivas acciones al contado en el acto de su suscripción, en dinero efectivo, cheque, vale vista bancario, transferencia electrónica de fondos o cualquier otro instrumento o efecto representativo de dinero pagadero a la vista. Los ejercicios

## Planes de compensaciones

parciales no podrán ser por una cantidad inferior al 10% del total de las opciones otorgadas al Trabajador.

3. El plazo dentro del cual el trabajador deberá ejercer las opciones, una vez devengadas según lo expuesto en el numeral 3) precedente, expirará el día 11 de junio de 2018. En caso que el trabajador no haya ejercido ni renunciado a las opciones dentro de dicho plazo, se entenderá para todos los efectos que ha renunciado a las opciones y que en consecuencia se ha extinguido todo derecho, facultad, promesa u oferta en relación con la suscripción de las acciones de pago de la sociedad y que el trabajador ha renunciado irrevocablemente a todo derecho o facultad en relación con las mismas, quedando la sociedad liberada de cualquier obligación.

4. El precio a ser pagado por cada acción destinada al Plan de Compensación 2013 en caso de ejercerse las opciones respectivas, será de US\$16,40. A partir del primer día del período de opción preferente y hasta la fecha de suscripción y pago de las acciones, dicho precio expresado en Dólares se reajustará de acuerdo a la variación que

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

## Prácticas de Gobierno Corporativo



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

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

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

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

### ESTRUCTURA

Al 31 de diciembre de 2014, LATAM Airlines Group contaba con un total de 1.626 accionistas en su registro y es controlada por el grupo Cueto, representado por Costa Verde Aeronáutica S.A., Inversiones Nueva Costa Verde Aeronáutica Limitada, Costa Verde Aeronáutica SpA, Inversiones Priesca Dos y Cía. Ltda., Inversiones Caravia Dos y Cía. Ltda., Inversiones El Fano Dos y Cía. Ltda., Inversiones La Espasa Dos y Cía. Limitada, Inversiones Puerto Claro Dos y Cía. Ltda., Inversiones La Espasa Dos S.A., Inversiones Puerto Claro Dos Limitada e Inversiones Mineras del Cantábrico S.A.,

sociedades que suman un 25,49% de la propiedad al cierre del ejercicio. El resto de la base de accionistas está compuesta por una diversidad de inversionistas institucionales, entidades jurídicas y personas naturales. Al 31 de diciembre de 2014, un 7,69% de la propiedad de LATAM se encontraba en la forma de ADRs y un 0,53% en la forma de BDRs.

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

### DIRECTORIO DE LATAM AIRLINES GROUP

El Directorio de LATAM Airlines Group, integrado por nueve miembros titulares, es el cuerpo que analiza y establece la visión

## Prácticas de Gobierno Corporativo

estratégica de LATAM, cumpliendo así un rol fundamental en el Gobierno Corporativo de ésta. Cada dos años se renueva la totalidad de sus miembros. De acuerdo a los estatutos de LATAM Airlines Group, los directores se eligen por votación acumulativa.

Cada accionista cuenta con un voto por acción y puede emitir todos sus votos a favor de un candidato o bien repartir sus votos entre cualquier número de candidatos. Estas disposiciones aseguran que un accionista que posea más del 10% de las acciones en circulación pueda elegir al menos a un representante en la instancia. El Directorio actual fue elegido en la junta ordinaria de accionistas celebrada el 29 de abril de 2014.

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

### COMITÉ DE DIRECTORES DE LATAM AIRLINES GROUP

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

El Comité de Directores y Auditoría tiene las funciones previstas en el artículo 50 bis de la Ley N° 18.046 sobre Sociedades Anónimas y demás normativa aplicable, pudiéndose al efecto destacarse las siguientes materias:

- Examinar los informes de los auditores externos de LATAM Airlines Group, los

balances generales y otros estados financieros que los administradores de LATAM Airlines Group entregan a los accionistas, y emitir una opinión con respecto a dichos informes previo a la presentación a los accionistas para su aprobación.

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

Los requerimientos correspondientes a la independencia de los directores están estipulados en la Ley N° 18.046 sobre Sociedades Anónimas y sus modificaciones posteriores por la Ley No 19.705, relativa a la relación entre los directores y los accionistas que controlan una sociedad.

Un director se considera como independiente cuando él o ella no tienen, en general, vinculaciones, intereses, dependencia económica, profesional, crediticia o comercial, de una naturaleza o volumen relevante, con la sociedad, las

## Prácticas de Gobierno Corporativo

demás sociedades del grupo de que forma parte, su controlador ni con los ejecutivos principales, ni relacionales de parentesco con estos últimos, ni tampoco otro tipo de vinculaciones previstas en la Ley N° 18.046.

Las normas de los Estados Unidos de América exigen tener un Comité de Auditoría compuesto por lo menos de tres miembros del Directorio, que se ajuste a los requisitos de independencia establecidos en la Regla 10A del Exchange Act.

Al 31 de diciembre de 2014 todos los miembros del Comité de Directores, quienes también ejercen como parte del Comité de Auditoría, eran independientes de acuerdo a la Regla 10A del Exchange Act. A esa fecha, los miembros del comité eran los señores Ramón Eblen Kadis, Georges de Bourguignon Arndt y Juan Gerardo Jofré Miranda (Presidente del Comité de Directores). Para los efectos de la Ley No. 18.046 sobre Sociedades Anónimas, el director señor Ramón Eblen Kadis no tiene la calidad de director independiente.

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

Según lo establecido por el artículo 50 bis de la ley 18.046, a continuación se detallan los temas

tratados en la gestión realizada por el Comité de Directores durante el año 2014.

- 1) Sesión Extraordinaria N°25 30/1/2014:
  - Repaso de cálculo de "Impairment" (deterioro) de ciertos activos incluidos en estados financieros ya emitidos.
- 2) Sesión Ordinaria N°141 31/1/14:
  - Sistema de remuneración y plan de compensación de ejecutivos.
  - Análisis del negocio Multiplus.
- 3) Sesión Extraordinaria N°26 7/3/14:
  - Revisión del cálculo de "Impairment" (deterioro) de ciertos activos incluidos en estados financieros al 31 de diciembre de 2013.
  - Aprobación de honorarios de PWC.
- 4) Sesión Extraordinaria N°27 17/3/14:
  - Revisión de los estados financieros al 31 de diciembre de 2013.
- 5) Sesión Ordinaria N°142 4/4/14:
  - Proposición de auditores externos y clasificadores privados de riesgo para el ejercicio 2013.
  - Otras materias.
  - Informe anual del Comité de Directores.

- 6) Sesión Ordinaria N°143 5/5/14:
  - Efecto contable de la reestructuración/redelivery de flota.
  - Identificación de temas pendientes de análisis respecto a solicitudes formuladas por este comité durante el año 2013 y en lo que va del año 2014.
  - Honorarios por propuestas de servicios del auditor externo PWC.
- 7) Sesión Extraordinaria N°28 13/5/14:
  - Revisión de los estados financieros al 31 de marzo de 2014.
- 8) Sesión Ordinaria N°144 9/6/14:
  - Evaluación del CEO y altos ejecutivos.
  - Cierre del plan de auditoría 2013 y plan del año 2014.
- 9) Sesión Ordinaria N°145 4/7/14:
  - Cierre del plan de auditoría 2013 y plan del año 2014.
  - Honorarios por propuesta de servicios del auditor externo PWC y carta de independencia.
  - Evaluación del CEO y altos ejecutivos.
- 10) Sesión Ordinaria N°146 4/8/14:
  - Situación en Venezuela respecto al giro de divisas al exterior.
  - Investigaciones gubernamentales.

## Prácticas de Gobierno Corporativo

- Seguimiento a la planilla de control de temas solicitados por el Comité.
- Proyecto matriz de riesgos Latam.

11) Sesión Extraordinaria N°29 12/8/14:  
• Revisión de los estados financieros al 30 de junio de 2014.

12) Sesión Ordinaria N°147 1/9/14:  
• Cierre del plan de auditoría año 2013- plan del año 2014.

13) Sesión Ordinaria N°148 9/10/14: Plan de auditoría del año 2014. Reforma tributaria. Situación en Venezuela. Honorarios de auditores externos.

14) Sesión Extraordinaria N°30 24/10/14:  
• Contingencias tributarias.  
• Reforma tributaria en Chile – Plan de implementación.

15) Sesión Ordinaria N°149 3/11/14:  
• Operaciones con partes relacionadas. Reforma tributaria. Plan de compliance. Capacitación de Compliance a los Directores hecha por la Chief Compliance Officer, encargada de Prevención de Delitos LATAM. Honorarios de auditores externos.

16) Sesión Extraordinaria N°31 12/11/14:  
• Revisión de los estados financieros al 30 de septiembre de 2014. Situación en Venezuela. Honorarios de auditores externos. Carta recibida de parte de los auditores externos.

17) Sesión Ordinaria N°150 9/12/14  
• Plan de auditoría externa 2014. Gobiernos corporativos. Modelo de prevención de delitos Ley 20.393. Honorarios auditores externos.

### COMITÉS DEL DIRECTORIO DE LATAM AIRLINES GROUP

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

(i) Comité de Estrategia, (ii) Comité de Liderazgo, (iii) Comité de Finanzas y (iv) Comité de Marca, Producto y Programa de Viajero



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

El Comité de Estrategia se centrará en la estrategia corporativa, asuntos estratégicos actuales y los planes a tres años y presupuestos para las principales unidades de negocios y áreas funcionales y estrategias de revisiones de alto nivel. El Comité de Liderazgo se enfocará, entre otras cosas, en cultura de grupo, estructura organizacional de alto nivel,



## Prácticas de Gobierno Corporativo

designación del vicepresidente ejecutivo del LATAM Airlines Group (en adelante, el “CEO de LATAM”) y a los que reporten a éste; filosofía de compensaciones corporativas, estructuras y niveles de compensación y objetivos para el CEO de LATAM y otros funcionarios clave, plan de sucesión o contingencia para el CEO de LATAM y evaluación de desempeño del CEO de LATAM.

El Comité Financiero se centrará en las políticas y estrategia financiera, estructura del capital, control de las políticas de cumplimiento, estrategia de optimización impositiva y en la calidad y confiabilidad de la información financiera. Por último, el Comité de Marca, Producto y Programa de Viajero Frecuente se concentrará en estrategias de marcas e iniciativas de construcción de la marca para aquellas marcas corporativas y de las principales unidades de negocios, las características principales de productos y servicios para cada una de las principales unidades de negocios, estrategia del Programa de Viajero Frecuente y características clave del programa y auditoría habitual del desempeño de la marca.

Adicionalmente, mediante acuerdo del Directorio de LATAM Airlines Group S.A., en sesión de directorio No. 389 de 10 de Junio

de 2014, se creó un Comité de Riesgo para efectos de supervisar la implementación del pilar de riesgo del plan estratégico de la sociedad, y en especial, supervisar la gestión de riesgos de LATAM Airlines Group y velar por la estructuración de una matriz de riesgos corporativos.

### TRANSACCIONES CON PARTES RELACIONADAS

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

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

e intercambio de aviones, servicios de transporte de carga y de reservas.

La política de LATAM Airlines Group es no realizar transacciones con o en beneficio de cualquier accionista o miembro del Directorio, o con cualquiera entidad controlada por dichas personas o en la cual éstas tienen un interés económico importante, salvo cuando la transacción está relacionada con LATAM y el precio y otras condiciones sean, por lo menos, tan favorables para la empresa como las que se podrían obtener de un tercero bajo condiciones de mercado.

Dichas transacciones se resumen en los estados financieros consolidados auditados para el ejercicio fiscal que finalizó el 31 de diciembre de 2014.

Finalmente, y junto con las reglas previstas en el Código de Conducta de LATAM Airlines Group sobre esta materia, LATAM Airlines Group tiene una política general de operaciones habituales para los fines de la letra b) del inciso final del artículo 147 de la Ley No. 18.046 sobre Sociedades Anónimas, la cual fue aprobada por el Directorio de LATAM Airlines Group en sesión de directorio de fecha 29 de Diciembre de 2009 e informada con esa

## Prácticas de Gobierno Corporativo

misma fecha a la Superintendencia de Valores y Seguros mediante hecho esencial. Las operaciones indicadas en dicha política general de operaciones habituales, pueden ejecutarse sin los requisitos previstos en el artículo 147 antes citado.

### PRINCIPIOS DE UN BUEN GOBIERNO CORPORATIVO

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

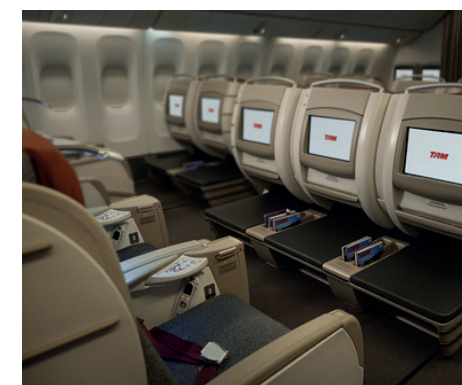
Si bien el cumplimiento de los altos estándares éticos y de cumplimiento normativo fijados por el Directorio de LATAM Airlines Group son de responsabilidad de todos los empleados, en un primer nivel los principales responsables de un buen Gobierno Corporativo son el Directorio, el Comité de Directores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

### PILARES DEL GOBIERNO CORPORATIVO DE LATAM AIRLINES GROUP

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

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

- Canales de Denuncias Éticas de LAN ([www.lan.ethicspoint.com](http://www.lan.ethicspoint.com)) y de TAM ([www.eticatam.com.br](http://www.eticatam.com.br)), por medio de los cuales los trabajadores pueden plantear sus inquietudes directamente por medio electrónico, en forma reservada y con la seguridad de que tales inquietudes serán debidamente tratadas o investigadas, garantizando que no se adoptará represalia alguna en contra del denunciante.



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

3. Manual de Manejo de Información de Interés, el cual es una exigencia de la Superintendencia de Valores y Seguros y, a partir de la dictación de la Ley N° 20.382 sobre Gobiernos Corporativos, una exigencia también de la legislación Chilena sobre Mercado de Valores. LATAM Airlines Group, más allá de las normas, regula los criterios de divulgación de operaciones, los períodos de bloqueo

## Prácticas de Gobierno Corporativo



voluntarios para la compra y venta de acciones de LATAM, los mecanismos de difusión continua de información de interés para el mercado y los mecanismos de resguardo de la información confidencial por parte de los empleados y ejecutivos de LATAM.

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

### PRÁCTICAS DE GOBIERNO CORPORATIVO

Con fecha 31 de Marzo de 2014, se remitió a la Superintendencia de Valores y Seguros el Informe de Prácticas Corporativas de la

Sociedad, aprobado por el Directorio de LATAM Airlines Group S.A. y elaborado con arreglo a la Norma de Carácter General N°341 de fecha 29 de Noviembre de 2012, de la Superintendencia de Valores y Seguros. El deber de información previsto en esta norma es al 31 de Diciembre de cada año, para ser presentada a más tardar el 31 de Marzo del siguiente año. La información entregada anualmente a la Superintendencia deberá referirse a las siguientes materias:

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

## Estructura de Propiedad y Principales Accionistas

31 DE DICIEMBRE DE 2014

	Nombre o Razón Social	Acciones al 2014/12/31	Porcentaje
1	COSTA VERDE AERONAUTICA SA	85.772.914	15,7%
2	TEP CHILE SA	65.554.075	12,0%
3	J P MORGAN CHASE BANK	41.936.775	7,7%
4	INVERSIONES NUEVA COSTA VERDE AERONAUTICA LTDA	22.928.277	4,2%
5	BANCO DE CHILE POR CUENTA DE TERCEROS NO RESIDENTES	21.904.156	4,0%
6	COSTA VERDE AERONAUTICA SPA	20.000.000	3,7%
7	BANCO ITAU POR CUENTA DE INVERSIONISTAS	19.744.217	3,6%
8	AXXION S A	18.473.333	3,4%
9	INVERSIONES ANDES SPA	17.146.529	3,1%
10	INVERSIONES HS SPA	14.894.024	2,7%
11	LARRAIN VIAL S A CORREDORA DE BOLSA	12.361.609	2,3%
12	BANCO SANTANDER POR CUENTA DE INV EXTRANJEROS	11.174.043	2,0%

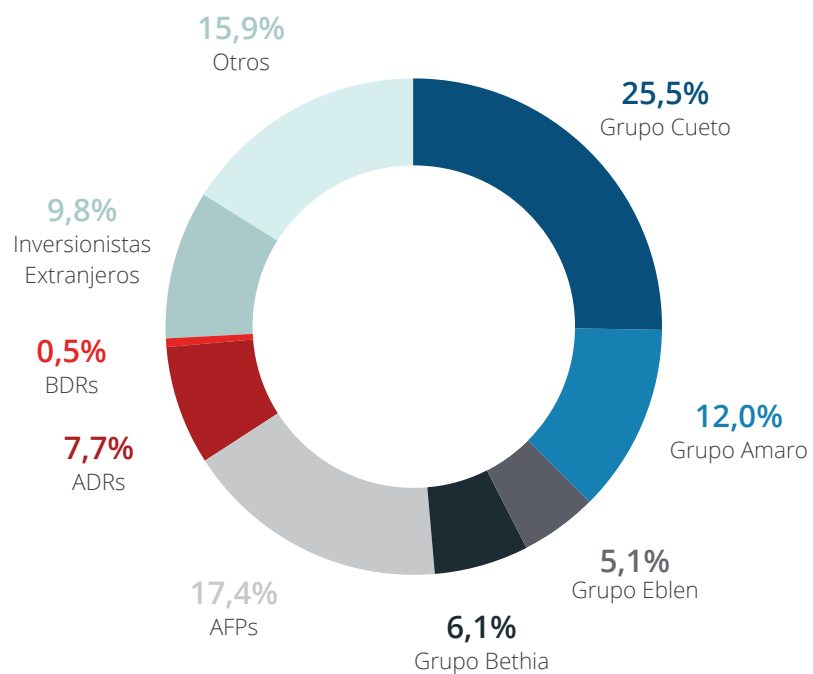
## Estructura de Propiedad y Principales Accionistas

31 DE DICIEMBRE DE 2013

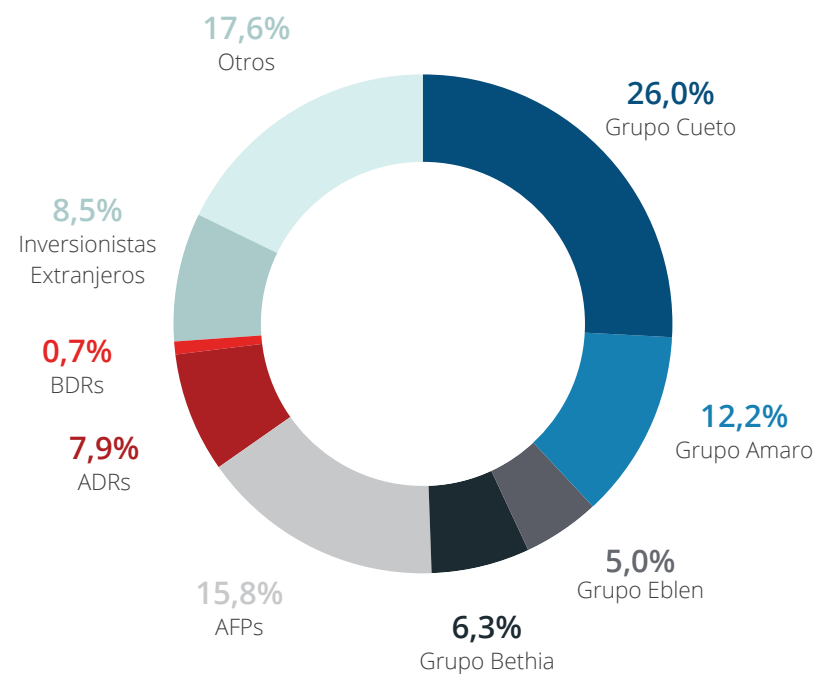
	Nombre o Razón Social	Acciones al 2013/12/31	Porcentaje
1	COSTA VERDE AERONAUTICA SA	86.386.914	16,1%
2	TEP CHILE SA	65.554.075	12,2%
3	J P MORGAN CHASE BANK	42.318.030	7,9%
4	INVERSIONES NUEVA COSTA VERDE AERONAUTICA LTDA	22.314.277	4,2%
5	BANCO DE CHILE POR CUENTA DE TERCEROS NO RESIDENTES	20.134.096	3,8%
6	COSTA VERDE AERONAUTICA SPA	20.000.000	3,7%
7	AXXION S A	18.473.333	3,5%
8	INVERSIONES ANDES SPA	16.120.777	3,0%
9	INVERSIONES HS SPA	15.028.024	2,8%
10	BANCO ITAU POR CUENTA DE INVERSIONISTAS	14.554.107	2,7%
11	BANCO SANTANDER POR CUENTA DE INV EXTRANJEROS	10.050.999	1,9%
12	AFP PROVIDA S.A. FONDO TIPO C	7.974.373	1,5%

## Estructura de Propiedad y Principales Accionistas

2014



2013



## Estructura de Propiedad y Principales Accionistas

*En materia de dividendos, la Compañía ha establecido que éstos sean iguales al mínimo exigido por la ley, es decir un 30% de las utilidades de acuerdo a la normativa vigente*

### DIVIDENDOS

En materia de dividendos, LATAM ha establecido que éstos sean iguales al mínimo exigido por la ley, es decir un 30% de las utilidades de acuerdo a la normativa vigente. Ello no se contrapone con que eventualmente se puedan repartir dividendos sobre dicho mínimo obligatorio atendiendo a las particularidades y circunstancias de hecho que se puedan percibir durante el transcurso del año. Los dividendos con cargo al año 2012 correspondieron al 30% de la utilidad distribuable de dicho año, de acuerdo a las normas internacionales de información financiera. Durante los años 2013 y 2014 la Compañía no presentó utilidades, por lo que no hubo reparto de dividendos. El siguiente cuadro muestra los dividendos por acción pagados durante los últimos tres años.



Dividendo con cargo a las utilidades del año	Fecha de Pago	Tipo	Total Pago de Dividendos	Número de acciones	Dividendo por acción	Dividendo por ADR
2012	17 de mayo de 2013	Definitivo	3,288,127	483,547,819	0,00680	0,00681
2013	Sin reparto de dividendo					
2014	Sin reparto de dividendo					



## Política Financiera

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

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

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

- Asegurar un nivel de liquidez mínimo para la operación. Preservar y mantener niveles de caja adecuados para asegurar las necesidades de la operación y el crecimiento. Mantener un nivel adecuado de líneas de crédito con bancos locales y extranjeros para reaccionar ante contingencias.
- Mantener un nivel y perfil de endeudamiento óptimo, en una proporción que sea razonable en función del crecimiento de las operaciones y considerando el objetivo de minimizar los costos de financiamiento.
- Rentabilizar los excedentes de caja, mediante inversiones financieras que garanticen un riesgo y liquidez consistente con la Política de Inversiones Financieras.
- Disminuir los impactos que implican los riesgos de mercado tales como variaciones

en el precio de combustible, los tipos de cambio y la tasa de interés sobre el margen neto de la compañía.

- Reducir el Riesgo de Contraparte, mediante la diversificación y límites en las inversiones y operaciones con las contrapartes.
- Mantener una visibilidad de la situación financiera proyectada de la compañía en el largo plazo, de manera de anticipar situaciones de incumplimiento de covenants, baja liquidez, deterioro de ratios financieros comprometidos con agencias de rating, etc.

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

### POLÍTICA DE LIQUIDEZ E INVERSIÓN FINANCIERA

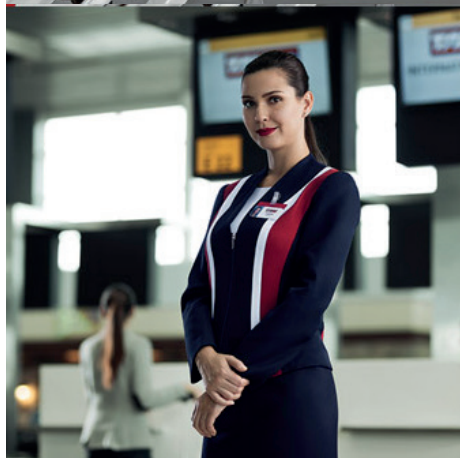
Durante el año 2014 LATAM Airlines Group realizó operaciones en el mercado de capital para mantener la liquidez en los niveles adecuados, cerrando en Diciembre 2014 con un ratio de liquidez de aprox. 12% sobre las ventas totales.

En este contexto, LATAM ejecutó exitosamente el plan de reducción de deuda de corto plazo desde aprox. US\$840 millones a fines del año 2013 hasta aprox. US\$327 millones en Diciembre 2014. En conjunto con la reducción de deuda de corto plazo, durante el año 2014, la compañía firmó una línea de crédito para el financiamiento de Pre Delivery Payments de compromiso de compra de 31 aviones A321 con motores CFM56-5B3 y 5 aviones A350 con motores Roll Royce. La línea de crédito fue por un monto de US\$366 millones, de los cuales al 31 de Diciembre 2014 mantenía utilizados aprox. US\$283 millones.

LATAM mantuvo un adecuado nivel de liquidez, con el objetivo de resguardarse ante potenciales shocks externos y la volatilidad y ciclos inherentes a la industria.

Nuestra meta para el largo plazo es la de llegar a un ratio de apalancamiento entre 3,5x y 4,0x y mantener el índice de liquidez en torno a un 15%. Adicionalmente, LATAM mantuvo líneas de crédito comprometidas por un monto total de US\$ 210 millones con instituciones financieras, tanto locales como internacionales, las que al cierre del ejercicio no han sido utilizadas.

## Política Financiera



Durante este año se continuó financiando con fondos propios una parte importante de los anticipos asociados a la fabricación de los aviones (pre-delivery payments), vinculados a las aeronaves que LATAM recibirá en el futuro, tanto de Boeing como de Airbus. Al 31 de Diciembre de 2014, LATAM Airlines Group contaba con US\$1.533,8 millones en caja y valores de fácil liquidación y con US\$336,1 millones en anticipos de aviones financiados con fondos propios.

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

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

### POLÍTICA DE FINANCIAMIENTO

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

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

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

---

*En relación al financiamiento de corto plazo, LATAM mantiene al 31 de Diciembre 2014 aproximadamente un 4% de su deuda total en préstamos a exportadores e importadores con el propósito de financiar necesidades de capital de trabajo.*

---

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

### POLÍTICA DE RIESGOS DE MERCADO

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

## Política Financiera

### i. Riesgo de precio del combustible:

La variación en los precios del combustible depende en forma importante de la oferta y demanda de petróleo en el mundo, de las decisiones tomadas por la Organización de Países Exportadores de Petróleo ("OPEP"), de la capacidad de refinación a nivel mundial, de los niveles de inventario mantenidos, de la ocurrencia o no de fenómenos climáticos y de factores geopolíticos. LATAM compra combustible para aviones denominado Jet Fuel grado 54. Existe un índice de referencia en el mercado internacional para este activo subyacente, que es el US Gulf Coast Jet 54. Los índices de cobertura utilizados por LATAM Airlines Group para realizar coberturas son principalmente el crudo Brent ("BRENT") y el índice US Gulf Coast Jet 54.

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

En relación a los instrumentos para cobertura de combustible, la Política permite contratar instrumentos de Swaps, Collars, Opciones Swaptions o combinaciones entre estos instrumentos.

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

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

La incertidumbre existente respecto de cómo se comportará el mercado y los gobiernos, y por ende cómo variará la tasa de interés, hace que exista un riesgo asociado a la deuda de LATAM sujeta a interés variable

y a las inversiones que mantenga. El riesgo de las tasas de interés en la deuda equivale al riesgo de los flujos de efectivo futuros de los instrumentos financieros, debido a la fluctuación de las tasas de interés en los mercados. La exposición de LATAM frente a riesgos en los cambios en la tasa de interés de mercado está relacionada, principalmente, a obligaciones de largo plazo con tasa variable.

Con el fin de disminuir el riesgo de una eventual alza en los tipos de interés, LATAM Airlines Group suscribió contratos swap y opciones call de tasas de interés.

Los instrumentos aprobados en la Política de Cobertura de Tasa de Interés son Swaps, Reverse Swaps, Opciones Calls y Forward Starting Swaps.

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

La moneda funcional utilizada por la Sociedad matriz es el dólar estadounidense en términos de fijación de precios de sus servicios, de composición de su estado de situación financiera clasificado y de efectos sobre los resultados de las operaciones. Existen dos tipos de riesgos de tipo de cambios: riesgo de

## Política Financiera



flujos y riesgo de balance. El riesgo de flujo se genera como consecuencia de la posición neta de ingresos y costos en moneda no dólar estadounidense.

LATAM vende la mayor parte de sus servicios en dólares estadounidenses, en precios equivalentes al dólar estadounidense y reales brasileños. Aproximadamente un 58% de los ingresos están denominados en dólar estadounidense mientras que aproximadamente un 29% en real brasileño. Gran parte de los gastos están denominados en dólares estadounidenses o equivalentes al dólar estadounidense, en particular costos de combustible, tasas aeronáuticas, arriendo de aeronaves, seguros y componentes y accesorios para aeronaves. Los gastos de remuneraciones están denominados en monedas locales. El porcentaje total de costos denominados en dólar estadounidense es de alrededor de un 65%, mientras que el porcentaje aproximado de costos en real brasileño es de un 23%.

LATAM Airlines Group mantiene las tarifas de los negocios de carga y pasajeros internacionales mayoritariamente en dólares estadounidenses. En los negocios domésticos

existe una mezcla, ya que en Perú las ventas son en moneda local, sin embargo los precios están indexados al dólar estadounidense.

En Brasil, Chile, Argentina y Colombia, las tarifas son en moneda local sin ningún tipo de indexación. Para el caso del negocio doméstico en Ecuador, tanto las tarifas como las ventas son en dólares. Producto de lo anterior, LATAM se encuentra expuesta a la fluctuación en diversas monedas, principalmente: real brasileño, peso chileno y euro.

LATAM Airlines Group ha realizado coberturas de exposición al riesgo de tipo de cambio utilizando contratos forward de moneda. Al 31 de Diciembre 2014, LATAM mantiene cobertura para el real brasileño por US\$ 100 millones para el período Enero-Diciembre 2015.

LATAM puede suscribir contratos de derivados que protegen la posible apreciación o depreciación de monedas respecto a la moneda funcional utilizada por la sociedad matriz. El riesgo de balance se presenta cuando partidas registradas en balance están expuestas a variaciones del

tipo de cambio, dado que estas partidas están expresadas en una unidad monetaria distinta a la moneda funcional. El principal factor de descalce se produce en la sociedad TAM S.A, cuya moneda funcional es el real brasileño y gran parte de sus pasivos están expresados en moneda dólar.

Con el objetivo de reducir el impacto en el resultado de LATAM causado por apreciaciones o depreciaciones del R\$/US\$, durante el año 2014, la Sociedad ejecutó transacciones que disminuyeron las obligaciones netas en dólar estadounidenses para TAM S.A.. Estas operaciones incluyeron la reducción de deuda de corto plazo en dólares estadounidenses, reducción de deuda relacionada con la flota en línea con el plan de amortización original y una reducción de la deuda relacionada con la flota acelerada producto del traspaso de la flota y deuda respectiva desde TAM Linhas Aereas S.A. a LATAM Airlines Group S.A..

El objetivo de LATAM es continuar con estas transacciones de manera de reducir al máximo durante el año 2015 la exposición de balance, que al cierre 2014 fue menor a US\$1.000 millones.





## Operación Internacional de Pasajeros

*La operación internacional de pasajeros de las aerolíneas que forman parte de LATAM Airlines Group considera los vuelos regionales dentro de Sudamérica y El Caribe, y los de largo alcance entre este subcontinente y el resto del mundo.*

Durante el año 2014, las aerolíneas que forman parte de LATAM, sirvieron un total de 24 destinos internacionales (adicionales a su red doméstica), los que atendió con una flota conjunta compuesta por 106 aviones. En este período movilizaron 13,6 millones de pasajeros, un 0,8% más que en el ejercicio previo, de los cuales 7,9 millones correspondieron a personas que volaron en rutas regionales y 5,7 millones a quienes lo hicieron en vuelos de largo alcance.

En 2014 la operación internacional de las aerolíneas que forman parte de LATAM se desarrolló en un entorno complejo, producto de un escenario macroeconómico global más débil, un aumento de competencia de operadores hacia Sudamérica y dentro de la región (donde se destacan redirecciones de capacidad desde Venezuela), lo que ejerció una presión sobre las tarifas, a lo que se sumó una caída en la demanda de transporte aéreo como consecuencia de la depreciación de algunas monedas locales, principalmente el peso argentino. Adicionalmente, el desarrollo de la Copa Mundial de Fútbol en Brasil impactó la demanda corporativa y de turismo no sólo a nivel doméstico sino también en las rutas hacia-desde Brasil durante junio y julio.

Para enfrentar este escenario, las aerolíneas de LATAM Airlines Group mantuvieron su enfoque de racionalidad en la capacidad, y profundizó su estrategia de revenue management. Es así como el tráfico consolidado de pasajeros transportados en vuelos internacionales aumentó 1,2% en relación a 2013, mientras su capacidad medida en ASK se redujo en 2,4%, dando como resultado un factor de ocupación que se situó en un sólido 85,4%, esto es, 3,1 puntos porcentuales más que en el año anterior.

---

**Adicionalmente en este ejercicio LATAM desarrolló importantes iniciativas orientadas a mejorar la experiencia de viaje de los pasajeros internacionales.**

---

Entre éstas destaca el inicio del proceso de reconfiguración de la flota Boeing 777 de TAM, que considera la remodelación de la cabina business, a lo que se suma el mayor uso de aviones Boeing 767 con cabina business full flat, con el objetivo de brindarle al pasajero corporativo la máxima comodidad en sus vuelos de larga distancia. En esta dirección, también se incrementaron de manera importante las rutas long haul servidas con los

nuevos aviones Boeing 787, el más moderno y grande de la categoría.

Por otra parte, gracias a la expansión del aeropuerto de Guarulhos, en Sao Paulo, donde LATAM está construyendo su principal hub internacional, LATAM Airlines Group trasladó en octubre todas sus operaciones internacionales al nuevo y moderno Terminal 3, con reducciones significativas en los tiempos de conexión. En la misma línea, en el mes de noviembre se inauguró el primer salón VIP de LATAM Airlines Group en este aeropuerto –con más de 1.800 m<sup>2</sup> y una capacidad de hasta 450 personas, posicionándose como el más grande de Sudamérica–, siendo otra contribución importante a la mejor experiencia de viaje de los pasajeros.





## Operación Internacional de Pasajeros



A nivel regional las aerolíneas que componen LATAM sirvieron 27 destinos en 2014, para lo cual utilizaron una flota conformada principalmente por aviones Airbus de la familia A320 y Boeing 767. Su amplia red de cobertura les permitió alcanzar un 44,0% de participación medida en capacidad (ASK) en las rutas regionales que opera de acuerdo Miio Di, consolidándose como el grupo de aerolíneas líder de Sudamérica, en donde sus principales competidores son Avianca, Aerolíneas Argentinas y Gol, con participaciones de 22,6%, 11,4% y 9,8%, respectivamente.

En este período se abrieron nuevas rutas regionales, como son Rosario-Sao Paulo, Córdoba-Sao Paulo y Montevideo-Río de Janeiro, básicamente con un rol de alimentador y buscando también el liderazgo en ciudades secundarias. Adicionalmente en el mes de diciembre se incrementó la presencia de LATAM en El Caribe, con el lanzamiento de las rutas Sao Paulo-Cancún-Rosario y Bogotá-Cancún.

Asimismo, en este ejercicio se potenciaron rutas como Bogotá-Lima de LAN Colombia aumentando de dos a tres frecuencias diarias; Santiago-Lima, aumentando a nueve vuelos diarios; y Santiago-Río de Janeiro, quedando con una frecuencia diaria.

En septiembre, en tanto, se iniciaron vuelos directos de Lima a Asunción, Paraguay, con tres frecuencias semanales, con el fin de potenciar el bajo el tráfico aéreo entre ambos países.

La propuesta de valor diferenciada de LAN y TAM en materia de servicio fue reconocida, una vez más, en los World Airline Awards de 2014, que las distinguió en los dos primeros lugares, respectivamente, como las “Mejores Aerolíneas de Sudamérica”, de acuerdo a la encuesta World Airline Survey realizada anualmente por la prestigiosa empresa inglesa de estudios de mercado SkyTrax y que recoge la opinión de más de 18 millones de pasajeros de más de 160 nacionalidades. Asimismo, LAN fue reconocida por tercer año consecutivo como la “Mejor Aerolínea de Sudamérica” en los World Travel Awards 2014.

---

*En lo que respecta a las rutas de largo alcance, las aerolíneas que componen LATAM sirvieron 12 destinos en 2014, para lo cual utilizaron una flota conformada principalmente por aviones Boeing modelos B767, B787 y B777.*

---



## Operación Internacional de Pasajeros

En las rutas entre Estados Unidos y Latinoamérica, la participación de LATAM fue de 22,8% medida en capacidad (ASK) de acuerdo Miiro Di, siendo American Airlines, United Continental y Delta sus principales competidores con 36,3%, 11,5% y 11,4% de la capacidad, respectivamente. En los vuelos a Europa, la participación de LATAM fue de 10,8% medida en capacidad (ASK) de acuerdo Miiro Di, donde compite fundamentalmente con los grupos AirFrance-KLM e Iberia-British Airways, con 23,0% y 20,1% de la capacidad, respectivamente. En las rutas a Oceanía, LATAM alcanzó un 39% de participación en términos de tráfico. Para el cálculo del market share de la competencia se incluyen los vuelos realizados en rutas indirectas, por ejemplo, vía Dubai en los Emiratos Árabes.

En este ejercicio se concretó un importante hito en la operación internacional de pasajeros con el ingreso de TAM como miembro de oneworld, a partir del 31 de marzo de 2014.

Con este hecho, se completa la participación de todas las aerolíneas de transporte de pasajeros que forman parte de LATAM en esta alianza global, compuesta por las más prestigiosas aerolíneas del mundo y que actualmente vive la mayor expansión de su historia. Otros hitos relevantes para la operación internacional de pasajeros concretado en este período es el acuerdo de código compartido alcanzado entre LAN Colombia e Iberia; el acuerdo de código compartido entre LAN Perú y Korean Air en la ruta Lima-Los Ángeles-Seúl; y el reforzamiento del acuerdo de código compartido entre LAN y Qantas, que implica potenciar los vuelos entre Oceanía y Sudamérica.

En línea con su plan estratégico y pilar de red, se anunció la apertura de nuevas rutas internacionales desde Latinoamérica hacia Norteamérica y Europa durante 2015, como son Brasilia- Orlando, Sao Paulo-Toronto vía Nueva York, Sao Paulo-Barcelona y Santiago-Milán vía Sao Paulo.

# Argentina

Con 9 años de operaciones en el país, LAN Argentina se ha posicionado como el segundo mayor operador en los vuelos de cabotaje, mercado dominado por la compañía de bandera estatal Aerolíneas Argentinas, con más del 70% de participación. Este posicionamiento ha sido posible gracias a su constante compromiso por brindar los más altos estándares en materia de seguridad, calidad y servicio, en el marco de una estrategia corporativa enfocada en brindar la mejor experiencia de viaje a los pasajeros.

Durante 2014 LAN Argentina sirvió 14 destinos domésticos, conectando las principales capitales del país desde Buenos Aires: Bahía Blanca, Bariloche, Calafate, Comodoro Rivadavia, Córdoba, Iguazú, Mendoza, Neuquén, Río Gallegos, Salta, San Juan, Tucumán y Ushuaia. Debido a una reprogramación operacional, en el segundo semestre del año suspendió temporalmente la ruta Buenos Aires-Bahía Blanca, para ser reanudada en enero de 2015.

Con 2,3 millones de pasajeros movilizados en vuelos internos, un 0,5% más que en el año anterior, LAN Argentina alcanzó una participación de mercado cercana al 27%, con una caída de 3,2 puntos porcentuales respecto a 2013 de acuerdo a MIDT. Su tráfico

consolidado medido en kilómetros- pasajero (RPK) creció 2,8%, mientras que la capacidad (ASK) disminuyó en 0,6%, situando el factor de ocupación en 75,5%, lo que representa un aumento de 2,5 puntos porcentuales en relación al ejercicio previo.

Para desarrollar los vuelos nacionales LAN Argentina utiliza una flota de 10 aviones Airbus A320, considerados los más eficientes de la industria local para este tipo de operaciones, los cuales disponen de la cabina de pasajeros más amplia y cómoda que existe en la categoría.

Cabe destacar que a fines de 2014 la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) autorizó a LAN Argentina para ingresar un nuevo avión de esta familia a su flota, en reemplazo de un equipo más antiguo. Este hecho marca un hito relevante para la operación doméstica de la empresa, toda vez que desde el año 2011 no se le había permitido incorporar aviones para modernizar su flota y tampoco sumar aeronaves en forma provisoria para fines de mantenimiento.

LAN Argentina es una aerolínea con sede en Buenos Aires, dentro de los aeropuertos Ministro Pistarini (Ezeiza) y Jorge Newbery,

este último más conocido como "Aeroparque, el terminal de cabotaje más importante del país. En este recinto la empresa cuenta con un hangar, cuya permanencia fue ratificada el 30 de diciembre de 2014 por la Corte Suprema de Justicia de la Nación, tras fallar en contra de una solicitud del organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) que buscaba desalojarla de esa instalación.



# 2,3

MILLONES  
DE PASAJEROS



# 10

AVIONES



# 14

DESTINOS  
DOMÉSTICOS

## PARTICIPACIÓN EN EL MERCADO

LAN ARGENTINA ..... 27%

# Brasil

Con 93 millones de pasajeros transportados dentro del país en 2014, Brasil es por lejos el mercado doméstico más grande de Sudamérica y el cuarto a nivel mundial, tras Estados Unidos, China y Japón, según la Organización de Transporte Aéreo Internacional (IATA). En este período TAM transportó 33,3 millones de pasajeros en vuelos internos, con un crecimiento de 0,4% respecto del año anterior, manteniendo el liderazgo del mercado con el 38,1% de participación medida en RPKs. Además, mantuvo su liderazgo en el segmento corporativo de pasajeros, con 32,7% de participación en las ventas en 2014. Sus principales competidores son las aerolíneas GOL y Azul, con 36,1% y 16,7% del mercado según ANAC, respectivamente.

Para servir los 42 destinos que cubre al interior de Brasil, TAM utilizó una flota compuesta por 115 aviones de la familia Airbus A320, incluyendo dentro de ellos 16 Airbus A321 que permiten atender con mayor eficiencia las rutas de alta densidad. Cabe destacar que este año se incorporaron seis nuevas aeronaves de este modelo, el más moderno y eficiente de la familia, a lo que se sumó la incorporación del primer A320 Space-Flex, cuya configuración mejora considerablemente el pitch en las

primeras cuatro filas, maximizando el espacio y brindando mayor comodidad a los pasajeros.

Durante 2014, la operación doméstica de pasajeros en Brasil se desarrolló en un entorno macroeconómico complejo, debido principalmente a la desaceleración de la actividad –el PIB creció 0,14%–, las presiones inflacionarias (6,4% anual) y el incremento del tipo de cambio (9,1%), lo cual deterioró la demanda de transporte aéreo, especialmente de las personas que viajan por negocios. Sin embargo, el mayor impacto lo causó la Copal Mundial de Fútbol que tuvo lugar en los meses de junio y julio, evento que golpeó fuertemente la demanda corporativa y de turismo dentro de Brasil durante esos meses, a lo que TAM se adelantó ajustando su capacidad en 5% y 7%, respectivamente.

En términos anuales, TAM disminuyó su oferta en 1,4% medida en ASK (que se suma a la disminución de 8,4% en 2013), en línea con el plan de disciplina de capacidad, mejor segmentación del mercado y prácticas de revenue management, iniciado en 2012. Por su parte, la demanda creció 1,1%, medida en RPK, resultando en un factor de ocupación de 81,7%, lo que representa un aumento de 2,0 puntos porcentuales en comparación con

el ya alto nivel alcanzado por TAM en 2013, y superior al factor de ocupación de la industria que en promedio fue de 79,8%.

Entre los avances del período, destaca la apertura de tres nuevas rutas: Joao Pessoa-Salvador, Brasilia-Macapá y Porto Seguro-Brasilia. Asimismo, se avanzó en el desarrollo del hub en el aeropuerto de Brasilia, principalmente doméstico,



# 33,3

MILLONES  
DE PASAJEROS



# 115

AVIONES



# 42

DESTINOS  
DOMÉSTICOS

## PARTICIPACIÓN EN EL MERCADO



## Brasil

aprovechando la modernización y ampliación de que fue objeto este terminal en 2014 y que implicó un aumento de capacidad de 16 a 21 millones de pasajeros anuales.

En este mismo contexto, se inauguró el nuevo Terminal 2 (Pier Sul) exclusivo para la aviación doméstica, al cual TAM movió sus operaciones durante el segundo semestre, permitiendo ofrecer beneficios de escala con menores tiempos de conexión, de manera de continuar desarrollando la conectividad en el mercado interno. Hoy TAM sirve más de 30 destinos desde Brasilia, conectando a más de 180 destinos al interior del país.

Por otra parte, hacia fines de año TAM anunció su entrada en la aviación regional como parte de la estrategia del Grupo LATAM, independientemente de la reglamentación del Programa de Desarrollo de la Aviación Regional

(PDAR). La compañía pretende operar entre 4 y 6 destinos regionales adicionales por año a partir de 2015, con aviones Airbus A319 existentes, y está actualmente en negociaciones con fabricantes para posibles órdenes de aeronaves pequeñas de nueva generación para servir este mercado a partir de 2018.

Adicionalmente, TAM y la aerolínea Passaredo firmaron un acuerdo de código compartido, el cual proporcionará una capilaridad aún mayor para TAM, siguiendo la estrategia de satisfacer y ampliar su red en los mercados regionales.

Con todo, el Grupo LATAM registró en 2014 una operación exitosa y rentable en Brasil, donde TAM mantuvo el liderazgo, mejoró sus indicadores de puntualidad, lo cual se vio reflejado en una mejor satisfacción del cliente, y ganó -por segundo año consecutivo- el premio a la aerolínea Top of Mind.



# Chile

Con 85 años de presencia en Chile, LAN mantuvo en este ejercicio su posición de liderazgo en el mercado doméstico. En este período la compañía movilizó 7,2 millones de pasajeros en rutas nacionales, un 4% más que en 2013, alcanzando una participación de mercado de 77,9% según la Junta Aeronáutica Civil, con un crecimiento de 1,0 punto porcentual en relación al año anterior. En estas rutas compite principalmente con SKY, que tiene el 20,2% del mercado. Cabe destacar que el número de pasajeros transportados dentro de Chile ha experimentado una sólida expansión en los últimos 5 años, acumulando un crecimiento promedio anual de 14%. Si bien en este ejercicio la evolución del mercado fue sana para LAN en términos de tráfico, la compañía debió ajustar su crecimiento ante el menor dinamismo que mostraron los vuelos al interior del país, producto de la desaceleración de la economía local y de los congelamientos y postergaciones de proyectos, lo que impactó principalmente a las rutas mineras, en el norte del país.

Con todo, el tráfico consolidado de pasajeros creció 4,7% (medido RPK) y la capacidad aumentó 1,5% (medida en ASK) en relación al ejercicio previo. Como resultado, el factor de ocupación promedio se situó en un histórico 82,5%, con un aumento de 2,5 puntos

porcentuales en relación a 2013, el más alto de los últimos 10 años.

La compañía cubre 16 destinos a lo largo del país, los que sirve con una moderna flota de 28 aviones de la familia Airbus A320, donde destacamos la incorporación –en diciembre– del primer Airbus 321 a la flota, modelo que es el más grande y moderno de esta familia, haciendo más eficientes las operaciones domésticas, y reduciendo fuertemente las emisiones de CO2.

En materia de servicio, LAN obtuvo en 2014 la mejor puntualidad de los últimos 5 años en vuelos dentro de Chile, con más del 90% de puntualidad en sus itinerarios, según el estándar de evaluación de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA). Adicionalmente, entre otros avances implementados este año, la compañía lanzó en mayo un nuevo sistema de tarjeta de embarque electrónica para smartphones, simplificando el proceso de chequeo; y a partir de noviembre autorizó a sus pasajeros volando dentro de Chile a mantener encendidos sus celulares y tablets durante todo el tiempo del vuelo en modo avión, convirtiéndose en el primer país de Sudamérica en implementar esta medida, y mejorando así la experiencia de viaje de los pasajeros.



**7,2**  
MILLONES  
DE PASAJEROS



**28**  
AVIONES

**16**  
DESTINOS  
DOMÉSTICOS

## PARTICIPACIÓN EN EL MERCADO



## Colombia

Desde el inicio de sus operaciones como LAN Colombia, en 2012, la compañía se ha ido posicionando progresivamente como uno de los operadores líderes del mercado doméstico, reconocido como uno de los más competitivos de Latinoamérica. Mediante la implementación de diversas medidas destinadas a lograr el reconocimiento de marca y la fidelización de los clientes, la empresa ha logrado crecimientos de más de 10% anual en las rutas que opera, gracias a lo cual hoy moviliza alrededor de un 43% más de pasajeros que hace tres años.

En su tercer año de operaciones como LAN Colombia, la compañía transportó 4,4 millones de pasajeros en vuelos internos, un 10% más que en el ejercicio anterior, situándose como el segundo mayor operador del país, con el 19,1% del mercado medido en pasajeros transportados de acuerdo a Aerocivil, tras Avianca, con el 60,1%. Otros competidores son VivaColombia (9,6%), Satena (4,0%) e EasyFly (3,5%), entre los principales.

Su tráfico consolidado de pasajeros (RPK) creció 20,1% y la capacidad aumentó en 21,4%, dando como resultado un factor de ocupación de 78,7%, anotando una baja de 0,9 puntos

porcentuales respecto a 2013. Importante es consignar que en este período LAN Colombia fue por lejos la unidad de Grupo LATAM que más incrementó su capacidad, en el contexto de una fuerte actividad económica—el PIB creció 4,8%—, situándose entre las economías de mayor crecimiento de la región en 2014.

La compañía vuela actualmente a 20 ciudades dentro de Colombia con 24 rutas, ofreciendo una amplia conectividad desde Bogotá y Medellín. Más de la mitad de su volumen de pasajeros se concentra en las rutas desde Bogotá hacia Medellín, Cali, Cartagena, Bucaramanga y Barranquilla, en ese mismo orden. A partir de julio la empresa aumentó su oferta doméstica, al incrementar su operación en cinco ciudades del país, incluyendo Cartagena, Cali, Santa Marta, San Andrés y Cúcuta, como parte de su estrategia de penetrar las ciudades en las que Copa redujo su oferta. El objetivo fue incrementar entre 2% y 4% su participación en el mercado colombiano y para esto se incorporó un avión Airbus A320 adicional. En el mes de noviembre, en tanto, LAN Colombia inauguró una ruta directa entre Medellín y San Andrés, ruta que antes contaba con un solo operador, como un paso más para avanzar en la descentralización



# 4,4

MILLONES  
DE PASAJEROS



# 19

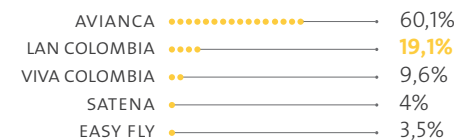
AVIONES



# 20

DESTINOS  
DOMÉSTICOS

### PARTICIPACIÓN EN EL MERCADO



## Colombia

de las operaciones dentro el país con dos vuelos a la semana (tres a partir de febrero de 2015), potenciando uno de los destinos turísticos de mayor demanda en el país. De esta manera completó 24 frecuencias semanales a San Andrés distribuidas entre Bogotá, Cali y Medellín. En materia de flota, la compañía cerró el año con 14 Airbus 320, con capacidad para 174 pasajeros, luego de que en el primer semestre concluyera el proceso de renovación de su flota jet con la incorporación de seis aviones de esta familia para potenciar su operación doméstica, proceso que implicó el retiro de los últimos Boeing 737 (heredados de Aires). La incorporación de los nuevos Airbus representó un incremento de 9,5% en la oferta de asientos disponibles y disminuyó la edad de flota, lo cual implica reducir los tiempos de mantenimiento e imprevistos, mejorando la puntualidad de las operaciones.

El compromiso de renovación de flota de la LAN Colombia finalizará en 2015, año en que vencen los contratos de arrendamiento de los siete aviones Dash 8-200 turbohélice heredados de Aires que actualmente operan las denominadas rutas regionales de Colombia, con capacidad para 37 pasajeros. Como parte del proceso de devolución de estos equipos, LAN Colombia tiene contemplado iniciar operaciones con



Airbus A320 en Neiva y Villavicencio, mientras que las rutas donde no sea posible realizar la transición a flota Airbus, serán suspendidas en el transcurso de 2015.

En materia de servicio, este año LAN Colombia se consolidó como la aerolínea más puntual del país, logro que es fruto de las inversiones y esfuerzos desplegados por la compañía desde su arribo al país, en el marco de una estrategia

enfocada en brindar la mejor propuesta de valor a los pasajeros.

Según el último Informe de Cumplimiento de Aerolíneas de la Aeronáutica Civil, de enero a septiembre de 2014, la compañía obtuvo el primer lugar, con un cumplimiento promedio de 94% y 11 puntos de diferencia respecto al promedio de la aerolínea que ocupa el segundo lugar del listado.



## Ecuador

Desde que comenzó a operar en el mercado doméstico de Ecuador, en 2009, LAN se ha ido consolidando progresivamente como un operador relevante en las rutas nacionales, gracias a un trabajo constante destinado a brindar el mejor producto a los pasajeros en términos de seguridad, confiabilidad y servicio.

LAN Ecuador sirve cinco destinos a través de las rutas Quito-Guayaquil, Quito-Cuenca, además de Quito/Guayaquil hacia las islas San Cristóbal y Baltra en el archipiélago de Galápagos, ofreciendo una conectividad que busca promover el turismo y el desarrollo económico nacional. Cabe destacar que en el primer semestre del año reestructuró su oferta doméstica con el objetivo de reforzar los horarios corporativos entre Guayaquil y Quito, a la vez que incrementó y mejoró la oferta entre Cuenca y Quito, permitiéndole apalancar mejores resultados y alcanzar la meta propuesta de margen del negocio.

Durante este período LAN Ecuador transportó 1,1 millones de pasajeros dentro del país, un 15,6% menos que en 2013, en un mercado que registró una caída superior al 8% en los vuelos comerciales domésticos. En

este contexto, sin embargo, la compañía se posicionó como la aerolínea líder, con un 36,5% de participación, superando a sus principales competidores como son la aerolínea de bandera Tame, con el 34%, y Avianca-Taca, con cerca del 29%. Durante este año el tráfico consolidado de pasajeros de LAN Ecuador disminuyó 9,5% y la capacidad se redujo en 21,5%. Como resultado, el factor de ocupación promedio se situó en 81,2%, con un incremento de 10,8 puntos porcentuales en relación a 2013. En línea con el ajuste de oferta, se realizó un cambio gradual de la flota Airbus con que opera sus vuelos nacionales y regionales, para reemplazar sus cinco aviones Airbus A-320 por igual número de equipos A-319, de menor capacidad de asientos, tres de los cuales están destinados íntegramente al servicio doméstico. Muestra del compromiso con el país, en este período la compañía firmó, por segundo año consecutivo, un convenio de participación mutua con la Fundación Municipal Turismo para Cuenca, destinado a la promoción turística de uno de los destinos favoritos del país. Adicionalmente, a comienzos de año inició una operación estratégica con Silversea, operador de cruceros de lujo, en las Islas Galápagos.



# 1,1

MILLONES  
DE PASAJEROS



# 5

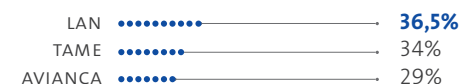
AVIONES



# 5

DESTINOS  
DOMÉSTICOS

### PARTICIPACIÓN EN EL MERCADO



# Perú

Perú ha registrado el mayor crecimiento económico de la región durante los últimos seis años, alcanzado una tasa de crecimiento promedio anual de 5,2%, en comparación al 3,8% del PIB promedio sudamericano. Para el año 2014 el crecimiento fue de 2,4%. La combinación de la modernización económica, niveles de inflación saludables, balanza comercial positiva, la abundancia de recursos naturales, las continuas mejoras en el gobierno económico y la estabilidad política que han tenido lugar, están ayudando a Perú a emerger como una de las economías más estables de América Latina.

En este contexto, durante 2014 la industria aérea doméstica tuvo un crecimiento de 8% en pasajeros transportados dentro del país respecto al año anterior. Para LAN Perú, esto representa cerca de 5,7 millones de personas movilizadas. El tráfico consolidado de pasajeros (RPK) de la compañía creció 7,3% y la capacidad (ASK) aumentó en 6,8% en relación a 2013, en tanto el factor de ocupación creció consistentemente en el curso del año para situarse en 81,3%, por encima del promedio de la industria, con un incremento de 0.4 puntos porcentuales sobre el ejercicio previo.

En 2014, LAN Perú cumplió 15 años de operación. Para conmemorarlo, se desplegaron campañas

internas y externas de branding corporativo, tanto en medios escritos como en televisión. Después de seis años de no abrir nuevas rutas, LAN Perú inició operaciones en Ayacucho y Talara, alcanzando un total de 16 destinos a nivel doméstico. La apertura de dichas rutas refuerza el compromiso de la compañía con el incremento de la conectividad y movilidad dentro del país.

LAN Perú se mantiene como la aerolínea líder del mercado peruano, con 63,2% de participación medida en pasajeros transportados de acuerdo a la DGAC. En las rutas domésticas, los principales competidores son Avianca (13,0%), Peruvian Airlines (12,2%) y Star Perú (7,0%), no obstante LAN Perú destaca por ofrecer la mayor variedad de destinos, frecuencias y servicios, a lo que se suma un alto nivel de puntualidad. Es así como este período LAN Perú logró la puntualidad STD 15 más alta de los últimos cinco años, gracias a la incorporación de Mandamientos Operacionales.

Adicionalmente, en el año 2014 se implementó en todas las rutas domésticas la venta de "Asientos Favoritos", saliendo y llegando desde Lima.

Del mismo modo, se continuó con los vuelos con horario extendido hacia Cusco, uno de los principales destinos dentro de la región. Esto representa uno de los atributos competitivos en la



# 5,7

MILLONES  
DE PASAJEROS



# 18

AVIONES



# 14

DESTINOS  
DOMÉSTICOS

## PARTICIPACIÓN EN EL MERCADO



## Perú

oferta de la compañía, tanto para viajeros locales como internacionales, y cumple con incentivar el tráfico de pasajeros hacia dicho destino turístico.

LAN Perú operó durante el año 2014 con una flota de 18 aviones, compuesta por 11 aviones Airbus A319 y siete Airbus A320. En línea con la gestión eficiente del negocio, se desplegaron importantes proyectos de eficiencia en consumo de combustible, los que se estima generarán ahorros anualizados de 3,2 millones de galones en la operación doméstica. Uno de los objetivos de LAN Perú es ampliar los puntos de venta presenciales a nivel nacional, de tal forma de mantener cerca a los clientes. Es así como en este ejercicio la compañía gestionó eficientemente la ampliación de su infraestructura y alcance en el mercado interno, optando por incrementar la cantidad de módulos y las oficinas de ventas en 10%.

Al igual que todas las aerolíneas que integran LATAM Airlines Group, LAN Perú está enfocado en brindar el mejor servicio a los clientes de manera permanente. En este contexto, durante este período se continuaron implementando cambios asociados a una filosofía de trabajo LEAN, orientada a mejorar y simplificar los procesos en el aeropuerto, así como lograr



eficiencias operacionales, contribuyendo de esta forma a fortalecer la propuesta de valor al cliente.

Por otra parte, la compañía continuó avanzando en su objetivo de mantenerse como una empresa socialmente responsable, logrando compensar su huella de carbono y gestionando

conscientemente sus emisiones de CO<sub>2</sub>, con una reducción de 25% desde el 2012.

## Operación de Carga

*LATAM Airlines Group y sus filiales son el mayor grupo operador de carga aérea en América Latina, especialmente dentro de Brasil, ofreciendo a sus clientes la más amplia conectividad entre puntos de la región y el mundo, con 144 destinos en 26 países.*

LATAM Airlines Group y sus filiales son el mayor grupo operador de carga aérea en América Latina, especialmente dentro de Brasil, ofreciendo a sus clientes la más amplia conectividad entre puntos de la región y el mundo, con 144 destinos en 26 países.

LATAM transporta carga en la bodega de 307 aviones de pasajeros y en 13 aviones dedicados cargueros (cuatro B777-200F y nueve B767-300F, uno de los cuales será arrendado a otro operador en 2015).

El modelo de negocio de carga se basa en la optimización de la capacidad de bodega en los aviones de pasajeros (belly) y en potenciar esta red conjuntamente con la eficiente operación de la flota de cargueros dedicados. Ello le permite rentabilizar las rutas, adecuar la operación a los ciclos económicos e incrementar el factor de ocupación de los vuelos. La profundidad y conectividad de red mencionada, la flexibilidad de transportar carga tanto en aviones de pasajeros como en cargueros y la moderna infraestructura, constituyen ventajas que permiten ofrecer un servicio adaptado a las condiciones y necesidades del mercado.

Durante 2014 LATAM, a nivel consolidado, movilizó 1,1 millones de toneladas, un 3% menos que en 2013, en tanto la oferta medida en ATKs cerró el año con una disminución de 5,6%. Como resultado, el factor de ocupación alcanzó un 59,8%, con un crecimiento de 1,4 puntos porcentuales respecto a 2013. La caída en toneladas transportadas se explica, principalmente, por el desafiante contexto que enfrentaron los mercados de carga aérea de la región. En este período se registró una menor demanda de importaciones en rutas desde Estados Unidos hacia Latinoamérica –con una disminución de 3% en relación a 2013–, siendo Brasil el país más afectado por el impacto de la Copa Mundial de Fútbol, la incertidumbre relacionada con las elecciones presidenciales y el bajo crecimiento económico. Asimismo, los mercados de exportación desde Latinoamérica registraron una caída de 2%, explicada principalmente por una temporada de semillas en Chile con aproximadamente 75% menos toneladas que el año anterior. Aislado este efecto puntual, se observó un sano crecimiento de otros commodities como son el espárrago de Perú, el pescado de Chile, las flores de Colombia y Ecuador, y la fruta de Argentina y Chile, esta última con una excelente temporada y grandes crecimientos de tráfico a Asia. La

disminución en ATKs se explica por cambios estructurales en el itinerario de aviones de pasajeros en los que se transporta carga y por la disciplina de oferta en la flota carguera frente a un agresivo escenario competitivo global y regional, producto del exceso de capacidad tanto en vuelos de pasajeros como en operaciones cargueras.

Para enfrentar este escenario, la estrategia de LATAM en 2014 se enfocó en la optimización integrada de la red belly y carguera, a lo que se sumó una permanente eficiencia de los costos operacionales y de las áreas de soporte, y al desarrollo y mejora de los procesos, sistemas e infraestructura del negocio de carga.

En lo que respecta a la operación internacional, se optimizó la red potenciando la carga en conexión, principalmente en el hub de Guarulhos, Sao Paulo (donde las toneladas en conexión crecieron 13%), y expandiendo la cobertura de la red, por ejemplo en Asia, tanto a través de acuerdos comerciales con aerolíneas asiáticas como de la apertura de una nueva oficina en Hong Kong. Además, el efecto de la buena temporada de fruta resultó en un incremento de 21% en el volumen transportado de ese commodity en comparación con el año anterior.

## Operación de Carga



Estos esfuerzos se reflejaron en un uso continuo de los espacios de carga en aviones de pasajeros operados en vuelos internacionales, donde se aumentó el factor de ocupación en 7 puntos porcentuales en dos años, alcanzando un 67,4% en 2014. Adicionalmente, se redimensionó la flota de cargueros dedicados considerando el objetivo estratégico de apoyar al belly y la maximización de la rentabilidad. De esta forma, se redujo un total de cuatro aviones Boeing 767-300F que tenían baja utilización, de los cuales uno finalizó su contrato de lease y tres fueron sub-arrendados a otro operador fuera de Latinoamérica. Con la flota remanente se priorizó aquellas operaciones que generan sinergias de ingresos directas e indirectas con el belly (como por ejemplo la operación carguera regional entre Brasil, Argentina y Chile o la ruta Tucumán-Guarulhos para conectar fruta hacia Norteamérica y Europa). En este sentido, cabe destacar que el aporte del carguero a la rentabilidad del belly fue un 67% superior al de 2013.

En lo que respecta a la operación doméstica, Brasil destaca por su relevancia. TAM Cargo se mantiene como líder del mercado, con una

participación de aproximadamente 50%, a pesar del incremento de la competencia. Con el objeto de mantener este liderazgo, TAM Cargo realizó allí inversiones por alrededor de US\$18 millones en infraestructura, servicio y seguridad, incluyendo la construcción de una nueva terminal de carga en el aeropuerto de Guarulhos, la adquisición de tecnología de punta para minimizar tiempos de entrega y mejoras en la seguridad de terminales de carga clave. Asimismo, a fin de incrementar la competitividad a lo largo de toda la red, se lograron sinergias con las filiales cargueras (LAN Cargo, Mas Air y TAM Cargo), aprovechando las ventajas sobresalientes de cada una, resultando en eficiencias de US\$5 millones anuales; y también en las áreas operativas y de soporte corporativo de LATAM. Además se simplificaron procesos a través de metodología LEAN para obtener importantes eficiencias operacionales y se simplificaron las estructuras organizacionales considerando los desafíos a largo plazo.

Con todo, 2014 fue para la Operación de Carga del grupo LATAM un año de construcción de valor alineado con la estrategia de largo plazo: fortalecimiento de la competitividad, optimización de la red integrada de aviones

cargueros y pasajeros, aumento de la agilidad y eficiencia en la conectividad, mejora de la propuesta de valor al cliente optimizando el portafolio de productos, y búsqueda de excelencia y eficiencia operacional.

## Programas de Fidelidad

*Durante el año 2014, tanto LAN como TAM operaron sus respectivos programas de fidelización en forma independiente – LANPASS y TAM Fidelidade, respectivamente–, aun cuando los pasajeros inscritos en ambos planes pudieron acumular y canjear kilómetros/puntos en cualquier vuelo de la red administrada por las dos aerolíneas y sus asociadas.*

En el intertanto, se continuó trabajando en la homologación de estos programas, en línea con el proceso de armonización de operaciones en que está comprometido LATAM Airlines Group en todas sus áreas. Es así como los socios de las categorías más altas ya son reconocidos de forma cruzada a nivel de servicio, lo que por ejemplo significa que los socios LANPASS pueden hacer upgrade (ascenso de clase de servicio) en vuelos TAM e igual cosa los socios de TAM Fidelidade en vuelos LAN, además de tener los mismos servicios de aeropuerto, entre otros avances.

LANPASS es el programa de viajero frecuente creado por LAN en 1984 para premiar la lealtad y preferencia de sus pasajeros con diversos beneficios. Mediante la acumulación de kilómetros los socios pueden canjear pasajes gratis, así como distintos productos de su catálogo o giftcards en determinados comercios, entre otros premios. El programa incluye 4 categorías “elite”, como son: Comodoro Black (“Black” a partir de marzo 2015), Comodoro, Premium Silver y Premium, que buscan reconocer la fidelidad de los socios que más vuelan en toda la red de la alianza oneworld a través de beneficios exclusivos.



Estas categorías tienen sus equivalentes en la alianza, donde Ruby corresponde a la categoría Premium, Sapphire a Premium Silver, y Esmerald a Comodoro y Black.

Los kilómetros se ganan cada vez que las personas vuelan en LAN, TAM y en las aerolíneas miembros de oneworld, y también comprando en comercios adheridos o utilizando los servicios de las empresas que tienen convenio con LANPASS alrededor del mundo. Cabe destacar que en 2014 Santander y LANPASS renovaron en Chile su contrato

exclusivo de cobranding por 5 años más –2016 a 2020–, unión que por 20 años ha permitido que miles de socios acumulen kilómetros para viajar por Chile y el mundo.

A diciembre de 2014, LANPASS cuenta con 9,8 millones de socios, un 15% más que en 2013, distribuidos principalmente en Chile, Perú, Argentina, Colombia, Ecuador y Estados Unidos.

## Programas de Fidelidad

Por su parte, TAM estableció el primer programa de pasajero frecuente en Brasil en 1993, denominado TAM Fidelidade, el que también busca reconocer a quienes vuelan constantemente en la aerolínea, premiándolos con diversos beneficios y promociones exclusivas. En este caso, los clientes acumulan puntos cada vez que viajan en TAM y LAN, así como en vuelos operados por las compañías que integran oneworld, luego que TAM se incorporara a esta alianza el 31 de marzo de 2014 (antes integraba Star Alliance). Asimismo, los puntos se pueden canjear por un upgrade, siempre que haya disponibilidad de asientos. A diciembre de 2014, TAM Fidelidade tiene 11,7 millones de inscritos, con un crecimiento de 8% respecto de 2013. El programa incluye cuatro categorías de socios elite : Azul, Vermelho, Vermelho Plus y Black, los que ahora pasaron a tener sus categorías equivalentes en el programa oneworld –Ruby en el caso de Azul, Sapphire en el caso de Vermelho, y Esmerald en el caso de Vermelho Plus y Black–, permitiéndoles acceder a más beneficios, entre ellos tener prioridad en la lista de

espera de cualquier aerolínea miembro de la alianza global.

El programa TAM Fidelidade forma parte de Multiplus, sociedad anónima abierta y listada en la bolsa de valores de Sao Paulo, en donde LATAM Airlines Group es el principal accionista con 73% de la propiedad. Esta última es la mayor y mejor red de fidelización de Brasil, que permite a los participantes acumular puntos Multiplus en varias empresas de diferentes segmentos en una sola cuenta, directa o indirectamente (a través de la transferencia de un programa asociado), en más de 13.000 tiendas, pudiendo canjear sus puntos por más de 550.000 opciones de productos y servicios. A diciembre de 2014 la red Multiplus está formada por más de 400 socios y tiene alrededor de 13,8 millones de miembros.

Entre las novedades del ejercicio, TAM Fidelidade y TAM Viajens lanzaron un nuevo producto denominado “Puntos + Dinero”, que permite canjear pasajes a partir de 1.000 puntos Multiplus, además de ofrecer más posibilidades de canje, acceso a mejores experiencias y promociones de TAM.





## Propiedades, Plantas y Equipos

### SEDE

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

### BASE DE MANTENIMIENTO

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

### INSTALACIONES DE MIAMI

Nuestras instalaciones en el Aeropuerto Internacional de Miami son arrendadas por el aeropuerto a través de un acuerdo de concesión. Ellas incluyen un edificio corporativo de alrededor de 4.450 m<sup>2</sup>, bodegas de carga (incluyendo un área de refrigeración) de alrededor de 35.000 m<sup>2</sup>, y una plataforma de estacionamiento de aeronaves de alrededor

de 72.000 m<sup>2</sup>, además de oficinas totalmente equipadas. Adicionalmente, durante 2014 se inició la construcción del primer hangar de mantenimiento de LATAM en Miami, con una superficie estimada de 6.200 m<sup>2</sup>, con 1.600 m<sup>2</sup> de bodegas y talleres, además de otros 1.350 m<sup>2</sup> destinados a fines administrativos.

### OTRAS INSTALACIONES

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

### PROPIEDAD PLANTAS Y EQUIPOS LAN PERÚ

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

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

### PROPIEDAD PLANTAS Y EQUIPOS LAN COLOMBIA

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

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

### PROPIEDAD PLANTAS Y EQUIPOS LAN ECUADOR

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

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

### PROPIEDAD PLANTAS Y EQUIPOS LAN ARGENTINA

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

## Propiedades, Plantas y Equipos

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

### PROPIEDAD PLANTAS Y EQUIPOS TAM

#### SEDES

Las principales instalaciones de TAM están ubicadas en São Paulo, en los hangares dentro del aeropuerto de Congonhas y sus alrededores. En el aeropuerto de Congonhas, TAM arrienda hangares que pertenecen a INFRAERO (Administradora Local del aeropuerto): Hangar VII, Hangar VIII y Hangar III. La Academia de Servicios está ubicada a aproximadamente 2,5 km del aeropuerto de Congonhas, es una propiedad separada de propiedad de TAM, exclusivamente para las áreas de Selección, Atención Médica, Capacitación y Simulaciones.

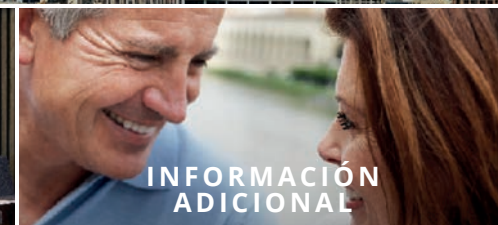
### MANTENIMIENTO DE BASE

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

### OTRAS INSTALACIONES

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





## Entorno de la industria

*Durante el año 2014, la industria aérea global estuvo impactada tanto por factores positivos como negativos.*

Dentro de los factores positivos se destaca un menor precio del combustible, cuyo promedio se situó en US\$113/barril (jet fuel), y una ligera expansión de la zona Euro luego de la crisis de los años anteriores.

Dentro de los factores negativos, se destaca la fuerte depreciación de muchas monedas locales con respecto al dólar y la desaceleración de algunas grandes economías, en particular China y Brasil.

A pesar de estas distintas fuerzas que impactaron a las aerolíneas en el mundo, el año 2014 fue un buen año para la industria como un todo, lo cual se ve reflejado en el crecimiento de 5,9% que experimentó el tráfico de pasajeros en el período --superando el crecimiento promedio de los últimos 10 años y mostrando aumentos en la demanda en todas las distintas regiones-, y en la significativa mejora en el resultado operacional y utilidades de la industria global, las cuales se estiman en US\$19,9 billones (vs US\$10,6 billones en 2013).

Esta mejora en los resultados de las aerolíneas ha sido posible gracias a la consolidación y disciplina de capacidad que se

han dejado ver en la mayoría de las regiones y que han demostrado ser factores claves para el éxito de las operaciones.

A nivel doméstico y regional continuamos viendo una tendencia hacia el modelo low cost, donde vemos una significativa expansión; y una mayor segmentación de los pasajeros según sus necesidades de viaje.

Adicionalmente, continúa la tendencia hacia la profundización de alianzas y acuerdos de cooperación entre las aerolíneas del mundo, lo cual ha mejorado la conectividad para los pasajeros.

Durante el año 2014, se destaca el buen desempeño de las aerolíneas norteamericanas, las cuales -mostrando una posición fortalecida y foco en la rentabilidad- tuvieron nuevamente el mejor rendimiento global, en una industria mucho menos fragmentada, más disciplinada, con mejores relaciones laborales y que se ha apoyado en la creación de mayores fuentes de ingresos (ancillary revenues).

En Europa, el crecimiento del tráfico fue impulsado por las aerolíneas de bajo costo, mientras que las aerolíneas principales mostraron una mayor disciplina de capacidad,



enfocándose en avanzar en sus programas de reestructuración de costos. A pesar de que el contexto económico fue un poco más propicio que en los años anteriores, siguieron existiendo dificultades, principalmente producto de la crisis entre Rusia y Ucrania. En Asia Pacífico, los operadores mostraron el mayor crecimiento del tráfico entre las regiones, también impulsado por aerolíneas de bajo costo y la mayor demanda doméstica principalmente en China, a pesar de la desaceleración de la economía en este país. Las monedas mostraron fuertes depreciaciones con respecto al dólar y se intensificó la competencia, principalmente con operadores de Medio Oriente en las rutas a Europa.



## Entorno de la industria

En Latinoamérica, la desaceleración de las economías con la consecuente fuerte depreciación de monedas locales y las mayores presiones competitivas producto de la llegada de más operadores a la región, presionaron en 2014 los ingresos unitarios para los operadores. Además, la situación de crisis en Venezuela generó redirecciones de capacidad de algunos operadores desde este país hacia otros de la región, presionando las tarifas. A pesar de este desafiante entorno –que además incluyó el Mundial de Fútbol en Brasil en junio y julio–, los operadores Latinoamericanos mostraron resultados positivos, donde la disciplina de capacidad, principalmente en Brasil, mostró ser un factor clave de éxito.

En cuanto al negocio de carga, el tráfico mostró una considerable mejora, con un aumento de 4,5% en el año 2014 en comparación con el crecimiento de 1,4% en 2013. Este resultado fue impulsado por las mejores condiciones de intercambio global hacia la segunda mitad del año. Esta mejora, sin embargo, se atribuyó principalmente a las regiones de Asia Pacífico y Medio Oriente, mientras la carga en Latinoamérica se mantuvo débil principalmente producto de las

menores importaciones desde Brasil. El combustible fue uno de los principales protagonistas del año 2014, debido a la caída que experimentó el jet fuel hacia fines de año, y que llevó al promedio anual a situarse en US\$113/barril, lo que representa una caída de más de 8% con respecto a 2013. El impacto de esta caída, si bien fue positivo para las aerolíneas como un todo, tuvo diferencias por regiones, donde la fortaleza/debilidad de las economías y monedas, y la situación competitiva, tuvieron un rol importante en determinar la magnitud de los efectos. Por otra parte, las coberturas, en algunos casos, eliminaron gran parte del beneficio de la caída del combustible. Para 2015, se espera que los precios del combustible se mantengan en niveles bajos, beneficiando a las aerolíneas.

Dada la estructura actual de la industria y las perspectivas del precio del combustible, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) espera una mejora en la ganancia global de las aerolíneas en el año 2015, con una utilidad de US\$25 billones. Es importante destacar que los impulsores del crecimiento del tráfico global en 2015 continuarían siendo las economías emergentes, principalmente Asia Pacífico, Medio Oriente y Latinoamérica.

Esta tendencia se mantendría en los próximos 20 años, debido a las proyecciones de crecimiento económico de estas regiones y a la aún baja penetración del transporte aéreo en sus países.



## Marco regulatorio en Chile

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

### REGLAMENTACIÓN AERONÁUTICA CHILENA

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

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

Hemos obtenido y seguimos contando con la autorización que se requiere del gobierno chileno para realizar operaciones de vuelo, incluyendo los certificados de autorización de la JAC y los certificados técnicos operativos

de la DGAC, cuya vigencia está sujeta a que se sigan cumpliendo con los estatutos, normas y reglamentos que rigen a la industria aeronáutica, incluyendo toda norma y reglamento que se pueda adoptar a futuro.

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

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

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



## Marco regulatorio en Chile

### DERECHOS DE RUTA

#### Rutas Nacionales

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

#### Rutas internacionales

Por ser una aerolínea que presta servicios en rutas internacionales, LAN está sujeta además a una serie de acuerdos bilaterales de transporte aéreo civil que contemplan la reciprocidad de derechos de tráfico aéreo entre Chile y varios países más. No existe garantía alguna de que continuarán vigentes los acuerdos bilaterales que hay actualmente

entre Chile y esos gobiernos extranjeros, y una modificación, suspensión o revocación de uno o más de los tratados bilaterales podrían perjudicar nuestras operaciones y resultados financieros.

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

En Chile, cuando se abren rutas hacia y desde ciudades extranjeras, toda aerolínea que reúna los requisitos necesarios puede solicitar el uso de las mismas. Al existir más de un solicitante de una determinada ruta, la JAC la adjudica por un período de cinco años mediante subastas públicas. La JAC otorga el uso de las rutas bajo la condición de que la aerolínea a la que se otorguen las opere de manera permanente. En caso de que una aerolínea deje de operar una ruta durante un período de seis meses o más, la JAC podrá revocar sus derechos sobre

dicha ruta. Es posible transferir el uso de las rutas internacionales sin costo. En el pasado generalmente sólo hemos pagado montos nominales por concepto de derechos de uso de las rutas internacionales adjudicados en subastas públicas en las cuales éramos el único solicitante.

### POLÍTICA DE FIJACIÓN DE TARIFAS AÉREAS

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

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

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



## Marco regulatorio en Chile

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

### REGISTRO DE AERONAVES

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

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

comercial permanente en Chile. Podrán asimismo matricularse en Chile las aeronaves cuyos propietarios no son chilenos, pero que son operadas por chilenos o por una aerolínea afiliada con una entidad aérea chilena. La matrícula de cualquier aeronave puede ser revocada en caso de no cumplir con los requisitos de matriculación, y particularmente en los siguientes casos.

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

### PREVENCIÓN

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

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

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

### SEGURIDAD

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

Dichos estándares y normas se basan en los estándares que han desarrollado las organizaciones internacionales aeronáuticas comerciales. Cada una de las aerolíneas y

## Marco regulatorio en Chile

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

### POLÍTICAS AEROPORTUARIAS

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

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

### REGULACIÓN MEDIOAMBIENTAL Y DE RUIDO

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

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

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

### REGULACIÓN ANTIMONOPOLIO

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

La Ley Antimonopolios le prohíbe, además, a cualquier empresa que tenga una posición dominante dentro de cualquier mercado o que domine una parte sustancial de cualquier mercado, abusar de su posición. Una persona que se vea perjudicada puede demandarla por los daños y perjuicios que resulten del incumplimiento de la Ley Antimonopolios y/o interponer un reclamo ante el Tribunal Antimonopolios a fin de que éste ordene poner fin a la infracción de la Ley Antimonopolios.

El Tribunal Antimonopolios tiene la facultad de imponer una serie de sanciones ante las

## Marco regulatorio en Chile

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

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

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

Por medio de la Resolución N°37/2011, dictada el 21 de septiembre de 2011 (la "Resolución"), el H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia de Chile aprobó la operación de concentración que tuvo lugar entre LAN y TAM, imponiendo

14 medidas de mitigación a LATAM, cuya regulación y alcance se encuentra establecida en la Resolución, y que a continuación se resumen brevemente para fines meramente referenciales:

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

## Marco regulatorio en Chile

10. Comprometerse, en todo aquello que le fuere pertinente, a promover el crecimiento y la normal operación de los aeropuertos de Guarulhos en São Paulo y Arturo Merino Benítez en Santiago.
11. Observar ciertas directrices en el otorgamiento de incentivos a las agencias de viaje.
12. Mantener en forma transitoria, salvo en casos de fuerza mayor: i) al menos 12 vuelos de ida y vuelta y sin escalas a la semana, operados directamente por LATAM en las rutas entre Chile y Estados Unidos y; ii) al menos 7 vuelos de ida y vuelta y sin escalas a la semana, operados directamente por LATAM en la rutas entre Chile y Europa.
13. Observar ciertas restricciones en: el ingreso medio de los pasajes aéreos para el transporte de pasajeros, correspondientes a las rutas Santiago – São Paulo y Santiago – Río de Janeiro; y en las tarifas, vigentes y publicadas a la fecha de la Resolución, para el tráfico de carga en cada una de las rutas entre Chile y Brasil.

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

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

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

incondicionales a esta operación. Esta operación de concentración fue presentada a las autoridades de competencia legal en Argentina, estando pendiente aún dicha aprobación.

## Resultados Financieros

*LATAM Airlines Group reportó un resultado operacional de US\$ 513,4 millones en el año 2014, una disminución de 20,3% comparado al resultado operacional para el año 2013.*

El margen operacional alcanzó un 4,1%, representando una caída de 0,7 puntos porcentuales con respecto al año anterior. Los menores resultados fueron producto de un entorno macroeconómico más debilitado, con menores crecimientos en los países de la región y debilidad en las monedas locales; un entorno competitivo más desafiante en las operaciones internacionales; y el impacto del Mundial de Fútbol en Brasil, entre junio y julio, que afectó negativamente los resultados en alrededor de US\$140 a US\$160 millones.

Los ingresos totales del año 2014 alcanzaron los US\$12.471,1 millones comparados a US\$13.266,1 millones en el año 2013. La disminución de 6,0% fue producto de una disminución de 6,2% en los ingresos de pasajeros y de 8,0% en los ingresos de carga, parcialmente compensado por un aumento de 10,6% en otros ingresos. Estos resultados incluyen el impacto negativo de la depreciación de 9,1% del real brasileño en el año 2014 sobre los ingresos denominados en esa moneda.

Los ingresos de pasajeros y carga representaron un 83% y 14% del total de los ingresos al 31 de diciembre 2014, respectivamente. Los ingresos de pasajeros

presentaron una disminución de 6,2% en el 2014, debido a un aumento de 1,9% en el tráfico de pasajeros, compensado por una reducción de 7,9% en los yields. Durante el año 2014 el factor de ocupación alcanzó 83,4%, un aumento de 2,5 puntos porcentuales en comparación al mismo periodo de 2013, impulsado por el aumento en el tráfico, a pesar de una reducción de 1,1% en la capacidad.

A nivel consolidado el ingreso por ASK (RASK) presentó una caída de 5,1% en comparación al 2013, principalmente debido a la caída en los yields producto de la situación competitiva en el mercado internacional, la depreciación de las monedas locales (principalmente el real brasileño y el peso chileno) y el efecto del Mundial de Fútbol en la demanda corporativa en junio y julio.

Durante el 2014, la disminución en la capacidad en comparación a la capacidad del año 2013 se debió principalmente a una disminución de 2,4% en la capacidad del negocio internacional, continuando con la racionalidad en estas rutas; y a la continua disciplina de capacidad en el mercado doméstico en Brasil, donde la compañía disminuyó por tercer año consecutivo su capacidad, esta vez en 1,4%.

La capacidad en los mercados domésticos de habla hispana continuó aumentando, pero a menor medida que lo visto en años anteriores, con un incremento de 3,6% que respondió a una menor actividad económica, principalmente en Chile y Perú. Los ingresos de carga disminuyeron en un 8,0% durante el año 2014 como resultado de una disminución de 3,3% en el tráfico de carga, y de una caída de 4,8% en los yields. El débil desempeño del mercado de carga responde al débil escenario carguero mundial, la debilidad en las importaciones desde la región (principalmente desde Brasil), y al aumento de competencia de aerolíneas regionales e internacionales en Sudamérica. Por este motivo, durante el año 2014 LATAM ajustó su capacidad de carga en 5,6%, con un foco en potenciar el belly de los aviones de pasajeros, en la medida que vamos gradualmente retirando aviones cargueros. Adicionalmente la caída en yields refleja el impacto negativo de la depreciación de 9,1% del real en los ingresos de carga en el mercado doméstico de Brasil.

Los costos operacionales durante el año 2014 alcanzaron US\$ 11.957,8 millones, una disminución del 5,3% en comparación a los costos operacionales de 2013, resultando en

## Resultados Financieros



una reducción de 2,4% en el costo por ASK equivalente (incluyendo gastos financieros netos). La reducción de costos refleja principalmente una reducción en el gasto en combustible y en remuneraciones; y el impacto positivo de la depreciación de las monedas locales en determinados componentes del costo. El gasto en combustible disminuyó en 5,6% alcanzando US \$4.167,0 millones en comparación con US\$4.414,2 millones en el año 2013. La disminución se explica tanto por un menor consumo como por un menor precio de combustible.

En cuanto al consumo de combustible, durante el año hubo una disminución de 3,7% en los galones consumidos, en línea con la estrategia de racionalización de las operaciones de pasajeros y carga (que se refleja en la disminución de 2,8% en los ASK equivalentes), y por iniciativas de eficiencias que LATAM ejecutó en el año, principalmente relacionadas a flota. En cuanto al precio, la disminución se debió a una reducción de 4,9% en el precio del combustible (sin cobertura).

Adicionalmente, LATAM reconoció en 2014 una pérdida por cobertura de US \$108,7 millones en comparación con una ganancia

por cobertura de US \$22,1 millones para el año 2013. En cuanto a las coberturas de tipo de cambio, LATAM reconoció también en esta línea una ganancia por cobertura del real brasileño de US\$3,8 millones en el año 2014.

Las remuneraciones y beneficios disminuyeron en un 5,7% en el año 2014, producto de la caída de 0,3% en el número de empleados y la depreciación de las monedas locales sobre los salarios, en especial la depreciación de 9,1% del real brasileño y de 15,2% del peso chileno en el período comparado con el año 2013. Adicionalmente, durante el cuarto trimestre del año, se reconoció un reverso por US\$108 millones por concepto de no pago de bonos de desempeño durante el año. Durante el año 2014 LATAM reconoció costos no recurrentes provenientes del plan de reestructuración de flota que empezó a implementarse durante el segundo semestre del año 2013. El plan busca satisfacer las necesidades de LATAM Airlines Group después de la asociación y consiste en reducir el número de modelos operados, retirando gradualmente los modelos menos eficientes y asignando las aeronaves más adecuadas para cada uno de sus mercados. De esta forma, LATAM reconoció una provisión por costos de reestructuración de flota de

US\$112 millones durante el primer trimestre de 2014, como parte de su proceso de retirar gradualmente todas sus aeronaves de los modelos A330, A340, B737, Dash 8-Q400 y Dash 8-200s. Los costos incurridos no recurrentes se deben principalmente a multas relacionadas a la devolución anticipada y gastos de mantenimiento para devolución. Finalmente, LATAM Airlines Group reportó una pérdida neta de US\$ 109,8 millones en el ejercicio 2014, comparado con una pérdida de US\$ 281,1 millones en el ejercicio 2013. Lo anterior implica un margen neto negativo de 0,7%, lo que representa una mejora de 1,4 puntos porcentuales en comparación con el margen neto del año 2013.

La pérdida neta del 2014 se vio afectada por la provisión por costos de reestructuración de flota por US\$112 millones anteriormente mencionada, y por una pérdida de tipo de cambio de US\$130,2 millones principalmente resultado de la depreciación del real brasileño entre el 31 de diciembre de 2013 y el 31 de diciembre de 2014. Esto se compara con una pérdida de US\$482,2 millones por tipo de cambio en el año 2013, producto del mayor desbalance existente a esa fecha en TAM.



## Resultados Financieros

Para el año terminado el 31 de diciembre

	2014	2013	Var. %
<b>INGRESOS</b>			
Pasajeros	10.380.122	11.061.557	-6,2%
Carga	1.713.379	1.862.980	-8,0%
Otros	377.645	341.565	10,6%
<b>TOTAL INGRESOS OPERACIONALES</b>	<b>12.471.146</b>	<b>13.266.102</b>	<b>-6,0%</b>
<b>COSTOS</b>			
Remuneraciones	-2.350.102	-2.492.769	-5,7%
Combustible	-4.167.030	-4.414.249	-5,6%
Comisiones	-365.508	-408.671	-10,6%
Depreciación y Amortización	-991.264	-1.041.733	-4,8%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	-1.327.238	-1.373.061	-3,3%
Servicio a Pasajeros	-300.325	-331.405	-9,4%
Arriendo de Aviones	-521.384	-441.077	18,2%
Mantenimiento	-452.731	-477.086	-5,1%
Otros Costos Operacionales	-1.482.198	-1.642.146	-9,7%
<b>TOTAL COSTOS OPERACIONALES</b>	<b>-11.957.780</b>	<b>-12.622.197</b>	<b>-5,3%</b>
<b>RESULTADO OPERACIONAL</b>	<b>513.366</b>	<b>643.905</b>	<b>-20,3%</b>
Margen Operacional	4,1%	4,9%	-0,7 pp
<b>UTILIDAD NETA</b>	<b>-109.790</b>	<b>-281.114</b>	<b>-60,9%</b>
Margen Neto	-0,9%	-2,1%	1,2 pp
<b>EBITDA</b>	<b>1.504.630</b>	<b>1.685.638</b>	<b>-10,7%</b>
Margen EBITDA	12,1%	12,7%	-0,6 pp.
<b>EBITDAR</b>	<b>2.026.014</b>	<b>2.126.715</b>	<b>-4,7%</b>
Margen EBITDAR	16,2%	16,0%	0,2 pp.

Para el año terminado el 31 de diciembre

	2014	2013	Var. %
SYSTEM			
ASKs-equivalente (millones)	206.198	212.237	-2,8%
RPKs-equivalente (millones)	153.978	153.485	0,3%
Factor de Ocupación (basado en ASK-equivalente)	74,7%	72,3%	2,4 pp
Yield basado en RPK-equivalente (US Cent)	7,9	8,4	-6,7%
Ingresos Op. por ASK-equivalente (US Cent)	5,9	6,1	-3,7%
Costos por ASK-equivalente (US Cent)	6,1	6,2	-2,4%
Galones de Combustible Utilizados (millones)	1.220	1.267	-3,7%
Distancia Ruta Promedio (miles de km)	1,6	1,6	0,2%
NÚMERO TOTAL DE EMPLEADOS (AL CIERRE)	53.072	52.997	0,1%
PASSENGER			
ASKs (millones)	130.201	131.691	-1,1%
RPKs (millones)	108.534	106.466	1,9%
Pasajeros Transportados (miles)	67.833	66.696	1,7%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	83,4%	80,8%	2,5 pp
Yield basado en RPKs (US Centavos)	9,6	10,4	-7,9%
Ingresos por ASK (US Centavos)	8,0	8,4	-5,1%
CARGO			
ATKs (millones)	7.220	7.652	-5,6%
RTKs (millones)	4.317	4.467	-3,3%
Toneladas Transportadas (miles)	1.102	1.171	-5,9%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	59,8%	58,4%	1,4 pp
Yield basado en RTKs (US Centavos)	39,7	41,7	-4,8%
Ingresos por ATK (US Centavos)	23,7	24,3	-2,5%

## Resultados Financieros

Ingresos de pasajeros y carga por área geográfica

Para el año terminado el 31 de diciembre

	2014	2013	Var. %
SYSTEM			
Perú	660.057	646.217	2,1%
Argentina	813.472	950.595	-14,4%
EEUU	1.224.264	1.290.493	-5,1%
Europa	935.893	937.539	-0,2%
Colombia	391.678	387.999	0,9%
Brasil	5.361.594	5.572.884	-3,8%
Ecuador	248.585	273.712	-9,2%
Chile	1.589.202	1.698.476	-6,4%
Asia Pacífico y resto de Latinoamérica	868.756	1.166.622	-25,5%
TOTAL	12.093.501	12.924.537	-6,4%

## Premios y Reconocimientos

*En 2014, las aerolíneas que pertenecen al Grupo LATAM Airlines recibieron alrededor de 50 reconocimientos en diversos ámbitos: Servicio a bordo (excelencia de su carta de vinos y menú), Experiencia de Viaje (Salones VIP Grupo LATAM, revistas de entretenimiento a bordo) y Reputación, además de rankings que miden su gestión económica, social y ambiental.*

A continuación, se enumeran los reconocimientos más destacados que recibió el Grupo LATAM durante el año 2014:

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

Grupo LATAM Airlines Ingresa a la categoría Mundial del Índice de Sostenibilidad Dow Jones, convirtiéndose en el primer grupo de aerolíneas en el continente americano en alcanzar dicho reconocimiento.

### **Skytrax 2014**

Es el premio más reconocido en la industria.

- LAN: Primer puesto en la categoría "Mejor Aerolínea de Sudamérica".
- LAN: Primer puesto en categoría "Mejor Servicio en Sudamérica".
- TAM: Segundo puesto en categoría "Mejor Aerolínea de Sudamérica".

### **Best of 2014 Awards Gala / Premier Traveler USA**

Primer lugar categoría "Best Airline to South America".

**Premio Empresa Alas20** (agenda líderes sustentables):

- Premio Mejor de los Mejores
- Mejor relación con inversionistas, sustentabilidad
- Gerente General Líder en Sustentabilidad: Enrique Cueto

### **Premio transparencia Corporativa/**

Universidad del Desarrollo y Chile Transparente LAN

### **21° World Travel Awards (WTA)**

- LAN: Mejor línea aérea de Sudamérica.

### **Best of 2014 Awards Gala / Premier Traveler USA**

- LAN: Primer lugar categoría "Best Airline to South America".

### **Top of Mind Internet – DataFolha/UOL**

- TAM: Primer lugar en categoría líneas aéreas

### **Las Marcas más amadas – Centro de Inteligência Padrão (CIP)**

TAM: Primer lugar en categoría líneas aéreas

### **Travelers' Choice Favorites - TripAdvisor®**

Primer lugar en categoría líneas aéreas

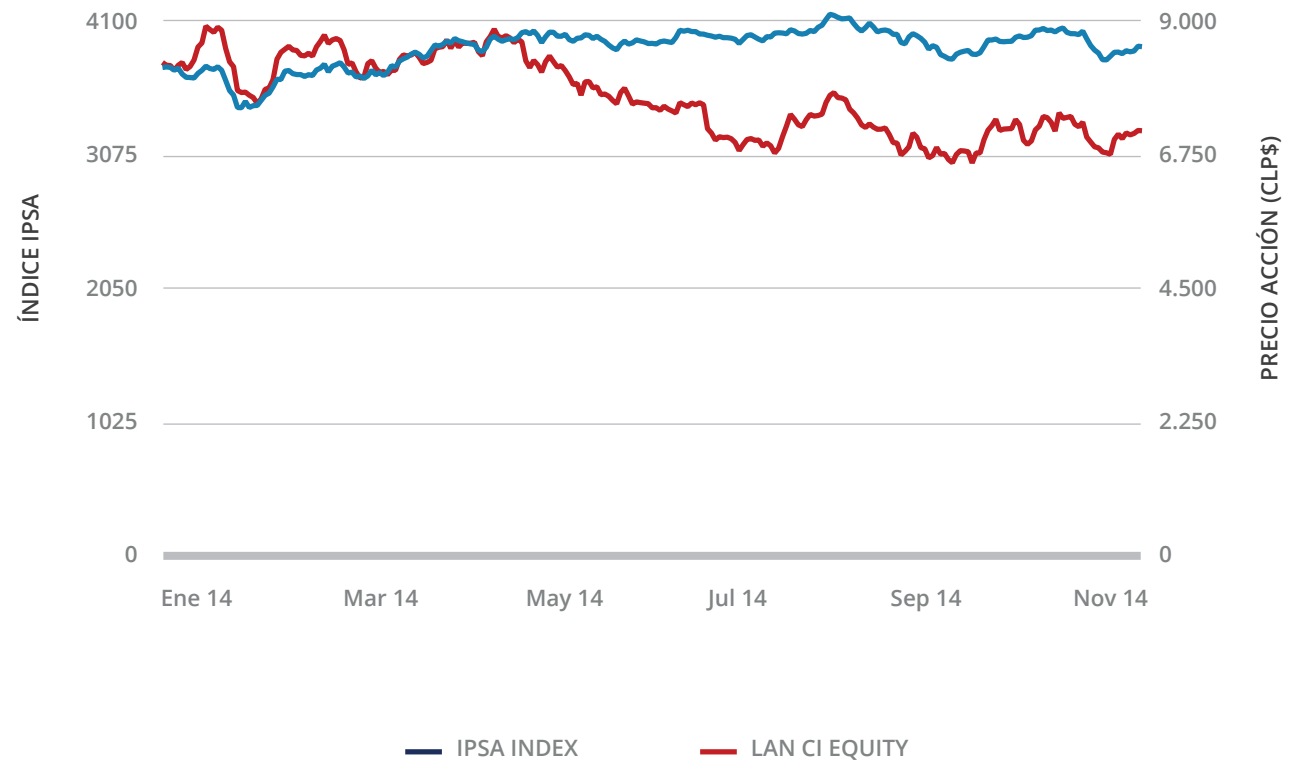
### **Wines on the Wing / Global Traveler**

- TAM: Primer Lugar  
Mejor Champaña Clase Ejecutiva Internacional:  
Drappier Carte d'Or, NV, Champagne, France  
- TAM

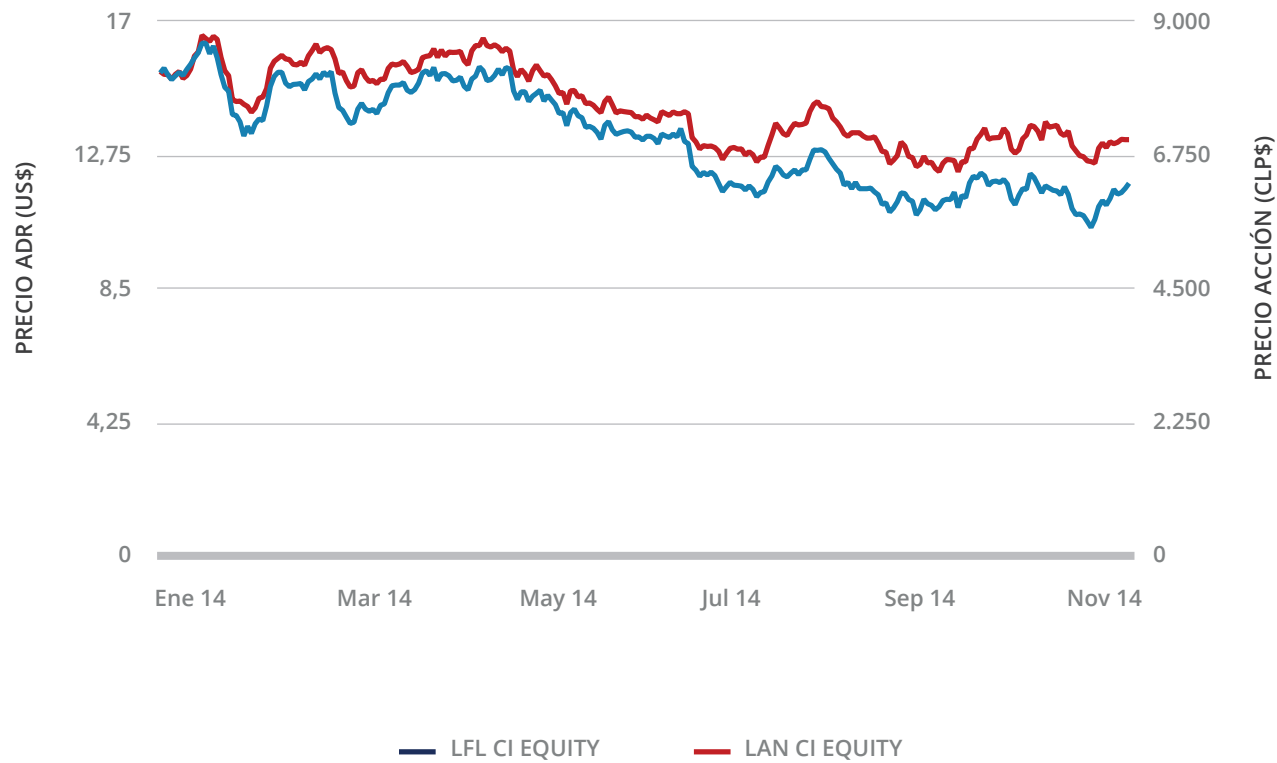
### **Premio Corresponsables y Pacto Global: Programa "Cuido mi Destino"**

## Información bursátil

Durante 2014, la acción de LATAM Airlines Group mostró una rentabilidad por debajo del IPSA, índice que mostró una rentabilidad positiva de 4,2% en tal período. Con respecto al movimiento de la acción en la Bolsa de Santiago, este año la acción de LATAM Airlines Group tuvo una presencia bursátil del 100%.



## Información bursátil





## Información bursátil



## Información bursátil

### Volúmenes Transados por Trimestre Acción (Bolsa de Santiago)

<b>2012</b>	<b>N° de acciones transadas</b>	<b>Precio Promedio (CLP)</b>	<b>Monto Total (CLP)</b>
Primer Semestre	64.710.000	14.373	812.172.800.000
Segundo Semestre	107.445.492	13.097	1.006.390.000.000
Tercer Semestre	57.157.847	12.063	683.382.000.000
Cuarto Semestre	38.877.169	11.286	438.423.700.000
<b>2013</b>			
Primer Semestre	31.787.896	11.214	356.563.517.000
Segundo Semestre	47.046.121	9.209	431.735.536.000
Tercer Semestre	60.095.492	7.064	414.584.729.000
Cuarto Semestre	68.677.913	8.167	567.710.204.600
<b>2014</b>			
Primer Semestre	61.484.884	8.211	505.709.680.413
Segundo Semestre	35.965.643	8.131	289.601.577.406
Tercer Semestre	35.231.909	7.191	253.842.152.886
Cuarto Semestre	44.766.542	6.939	310.758.809.345

## Información bursátil

### Volúmenes Transados por Trimestre ADR (NYSE)

2012	N° de acciones transadas	Precio Promedio (USD\$)	Monto Total (USD\$)
Primer Trimestre	17.180.265	29,20	456.019.600
Segundo Trimestre	27.871.128	25,97	725.219.500
Tercer Trimestre	43.620.441	25,37	1.080.972.000
Cuarto Trimestre	23.579.847	23,48	560.725.400
<b>2013</b>			
Primer Trimestre	23.842.422	23,62	562.524.908
Segundo Trimestre	35.452.685	19,05	665.938.101
Tercer Trimestre	41.500.940	13,91	573.896.339
Cuarto Trimestre	51.531.434	15,93	822.930.239
<b>2014</b>			
Primer Trimestre	39.001.153	14,88	583.899.207
Segundo Trimestre	37.203.364	14,67	543.101.797
Tercer Trimestre	39.309.163	12,39	486.257.603
Cuarto Trimestre	25.321.250	11,58	406.290.235

## Información bursátil

### Volúmenes Transados por Trimestre BDR (BOVESPA)

<b>2012</b>	<b>N° de acciones transadas</b>	<b>Precio Promedio (BRL)</b>	<b>Monto Total (BRL)</b>
Segundo Trimestre	35.857.854	52,12	2.041.688.000
Tercer Trimestre	5.982.600	50,50	301.911.500
Cuarto Trimestre	1.118.000	47,00	54.162.270

### 2013

Primer Trimestre	1.581.895	45,74	73.304.033
Segundo Trimestre	1.027.918	38,10	40.259.529
Tercer Trimestre	1.214.565	30,59	38.707.827
Cuarto Trimestre	93.816	35,71	3.347.264

### 2014

Primer Trimestre	223,6	34,73	7.371.941
Segundo Trimestre	90	33,09	2.914.078
Tercer Trimestre	147,6	26,88	4.280.666
Cuarto Trimestre	105,6	28,49	2.926.065

## Información adicional

*Durante el año 2014, y al igual que en años anteriores, los principales proveedores de LATAM Airlines correspondieron a los fabricantes de aviones, Airbus y Boeing.*

### PROVEEDORES

Durante el año 2014, y al igual que en años anteriores, los principales proveedores de LATAM Airlines correspondieron a los fabricantes de aviones, Airbus y Boeing. Junto con éstos, LATAM Airlines cuenta con una serie de otros proveedores, fundamentalmente relacionados con accesorios, repuestos y componentes para aviones, tales como: MTU Maintenance Hannover, Celma Companhia Electromecanica, Rolls Royce PLC, International Aero Engines, General Electric Co. y CFM International Inc. (Mantenimiento); Zodiac Seats US, Recaro, BE Aerospace, Zodiac seats UK (asientos); Honeywell y Rockwell Collins (Avionics); Air France, LUFTHANSA Technik, Fokker Services (Componentes MRO); Panasonic, Thales, Zodiac (Entretenimiento Abordo); Messier Bugatti (Trenes y Frenos); UTC Aerospace (Nacelas); Heico Corp, AMG (Reparaciones). A esto deben agregarse nuestros proveedores de combustibles, tales como Raizen Combustiveis S.A., Petrobras, Air BP, Shell, World Fuel Services, Repsol, entre otros.

### SEGUROS

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

### SEGUROS GENERALES

Este grupo de seguros permite cubrir todos aquellos riesgos que puedan afectar el patrimonio de la sociedad, particularmente bienes físicos y financieros, los que se resguardan a través de seguros multiriesgos (que incluye riesgos de incendio, robo,

equipos de computación, remesas de valores, cristales y otros basados en coberturas de todo riesgo), junto a coberturas tradicionales de vehículos motorizados, transportes aéreo y marítimo, responsabilidad civil de empresa, etc. Seguros de Vida y Accidentes. Este grupo de seguros cubre todo el personal de la empresa: ejecutivos, funcionarios en general y tripulaciones de vuelo.

### MARCAS Y PATENTES

LATAM y sus filiales utilizan diversas marcas comerciales, que se encuentran debidamente registradas ante los organismos competentes en los diversos países en los cuales desarrollan sus operaciones o constituyen el origen y/o destino de las mismas, con el objeto de distinguir y comercializar sus productos y servicios en dicho país.

## Hechos Esenciales

### 4 NOVIEMBRE 2014/ OTROS

Con fecha 29 de septiembre de 2014 fue publicada en el Diario Oficial la Ley No 20.780 que “Modifica el sistema de tributación de la renta e introduce diversos ajustes en el sistema tributario”. Dentro de las importantes reformas tributarias que dicha Ley contiene, se modifica en forma gradual desde el año 2014 al año 2018 la Tasa de Impuesto de Primera Categoría que debe declararse y pagarse a contar del año tributario 2015. Dicha tasa llegará hasta un 27%, en caso de que se opte por el sistema parcialmente integrado, o hasta un 25% si se opta por el sistema de renta atribuida. La ley estipula que en caso de no ejercer opción será aplicado por defecto el sistema parcialmente integrado a las sociedades anónimas, el cual sólo podrá ser modificado una vez transcurridos cinco años.

Con fecha 17 de octubre de 2014, la Superintendencia de Valores y Seguros publicó el Oficio Circular No 856 en el que establece, que el registro de los efectos en activos y pasivos por impuestos diferidos, originados por las modificaciones introducidas por la Ley No 20.780,

anteriormente descritas, al 30 de septiembre de 2014, deberán contabilizarse contra patrimonio.

LATAM Airlines Group S.A. ha estimado el impacto en sus Estados Financieros de aproximadamente US\$150 millones al utilizar la tasa del sistema parcialmente integrado, considerando que este sistema es aplicado por defecto a las sociedades anónimas. El impacto estimado será reconocido como un cargo neto contra Patrimonio, según lo establecido en el Oficio Circular No 856.

LATAM Airlines Group S.A. presenta sus Estados Financieros ante de Securities and Exchange Commission (SEC) de los Estados Unidos de América y en la Comissão de Valores Mobiliários (CVM) de Brasil, bajo las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), las que establecen en la Norma Internacional de Contabilidad No 12 – Impuesto a las ganancias, que los efectos por cambios de tasas deben ser reconocidos en el resultado del ejercicio. Debido a lo anterior, la Sociedad reconocerá el impacto señalado en el párrafo anterior, en los Estados Financieros que serán presentados a la SEC y

CVM, como un cargo en Gasto por impuesto a las ganancias en el resultado por el período terminado el 30 de septiembre 2014.

### 2 SEPTIEMBRE 2014/ CAMBIOS EN LA ADMINISTRACIÓN

Con esta fecha doña María Claudia Amaro presentó su renuncia al cargo de directora de la compañía, y en su reemplazo, el Directorio ha elegido la señor Henri Philippe Reichstul. Por consiguiente, en la próxima Junta Ordinaria de Accionistas de LATAM Airlines Group S.A., se deberá proceder a elegir y renovar su Directorio.

### 29 ABRIL 2014/ CAMBIOS EN LA ADMINISTRACIÓN

En Junta Ordinaria de Accionistas (la “Junta”) de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM”) celebrada este día 29 de Abril de 2014, los señores accionistas de LATAM procedieron a elegir los miembros del Directorio de LATAM, los cuales durarán en sus funciones por dos años.

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

1. Juan José Cueto Plaza.
2. Mauricio Rolim Amaro.
3. Maria Claudia Amaro.
4. Ramón Eblen Kadis.
5. Carlos Heller Solari.
6. Francisco Luzón López.
7. Ricardo J. Caballero.
8. Juan Gerardo Jofré Miranda.
9. Georges de Bourguignon Arndt.

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

### 4 ABRIL 2014/ JUNTA ORDINARIA DE ACCIONISTAS, CITACIONES, ACUERDOS Y PROPOSICIONES

En Sesión Ordinaria celebrada el día 4 de Abril de 2014, el Directorio de LATAM Airlines Group S.A. (en adelante, la “Sociedad”) acordó citar a Junta Ordinaria de Accionistas para el día 29 de abril de 2014 a las 10:00 horas en el Hotel Regal Pacífico, Salón Pacífico, Av. Apoquindo 5680, Las Condes, Santiago, Chile para tratar las siguientes materias:



## Hechos Esenciales

a) Aprobación de la Memoria, Balance y Estados Financieros de la Sociedad, correspondientes al ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2013;

b) Elección del Directorio de la Sociedad;

c) Fijación de las remuneraciones del Directorio de la Sociedad para el ejercicio que termina el 31 de diciembre de 2014;

d) Fijación de la remuneración del Comité de Directores de la Sociedad, y determinación de su presupuesto, para el ejercicio que termina el 31 de diciembre de 2014;

e) Designación de empresa de auditoría externa de la Sociedad; designación de Clasificadoras de Riesgo de la Sociedad; y cuentas sobre las materias a que se refiere el título XVI de la Ley N° 18.046 sobre Sociedades Anónimas;

f) Información sobre costo de procesamiento, impresión y despacho de la información a que se refiere la Circular N° 1.816 de la Superintendencia de Valores y Seguros;

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

h) Demás materias de interés social propias del conocimiento de la Junta Ordinaria de Accionistas de la Sociedad. anteriormente descritas, al 30 de septiembre de 2014, deberán contabilizarse contra patrimonio.

### 10 ENERO 2014/ OTROS

En relación con el aumento de capital aprobado por la Junta Extraordinaria de Accionistas de LATAM celebrada el 11 de junio pasado:

Que con esta fecha se han colocado, mediante el procedimiento de Subasta de un Libro de Ordenes, de acuerdo con lo dispuesto en la Sección 2.4A del Manual de Operaciones en Acciones de la Bolsa de Comercio de Santiago, Bolsa de Valores, las 10.314.872 acciones de pago que no fueron suscritas dentro del periodo de opción preferente finalizado con fecha 19 de diciembre de 2013. El precio de colocación fue de USD 15,17, al tipo de cambio dólar observado publicado por el Banco Central

de Chile vigente para el Jueves 9 de enero de 2014, equivalente a \$8.072,60, habiéndose recaudado, en consecuencia, el equivalente al día de hoy de US\$156,5 millones, aproximadamente.

De esta manera concluye exitosamente el proceso de colocación del 100% de las 62.000.000 acciones de pago de primera emisión (que no incluyen acciones destinadas a planes de compensación para trabajadores de la Sociedad y sus filiales), a colocarse por la Sociedad con cargo al aumento de capital referido precedentemente habiéndose logrado una recaudación total de US\$940,5 millones.

## Factores de riesgo

*TAM dejó Staralliance y pasó a formar parte de la alianza oneworld en marzo de 2014.*

### RIESGOS RELACIONADOS A NUESTRA EMPRESA

- LATAM no controla las acciones con derecho a voto o el directorio de TAM.
- Nuestros activos incluyen una porción significativa de plusvalía.
- La imposibilidad de implementar con éxito nuestra estrategia perjudicaría nuestros negocios y el valor de mercado de los ADS y nuestras acciones ordinarias.
- Si no lográramos implementar exitosamente una nueva marca única, nuestro negocio y el valor de mercado de nuestras acciones podrían verse dañados.
- Podrá tomar tiempo la combinación de los programas de viajero frecuente de LAN y TAM.
- Los resultados financieros de LATAM están más expuestos a fluctuaciones de divisas
- Dependemos de alianzas estratégicas o relaciones comerciales en muchos países en los que operamos y nuestro negocio podría verse perjudicado si cualquiera de nuestras alianzas estratégicas y relaciones comerciales se diera por terminada.
- Nuestros negocios y resultados operacionales podrían verse perjudicados si dejáramos de obtener y mantener rutas, accesos y derechos adecuados a aeropuerto, y otros permisos de operación.
- Una parte considerable de nuestros ingresos por carga provienen de una variedad relativamente escasa de productos y podrían verse afectados por acontecimientos que impacten en su producción o comercialización.
- Nuestras operaciones están sujetas a las fluctuaciones del suministro y costo de combustible de avión, que podrían impactar perjudicialmente nuestros negocios.
- Necesitamos mantener una alta tasa de utilización diaria de aeronaves para incrementar nuestros ingresos, lo que nos hace particularmente vulnerables ante demoras.
- Operamos aeronaves Airbus y Boeing y dependemos de las mismas. Nuestro negocio está en riesgo si no recibimos oportunamente la entrega de aeronaves, si no hay aeronaves disponibles de dichas compañías o si el público percibe negativamente nuestros aviones.
- Cualquier retraso en la llegada del nuevo Airbus A250 podría alterar nuestro plan de flota.
- Si no logramos incorporar aeronaves arrendadas a nuestra flota a precios y términos aceptables en el futuro, nuestro negocio podría verse perjudicado.
- Nuestro negocio podría verse perjudicado si no pudiéramos satisfacer nuestros importantes requerimientos de financiamiento futuro.
- Nuestro negocio podría verse negativamente afectado por nuestro alto índice de endeudamiento y obligaciones de arrendamiento de aeronaves en comparación con nuestro capital social.
- Las variaciones de tasas de interés podrían tener efectos negativos en nuestros pagos de intereses, negocio, condición financiera, resultados de operaciones y perspectivas además del precio en que se cotizan nuestros ADR y BDR y acciones preferentes.

## Factores de riesgo

- Los aumentos de costos de seguros y/o reducciones importantes de las coberturas de los mismos perjudicarían nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones.
- Los problemas que se susciten en los sistemas de control de tráfico aéreo u otras fallas técnicas podrían interrumpir nuestras operaciones y tener un efecto adverso sustancial en nuestro negocio.
- Nuestro éxito financiero depende de la disponibilidad y el desempeño del personal clave, que no está sujeto restricciones en cuanto a trabajar para la competencia.
- Nuestro negocio depende de terceras partes que proveen servicios. Si estas partes no cumplieran según nuestras expectativas o existieran problemas en nuestra relación con ellos, nuestras operaciones podrían verse impactadas.
- Problemas o fallas de seguridad en nuestras plataformas tecnológicas podrían interferir con nuestras operaciones, compromiso con nuestros pasajeros o información de empleados, exponiendo a la Compañía y pudiendo afectar a nuestro negocio y reputación.
- Nuestro negocio puede experimentar consecuencias adversas si no logramos cerrar acuerdos de negociación colectiva satisfactorios con nuestros empleados sindicalizados.
- Las acciones colectivas de los empleados podrían ocasionar problemas operacionales e impactar negativamente en nuestro negocio.
- Los aumentos de costos de mano de obra, que constituyen una parte sustancial de nuestros gastos operacionales, afectarían directamente nuestras utilidades.
- Es posible que enfrentemos dificultades para encontrar, capacitar y retener empleados.
- Nuestro negocio está altamente regulado y cambios en el ambiente normativo en que operamos podrá afectar negativamente nuestro negocio y resultados de operaciones.
- Las pérdidas y obligaciones derivadas de accidentes que afecten a una o más aeronaves podrían perjudicar sustancialmente nuestros negocios.
- Los altos niveles de competencia de la industria aeronáutica pueden perjudicar nuestro nivel operacional.
- Chile abrió su industria aeronáutica nacional a aerolíneas extranjeras sin restricciones, lo que podrá cambiar el escenario competitivo del sector de aviación nacional de Chile y afectar nuestro negocio y los resultados de las operaciones.
- La reasignación de nuestros derechos de aterrizaje a otros participantes podría afectar nuestras operaciones.
- Algunos de nuestros competidores podrían recibir apoyo externo, lo que perjudicaría nuestra posición competitiva.

### RIESGOS RELACIONADOS CON LA INDUSTRIA AERONÁUTICA

- Nuestro desempeño depende en gran manera de la situación económica de los países en los que operamos. Las condiciones económicas adversas en dichos países podrían tener un impacto adverso en nuestro negocio.

## Factores de riesgo

- La estructura normativa de la aviación civil en Brasil está en pleno cambio y no hemos podido aún evaluar los resultados de estos cambios en nuestro negocio y resultados de operaciones.
- Nuestras operaciones están sujetas a normas medioambientales locales, nacionales e internacionales; los costos de cumplir con las normas aplicables o las consecuencias del incumplimiento podrían tener un efecto negativo en nuestros resultados, negocio o reputación.
- Nuestros negocios podrían verse perjudicados por un cambio desfavorable de la coyuntura de la industria de la aviación comercial causado por acontecimientos exógenos que afectan los hábitos turísticos o aumentan los costos, tales como epidemias, condiciones climáticas y desastres naturales, guerras o ataques terroristas.
- Los acontecimientos de países latinoamericanos y otros mercados emergentes podrían afectar de manera adversa la economía chilena, impactar

negativamente nuestro negocio y resultados operacionales y provocar una caída del precio de mercado de nuestras acciones ordinarias y ADS.

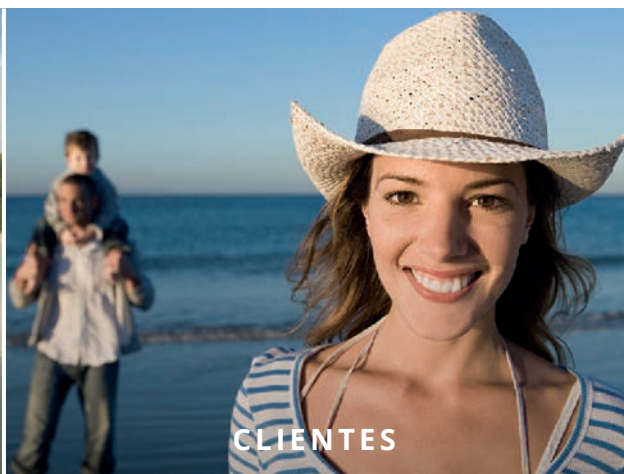
- Cambios en la tasa de impuestos corporativa o en el régimen de impuestos en Chile podría afectar nuestros resultados financieros.
- Fluctuaciones en el valor del real brasileño, peso chileno y otras monedas en los países en que operamos podrían afectar negativamente nuestros ingresos y rentabilidad.
- El gobierno de Brasil ejerce una influencia importante sobre la economía de Brasil y podrá continuar ejerciendo dicha influencia, lo cual podría tener un impacto negativo en nuestro negocio, condición financiera y resultados de operaciones.
- No estamos obligados a divulgar tanta información a nuestros inversionistas como lo están los emisores estadounidenses, y por ende, es posible que éstos reciban menos información de la que recibirían de una empresa estadounidense similar.

### RIESGOS RELACIONADOS CON NUESTRAS ACCIONES ORDINARIAS Y ADS

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



MEDIO AMBIENTE



CLIENTES



FUNCIONARIOS



TURISMO SOSTENIBLE



RELACIÓN CON GOBIERNOS  
Y TEMAS REGULATORIOS

## Visión de sostenibilidad

2014 fue un año de avances y cumplimiento de metas para la gestión de la sostenibilidad del Grupo LATAM Airlines. Transitamos por un proceso que aún continúa y que está marcando los pasos para la implementación de una estrategia renovada, que además de apalancar los objetivos del negocio, aporta valor a todos nuestros grupos de interés. El proceso de materialidad realizado en 2013, donde se mapearon y definieron los temas e impactos económicos, sociales y ambientales más relevantes para nuestro negocio fue fundamental para el diseño de nuestra Estrategia Corporativa de Sostenibilidad 2015-2018. Es así como dicha estrategia refleja nuestra búsqueda de permanecer en el tiempo integrando una visión más amplia del negocio, donde la generación de valor no pase exclusivamente por el desempeño económico requerido por nuestros accionistas, inversionistas y público interno, sino que también por incorporar a proveedores, comunidad, clientes y medio ambiente. A su vez, dicha visión integral de nuestra gestión empresarial incorpora la historia y particularidades de LAN y TAM.

2015 traerá el desafío de lanzar y ejecutar los programas, actividades y metas asociados a

la estrategia, como también sentar las bases para la continuidad en los próximos años y acompañar el objetivo de convertirnos en una de las tres mejores líneas aéreas del mundo, manteniendo siempre la buena relación y diálogo permanente con todos los stakeholders.

Esperamos generar un beneficio directo a nuestra compañía, como también a los grupos de interés con los que nos vinculamos, a través de una gestión orientada a la mitigación de nuestros riesgos sociales y ambientales, la conservación del valor turístico de la región, el cumplimiento de las expectativas de nuestros clientes y colaboradores, el acceso a fondos mundiales de inversión más responsables y la meta de convertirnos en líder de la industria aérea en el Índice de Sostenibilidad Dow Jones. Uno de los principales logros de 2014 se materializó con el ingreso al Índice Mundial de Sostenibilidad Dow Jones, siendo el primer grupo de aerolíneas de América en listar en este selecto grupo.

A continuación se presentan las diferentes iniciativas implementadas en el marco de nuestra Estrategia de Sostenibilidad, destacando los hitos más relevantes del período 2014. La estrategia comprende tres dimensiones

fundamentales para contribuir a que el Grupo LATAM Airlines sea cada vez más sostenible:

- Gobernanza de sostenibilidad
- Cambio Climático
- Ciudadanía Corporativa Con el trabajo en estos tres ejes buscamos avanzar en el equilibrio e interacción de las dimensiones económica, social y ambiental, logrando crecer económicamente, gestionar nuestros impactos medioambientales y aportar al progreso social. Este es el imperativo que ha integrado LATAM para definir su éxito en las sociedades donde opera.





## Gobernanza de sostenibilidad

Definimos a la Gobernanza como el sistema que moviliza, monitorea e integra la sostenibilidad en el negocio; involucrando toda nuestra cadena de valor. La estructura de toma de decisiones es la dimensión más importante al momento de dirigir una compañía, y aún más si se busca salir del espacio tradicional empresarial y transitar a una organización que aporte profundamente al desarrollo sostenible. Es por ello que en LATAM Airlines Group estamos comprometidos, partiendo por nuestros líderes, lo que se tradujo en el reconocimiento que durante 2014 recibió Enrique Cueto como “Gerente General Líder en Sustentabilidad” por parte de la Agenda de Líderes Sustentables 2020 (ALAS20).

En el marco de la gobernanza hacia la sostenibilidad, incorporamos la visión de cadena de valor, por lo que la gestión con nuestros clientes y proveedores es clave. Ofrecer un servicio de excelencia y proporcionar una experiencia diferenciada para los clientes es un punto fundamental para el éxito de los negocios de LATAM Airlines Group, tanto en el segmento de pasajeros como en el de carga. Buscamos optimizar nuestros procesos desde una

cultura de mejora continua, trabajando para conquistar su confianza y fidelización; desde la planificación, oferta de vuelo, el check-in o embarque, hasta la finalización del viaje y la entrega de la mercadería transportada. Durante 2014 y con el fin de mejorar los servicios brindados antes y durante el vuelo, LATAM invirtió US\$ 100 millones en proyectos de tecnología. Estamos trabajando con la convicción de transformar la experiencia de un viaje tradicional en algo ágil, rápido, con menos tiempo de espera en aeropuertos, menor tiempo entre las conexiones, más opciones de entretenimiento a bordo y mayores informaciones en caso de contingencia.

Entre los grandes avances alcanzados se encuentra el desarrollo de aplicaciones para smartphones, que tienen como objetivo permitir a los clientes administrar todas las variables de su viaje mediante sus dispositivos móviles, incluyendo la tarjeta de embarque en versión electrónica. En cuanto a la experiencia de vuelo se creó el acceso a un sistema de entretenimiento inalámbrico para dispositivos personales, “LAN y TAM Entertainment”, permitiendo a los pasajeros contar con más opciones durante su viaje, permitiéndoles

ver películas, series y videos en sus propios smartphones, tablets y laptops. Además, pueden ingresar al portal web YouTube, con la mejor selección de contenido de los canales más populares del sitio.

En el negocio de Carga también se desarrolló un plan de inversiones en sistemas para soluciones digitales dirigidas a clientes de las unidades LAN y TAM, con un monto que alcanza los US\$ 25 millones. 2014 también fue un año de avances en la gestión y relacionamiento con clientes a través de los servicios de atención, presentando un sistema unificado para LAN y TAM. Todos los contactos son registrados y analizados para que los clientes reciban una solución y una respuesta personalizada. Las iniciativas antes señaladas aportan directamente a la sostenibilidad del negocio y a cumplir con las expectativas de los clientes. No obstante, el compromiso de la compañía pasa por profundizar las acciones con clientes que potencien el aporte al desarrollo sostenible.

Con respecto a nuestros proveedores, el 2014 marcó un hito en la relación con este grupo de interés, ya que definimos la Política de Compras Corporativas de LATAM Airlines



## Gobernanza de sostenibilidad



Group, alineando políticas y simplificando procesos de dos instituciones que hasta hace poco eran independientes. Este documento, entregado a todos los trabajadores del área de Compras, establece los principios de sostenibilidad que la compañía quiere hacer prevalecer a lo largo de toda su cadena de valor, destacando aspectos como: protección a los derechos humanos, prácticas anticorrupción, condiciones laborales y responsabilidad socio ambiental, entre otros. A su vez, destaca la definición de los procedimientos para las licitaciones y el precio estándar para las diferentes categorías de proveedores. Por otro lado, la compañía se encuentra trabajando en un piloto de identificación y evaluación socio ambiental de proveedores, el cual ya tiene su plan de trabajo definido. La aproximación inicial se basó en la identificación de los riesgos propios del negocio, lo cual se trabajará en razón de una matriz de riesgos que comprende cuatro

dimensiones: restauración, movilización, servicios de tecnología de la información (TI) y de seguridad. Esta iniciativa es un ejemplo de lo que el grupo LATAM realiza a través de su Vicepresidencia de Compras y Supply Chain, quienes permanentemente están monitoreando los aspectos que puedan considerarse críticos, como los mantenimientos de equipos, sistemas de backup, las horas extra, o la salud y seguridad de los proveedores de alimentos.

Finalmente, como el desarrollo local es un aspecto importante de nuestra estrategia, el nivel de inversiones que hagamos en empresas pertenecientes a las regiones donde operamos es fundamental. Es por ello que priorizamos la contratación de empresas locales o subsidiarias de empresas internacionales, pero constituidas en el país de operación, para así ser un aliado activo en el desarrollo económico local.

## Cambio climático



La Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático define a este fenómeno como un cambio en el clima que altera la atmósfera mundial, generando efectos nocivos significativos en la composición, la capacidad de recuperación o la productividad de los ecosistemas naturales. Lograr estabilidad y controlar la liberación de gases de efecto invernadero es el objetivo fundamental para combatirlo. Siendo conscientes de los impactos generados como industria (responsable de un 2% de las emisiones de gases de efecto invernadero atribuibles a la actividad humana), el Grupo LATAM Airlines tiene el objetivo de convertirse en líder y referente mundial en cambio climático, aportando a su vez a la eficiencia y competitividad de la compañía. Las emisiones de CO<sub>2</sub>, el ruido y los residuos que se generan en las operaciones de vuelo y terrestres son los principales impactos medioambientales que se buscan minimizar, mediante diferentes programas específicos e iniciativas, como la implementación de un Sistema de Gestión Ambiental reducción de nuestra huella de carbono, el incremento en el uso de energías alternativas sostenibles, minimización de residuos generados y la ecoeficiencia. El Sistema de Gestión Ambiental del Grupo LATAM Airlines, alineado a los requerimientos de la ISO 14001 para las operaciones terrestres y el

sistema de gestión ambiental IEnVA (Environmental assessment) desarrollado en conjunto con IATA para las operaciones en vuelo, establecen controles a los aspectos ambientales significativos, programas de eficiencia, optimización de procesos y gestión de los riesgos asociados a las emisiones de la operación. La mayor parte de nuestras emisiones de gases de efecto invernadero provienen de la quema de combustibles, por lo que aumentar la eficiencia, reducir el consumo y realizar una buena gestión sobre este aspecto es clave. En este sentido se llevan a cabo acciones de ecoeficiencia y mejora continua como adquirir aeronaves modernas con motores de última generación e incluir criterios de eficiencia que redundan en mejoras ambientales, en las decisiones de flota de la compañía; tanto en su adquisición, operación y mantenimiento. Los Programas LEAN Fuel y Smart Fuel cuentan con al menos 20 iniciativas implementadas, incluyendo altas inversiones en la renovación de flota, rutas y tiempos de vuelo más eficientes gracias al uso de nuevas tecnologías, como el sistema de navegación RNP –Required Navigation Performance–, uso de plataformas para el desembarque parcial, control del flujo de aire acondicionado, optimización de la capacidad de carga de aeronaves en los servicios de pasajeros y carga desarrollando innovaciones que reducen el

peso on-board, actualización y lavado de motores, entre otros. Los resultados hablan por sí solos: durante 2014 se logró una reducción de 298.184 TON de CO<sub>2</sub>.

Otro de los aspectos fundamentales en materia de ecoeficiencia tiene que ver con las condiciones en las que opera nuestra flota, para lo cual el mantenimiento permanente y las renovaciones son clave. En esta línea, la empresa realiza actualizaciones, sustituciones y lavados de motores como estrategia preventiva, permitiendo aumentar la eficiencia en el consumo de combustible de la flota, y así reducir el impacto en el medio ambiente. Además, como parte de nuestra estrategia de liderazgo, apostamos por tener una de las flotas más jóvenes del mercado, por lo que nuestra actual flota de 327 aviones cuenta con una edad media menor a siete años. Nuestros esfuerzos de controlar y minimizar impactos también se reflejaron en los vuelos realizados en Brasil para la Copa mundial de fútbol, con una compensación del 100% de las emisiones de gases de efecto invernadero en los vuelos con destino a las 12 ciudades sede. En total, fueron compensadas cien mil toneladas de gases de efecto invernadero, las que corresponden a más de 4.500 vuelos. Los proyectos asociados a créditos de carbono

## Cambio climático



Premium, ofrecen importantes beneficios socioambientales para las comunidades involucradas como la preservación de la biodiversidad, la inclusión social, el estímulo a la cultura y los cuidados de la salud. La industria de transporte aéreo está fuertemente enfocada en desarrollar la demanda y la utilización de energías alternativas más eficientes con menor impacto al medio ambiente para aportar en la reducción de la huella de Carbono. Como compañía nos alineamos a estos esfuerzos y estamos involucrados en el desarrollo de investigaciones para el fomento del uso de biocombustibles de segunda generación en los vuelos, siendo los primeros en Sudamérica en realizar vuelos con esta tecnología. Sumado a esto, una de las metas fundamentales para el Grupo y para la industria es alcanzar un crecimiento carbono neutro al 2020. Con este foco presente, 2014 fue el tercer año consecutivo en el que LAN Perú neutralizó sus operaciones terrestres a través de un programa de compensación que aporta a la reforestación de la Amazonia Peruana, en colaboración con la empresa Bosques Amazónicos (BAM). De igual forma LAN Colombia se unió a esta iniciativa neutralizando sus emisiones terrestres

adquiriendo bonos de carbono de un proyecto emblemático de reducción de emisiones por deforestación y degradación de bosques (REDD) en el corredor de conservación Chocó Darién. Este proyecto cuenta con una certificación oro bajo el estándar de Clima, Comunidad y Biodiversidad y adicionalmente casi el 35% de los recursos obtenidos por la venta de los bonos es empleado en programas de desarrollo comunitario.

Otro lo de los impactos principales de las operaciones de la industria aérea es la contaminación acústica y de la calidad del aire. En LATAM Airlines Group se desarrolla un control permanente y diferentes medidas para gestionar y reducir los niveles de ruido generados, como por ejemplo la inversión en motores más modernos y silenciosos, y la realización de operaciones en hangares y aeropuertos con apenas un solo motor (maniobra one engine taxi).

El desafío estratégico de LATAM Airlines Group en cuanto a sostenibilidad medioambiental para los próximos años es alcanzar la implementación del 100% del Sistema de Gestión Ambiental en el 100% de sus operaciones.

## Ciudadanía Corporativa

*La Ciudadanía Corporativa es el marco en el que entendemos nuestro desempeño con la sociedad, y desde donde aportamos al progreso social. Esto involucra tanto a las comunidades de los destinos donde operamos como a nuestros colaboradores.*

2014 fue un año significativo en este sentido, con la materialización y comunicación de la Cultura LATAM Airlines a nuestros empleados. Así, se definió que en LATAM Airlines Group, buscamos y reunimos personas que compartan un valor principal: Pasión, la que se traduce en los valores que guían nuestro comportamiento: Pasión por la seguridad, Pasión por el cliente, Pasión por el equipo, Pasión por la Excelencia.

Buscamos que los 53.072 colaboradores de LATAM alcancen el mejor desempeño, que sean comprometidos y principalmente orientados al cliente, y que puedan desarrollarse y crecer en la organización. Para ello, LATAM busca que todos los colaboradores conozcan y se alineen a los objetivos de la compañía, trabajando de manera eficiente, ágil, con roles claros y de manera coordinada. Entre los beneficios que ofrecemos a nuestros colaboradores, contamos el seguro de vida, seguro de salud, fondo de jubilación, ayuda en guardería y cobertura para personas con discapacidad, entre otros. Respecto a la formación y capacitación de nuestros colaboradores, nos hemos enfocado en potenciar una experiencia completa de aprendizaje. En 2014 se invirtieron US \$39.157 en entrenamientos internos, alcanzando 1.910.367 horas de entrenamiento, y US\$ 430.652 en 150 becas de estudio para nuestros colaboradores.

Otro aspecto fundamental para la industria aeronáutica se relaciona con la salud y seguridad de la fuerza laboral, por lo que es un foco para LATAM Airlines Group el mantener los más bajos índices de accidentabilidad. Para alcanzar este objetivo utilizamos herramientas de gestión que van desde lo conductual, hasta la seguridad física, eliminando riesgos potenciales mediante reglas, patrones y procedimientos. Al operar en múltiples países de la región, el alcance de nuestro impacto es amplio. Es por ello que hemos definido, en el marco de nuestro vínculo con las Comunidades, una estrategia que aborda el Turismo Sostenible y la Inversión Social.

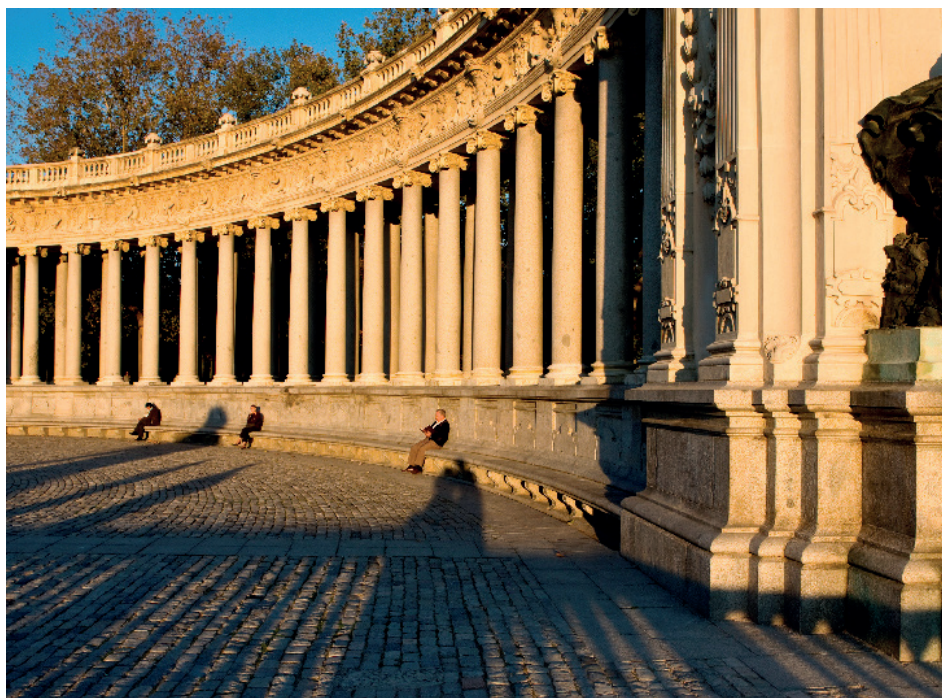
Nuestra principal responsabilidad es impulsar el desarrollo sostenible junto a los stakeholders en los destinos donde operamos, dado que nuestro mayor impacto en la región está dado por la conectividad generada. Buscamos posicionarnos como líderes en sostenibilidad en la región, como promotores del turismo sostenible en pos del desarrollo de la región. Para ello, se han definido cuatro pilares de trabajo, cuyo eje transversal está dado por la integración de esfuerzos de stakeholders.

En el marco del turismo sostenible, en 2014 se realizó una vez más en Argentina, Chile, Colombia, Ecuador y Perú el programa Cuido

mi Destino (CMD), que cumplió 5 años de vida. En él, estudiantes y miembros de la comunidad trabajan conjuntamente en la recuperación de espacios públicos de valor turístico, como monumentos y/o construcciones importantes de cada ciudad. Como parte del programa CMD, estudiantes y autoridades reciben charlas formativas sobre conciencia turística, medioambiente y cultura local, impulsando así el turismo responsable y promoviendo el patrimonio histórico y cultural Latinoamericano. Desde su creación en 2009, el programa se ha desarrollado en 21 localidades de Latinoamérica, con la participación de más de 2.600 estudiantes además de voluntarios de LATAM Airlines Group. Por último, la Inversión Social la hemos enfocado en el aporte que como grupo podemos generar a organizaciones no gubernamentales que con su labor buscan contribuir al desarrollo del continente combatiendo la pobreza, velando por la preservación ambiental, la ciudadanía y la protección a los derechos humanos. Apoyamos con el transporte de voluntarios o donaciones directas. Entre las organizaciones que apoyamos están: Un Techo para Mi País, América Solidaria, Coaniquem, María Ayuda, Corporación la Esperanza, UNICEF, Make-a-Wish, Childhood, Fundación Amazonia Sustentable y Central Nacional de Trasplantes.



## Relación con organizaciones industriales, gobiernos y temas regulatorios



Por medio de las relaciones que mantiene con los órganos gubernamentales y las entidades sectoriales en los diferentes mercados en que actúa, LATAM mantiene una voz activa frente a cuestiones que influyen directa o indirectamente en su estrategia de negocios, la que es siempre ejercida con pleno cumplimiento de la normativa aplicable y de las reglas previstas en el Código de Conducta de LATAM y sus políticas internas. A lo largo del tiempo, hemos buscado fortalecer nuestra participación en organismos gremiales o industriales que representan la industria aérea. Globalmente, actuamos a través de IATA, que es un espacio clave de discusión de nuevas tecnologías, seguridad operacional y desafíos actuales y futuros del sector aéreo.

A nivel regional, participamos también de Latin American and Caribbean Air Transport Association (ALTA). Defendiendo siempre el diálogo legítimo y transparente, buscamos

soluciones conjuntas y con foco en la eficiencia y la rentabilidad. LATAM posee equipos responsables de monitorear y participar en tales debates.

En Chile y en otros mercados, también trabajamos para estudiar rutas y vuelos que permitan la generación de turismo, empleo y rentabilidad para las localidades donde antes no operábamos, incluyendo la necesaria coordinación con las comunidades y sus gobiernos locales. Para garantizar el correcto relacionamiento con los representantes de gobiernos y asociaciones, tenemos como marco de actuación el Código de Conducta de LATAM, sus Políticas Anticorrupción, sus Políticas de Regalos, Entretenimientos y Viajes para Funcionarios Públicos y Terceros Representantes, así como de Regalos, Entretenimiento y Hospitalidad para Clientes y Proveedores, además del irrestricto apego a la legislación aplicable en los distintos países en que operamos.

# Estados Financieros

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS

31 DE DICIEMBRE DE 2014

## CONTENIDO

Estado de situación financiera clasificado consolidado  
Estado de resultados consolidado por función  
Estado de resultados integrales consolidado  
Estado de cambios en el patrimonio  
Estado de flujos de efectivo consolidado - método directo  
Notas a los estados financieros consolidados

CLP - PESOS CHILENOS  
ARS - PESOS ARGENTINOS  
US\$ - DOLARES ESTADOUNIDENSES  
MUS\$ - MILES DE DOLARES ESTADOUNIDENSES  
COP - PESOS COLOMBIANOS  
BRL/R\$ - REALES BRASILEÑOS  
MR\$ - MILES DE REALES BRASILEÑOS  
VEF - BOLIVAR FUERTE



## INFORME DEL AUDITOR INDEPENDIENTE

Santiago, 17 de marzo de 2015

Señores Accionistas y Directores  
Latam Airlines Group S.A.

Hemos efectuado una auditoría a los estados financieros consolidados adjuntos de Latam Airlines Group S.A. y filiales, que comprenden los estados consolidados de situación financiera al 31 de diciembre de 2014 y los correspondientes estados consolidados de resultados, de resultados integrales, de cambios en el patrimonio y de flujos de efectivo por el año terminado en esa fecha y las correspondientes notas a los estados financieros consolidados.

*Responsabilidad de la Administración por los estados financieros consolidados*

La Administración es responsable por la preparación y presentación razonable de estos estados financieros consolidados de acuerdo con instrucciones y normas de preparación y presentación de información financiera emitidas por la Superintendencia de Valores y Seguros descritas en Nota 2 a los estados financieros consolidados. Esta responsabilidad incluye el diseño, implementación y mantención de un control interno pertinente para la preparación y presentación razonable de estados financieros consolidados que estén exentos de representaciones incorrectas significativas, ya sea debido a fraude o error.

*Responsabilidad del auditor*

Nuestra responsabilidad consiste en expresar una opinión sobre estos estados financieros consolidados a base de nuestra auditoría. Efectuamos nuestra auditoría de acuerdo con normas de auditoría generalmente aceptadas en Chile. Tales normas requieren que planifiquemos y realicemos nuestro trabajo con el objeto de lograr un razonable grado de seguridad de que los estados financieros consolidados están exentos de representaciones incorrectas significativas.

Una auditoría comprende efectuar procedimientos para obtener evidencia de auditoría sobre los montos y revelaciones en los estados financieros consolidados. Los procedimientos seleccionados dependen del juicio del auditor, incluyendo la evaluación de los riesgos de representaciones incorrectas significativas de los estados financieros consolidados ya sea debido a fraude o error. Al efectuar estas evaluaciones de los riesgos, el auditor considera el control interno pertinente para la preparación y presentación razonable de los estados financieros consolidados de la entidad con el objeto de diseñar procedimientos de auditoría que sean apropiados en las circunstancias, pero sin el propósito de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno de la entidad. En consecuencia, no expresamos tal tipo de opinión. Una auditoría incluye, también, evaluar lo apropiadas que son las políticas de contabilidad utilizadas y la razonabilidad de las estimaciones contables significativas efectuadas por la Administración, así como una evaluación de la presentación general de los estados financieros consolidados.

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido es suficiente y apropiada para proporcionarnos una base para nuestra opinión.

PwC Chile, Av. Andrés Bello 2711 - piso 5, Las Condes - Santiago, Chile  
RUT: 81.513.400-1 | Teléfono: (56 2) 2940 0000 | [www.pwc.cl](http://www.pwc.cl)







Santiago, 17 de marzo de 2015  
Latam Airlines Group S.A.

2

#### *Opinión*

En nuestra opinión, los mencionados estados financieros consolidados presentan razonablemente, en todos sus aspectos significativos, la situación financiera de Latam Airlines Group S.A. y filiales al 31 de diciembre de 2014, los resultados de sus operaciones y los flujos de efectivo por el año terminado en esa fecha de acuerdo con instrucciones y normas de preparación y presentación de información financiera emitidas por la Superintendencia de Valores y Seguros descritas en Nota 2.

#### *Base de contabilización*

Tal como se describe en Nota 2 a los estados financieros consolidados, en virtud de sus atribuciones la Superintendencia de Valores y Seguros con fecha 17 de octubre de 2014 emitió el Oficio Circular N° 856 instruyendo a las entidades fiscalizadas, registrar contra patrimonio las diferencias en activos y pasivos por impuestos diferidos que se produzcan como efecto directo del incremento en la tasa de impuestos de primera categoría introducido por la Ley 20.780. Con este hecho se ha originado un cambio en el marco de preparación y presentación de información financiera aplicado hasta esa fecha, el cual correspondía a las Normas Internacionales de Información Financiera. Al 31 de diciembre de 2014 y por el año terminado en esa fecha, los efectos del cambio del marco contable se describen en Nota 17. Nuestra opinión no se modifica respecto de este asunto.

#### *Otros asuntos*

Anteriormente, hemos efectuado una auditoría, de acuerdo con normas de auditoría generalmente aceptadas en Chile, a los estados financieros consolidados al 31 de diciembre de 2013 de Latam Airlines Group S.A. y filiales adjuntos, y en nuestro informe de fecha 17 de marzo de 2014 expresamos una opinión de auditoría sin modificaciones sobre tales estados financieros consolidados.

Jonathan Yeomans Gibbons  
RUT: 13.473.972-k

Índice de las Notas a los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales

Notas	Página
1 - Información general .....	1
2 - Resumen de principales políticas contables .....	5
2.1. Bases de preparación .....	5
2.2. Bases de consolidación .....	8
2.3. Transacciones en moneda extranjera .....	9
2.4. Propiedades, plantas y equipos .....	10
2.5. Activos intangibles distintos de la plusvalía .....	11
2.6. Plusvalía .....	11
2.7. Costos por intereses .....	12
2.8. Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros .....	12
2.9. Activos financieros .....	12
2.10. Instrumentos financieros derivados y actividades de cobertura .....	13
2.11. Inventarios .....	14
2.12. Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar .....	15
2.13. Efectivo y equivalentes al efectivo .....	15
2.14. Capital emitido .....	15
2.15. Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar .....	15
2.16. Préstamos que devengan intereses .....	15
2.17. Impuestos corrientes y diferidos .....	16
2.18. Beneficios a los empleados .....	16
2.19. Provisiones .....	17
2.20. Reconocimiento de ingresos .....	17
2.21. Arrendamientos .....	18
2.22. Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta .....	19
2.23. Mantenimiento .....	19
2.24. Medio ambiente .....	19
3 - Gestión del riesgo financiero .....	19
3.1. Factores de riesgo financiero .....	19
3.2. Gestión del riesgo del capital .....	34
3.3. Estimación del valor justo .....	35
4 - Estimaciones y juicios contables .....	39
5 - Información por segmentos .....	40
6 - Efectivo y equivalentes al efectivo .....	43
7 - Instrumentos financieros .....	45
7.1. Instrumentos financieros por categorías .....	45
7.2. Instrumentos financieros por monedas .....	47
8 - Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar corrientes y cuentas por cobrar no corrientes .....	48
9 - Cuentas por cobrar y por pagar a entidades relacionadas .....	51
10 - Inventarios .....	52
11 - Otros activos financieros .....	53
12 - Otros activos no financieros .....	54
13 - Inversiones en subsidiarias .....	55

14 - Activos intangibles distintos de la plusvalía .....	58
15 - Plusvalía .....	59
16 - Propiedades, plantas y equipos .....	61
17 - Impuestos corrientes y diferidos .....	68
18 - Otros pasivos financieros .....	73
19 - Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar .....	81
20 - Otras provisiones .....	83
21 - Otros pasivos no financieros .....	86
22 - Provisiones por beneficios a los empleados .....	87
23 - Cuentas por pagar, no corrientes .....	88
24 - Patrimonio .....	88
25 - Ingresos de actividades ordinarias .....	94
26 - Costos y gastos por naturaleza .....	94
27 - Otros ingresos, por función .....	96
28 - Moneda extranjera y diferencias de cambio .....	97
29 - Ganancia por acción .....	105
30 - Contingencias .....	106
31 - Compromisos .....	116
32 - Transacciones con partes relacionadas .....	121
33 - Pagos basados en acciones .....	122
34 - Medio ambiente .....	125
35 - Hechos posteriores a la fecha de los estados financieros .....	126

## LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

## ESTADO DE SITUACION FINANCIERA CLASIFICADO CONSOLIDADO

ACTIVOS	Nota	A131 de diciembre de 2014 MUSS	A131 de diciembre de 2013 MUSS
Activos corrientes			
Efectivo y equivalentes al efectivo	6 - 7	989.396	1.984.903
Otros activos financieros, corrientes	7 - 11	650.401	709.944
Otros activos no financieros, corrientes	12	247.871	335.617
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	7 - 8	1.378.837	1.633.094
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	7 - 9	308	628
Inventarios corrientes	10	266.039	231.028
Activos por impuestos corrientes	17	100.708	81.890
Total de activos corrientes distintos de los activos o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios		3.633.560	4.977.104
Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios		1.064	2.445
Total activos corrientes		3.634.624	4.979.549
Activos no corrientes			
Otros activos financieros, no corrientes	7 - 11	84.986	65.289
Otros activos no financieros, no corrientes	12	342.813	272.276
Cuentas por cobrar, no corrientes	7 - 8	30.465	100.775
Inversiones contabilizadas utilizando el método de la participación		-	6.596
Activos intangibles distintos de la plusvalía	14	1.880.079	2.093.308
Plusvalía	15	3.313.401	3.727.605
Propiedades, plantas y equipos	16	10.773.076	10.982.786
Activos por impuestos corrientes, no corrientes	17	17.663	-
Activos por impuestos diferidos	17	407.323	402.962
Total activos no corrientes		16.849.806	17.651.597
Total activos		20.484.430	22.631.146

Las Notas adjuntas números 1 a 35 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

## LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

## ESTADO DE SITUACION FINANCIERA CLASIFICADO CONSOLIDADO

PATRIMONIO Y PASIVOS		A131 de	A131 de
PASIVOS	Nota	diciembre de	diciembre de
		2014	2013
		MUS\$	MUS\$
Pasivos corrientes			
Otros pasivos financieros, corrientes	7 - 18	1.624.615	2.039.787
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	7 - 19	1.489.396	1.557.736
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	7 - 9	35	505
Otras provisiones, corrientes	20	12.411	27.856
Pasivos por impuestos, corrientes	17	17.889	11.583
Otros pasivos no financieros, corrientes	21	2.685.386	2.871.640
Total pasivos corrientes		5.829.732	6.509.107
Pasivos no corrientes			
Otros pasivos financieros, no corrientes	7 - 18	7.389.012	7.859.985
Cuentas por pagar, no corrientes	7 - 23	577.454	922.887
Otras provisiones, no corrientes	20	703.140	1.122.247
Pasivo por impuestos diferidos	17	1.051.894	767.228
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	22	74.102	45.666
Otros pasivos no financieros no corrientes	21	355.401	77.567
Total pasivos no corrientes		10.151.003	10.795.580
Total pasivos		15.980.735	17.304.687
PATRIMONIO			
Capital emitido	24	2.545.705	2.389.384
Ganancias acumuladas	24	536.190	795.303
Acciones propias en cartera	24	(178)	(178)
Otras reservas	24	1.320.179	2.054.312
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora		4.401.896	5.238.821
Participaciones no controladoras	13	101.799	87.638
Total patrimonio		4.503.695	5.326.459
Total patrimonio y pasivos		20.484.430	22.631.146

Las Notas adjuntas números 1 a 35 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

## LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

## ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADO POR FUNCION

	Nota	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
		2014	2013
		MUS\$	MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	25	12.093.501	12.924.537
Costo de ventas		<u>(9.624.501)</u>	<u>(10.054.164)</u>
Ganancia bruta		<u>2.469.000</u>	<u>2.870.373</u>
Otros ingresos, por función	27	377.645	341.565
Costos de distribución		(957.072)	(1.025.896)
Gastos de administración		(980.660)	(1.136.115)
Otros gastos, por función		(401.021)	(408.703)
Otras ganancias (pérdidas)		<u>33.524</u>	<u>(55.410)</u>
Ganancias/(pérdidas) de actividades operacionales		<u>541.416</u>	<u>585.814</u>
Ingresos financieros		90.500	72.828
Costos financieros	26	(430.034)	(462.524)
Participación en las ganancias (pérdidas) de asociadas y negocios conjuntos que se contabilicen utilizando el método de la participación		(6.455)	1.954
Diferencias de cambio	28	(130.201)	(482.174)
Resultado por unidades de reajuste		<u>7</u>	<u>214</u>
Ganancia/(Pérdida), antes de impuestos		65.233	(283.888)
Gasto por impuesto a las ganancias	17	<u>(142.194)</u>	<u>20.069</u>
GANANCIA/(PÉRDIDA) DEL EJERCICIO		<u>(76.961)</u>	<u>(263.819)</u>
Ganancia/(Pérdida), atribuible a los propietarios de la controladora		(109.790)	(281.114)
Ganancia/(Pérdida) atribuible a participaciones no controladoras	13	<u>32.829</u>	<u>17.295</u>
Ganancia/(Pérdida) del ejercicio		<u>(76.961)</u>	<u>(263.819)</u>
GANANCIAS/(PÉRDIDAS) POR ACCION			
Ganancias/(Pérdidas) básicas por acción (US\$)	29	(0,20125)	(0,57613)
Ganancias/(Pérdidas) diluidas por acción (US\$)	29	(0,20125)	(0,57613)

Las Notas adjuntas números 1 a 35 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

## LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

## ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES CONSOLIDADO

		Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	Nota	2014	2013
		MUS\$	MUS\$
GANANCIA/(PÉRDIDA) DEL EJERCICIO		(76.961)	(263.819)
Componentes de otro resultado integral que se reclasificarán al resultado del ejercicio antes de impuestos			
Diferencia de cambio por conversión			
Ganancias (pérdidas) por diferencia de cambio de conversión, antes de impuestos	28	(650.439)	(629.858)
Otro resultado integral, antes de impuestos, diferencias de cambio por conversión		(650.439)	(629.858)
Coberturas del flujo de efectivo			
Ganancias (pérdidas) por coberturas de flujos de efectivo, antes de impuestos	18	(163.993)	128.166
Otro resultado integral, antes de impuestos, coberturas del flujo de efectivo		(163.993)	128.166
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto		(814.432)	(501.692)
Impuesto a las ganancias relativos a componentes de otro resultado integral que se reclasificará al resultado del ejercicio			
Impuesto a las ganancias relacionado con coberturas de flujos de efectivo de otro resultado integral		47.979	(19.345)
Impuestos a las ganancias acumulados relativos a componentes de otro resultado integral que se reclasificarán al resultado del ejercicio		47.979	(19.345)
Otro resultado integral		(766.453)	(521.037)
Total resultado integral		(843.414)	(784.856)
Resultado integral atribuible a:			
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora		(830.502)	(768.457)
Resultado integral atribuible a participaciones no controladoras		(12.912)	(16.399)
TOTAL RESULTADO INTEGRAL		(843.414)	(784.856)

Las Notas adjuntas números 1 a 35 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.



LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALESESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO

Patrimonio atribuible a la controladora												
Nota	Cambios en otras reservas							Ganancias acumuladas	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	Participaciones no controladoras	Patrimonio total	
	Capital emitido	Acciones propias en cartera	Reservas de diferencias de cambio en conversiones	Reservas de coberturas de flujo de efectivo	Reserva de pagos basados en acciones	Otras reservas varias	Total otras reservas					
MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$		
Patrimonio												
1 de enero de 2014	2.389.384	(178)	(589.991)	(34.508)	21.011	2.657.800	2.054.312	795.303	5.238.821	87.638	5.326.459	
Cambios en patrimonio												
Resultado integral												
Ganancia (pérdida)	24	-	-	-	-	-	-	(109.790)	(109.790)	32.829	(76.961)	
Otro resultado integral		-	-	(603.880)	(116.832)	-	(720.712)	-	(720.712)	(45.741)	(766.453)	
Total resultado integral		-	-	(603.880)	(116.832)	-	(720.712)	(109.790)	(830.502)	(12.912)	(843.414)	
Transacciones con los accionistas												
Emisión de patrimonio	24-33	156.321	-	-	-	-	-	-	156.321	-	156.321	
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios, patrimonio	24-33	-	-	-	-	8.631	(22.052)	(13.421)	(149.323)	27.073	(135.671)	
Total transacciones con los accionistas		156.321	-	-	-	8.631	(22.052)	(13.421)	(149.323)	27.073	20.650	
Saldos finales periodo actual												
31 de diciembre de 2014		2.545.705	(178)	(1.193.871)	(151.340)	29.642	2.635.748	1.320.179	536.190	4.401.896	101.799	4.503.695

Las Notas adjuntas números 1 a 35 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALESESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO

Patrimonio atribuible a la controladora											
Cambios en otras reservas											
Nota	Reservas de							Patrimonio			
	Capital	Acciones	diferencias de	Reservas de	Reserva de	Otras	Total	Ganancias	Patrimonio	Participaciones	Patrimonio
	emitido	propias	cambio en	de flujo de	pagos	reservas	otras	acumuladas	atribuible a los	no	total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Patrimonio											
1 de enero de 2013	1.501.018	(203)	3.574	(140.730)	5.574	2.666.682	2.535.100	1.076.136	5.112.051	108.634	5.220.685
Cambios en patrimonio											
Resultado integral											
Ganancia (pérdida)	24	-	-	-	-	-	-	(281.114)	(281.114)	17.295	(263.819)
Otro resultado integral		-	(593.565)	106.222	-	-	(487.343)	-	(487.343)	(33.694)	(521.037)
Total resultado integral		-	(593.565)	106.222	-	-	(487.343)	(281.114)	(768.457)	(16.399)	(784.856)
Transacciones con los accionistas											
Emisión de patrimonio	24-33	888.570	-	-	-	-	-	-	888.570	-	888.570
Incremento (disminución) por transacciones con acciones propias en cartera	24	(25)	25	-	-	-	-	-	-	-	-
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios, patrimonio	24-33	(179)	-	-	15.437	(8.882)	6.555	281	6.657	(4.597)	2.060
Total transacciones con los accionistas		888.366	25	-	15.437	(8.882)	6.555	281	895.227	(4.597)	890.630
Saldos finales periodo anterior											
31 de diciembre de 2013		2.389.384	(178)	(589.991)	(34.508)	2.101.11	2.657.800	795.303	5.238.821	87.638	5.326.459

Las Notas adjuntas números 1 a 35 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

## LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

## ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO - METODO DIRECTO

	Nota	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
		2014	2013
		MUS\$	MUS\$
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de operación			
Clases de cobros por actividades de operación			
Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios		13.367.838	13.406.275
Otros cobros por actividades de operación		96.931	4.638
Clases de pagos			
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios		(8.823.007)	(9.570.723)
Pagos a y por cuenta de los empleados		(2.433.652)	(2.405.315)
Otros pagos por actividades de operación		(528.214)	(312.15)
Intereses recibidos		11.589	11.310
Impuestos a las ganancias pagados		(108.389)	(83.033)
Otras entradas (salidas) de efectivo	6	(251.657)	76.761
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación		1.331.439	1.408.698
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de inversión			
Flujos de efectivo utilizados para obtener el control de subsidiarias u otros negocios		518	(5.517)
Flujos de efectivo utilizados en la compra de participaciones no controladora		-	(497)
Otros cobros por la venta de patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades		524.370	270.485
Otros pagos para adquirir patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades		(474.656)	(440.801)
Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo		564.266	225.196
Compras de propiedades, planta y equipo		(1.440.445)	(1.381.786)
Compras de activos intangibles		(55.759)	(43.484)
Importes procedentes de otros activos a largo plazo		-	22.144
Otras entradas (salidas) de efectivo	6	(17.399)	75.448
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión		(899.105)	(1.278.812)
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación			
Importes procedentes de la emisión de acciones		156.321	888.949
Pagos por adquirir rescatar las acciones de la entidad		4.661	-
Importes procedentes de préstamos de largo plazo		1.042.820	2.043.518
Importes procedentes de préstamos de corto plazo		603.151	1.101.159
Reembolsos de préstamos		(2.315.120)	(1.952.013)
Pagos de pasivos por arrendamientos financieros		(394.131)	(423.105)
Dividendos pagados		(35.362)	(29.694)
Intereses pagados		(368.789)	(361.006)
Otras entradas (salidas) de efectivo	6	(13.777)	(62.013)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación		(1.320.226)	1.205.795
Incremento (disminución) neto en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio		(887.892)	1.335.681
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo		(107.615)	(1.041)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo		(995.507)	1.334.640
EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL PRINCIPIO DEL EJERCICIO	6	1.984.903	650.263
EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	6	989.396	1.984.903

Las Notas adjuntas números 1 a 35 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES  
NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS  
AL 31 DE DICIEMBRE DE 2014

NOTA 1 - INFORMACION GENERAL

LATAM Airlines Group S.A. (la "Sociedad") es una sociedad anónima abierta inscrita ante la Superintendencia de Valores y Seguros bajo el N° 306, cuyas acciones se cotizan en Chile en la Bolsa de Corredores - Bolsa de Valores (Valparaíso), la Bolsa Electrónica de Chile, Bolsa de Valores y la Bolsa de Comercio de Santiago - Bolsa de Valores, además de cotizarse en Estados Unidos de Norteamérica en la New York Stock Exchange ("NYSE"), en la forma de American Depositary Receipts ("ADRs") y en la República Federativa de Brasil, en BM&FBOVESPA S.A. - Bolsa de Valores, Mercadorias e Futuros, en la forma de Brazilian Depositary Receipts ("BDRs").

Su negocio principal es el transporte aéreo de pasajeros y carga, tanto en los mercados domésticos de Chile, Perú, Argentina, Colombia, Ecuador y Brasil, como en una serie de rutas regionales e internacionales en América, Europa y Oceanía. Estos negocios son desarrollados directamente o a través de sus filiales en distintos países. Además, la Sociedad cuenta con filiales que operan en el negocio de carga en México, Brasil y Colombia.

La Sociedad se encuentra ubicada en Chile, en la ciudad de Santiago, en Avenida Américo Vespucio Sur N° 901, comuna de Renca.

Las prácticas de Gobierno Corporativo de la Sociedad se rigen por lo dispuesto en la Ley de Mercado de Valores, Ley sobre Sociedades Anónimas y su Reglamento, y por la normativa de la Superintendencia de Valores y Seguros y las leyes y regulaciones de los Estados Unidos de Norteamérica y de la Securities and Exchange Commission ("SEC") de dicho país, en lo que corresponde a la emisión de ADRs, y de la República Federativa de Brasil y de la Comissão de Valores Mobiliários ("CVM") de dicho país, en lo que corresponde a la emisión de BDRs.

El Directorio de la Sociedad está integrado por nueve miembros titulares que se eligen cada dos años por la Junta Ordinaria de Accionistas. El Directorio se reúne en sesiones ordinarias mensuales y en sesiones extraordinarias, cada vez que las necesidades sociales así lo exijan. De los nueve integrantes del Directorio, tres de ellos forman parte de su Comité de Directores, el cual cumple tanto el rol previsto en la Ley sobre Sociedades Anónimas, como las funciones del Comité de Auditoría exigido por la Ley Sarbanes-Oxley de los Estados Unidos de Norteamérica y la respectiva normativa de la SEC.

El controlador de la Sociedad es el grupo Cueto, que a través de las sociedades Costa Verde Aeronáutica S.A., Costa Verde Aeronáutica SpA, Inversiones Nueva Costa Verde Aeronáutica Limitada, Inversiones Priesca Dos y Cía. Ltda., Inversiones Caravia Dos y Cía. Ltda., Inversiones El Fano Dos y Cía. Ltda., Inversiones La Espasa Dos S.A., Inversiones Puerto Claro Dos Limitada, Inversiones La Espasa Dos y Cía. Limitada, Inversiones Puerto Claro Dos y Cía. Limitada e Inversiones Mineras del Cantábrico S.A. es dueño del 25,49% de las acciones emitidas por la Sociedad, por lo que es el controlador de la Sociedad de acuerdo a lo dispuesto por la letra b) del artículo 97° y artículo 99° de la Ley de Mercado de Valores, atendido que influye decisivamente en la administración de ésta.

Al 31 de diciembre de 2014, la Sociedad contaba con un total de 1.622 accionistas en su registro. A esa fecha, aproximadamente un 7,69% de la propiedad de la Sociedad se encontraba en la forma de ADRs y aproximadamente un 0,53% en la forma de BDRs.

Para el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2014, la sociedad tuvo un promedio de 53.300 empleados, terminando este ejercicio con un número total de 53.072 personas, distribuidas en 10.077 empleados de Administración, 6.986 en Mantenimiento, 17.517 en Operaciones, 9.237 Tripulantes de Cabina, 4.009 Tripulantes de Mando y 5.246 en Ventas.

3

Las principales filiales que se incluyen en estos estados financieros consolidados, son las siguientes:

(a) Al 31 de diciembre de 2014

RUT	Sociedad	País de origen	Moneda funcional	Porcentaje de participación			Estados de Situación Financiera			Resultado
				Directo	Indirecto	Total	Activos	Pasivos	Patrimonio	Ganancia (pérdida)
				%	%	%	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
96.518.860-6	Lantours Division Servicios Terrestres S.A. y Filial	Chile	US\$	99,9900	0,0100	100,0000	3.229	2.289	940	2.074
96.763.900-1	Inmobiliaria Aeronáutica S.A.	Chile	US\$	99,0100	0,9900	100,0000	39.920	16.854	23.066	1.906
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A. y Filiales (1)	Chile	US\$	99,8361	0,1639	100,0000	640.020	1.065.157	(426.016)	(114.511)
Extranjera	Lan Perú S.A.	Perú	US\$	49,0000	21,0000	70,0000	239.470	228.395	11.075	1.058
Extranjera	Lan Chile Investments Limited y Filiales (1)	Islas Caymán	US\$	99,9900	0,0100	100,0000	2.015	-	2.015	2.844
93.383.000-4	Lan Cargo S.A.	Chile	US\$	99,8939	0,0041	99,8980	575.979	234.772	341.207	(9.966)
Extranjera	Connecta Corporation	E.E.U.U.	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	27.431	28.853	(1.422)	740
Extranjera	Prime Airport Services Inc. y Filial (1)	E.E.U.U.	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	18.120	22.897	(4.777)	107
96.951.280-7	Transporte Aéreo S.A.	Chile	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	367.570	147.278	220.292	(8.983)
96.634.020-7	Ediciones Ladeco América S.A.	Chile	CLP	0,0000	100,0000	100,0000	-	484	(484)	-
Extranjera	Aircraft International Leasing Limited	E.E.U.U.	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	-	-	-	2.805
96.631.520-2	Fast Air Almacenes de Carga S.A.	Chile	CLP	0,0000	100,0000	100,0000	9.601	3.912	5.689	923
96.631.410-9	Ladeco Cargo S.A.	Chile	CLP	0,0000	100,0000	100,0000	346	13	333	6
Extranjera	Laser Cargo S.R.L.	Argentina	ARS	0,0000	100,0000	100,0000	41	138	(97)	12
Extranjera	Lan Cargo Overseas Limited y Filiales (1)	Bahamas	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	60.634	46.686	12.218	(84.603)
96.969.690-8	Lan Cargo Inversiones S.A. y Filial (1)	Chile	CLP	0,0000	100,0000	100,0000	45.589	59.768	(12.711)	(4.276)
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A. y Filiales (1)	Chile	CLP	99,7100	0,0000	99,7100	16.035	14.746	1.272	(4.546)
Extranjera	TAM S.A. y Filiales (1) (2)	Brasil	BRL	63,0901	36,9099	100,0000	6.817.698	5.809.529	912.634	171.655

(1) El Patrimonio informado corresponde al de la controladora, no incluye intereses no controlantes.

(2) El porcentaje de participación indirecto sobre TAM S.A. y Filiales proviene de Holdco I S.A., sociedad sobre la cual LATAM Airlines Group S.A. posee una participación del 99,9983% sobre los derechos económicos. Adicionalmente, LATAM Airlines Group S.A. es dueña de 226 acciones con derecho a voto de Holdco I S.A., lo que equivale a un 19,42% del total de acciones con derecho a voto de dicha sociedad. Durante el año 2014 LATAM Airlines Group S.A. realizó aumentos de capital en la sociedad TAM S.A. por un total de MUS\$ 250.000.

4

## (b) Al 31 de diciembre de 2013

RUT	Sociedad	País de origen	Moneda funcional	Porcentaje de participación			Estados de Situación Financiera			Resultado Ganancia (pérdida) MUS\$
				Directo	Indirecto	Total	Activos	Pasivos	Patrimonio	
				%	%	%	MUS\$	MUS\$	MUS\$	
96.518.860-6	Lantours Division Servicios Terrestres S.A. y Filial	Chile	US\$	99,9900	0,0100	100,0000	2.722	2.210	512	787
96.763.900-1	Inmobiliaria Aeronáutica S.A.	Chile	US\$	99,0100	0,9900	100,0000	38.553	12.124	26.429	1.231
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A. y Filiales (1)	Chile	US\$	99,8361	0,1639	100,0000	641.589	901.851	(246.521)	(104.966)
Extranjera	Lan Perú S.A.	Perú	US\$	49,0000	21,0000	70,0000	263.516	252.109	11.407	3.755
Extranjera	Lan Chile Investments Limited y Filiales (1)	Islas Caymán	US\$	99,9900	0,0100	100,0000	4.419	5.248	(829)	(1)
93.383.000-4	Lan Cargo S.A.	Chile	US\$	99,8939	0,0041	99,8980	772.640	413.527	359.113	3.685
Extranjera	Connecta Corporation	E.E.U.U.	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	9	2.171	(2.162)	(356)
Extranjera	Prime Airport Services Inc. y Filial (1)	E.E.U.U.	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	13.528	18.412	(4.884)	(78)
96.951.280-7	Transporte Aéreo S.A.	Chile	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	359.693	120.399	239.294	(4.129)
96.634.020-7	Ediciones Ladeco América S.A.	Chile	CLP	0,0000	100,0000	100,0000	-	560	(560)	-
Extranjera	Aircraft International Leasing Limited	E.E.U.U.	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	-	2.805	(2.805)	(5)
96.631.520-2	Fast Air Almacenes de Carga S.A.	Chile	CLP	0,0000	100,0000	100,0000	10.675	3.684	6.991	1.802
96.631.410-9	Ladeco Cargo S.A.	Chile	CLP	0,0000	100,0000	100,0000	381	13	368	(2)
Extranjera	Laser Cargo S.R.L.	Argentina	ARS	0,0000	100,0000	100,0000	52	201	(149)	(34)
Extranjera	Lan Cargo Overseas Limited y Filiales (1)	Bahamas	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	354.250	256.109	96.817	111.043
96.969.690-8	Lan Cargo Inversiones S.A. y Filial (1)	Chile	CLP	0,0000	100,0000	100,0000	39.419	48.630	(9.937)	(1.246)
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A. y Filiales (1)	Chile	CLP	99,7100	0,0000	99,7100	15.362	8.933	6.421	517
Extranjera	TAM S.A. y Filiales (1) (2)	Brasil	BRL	63,0901	36,9099	100,0000	8.695.458	7.983.671	617.035	(458.475)

(1) El Patrimonio informado corresponde al de la controladora, no incluye intereses no controlantes.

(2) El porcentaje de participación indirecto sobre TAM S.A. y Filiales proviene de Holdco I S.A., sociedad sobre la cual LATAM Airlines Group S.A. posee una participación del 99,9983% sobre los derechos económicos. Adicionalmente, LATAM Airlines Group S.A. es dueña de 226 acciones con derecho a voto de Holdco I S.A., lo que equivale a un 19,42% del total de acciones con derecho a voto de dicha sociedad.

Durante el año 2013 LATAM Airlines Group S.A. realizó aumentos de capital en la sociedad TAM S.A. por un total de MUS\$ 1.650.000.



Adicionalmente, se ha procedido a consolidar entidades de cometido específico, denominadas: JOL, destinada al financiamiento de aeronaves; Chercán Leasing Limited, destinada al financiamiento de anticipos de aeronaves y Guanay Finance Limited, destinada a la emisión de bono securitizado, dado que la Sociedad tiene los principales riesgos y beneficios asociados a ellos, de acuerdo con la Norma Internacional de Información Financiera: Estados Financieros Consolidados (NIIF 10) y con los fondos de inversión privados en los que la sociedad matriz y sus filiales son aportantes.

Todas las entidades sobre las cuales se tiene control han sido incluidas en la consolidación.

Los cambios ocurridos en el perímetro de consolidación entre el 1 de enero de 2013 y 31 de diciembre de 2014, se detallan a continuación:

- (1) Incorporación o adquisición de sociedades.
  - Con fecha 11 de octubre de 2013, TAM S.A., en virtud de sendos contratos de compraventa de acciones con Lan Cargo Overseas Limited (filial indirecta de LATAM Airlines Group S.A.), TADEF, Participação e Consultoria Empresarial Ltda. y Jochman Participações Ltda. adquirió el 100% de las acciones de Aerolinhas Brasileiras S.A. (ABSA). El efecto de esta transacción sobre LATAM Airlines Group S.A. corresponde a la compra de las participaciones sobre ABSA que poseían las sociedades TADEF, Participação e Consultoria Empresarial Ltda. y Jochman Participações Ltda., las cuales representaban la participación no controlante sobre la sociedad adquirida.
  - Lan Pax Group S.A. propietaria directa del 55% de Aerolane Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A., obtiene durante el año 2014 el 100% de los derechos económicos de esta Sociedad, a través de su participación en la Sociedad Holdco Ecuador S.A. quien es dueña del 45% restante de Aerolane Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A. Siendo Lan Pax Group S.A. dueño del 20% de las acciones con derecho a voto y del 100% de las acciones con derechos económicos de Holdco Ecuador S.A.

## NOTA 2 - RESUMEN DE PRINCIPALES POLITICAS CONTABLES

A continuación, se describen las principales políticas contables adoptadas en la preparación de estos estados financieros consolidados.

### 2.1. Bases de preparación

Los presentes estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. corresponden al ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2014 y han sido preparados de acuerdo con Normas e Instrucciones impartidas por la Superintendencia de Valores y Seguros ("SVS"), las cuales, excepto por lo dispuesto por su Oficio Circular N° 856, según se detalla en el párrafo siguiente, son consistentes con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) emitidas por el International Accounting Standards Board ("IASB") y con las interpretaciones emitidas por el comité de Interpretaciones de las Normas Internacionales de Información Financiera (CINIIF).

Con fecha 26 de septiembre de 2014 se promulgó la ley 20.780, publicada el 29 de septiembre de 2014 en el Diario Oficial de la República de Chile, la cual introduce modificaciones al sistema tributario en Chile en lo referente al impuesto a la renta, entre otras materias. En relación con dicha Ley, el 17 de octubre de 2014 la SVS emitió el Oficio Circular N° 856, en el cual dispuso que la actualización de los activos y pasivos por impuestos a la renta diferidos que se producen como efecto directo del incremento en la tasa de impuestos de primera categoría introducido por la Ley 20.780 (Reforma Tributaria) se realizarán contra patrimonio y no como indica la NIC 12. En Notas 2.17 y 17 se detallan los criterios empleados e impactos relacionados con el registro de los efectos derivados de la reforma y la aplicación del Oficio Circular citado.

Los estados financieros consolidados se han preparado bajo el criterio del costo histórico, aunque modificado por la valoración a valor justo de ciertos instrumentos financieros.

La preparación de los estados financieros consolidados conforme a lo descrito precedentemente, requiere el uso de ciertas estimaciones contables críticas. También exige a la Administración que ejerza su juicio en el proceso de aplicación de las políticas contables de la Sociedad. En la Nota 4, se revelan las áreas que implican un mayor grado de juicio o complejidad o las áreas donde las hipótesis y estimaciones son significativas para los estados financieros consolidados.

Con el objeto de facilitar la comparación, se han realizado algunas reclasificaciones menores a los estados financieros consolidados correspondientes al ejercicio anterior.

(a) Pronunciamientos contables con aplicación efectiva a contar del 1 de enero de 2014:

	Fecha de emisión	Aplicación Obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
(i) Normas y enmiendas		
Enmienda a NIC 32: Instrumentos financieros: Presentación.	diciembre 2011	01/01/2014
Enmienda a NIIF 10: Estados financieros consolidados, NIIF 12: Información a revelar sobre participaciones en otras entidades y NIC 27: Estados financieros separados.	octubre 2012	01/01/2014
Enmienda a NIC 36: Deterioro del valor de los activos.	mayo 2013	01/01/2014 La Sociedad adoptó en forma anticipada esta enmienda al 31 de diciembre de 2013
Enmienda a NIC 39: Instrumentos financieros: Reconocimiento y medición.	junio 2013	01/01/2014
Enmienda a NIC 19: Beneficios a los empleados.	noviembre 2013	01/07/2014

7

	Fecha de emisión	Aplicación Obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
(ii) Interpretaciones		
CINIIF 21: Gravámenes.	mayo 2013	01/01/2014
(iii) Mejoras		
Mejoras a las Normas Internacionales de Información Financiera (2012): NIIF 2: Pagos basados en acciones; NIIF 3: Combinación de negocios, consecuentemente, también se hacen cambios en NIIF 9, NIC 37 y NIC 39; NIIF 8: Segmentos de operación; NIIF 13: Medición del valor razonable, consecuentemente se hacen cambios en NIIF 9 y NIC 39; NIC 16: Propiedad, planta y equipo y NIC 38: Activos intangibles; y NIC 24: Información a revelar sobre partes relacionadas.	diciembre 2013	01/07/2014
Mejoras a las Normas Internacionales de información Financiera (2013): NIIF 1: Adopción por primera vez de las Normas Internacionales de información Financiera; NIIF 3: Combinación de negocios; NIIF 13: Medición del valor razonable; y NIC 40: Propiedades de inversión.	diciembre 2013	01/07/2014

La aplicación de las normas, enmiendas, interpretaciones y mejoras no tuvo impacto significativo en los estados financieros consolidados de la Sociedad.

(b) Pronunciamientos contables con aplicación efectiva a contar del 1 de enero de 2015 y siguientes

	Fecha de emisión	Aplicación Obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
(i) Normas y enmiendas		
NIIF 9: Instrumentos financieros.	diciembre 2009	01/01/2018
NIIF 15: Ingresos procedentes de contratos con clientes	junio 2014	01/01/2017
Enmienda a NIIF 9: Instrumentos financieros.	noviembre 2013	01/01/2018
Enmienda a NIIF 11: Acuerdos conjuntos.	mayo 2014	01/01/2016
Enmienda a NIC 16: Propiedad, planta y equipo y NIC 38: Activos intangibles.	mayo 2014	01/01/2016

	Fecha de emisión	Aplicación Obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
Enmienda a NIC 27: Estados financieros separados	agosto 2014	01/01/2016
Enmienda a NIIF 10: Estados financieros consolidados y NIC 28: Inversiones en asociadas y negocios conjuntos	septiembre 2014	01/01/2016
Enmienda NIC 1: Presentación de Estados Financieros	diciembre 2014	01/01/2016
Enmienda NIIF 10: Estados financieros consolidados, NIIF 12 Información a revelar sobre participaciones en otras entidades y NIC 28: Inversiones en asociadas y negocios conjuntos	diciembre 2014	01/01/2016

## (ii) Mejoras

Mejoras a las Normas Internacionales de Información Financiera (ciclo 2012-2014): NIIF 5: Activos no corrientes mantenidos para la venta y operaciones discontinuas; NIIF 7: Instrumentos financieros: Información a revelar; NIC 19: Beneficios a los empleados y NIC 34: Información financiera intermedia.	septiembre 2014	01/01/2016
--	-----------------	------------

La administración de la Sociedad estima que la adopción de las normas, enmiendas e interpretaciones antes descritas, no tendrá un impacto significativo en los estados financieros consolidados de la Sociedad en el ejercicio de su primera aplicación. La Sociedad sólo ha adoptado en forma anticipada la Enmienda a NIC 36: Deterioro del valor de los activos.

## 2.2. Bases de consolidación

## (a) Filiales o subsidiarias

Filiales son todas las entidades (incluidas las entidades de cometido especial) sobre las que la Sociedad tiene poder para dirigir las políticas financieras y de explotación, lo que, generalmente, viene acompañado de una participación superior a la mitad de los derechos de voto. A la hora de evaluar si la Sociedad controla otra entidad se considera la existencia y el efecto de los derechos potenciales de voto que sean actualmente susceptibles de ser ejercidos o convertidos a la fecha de los estados financieros consolidados. Las filiales se consolidan a partir de la fecha en que se transfiere el control a la Sociedad, y se excluyen de la consolidación en la fecha en que cesa el mismo. Los resultados y flujos se incorporan a partir de la fecha de adquisición.

Se eliminan las transacciones intercompañías, los saldos y las ganancias no realizadas por transacciones entre entidades de la Sociedad. Las pérdidas no realizadas también se eliminan, a menos que la transacción proporcione evidencia de una pérdida por deterioro del activo transferido. Cuando es necesario, para asegurar su uniformidad con las políticas adoptadas por la Sociedad, se modifican las políticas contables de las filiales.

Para contabilizar y determinar la información financiera a ser revelada cuando se lleve a cabo una combinación de negocios, como lo es la adquisición de una entidad por la Sociedad, se aplicará el método de adquisición previsto en NIIF 3: Combinaciones de Negocios.

(b) Transacciones y participaciones minoritarias

El Grupo aplica la política de considerar las transacciones con minoritarios, cuando no corresponden a pérdidas de control, como transacciones patrimoniales sin efecto en resultados.

(c) Venta de subsidiarias

Cuando ocurre la venta de una subsidiaria y no se retiene algún porcentaje de participación sobre ella, la Sociedad da de baja los activos y pasivos de la subsidiaria, las participaciones no controladoras y los otros componentes de patrimonio relacionados con la subsidiaria. Cualquier ganancia o pérdida que resulte de la pérdida de control se reconoce en el estado de resultados consolidado en Otras ganancias (pérdidas).

Si LATAM Airlines Group S.A. y Filiales retienen un porcentaje de participación en la subsidiaria vendida, y no representa control, este es reconocido a su valor razonable en la fecha en que se pierde el control, los montos previamente reconocidos en Otros resultados integrales se contabilizan como si la Sociedad hubiera dispuesto directamente de los activos y pasivos relacionados, lo que puede originar que estos montos sean reclasificados al resultado del ejercicio. El porcentaje retenido valorado a su valor justo posteriormente se contabiliza por el método de participación.

(d) Coligadas o asociadas

Coligadas o asociadas son todas las entidades sobre las que LATAM Airlines Group S.A. y Filiales ejerce influencia significativa pero no tiene control. Esto, generalmente, surge de una participación entre un 20% y un 50% de los derechos a voto. Las inversiones en coligadas o asociadas se contabilizan por el método de participación e inicialmente se reconocen por su costo.

2.3. Transacciones en moneda extranjera

(a) Moneda de presentación y moneda funcional

Las partidas incluidas en los estados financieros de cada una de las entidades de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, se valoran utilizando la moneda del entorno económico principal en que la entidad opera (moneda funcional). La moneda funcional de LATAM Airlines Group S.A. es el dólar estadounidense, que constituye, además, la moneda de presentación de los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

(b) Transacciones y saldos

Las transacciones en moneda extranjera se convierten a la moneda funcional utilizando los tipos de cambio vigentes en las fechas de las transacciones. Las pérdidas y ganancias en moneda extranjera que resultan de la liquidación de estas transacciones y de la conversión a los tipos de cambio de cierre de los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera, se reconocen en el estado de resultados consolidado por función o se difieren en Otros resultados integrales cuando califican como cobertura de flujo de caja.

(c) Entidades del grupo

Los resultados y la situación financiera de todas las entidades del Grupo (ninguna de las cuales tiene la moneda de una economía hiperinflacionaria), que tienen una moneda funcional diferente de la moneda de presentación, se convierten a la moneda de presentación como sigue:

- (i) Los activos y pasivos de cada estado de situación financiera presentado, se convierten al tipo de cambio de cierre en la fecha del estado de situación financiera consolidado;
- (ii) Los ingresos y gastos de cada cuenta de resultados, se convierten a los tipos de cambio existentes en las fechas de la transacción, y
- (iii) Todas las diferencias de cambio por conversión resultantes se reconocen en Otros resultados integrales.

Los tipos de cambio utilizados corresponden a los fijados en el país en el que se encuentra ubicada la filial, cuya moneda funcional es distinta al dólar estadounidense.

En la consolidación, las diferencias de cambio que surgen de la conversión de una inversión neta en entidades extranjeras (o nacionales con moneda funcional diferente de la matriz), y de préstamos y otros instrumentos en moneda extranjera designados como coberturas de esas inversiones, se llevan al patrimonio neto. Cuando se vende la inversión, esas diferencias de cambio se reconocen en el estado de resultados consolidado como parte de la pérdida o ganancia en la venta.

Los ajustes a la Plusvalía y al valor justo que surgen en la adquisición de una entidad extranjera, se tratan como activos y pasivos de la entidad extranjera y se convierten al tipo de cambio de cierre del período o ejercicio informado.

2.4. Propiedades, plantas y equipos

Los terrenos de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, se reconocen a su costo menos cualquier pérdida por deterioro acumulado. El resto de las Propiedades, plantas y equipos están registrados, tanto en su reconocimiento inicial como en su medición subsecuente, a su costo histórico menos la correspondiente depreciación y cualquier pérdida por deterioro.

Los montos de anticipos pagados a los fabricantes de las aeronaves, son activados por la Sociedad bajo Construcciones en curso hasta la recepción de las mismas.

Los costos posteriores (reemplazo de componentes, mejoras, ampliaciones, etc.) se incluyen en el valor del activo inicial o se reconocen como un activo separado, sólo cuando es probable que los beneficios económicos futuros asociados con los elementos de Propiedades, plantas y equipos, vayan a fluir a la Sociedad y el costo del elemento pueda determinarse de forma fiable. El valor del componente sustituido se da de baja contablemente. El resto de las reparaciones y mantenciones se cargan en el resultado del ejercicio en el que se incurren.

La depreciación de las Propiedades, plantas y equipos se calcula usando el método lineal sobre sus vidas útiles técnicas estimadas; excepto en el caso de ciertos componentes técnicos los cuales se deprecian sobre la base de ciclos y horas voladas.

El valor residual y la vida útil de los activos se revisan, y ajustan si es necesario, una vez al año.

Cuando el valor de un activo es superior a su importe recuperable estimado, su valor se reduce de forma inmediata hasta su importe recuperable (Nota 2.8).

Las pérdidas y ganancias por la venta de las Propiedades, plantas y equipos, se calculan comparando la contraprestación con el valor en libros y se incluyen en el estado de resultados consolidado.

#### 2.5. Activos intangibles distintos de la plusvalía

##### (a) Marcas, Slots aeroportuarios y Loyalty program

Las marcas, Slots aeroportuarios y Programa de coalición y fidelización corresponden a activos intangibles de vida útil indefinida y son sometidos anualmente a pruebas de deterioro como parte integral de cada UGE, de acuerdo a las premisas que le son aplicables, incluidos de la siguiente forma:

Slots aeroportuarios – UGE Transporte aéreo,  
Loyalty program – UGE Programa de coalición y fidelización Multiplus, y  
Marca – UGE Transporte aéreo.  
(Ver Nota 15).

Los Slots aeroportuarios corresponden a una autorización administrativa para la realización de operaciones de llegada y salida de aeronaves, en un aeropuerto específico, dentro de un período de tiempo determinado.

El Loyalty program corresponde al sistema de acumulación y canje de puntos que ha desarrollado Multiplus S.A., filial de TAM S.A.

Las Marcas, Slots aeroportuarios y Loyalty program fueron reconocidos a valor justo bajo IFRS 3, como consecuencia de la combinación de negocios con TAM S.A. y Filiales.

##### (b) Programas informáticos

Las licencias para programas informáticos adquiridas, se capitalizan sobre la base de los costos en que se ha incurrido para adquirirlas y prepararlas para usar el programa específico. Estos costos se amortizan durante sus vidas útiles estimadas, para los cuales la Sociedad ha definido una vida útil entre 3 y 7 años.

Los gastos relacionados con el desarrollo o mantenimiento de programas informáticos se reconocen como gasto cuando se incurre en ellos. Los costos del personal y otros directamente relacionados con la producción de programas informáticos únicos e identificables controlados por la Sociedad, se reconocen como Activos intangibles distintos de la plusvalía cuando se cumplen todos los criterios de capitalización.

#### 2.6. Plusvalía

La Plusvalía representa el exceso del costo de adquisición sobre el valor justo de la participación de la Sociedad en los activos netos identificables de la filial o coligada adquirida en la fecha de adquisición. La plusvalía relacionada con adquisiciones de filiales no se amortiza, pero se somete a pruebas por deterioro de valor en forma anual. Las ganancias y pérdidas por la venta de una entidad incluyen el importe en libros de la plusvalía relacionada con la entidad vendida.



#### 2.7. Costos por intereses

Los costos por intereses incurridos para la construcción de cualquier activo apto se capitalizan durante el período de tiempo que es necesario para completar y preparar el activo para el uso que se pretende. Otros costos por intereses se reconocen en el estado de resultados consolidado en el momento en que se devengan.

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

Los activos intangibles que tienen una vida útil indefinida y los proyectos informáticos en desarrollo, no están sujetos a amortización y se someten anualmente a pruebas de pérdidas por deterioro de valor. Los activos sujetos a amortización se someten a pruebas de pérdidas por deterioro siempre que algún suceso o cambio en las circunstancias indique que el importe en libros puede no ser recuperable. Se reconoce una pérdida por deterioro por el exceso del importe en libros del activo sobre su importe recuperable. El importe recuperable es el valor justo de un activo menos los costos para la venta o el valor de uso, el mayor de los dos. A efectos de evaluar las pérdidas por deterioro de valor, los activos se agrupan al nivel más bajo para el que hay flujos de efectivo identificables por separado (UGE). Los activos no financieros, distintos de la plusvalía, que hubieran sufrido una pérdida por deterioro se someten a revisiones si existen indicadores de reverso de pérdidas.

#### 2.9. Activos financieros

La Sociedad clasifica sus activos financieros en las siguientes categorías: activos financieros a valor razonable con cambios en resultados y préstamos y cuentas a cobrar. La clasificación depende del propósito con el que se adquirieron los activos financieros. La administración determina la clasificación de sus activos financieros en el momento de su reconocimiento inicial, lo cual ocurre en la fecha de la transacción.

##### (a) Activos financieros a valor razonable con cambios en resultados

Los Activos financieros a valor razonable con cambios en resultados son activos financieros mantenidos para negociar y aquellos que en su clasificación inicial han sido designados como a valor razonable con cambios en resultado. Un activo financiero se clasifica en esta categoría si se adquiere, principalmente, con el propósito de venderse en el corto plazo o cuando estos activos se gestionen o evalúen según el criterio de valor razonable. Los derivados también se clasifican como mantenidos para negociar a menos que sean designados como cobertura. Los activos financieros de esta categoría y que han sido designados al momento inicial a valor justo con cambios en resultados, se clasifican como Efectivo y equivalentes al efectivo y Otros activos financieros corrientes, y aquellos designados como mantenidos para negociar se clasifican como Otros activos financieros corrientes y no corrientes.

##### (b) Préstamos y cuentas a cobrar

Los préstamos y cuentas a cobrar son activos financieros no derivados con pagos fijos o determinables que no cotizan en un mercado activo. Se incluyen en activos corrientes, excepto aquellos con vencimiento superior a 12 meses desde la fecha del estado de situación financiera consolidado, que se clasifican como activos no corrientes. Los préstamos y cuentas a cobrar se incluyen en Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar en el estado de situación financiera consolidado (Nota 2.12).

Las compras y ventas convencionales de activos financieros, se reconocen en la fecha de transacción, la fecha en que el grupo se compromete a comprar o vender el activo. Las inversiones se registran inicialmente a su valor razonable más los costos de transacción para todos los activos financieros no contabilizados a valor razonable con cambios en resultados. Los activos financieros a valor razonable con cambios en resultados, se reconocen inicialmente por su valor razonable y los costos de transacción se cargan en la cuenta de resultados. Los activos financieros son dados de baja cuando los derechos a recibir flujos de efectivo de las inversiones han vencido o se han transferido y el grupo ha cedido de manera sustancial todos los riesgos y beneficios de la propiedad.

Los activos financieros a valor razonable con cambios en resultado son, posteriormente, valorados por su valor razonable. Los préstamos y cuentas por cobrar son, posteriormente, valorados a su costo amortizado utilizando el método de tasa de interés efectiva.

La Sociedad evalúa en la fecha de cada estado de situación financiera consolidado si existe evidencia objetiva de que un activo financiero o un grupo de activos financieros puedan haber sufrido pérdidas por deterioro.

#### 2.10. Instrumentos financieros derivados y actividades de cobertura

Los derivados se reconocen inicialmente al valor justo en la fecha en que se ha efectuado el contrato de derivados y posteriormente se vuelven a valorar a su valor justo. El método para reconocer la pérdida o ganancia resultante depende de si el derivado se ha designado como un instrumento de cobertura y, si es así, de la naturaleza de la partida que está cubriendo. La Sociedad designa determinados derivados como:

- (a) Coberturas del valor justo de activos reconocidos (cobertura del valor justo);
- (b) Coberturas de un riesgo concreto asociado a un pasivo reconocido o a una transacción prevista altamente probable (cobertura de flujos de efectivo), o
- (c) Derivados que no califican para contabilidad de cobertura.

La Sociedad documenta al inicio de la transacción la relación existente entre los instrumentos de cobertura y las partidas cubiertas, así como sus objetivos para la gestión del riesgo y la estrategia para llevar a cabo diversas operaciones de cobertura. La Sociedad también documenta su evaluación, tanto al inicio como sobre una base continua, de si los derivados que se utilizan en las transacciones de cobertura son altamente efectivos para compensar los cambios en el valor justo o en los flujos de efectivo de las partidas cubiertas.

El valor justo total de los derivados de cobertura se clasifica como Otros activos o pasivos financieros no corrientes si el vencimiento restante de la partida cubierta es superior a 12 meses y como otros activos o pasivos financieros corrientes si el vencimiento restante de la partida cubierta es igual o inferior a 12 meses. Los derivados no registrados como de cobertura se clasifican como Otros activos o pasivos financieros.

## (a) Cobertura del valor justo

Los cambios en el valor justo de derivados que se designan y califican como coberturas del valor razonable se registran en el estado de resultados consolidado, junto con cualquier cambio en el valor razonable del activo o pasivo cubierto que sea atribuible al riesgo cubierto.

## (b) Cobertura de flujos de caja

La parte efectiva de cambios en el valor justo de los derivados que se designan y califican como coberturas de flujos de efectivo se reconocen en el estado de otros resultados integrales. La pérdida o ganancia relativa a la parte no efectiva, se reconoce inmediatamente en el estado de resultados consolidado, dentro de “Otras ganancias (pérdidas)”. Los montos acumulados en patrimonio se reclasifican a resultado en los periodos en que la partida protegida impacta resultados.

En el caso de las coberturas de tasas de interés variable, esto significa que los importes reconocidos en el estado de otros resultados integrales, se reclasifican a resultados a la línea de gastos financieros a medida que se devengan los intereses de las deudas asociadas.

Para las coberturas del precio de combustible, los importes reconocidos en el estado de otros resultados integrales, se reclasifican a resultados a la línea de costo de ventas a medida que se utiliza el combustible sujeto de la cobertura.

Para las coberturas de las variaciones de moneda extranjera, los importes reconocidos en el Estado de otros resultados integrales, se reclasifican a resultado a medida que los ingresos diferidos originados por el uso de los puntos, son reconocidos como Ingresos.

Cuando un instrumento de cobertura vence o se vende o cuando no cumple los requisitos exigidos para contabilidad de cobertura, cualquier ganancia o pérdida acumulada en el estado de otros resultados integrales, hasta ese momento permanece en el estado de otros resultados integrales y se reconoce cuando la transacción prevista es reconocida finalmente en el estado de resultados consolidado. Cuando se espera que la transacción prevista no se vaya a producir, la ganancia o pérdida acumulada en el estado de otros resultados integrales, se lleva inmediatamente al estado de resultados consolidado dentro de “Otras ganancias (pérdidas)”.

## (c) Derivados no registrados como de cobertura

Los cambios en el valor justo de cualquier instrumento derivado que no se registra como de cobertura se reconocen, inmediatamente, en el estado de resultados consolidado en “Otras ganancias (pérdidas)”.

## 2.11. Inventarios

Los Inventarios, detallados en Nota 10, se valorizan a su costo o a su valor neto realizable, el menor de los dos. El costo se determina por el método precio medio ponderado (PMP). El valor neto realizable es el precio de venta estimado en el curso normal del negocio, menos los costos variables de venta aplicables.

#### 2.12. Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar

Las cuentas comerciales a cobrar se reconocen inicialmente por su valor justo y posteriormente por su costo amortizado de acuerdo con el método de tasa de interés efectiva, menos la provisión por pérdidas por deterioro del valor. Se establece una provisión para pérdidas por deterioro de cuentas comerciales a cobrar cuando existe evidencia objetiva de que la Sociedad no será capaz de cobrar todos los importes que se le adeudan de acuerdo con los términos originales de las cuentas a cobrar.

La existencia de dificultades financieras significativas por parte del deudor, la probabilidad de que el deudor entre en quiebra o reorganización financiera y la falta o mora en los pagos se consideran indicadores de que la cuenta a cobrar se ha deteriorado. El importe de la provisión es la diferencia entre el importe en libros del activo y el valor actual de los flujos futuros de efectivo estimados, descontados a la tasa de interés efectiva original. El importe en libros del activo se reduce a medida que se utiliza la cuenta de provisión y la pérdida se reconoce en el estado de resultados consolidado dentro de “Costo de ventas”. Cuando una cuenta a cobrar es castigada, se regulariza contra la cuenta de provisión para las cuentas a cobrar.

#### 2.13. Efectivo y equivalentes al efectivo

El Efectivo y equivalentes al efectivo incluyen el efectivo en caja, saldos en bancos, los depósitos a plazo en instituciones financieras y otras inversiones a corto plazo de gran liquidez.

#### 2.14. Capital emitido

Las acciones ordinarias se clasifican como patrimonio neto.

Los costos incrementales directamente atribuibles a la emisión de nuevas acciones u opciones se presentan en el patrimonio neto como una deducción de los flujos obtenidos por la colocación de acciones.

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

Las Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar se registran inicialmente a su valor justo y posteriormente se valorizan al costo amortizado de acuerdo al método de la tasa de interés efectiva.

#### 2.16. Préstamos que devengan intereses

Los pasivos financieros se reconocen, inicialmente, por su valor justo, netos de los costos en que se haya incurrido en la transacción. Posteriormente, los pasivos financieros se valorizan por su costo amortizado; cualquier diferencia entre los fondos obtenidos (netos de los costos necesarios para su obtención) y el valor de reembolso, se reconoce en el estado de resultados consolidado durante la vida de la deuda de acuerdo con el método de tasa de interés efectiva.

Los pasivos financieros se clasifican en el pasivo corriente y pasivo no corriente sobre la base del vencimiento contractual del capital nominal.

#### 2.17. Impuestos corrientes y diferidos

El gasto por impuesto corriente del ejercicio comprende al impuesto a la renta y a los impuestos diferidos.

El cargo por impuesto corriente es calculado sobre la base de las leyes tributarias vigentes a la fecha de cierre del estado de situación financiera, en los países en los que las subsidiarias y asociadas del Grupo operan y generan renta gravable.

Los impuestos diferidos se calculan de acuerdo con el método del pasivo, sobre las diferencias temporarias que surgen entre las bases fiscales de los activos y pasivos y sus importes en libros. Sin embargo, si los impuestos diferidos surgen del reconocimiento inicial de un pasivo o un activo en una transacción distinta de una combinación de negocios que en el momento de la transacción no afecta ni al resultado contable ni a la ganancia o pérdida fiscal, no se contabiliza. El impuesto diferido se determina usando las tasas de impuesto (y leyes) aprobadas o a punto de aprobarse en la fecha de cierre del estado de situación financiera consolidado y que se espera aplicar cuando el correspondiente activo por impuesto diferido se realice o el pasivo por impuesto diferido se liquide.

Los activos por impuestos diferidos se reconocen en la medida en que es probable que vaya a disponerse de beneficios fiscales futuros con los cuales compensar las diferencias temporarias.

De acuerdo a las instrucciones impartidas por la Superintendencia de Valores y Seguros de Chile en su Oficio Circular N° 856 del 17 de octubre del 2014, los efectos en activos y pasivos por concepto de impuestos diferidos producidos por el incremento en la tasa de impuesto de primera categoría aprobado por la Ley 20.780 (reforma tributaria), que de acuerdo a NIC 12 debieran imputarse a los resultados del ejercicio, han sido contabilizados como Resultados Acumulados, en el rubro Ganancias Acumuladas. Las modificaciones posteriores, serán reconocidas en los resultados del ejercicio de acuerdo a la NIC 12.

Excepto por lo mencionado en el párrafo anterior, el impuesto (corriente y diferido) es registrado en el estado de resultados salvo que se relacione con un ítem reconocido en Otros resultados integrales, directamente en patrimonio o proviene de una combinación de negocios. En ese caso, el impuesto también es contabilizado en Otros resultados integrales, directamente en resultados o con contrapartida en la plusvalía mercantil, respectivamente.

#### 2.18. Beneficios a los empleados

##### (a) Vacaciones del personal

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

## (b) Compensaciones basadas en acciones

Los planes de compensación implementados mediante el otorgamiento de opciones para la suscripción y pago de acciones que se han otorgado, se reconocen en los estados financieros consolidados de acuerdo a lo establecido en NIIF 2: Pagos basados en acciones, registrando el efecto del valor justo de las opciones otorgadas con cargo a remuneraciones en forma lineal entre la fecha de otorgamiento de dichas opciones y la fecha en que éstas alcancen el carácter de irrevocable.

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

Las obligaciones que se provisionan aplicando el método del valor actuarial del costo devengado del beneficio, consideran estimaciones como permanencia futura, tasas de mortalidad e incrementos salariales futuros determinados sobre la base de cálculos actuariales. Las tasas de descuento se determinan por referencia a curvas de tasas de interés de mercado. Las ganancias y pérdidas actuariales se reconocen en otros resultados integrales.

## (d) Incentivos

La Sociedad contempla para sus empleados un plan de incentivos anuales por cumplimiento de objetivos y aportación individual a los resultados. Los incentivos, que eventualmente se entregan, consisten en un determinado número o porción de remuneraciones mensuales y se provisionan sobre la base del monto estimado a repartir.

## 2.19. Provisiones

Las provisiones se reconocen cuando:

- (i) La Sociedad tiene una obligación presente, ya sea legal o implícita, como resultado de sucesos pasados;
- (ii) Es probable que vaya a ser necesaria una salida de recursos para liquidar la obligación; y
- (iii) El importe se ha estimado de forma fiable.

## 2.20. Reconocimiento de ingresos

Los ingresos ordinarios incluyen el valor justo de las contraprestaciones recibidas o a recibir por la venta de bienes y servicios en el curso ordinario de las actividades de la Sociedad. Los ingresos ordinarios se presentan netos de devoluciones, rebajas y descuentos.

## (a) Ventas de servicios

## (i) Transporte de pasajeros y carga

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

Consecuentemente con lo anterior, la Sociedad presenta sus ingresos diferidos, originados por la venta anticipada de pasajes aéreos y servicios de transporte de carga, en el rubro Otros pasivos no financieros en el Estado de situación financiera clasificado.

## (ii) Programa de pasajero frecuente

La Sociedad tiene en vigor programas de pasajero frecuente, cuyos objetivos son la fidelización de clientes a través de la entrega de kilómetros o puntos cada vez que los titulares de los programas realizan determinados vuelos, utilizan servicios de entidades adscritas al mismo o realizan compras con una tarjeta de crédito asociada. Los kilómetros o puntos obtenidos pueden ser canjeados por pasajes u otros servicios de las entidades asociadas.

Los estados financieros consolidados incluyen pasivos por este concepto (ingresos diferidos), de acuerdo con la estimación de la valoración establecida para los kilómetros y puntos acumulados pendientes de utilizar a dicha fecha, en concordancia con lo establecido en CINIIF 13: Programas de fidelización de clientes.

## (iii) Otros ingresos

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

## (b) Ingresos por intereses

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

## (c) Ingresos por dividendos

Los ingresos por dividendos se reconocen cuando se establece el derecho a recibir el pago.

## 2.21. Arrendamientos

## (a) Cuando la Sociedad es el arrendatario – arrendamiento financiero

La Sociedad arrienda determinadas Propiedades, plantas y equipos en que tiene sustancialmente todos los riesgos y beneficios derivados de la propiedad, motivo por el cual los clasifica como arrendamientos financieros. Los arrendamientos financieros se capitalizan al inicio del arrendamiento al valor justo de la propiedad arrendada o al valor presente de los pagos mínimos por el arrendamiento, el menor de los dos.

Cada pago por arrendamiento se distribuye entre el pasivo y las cargas financieras para conseguir una tasa de interés constante sobre el saldo pendiente de la deuda. Las correspondientes obligaciones por arrendamiento, netas de cargas financieras, se incluyen en “Otros pasivos financieros”. El elemento de interés del costo financiero se carga en el estado de resultados consolidado durante el período de arrendamiento de forma que se obtenga una tasa periódica constante de interés sobre el saldo restante del pasivo para cada ejercicio. El bien adquirido, en régimen de arrendamiento financiero, se deprecia durante su vida útil y se incluye en Propiedades, plantas y equipos.

## (b) Cuando la Sociedad es el arrendatario – arrendamiento operativo

Los arrendamientos en los que el arrendador conserva una parte importante de los riesgos y beneficios, derivados de la titularidad, se clasifican como arrendamientos operativos. Los pagos por concepto de arrendamiento operativo (netos de cualquier incentivo recibido del arrendador) se cargan en el estado de resultados consolidado sobre una base lineal durante el período de arrendamiento.



2.22. Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta

Los Activos no corrientes o grupos de enajenación clasificados como activos mantenidos para la venta, se reconocen al menor valor entre su valor en libros y el valor justo menos el costo de venta.

2.23. Mantenimiento

Los costos incurridos en el mantenimiento mayor programado de fuselaje y motores de aeronaves, son capitalizados y depreciados hasta la próxima mantención. La tasa de depreciación es determinada sobre bases técnicas, de acuerdo a la utilización de las aeronaves expresada en base a ciclos y horas de vuelo.

En el caso de las aeronaves propias o bajo modalidad de arrendamiento financiero, estos costos de mantenimiento son capitalizados como Propiedades, plantas y equipos, mientras que en el caso de aeronaves bajo modalidad de arrendamiento operativo, se reconoce un pasivo que se devenga en función de la utilización de los principales componentes, ya que existe la obligación contractual con el arrendador de devolver la aeronave en condiciones acordadas de niveles de mantenimiento. Este costo es reconocido en el Costo de ventas.

Adicionalmente, algunos contratos de arrendamiento establecen la obligación del arrendatario de realizar depósitos al arrendador a modo de garantía de cumplimiento del mantenimiento y condiciones de devolución. Estos depósitos, frecuentemente llamados reservas de mantenimiento, se acumulan hasta que se efectúe un mantenimiento mayor, una vez realizado, se solicita su recupero al arrendador. Al final del período del contrato, se realiza un balance entre las reservas pagadas y las condiciones acordadas de niveles de mantenimiento en la entrega, compensándose las partes si corresponde.

Tanto las mantenciones no programadas de las aeronaves y motores, como las mantenciones menores, son cargadas a resultado en el ejercicio en que son incurridas.

2.24. Medio ambiente

Los desembolsos asociados a la protección del medio ambiente se imputan a resultados cuando se incurren.

NOTA 3 - GESTION DEL RIESGO FINANCIERO

3.1. Factores de riesgo financiero

Las actividades de la Sociedad están expuestas a diversos riesgos financieros: (a) riesgo de mercado, (b) riesgo de crédito y (c) riesgo de liquidez. El programa de gestión del riesgo global de la Sociedad se centra en la incertidumbre de los mercados financieros y trata de minimizar los efectos potenciales adversos sobre el margen neto. La Sociedad utiliza instrumentos derivados para cubrir parte de estos riesgos.

## (a) Riesgo de mercado

Debido a la naturaleza de sus operaciones, la Sociedad está expuesta a riesgos de mercado, tales como: (i) riesgo de precio del combustible, (ii) riesgo de tasa de interés y (iii) riesgo de tipos de cambio locales. Con el fin de cubrir total o parcialmente estos riesgos, la Sociedad opera con instrumentos derivados para fijar o limitar el posible impacto que pudieran generar los riesgos ya mencionados.

## (i) Riesgo de precio del combustible:

La variación en los precios del combustible depende en forma importante de la oferta y demanda de petróleo en el mundo, de las decisiones tomadas por la Organización de Países Exportadores de Petróleo ("OPEP"), de la capacidad de refinación a nivel mundial, de los niveles de inventario mantenidos, de la ocurrencia o no de fenómenos climáticos y de factores geopolíticos.

La Sociedad compra combustible para aviones denominado Jet Fuel grado 54. Existe un índice de referencia en el mercado internacional para este activo subyacente, que es el US Gulf Coast Jet 54. Sin embargo, el mercado de futuros de este índice tiene baja liquidez en el mediano y largo plazo, por lo que la Sociedad realiza coberturas en crudo West Texas Intermediate ("WTI"), crudo Brent ("BRENT") y en destilado Heating Oil ("HO") en dichos plazos, los cuales tienen una alta correlación con Jet Fuel y son índices con mayor liquidez. Para coberturas de corto plazo la Sociedad realiza coberturas en los anteriores subyacentes y adicionalmente en Jet Fuel grado 54.

Durante el ejercicio 2014, la Sociedad reconoció pérdidas por US\$ 108,7 millones por concepto de derivados de combustible. Durante el ejercicio 2013, la Sociedad reconoció ganancias por US\$ 19,0 millones por el mismo concepto.

Al 31 de diciembre de 2014, el valor de mercado de las posiciones de combustible ascendía a US\$ 157,2 millones (negativo). Al cierre de diciembre de 2013, este valor de mercado era de US\$ 15,9 millones (positivo).

Las siguientes tablas muestran el nivel de cobertura para los distintos períodos:

Posiciones al 31 de diciembre de 2014 (*)	Vencimientos				
	Q115	Q215	Q315	Q415	Total
Porcentaje de cobertura sobre el volumen de consumo esperado	30%	15%	30%	20%	24%

(\*) El porcentaje mostrado en la tabla considera la totalidad de los instrumentos de cobertura (swaps y opciones).

Posiciones al 31 de diciembre de 2013 (*)	Vencimientos		
	Q114	Q214	Total
Porcentaje de cobertura sobre el volumen de consumo esperado	56%	26%	41%

(\*) El porcentaje mostrado en la tabla considera la totalidad de los instrumentos de cobertura (swaps y opciones).

## Sensibilización

Una caída en los precios de combustible afecta positivamente a la Sociedad por la reducción de costos, sin embargo, esta caída afecta negativamente en algunos casos a las posiciones de derivados contratadas. Por lo mismo, la política es mantener un porcentaje libre de coberturas de forma de ser competitivos en caso de una caída en los precios.

Debido a que los cambios en el valor de las posiciones vigentes no representan cambios de flujos de efectivo, sino una variación en la exposición del valor de mercado, las posiciones de cobertura vigentes no tienen impactos en resultados (son registradas como contratos de cobertura de flujo de caja, por lo tanto, una variación en el precio del combustible tiene un impacto en el patrimonio neto de la Sociedad a través del estado de resultados integrales consolidado).

En las siguientes tablas se muestra la sensibilización de los instrumentos financieros de acuerdo a cambios razonables en el precio de combustible y su efecto en patrimonio. El plazo de proyección se definió hasta el término del último contrato de cobertura de combustible vigente, siendo el último día hábil del cuarto trimestre del año 2015.

Los cálculos se hicieron considerando un movimiento paralelo de 5 dólares por barril en la curva del precio de referencia futuro de crudo BRENT y JET al cierre de diciembre del año 2014 y al cierre de diciembre del año 2013.

Precio de referencia (US\$ por barril)	Posición al 31 de diciembre de 2014	Posición al 31 de diciembre de 2013
	efecto en patrimonio (millones de US\$)	efecto en patrimonio (millones de US\$)
+5	+24,90	+24,57
-5	-25,06	-19,13

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

Dada la estructura de cobertura de combustible durante el año 2014, que considera una porción libre de coberturas, una caída vertical en 5 dólares en el precio de referencia del BRENT y JET (considerado como el promedio diario mensual), hubiera significado un impacto aproximado de US\$ 90,2 millones de dólares de menor costo de combustible. Para el año 2014, un alza vertical de 5 dólares en el precio de referencia del BRENT y JET (considerado como el promedio diario mensual), hubiera significado un impacto aproximado de US\$ 88,07 millones de dólares de mayor costo de combustible.

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

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

La incertidumbre existente de cómo se comportará el mercado y los gobiernos, y por ende cómo variará la tasa de interés, hace que exista un riesgo asociado a la deuda de la Sociedad sujeta a interés variable y a las inversiones que mantenga.

El riesgo de las tasas de interés en la deuda equivale al riesgo de los flujos de efectivo futuros de los instrumentos financieros debido a la fluctuación de las tasas de interés en los mercados. La exposición de la Sociedad frente a riesgos en los cambios en la tasa de interés de mercado está relacionada, principalmente, a obligaciones de largo plazo con tasa variable.

Con el fin de disminuir el riesgo de una eventual alza en los tipos de interés, la Sociedad suscribió contratos swap y opciones call de tasas de interés. Actualmente un 69% (70% al 31 de diciembre de 2013) de la deuda está fija ante fluctuaciones en los tipos de interés. Con esto, la Sociedad está expuesta principalmente a la tasa London Inter Bank OfferRate ("LIBOR") de 30 días, 90 días, 180 días y 360 días. Otros tipos de interés de menor relevancia son Certificados de Depósito Interbancarios brasileños ("CDI") y la Tasa de Interés de Largo Plazo de Brasil ("TJLP").

La siguiente tabla muestra la sensibilidad de cambios en las obligaciones financieras que no están cubiertas frente a variaciones en las tasas de interés. Estos cambios son considerados razonablemente posibles basados en condiciones de mercado actuales.

Aumento (disminución) de curva futuros de tasa libor tres meses	Posición al 31 de diciembre de 2014 efecto en resultados antes de impuestos (millones de US\$)	Posición al 31 de diciembre de 2013 efecto en resultados antes de impuestos (millones de US\$)
+100 puntos base	-27,53	-29,70
-100 puntos base	+27,53	+29,70

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

Aumento (disminución) de curva futuros de tasa libor tres meses	Posición al 31 de diciembre de 2014 efecto en patrimonio (millones de US\$)	Posición al 31 de diciembre de 2013 efecto en patrimonio (millones de US\$)
+100 puntos base	+15,33	+23,35
-100 puntos base	-15,95	-24,46

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

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

(iii) Riesgo de tipos de cambio locales:

La moneda funcional utilizada por la Sociedad matriz es el dólar estadounidense en términos de fijación de precios de sus servicios, de composición de su estado de situación financiera clasificado y de efectos sobre los resultados de las operaciones.

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

En el caso de la filial TAM S.A, cuya moneda funcional es el real brasileño, gran parte de sus pasivos están expresados en dólares estadounidenses. Por lo tanto, al convertir pasivos financieros, activos financieros y cuentas por cobrar de dólar estadounidense a reales brasileños, los resultados de la filial varían. Este impacto en el resultado es consolidado en la Sociedad.

Con el objetivo de reducir la volatilidad sobre los estados financieros de la Compañía causado por apreciaciones o depreciaciones del R\$/US\$, la Sociedad ha ejecutado transacciones para disminuir las obligaciones netas en US\$ para TAM S.A.

La siguiente tabla muestra la variación de los resultados financieros al apreciar o depreciar un 10% la tasa de cambio R\$/US\$:

Apreciación (depreciación) de R\$/US\$	Efecto al 31 de diciembre de 2014 MMUS\$
-10%	+69,8
+10%	-69,8

La Sociedad vende la mayor parte de sus servicios en dólares estadounidenses, en precios equivalentes al dólar estadounidense y reales brasileños. Gran parte de los gastos están denominados en dólares estadounidenses o equivalentes al dólar estadounidense, en particular costos de combustible, tasas aeronáuticas, arriendo de aeronaves, seguros y componentes y accesorios para aeronaves. Los gastos de remuneraciones están denominados en monedas locales.

La Sociedad mantiene las tarifas de los negocios de carga y pasajeros internacionales en dólares estadounidenses. En los negocios domésticos existe una mezcla, ya que en Perú las ventas son en moneda local, sin embargo, los precios están indexados al dólar estadounidense. En los negocios domésticos de Brasil, Chile, Argentina y Colombia, las tarifas son en moneda local sin ningún tipo de indexación. Para el caso del negocio doméstico en Ecuador, tanto las tarifas como las ventas son en dólares. Producto de lo anterior la Sociedad se encuentra expuesta a la fluctuación en diversas monedas, entre las cuales se encuentran: real brasileño, peso chileno, peso argentino, guaraní paraguayo, peso mexicano, euro, libra esterlina, nuevo sol peruano, peso colombiano, dólar australiano y dólar neozelandés. De estas monedas, la mayor exposición se presenta en el real brasileño y peso chileno.

Por otro lado, una de las fuentes de financiamiento de la Sociedad es la recepción de flujos futuros relacionados con los dividendos y repartos de capital que las filiales proyectan repartir. Estos flujos futuros varían en función de la evolución del tipo de cambio en comparación con el US\$. La mayor exposición a los flujos futuros se presenta en la filial TAM S.A. y la volatilidad del tipo de cambio R\$/US\$. En el caso de la filial TAM S.A los ingresos están expresados en gran proporción en R\$ y una gran parte de sus costos están expresados en US\$.

Para cubrir la inversión en las filiales y reducir la volatilidad en el flujo de caja, la Sociedad puede suscribir contratos de derivados que protegen la posible apreciación o depreciación de monedas respecto a la moneda funcional de la Sociedad, realizando coberturas de la exposición al riesgo de tipo de cambio, a través de forward de moneda.

Con el objetivo de reducir la exposición a la variación de los flujos operacionales mensuales de todo el año 2014, provocados por eventuales depreciaciones del BRL y asegurar un margen económico, LATAM realiza coberturas mediante derivados FX Forward.

Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2014, la Sociedad reconoció ganancias por US\$ 3,8 millones por concepto de cobertura FX. Durante el ejercicio 2013, la Sociedad no tenía posiciones vigentes por este concepto, por lo que no reconoció compensaciones.

Al 31 de diciembre de 2014, el valor de mercado de las posiciones de derivado de FX ascendía a US\$ 0,1 millones (negativo). Al cierre de diciembre de 2013, este valor de mercado era de US\$ 32,1 millones (positivo).

Al cierre de diciembre de 2014, la empresa ha contratado derivados de FX por US\$ 100 millones (US\$ 500 millones al 31 de diciembre de 2013).

#### Sensibilización de tipo de cambio LATAM

Una depreciación del tipo de cambio R\$/US\$ afecta negativamente a la Sociedad por un encarecimiento de sus costos en US\$, sin embargo, también afecta positivamente en el valor de las posiciones de derivados contratadas.

Debido a que los cambios en el valor de las posiciones vigentes no representan cambios de flujos de efectivo, sino una variación en la exposición del valor de mercado, las posiciones de cobertura vigentes no tienen impactos en resultados (son registradas como contratos de cobertura de flujo de caja según NIC 39, por lo tanto, una variación en el tipo de cambio tiene un impacto en el patrimonio neto de la Sociedad).

En la siguiente tabla se muestra la sensibilización de los instrumentos de los derivados FX Forward de acuerdo a cambios razonables en el tipo de cambio y su efecto en patrimonio. El plazo de proyección se definió hasta el término del último contrato de cobertura vigente, siendo el último día hábil del primer mes del año 2015:

Apreciación (depreciación) de R\$/US\$	Efecto al 31 de diciembre de 2014 MMUS\$
-10%	-9,98
+10%	+9,98

## Efectos de derivados de tipo de cambio en los Estados Financieros

Ganancias o pérdidas a causas de cambios en el valor justo de los instrumentos de cobertura son segregados entre valor intrínseco y valor temporal. El valor intrínseco corresponde al porcentaje efectivo del flujo de caja cubierto, inicialmente es registrado en el patrimonio y más tarde transferido a los ingresos, al mismo tiempo que la transacción de cobertura es registrada en los ingresos. El valor temporal corresponde a la porción inefectiva de la cobertura de flujo de caja y es contabilizada en los resultados financieros de la Sociedad (Nota 18).

Debido a que la moneda funcional de TAM S.A. y Filiales es el real brasileño, la Sociedad presenta efectos por la variación del tipo de cambio en los Otros resultados integrales al convertir el Estado de situación financiera y el Estado de resultados de TAM S.A. y Filiales desde su moneda funcional al dólar estadounidense, siendo esta última la moneda de presentación de los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales. La Plusvalía generada en la Combinación de negocios se reconoce como un activo de TAM S.A. y Filiales en reales brasileños cuya conversión al dólar estadounidense también genera efectos en los Otros resultados integrales.

La siguiente tabla muestra la variación en los Otros resultados integrales reconocidos en el Patrimonio Total al apreciar o depreciar un 10% la tasa de cambio R\$/US\$:

Apresiasi (depreciación) de R\$/US\$	Efecto al 31 de diciembre de 2014 MMUS\$	Efecto al 31 de diciembre de 2013 MMUS\$
-10%	+461,15	+466,45
+10%	-377,31	-381,63

## (b) Riesgo de crédito

El riesgo de crédito se produce cuando la contraparte no cumple sus obligaciones con la Sociedad bajo un determinado contrato o instrumento financiero, derivando a una pérdida en el valor de mercado de un instrumento financiero (sólo activos financieros, no pasivos).

La Sociedad está expuesta a riesgo de crédito debido a sus actividades operacionales y a sus actividades financieras incluyendo depósitos con bancos e instituciones financieras, inversiones en otro tipo de instrumentos, transacciones de tipo de cambio y contratación de instrumentos derivados u opciones.

Para reducir el riesgo de crédito relacionado con las actividades operacionales, la Sociedad ha establecido límites de crédito para acotar la exposición de sus deudores los cuales se monitorean permanentemente (principalmente en el caso de las actividades operacionales en Brasil con las agencias de viajes).

Como una manera de mitigar el riesgo de crédito relacionado con las actividades financieras, la Sociedad exige que la contraparte en las actividades financieras mantengan al menos grado de inversión según las principales Agencias Clasificadoras de Riesgo. Adicionalmente la sociedad ha establecido límites máximos para las inversiones los cuales son monitoreados periódicamente.



## (i) Actividades financieras

Los excedentes de efectivo que quedan después del financiamiento de los activos necesarios para la operación, están invertidos de acuerdo a límites crediticios aprobados por el Directorio de la Sociedad, principalmente, en depósitos a plazo con distintas instituciones financieras, fondos de inversión privados, fondos mutuos de corto plazo y bonos corporativos y soberanos de vidas remanentes cortas y fácilmente liquidables. Estas inversiones están contabilizadas como Efectivo y equivalentes al efectivo y Otros activos financieros corrientes.

Con el fin de disminuir el riesgo de contraparte, y que el riesgo asumido sea conocido y administrado por la Sociedad, se diversifican las inversiones con distintas instituciones bancarias (tanto locales como internacionales). De esta manera, la Sociedad evalúa la calidad crediticia de cada contraparte y los niveles de inversión, basada en (i) su clasificación de riesgo (ii) el tamaño del patrimonio de la contraparte, y (iii) fija límites de inversión de acuerdo al nivel de liquidez de la Sociedad. De acuerdo a estos tres parámetros, la Sociedad opta por el parámetro más restrictivo de los tres anteriores y en base a éste establece límites a las operaciones con cada contraparte.

La Sociedad no mantiene garantías para mitigar esta exposición.

## (ii) Actividades operacionales

La Sociedad tiene cuatro grandes “clusters” de venta: las agencias de viaje, agentes de carga, compañías aéreas y las administradoras de tarjetas de crédito. Las tres primeras están regidas por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (“IATA”), organismo internacional compuesto por la mayoría de las líneas aéreas que representan más del 90% del tráfico comercial programado y uno de sus objetivos principales es regular las operaciones financieras entre líneas aéreas y las agencias de viaje y carga. Cuando una agencia o línea aérea no paga su deuda, queda excluida para operar con el conjunto de aerolíneas de IATA. Para el caso de las administradoras de tarjetas de crédito, éstas se encuentran garantizadas en un 100% por las instituciones emisoras.

La exposición se explica por los plazos otorgados y estos fluctúan entre 1 y 45 días.

Una de las herramientas que la Sociedad utiliza para disminuir el riesgo crediticio, es participar en organismos mundiales relacionados a la industria, tales como IATA, Business Sales Processing (“BSP”), Cargo Account Settlement Systems (“CASS”), IATA Clearing House (“ICH”) y entidades bancarias (tarjetas de crédito). Estas instituciones cumplen el rol de recaudadores y distribuidores entre las compañías aéreas y las agencias de viaje y carga. En el caso del Clearing House, actúa como un ente compensador entre las compañías aéreas por los servicios que se prestan entre ellas. A través de estos organismos se ha gestionado la disminución de plazos e implementación de garantías. Actualmente la facturación de las ventas de TAM Linhas Aéreas S.A. relacionadas con las agencias de viaje y agentes de carga para el transporte doméstico en Brasil se realiza directamente por TAM Linhas Aéreas S.A.

#### Calidad crediticia de activos financieros

El sistema de evaluación crediticia externo que utiliza la Sociedad es el proporcionado por IATA. Además, se utilizan sistemas internos para evaluaciones particulares o mercados específicos a partir de los informes comerciales que están disponibles en el mercado local. La calificación interna es complementaria con la calificación externa, es decir, si las agencias o líneas aéreas no participan en IATA, las exigencias internas son mayores.

Para reducir el riesgo de crédito relacionado con las actividades operacionales, la Sociedad ha establecido límites de crédito para acotar la exposición de sus deudores los cuales se monitorean permanentemente (principalmente en el caso de las actividades operacionales de TAM Linhas Aéreas S.A. con las agencias de viajes). La tasa de incobrabilidad, en los principales países donde la Sociedad posee presencia, es poco significativa.

#### (c) Riesgo de liquidez

El riesgo de liquidez representa el riesgo de que la Sociedad no posea fondos para pagar sus obligaciones.

Debido al carácter cíclico de su negocio, a la operación y a las necesidades de inversión y financiamiento derivadas de la incorporación de nuevas aeronaves y a la renovación de su flota, junto con la necesidad de financiamiento asociada a coberturas de riesgo de mercado, la Sociedad requiere de fondos líquidos para cumplir con el pago de sus obligaciones.

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

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

# MEMORIA ANUAL 2014 / ESTADOS FINANCIEROS

28

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2014  
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$			
<b>Préstamos a exportadores</b>													
97.032.000-8	BBVA	Chile	US\$	100.102	-	-	-	-	100.102	100.000	Al Vencimiento	0,40	0,40
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	45.044	-	-	-	-	45.044	45.000	Al Vencimiento	0,34	0,34
97.006.000-6	ESTADO	Chile	US\$	55.076	-	-	-	-	55.076	55.000	Al Vencimiento	0,52	0,52
97.030.000-7	BCI	Chile	US\$	100.157	-	-	-	-	100.157	100.000	Al Vencimiento	0,47	0,47
76.645.030-K	ITAU	Chile	US\$	15.025	-	-	-	-	15.025	15.000	Al Vencimiento	0,65	0,65
97.951.000-4	HSBC	Chile	US\$	12.010	-	-	-	-	12.010	12.000	Al Vencimiento	0,50	0,50
<b>Préstamos Bancarios</b>													
97.023.000-9	CORPBANCA	Chile	UF	16.575	48.581	12.194,5	17.621	-	204.722	188.268	Trimestral	4,85	4,85
0-E	CIPIBANK	Argentina	ARS	1.298	18.700	-	-	-	19.998	17.542	Mensual	31,00	31,00
0-E	BBVA FRANCES	Argentina	ARS	1.713	23.403	-	-	-	25.116	21.050	Mensual	33,00	33,00
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	16.10	3.476	283.438	-	-	288.524	282.967	Trimestral	2,33	2,33
<b>Obligaciones garantizadas</b>													
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	18.670	55.089	109.536	64.101	36.625	284.021	273.599	Trimestral	1,68	1,43
0-E	BNP PARIBAS	E.E.U.U.	US\$	9.634	29.259	80.097	83.020	190.070	392.080	351.217	Trimestral	2,13	2,04
0-E	WELLS FARGO	E.E.U.U.	US\$	35.533	106.692	285.218	286.264	698.052	1.411.759	1.302.968	Trimestral	2,26	1,57
0-E	CIPIBANK	E.E.U.U.	US\$	19.149	57.915	156.757	160.323	347.710	741.854	684.114	Trimestral	2,24	1,49
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	5.482	16.572	44.925	46.047	73.544	186.570	180.341	Trimestral	1,32	0,78
0-E	BTMU	E.E.U.U.	US\$	2.931	8.863	24.091	24.778	52.541	113.204	107.645	Trimestral	1,64	1,04
0-E	APPLE BANK	E.E.U.U.	US\$	1.437	4.358	11.849	12.206	26.318	56.168	53.390	Trimestral	1,63	1,03
0-E	US BANK	E.E.U.U.	US\$	18.713	56.052	148.622	147.357	376.792	747.536	648.158	Trimestral	3,99	2,81
0-E	DEUTSCHE BANK	E.E.U.U.	US\$	5.834	17.621	47.600	30.300	78.509	179.864	155.279	Trimestral	3,25	3,25
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	11.783	35.803	99.012	98.632	259.912	505.142	454.230	Trimestral	1,86	1,81
0-E	HSBC	E.E.U.U.	US\$	1.564	4.725	12.738	12.956	31.701	63.684	59.005	Trimestral	2,29	1,48
0-E	PK AirFinance US, Inc.	E.E.U.U.	US\$	2.074	6.378	18.091	19.836	28.763	75.142	69.721	Mensual	1,86	1,86
0-E	KFW IPEX-BANK	Alemania	US\$	696	2.124	6.048	4.587	3.771	17.226	16.088	Trimestral	2,10	2,10
<b>Otras obligaciones garantizadas</b>													
0-E	DVB BANK SE	E.E.U.U.	US\$	8.199	24.623	32.904	-	-	65.726	64.246	Trimestral	2,00	2,00
0-E	CREDIT AGRICOLE	E.E.U.U.	US\$	7.864	23.394	62.540	-	-	93.798	91.337	Trimestral	1,73	1,73
<b>Arrendamientos financieros</b>													
0-E	ING	E.E.U.U.	US\$	9.137	27.520	58.821	34.067	12.134	141.679	126.528	Trimestral	4,84	4,33
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	1.643	5.036	14.152	-	-	20.831	20.413	Trimestral	1,20	1,20
0-E	CIPIBANK	E.E.U.U.	US\$	6.083	18.250	48.667	48.667	14.262	135.929	115.449	Trimestral	6,40	5,67
0-E	PEFCO	E.E.U.U.	US\$	17.555	52.678	138.380	67.095	3.899	279.607	252.205	Trimestral	5,35	4,76
0-E	BNP PARIBAS	E.E.U.U.	US\$	11.240	33.917	91.743	60.834	10.974	208.708	191.672	Trimestral	4,14	3,68
0-E	WELLS FARGO	E.E.U.U.	US\$	5.604	16.784	44.705	44.615	46.394	158.102	139.325	Trimestral	3,98	3,53
0-E	DVB BANK SE	E.E.U.U.	US\$	4.701	14.145	33.201	-	-	52.047	50.569	Trimestral	1,89	1,89
0-E	US BANK	E.E.U.U.	US\$	326	6.247	5.455	-	-	12.028	11.981	Mensual	-	-
0-E	BANC OF AMERICA	E.E.U.U.	US\$	720	2.118	2.912	-	-	5.750	5.462	Mensual	1,41	1,41
<b>Otros préstamos</b>													
0-E	BOEING	E.E.U.U.	US\$	-	4.994	180.583	-	-	185.577	179.507	Al vencimiento	1,74	1,74
0-E	CIPIBANK (*)	E.E.U.U.	US\$	6.825	20.175	209.730	209.778	104.852	551.360	450.000	Trimestral	6,00	6,00
<b>Derivados de cobertura</b>													
-	OTROS	-	US\$	11.702	30.761	48.667	7.311	245	98.686	93.513	-	-	-
<b>Derivados de no cobertura</b>													
-	OTROS	-	US\$	1.002	628	-	-	-	1.630	730	-	-	-
<b>Total</b>				<b>574.711</b>	<b>776.881</b>	<b>2.422.427</b>	<b>1.480.395</b>	<b>2.397.068</b>	<b>7.651.482</b>	<b>6.985.519</b>			

(\*) Bono securitizado con los flujos futuros de las ventas con tarjeta de crédito en Estados Unidos y Canadá.

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2014  
 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\$	184	493	1.315	1.315	1.369	4.676	3.796	Mensual	6,01	6,01
Obligaciones con el público													
0-E	THE BANK OF NEW YORK	E.E.U.U.	US\$	14.639	82.006	481.920	148.037	880.604	1.607.206	1.100.000	Al Vencimiento	7,99	7,19
Arrendamientos financieros													
0-E	AFS INVESTMENT IX LLC	E.E.U.U.	US\$	2.808	7.701	20.531	20.522	8.548	60.110	51.120	Mensual	1,25	1,25
0-E	AIRBUS FINANCIAL	E.E.U.U.	US\$	3.623	10.709	28.593	15.908	7.736	66.569	63.021	Mensual	1,42	1,42
0-E	CREDIT AGRICOLE-CIB	E.E.U.U.	US\$	2.897	32.805	-	-	-	35.702	35.170	Trimestral	1,10	1,10
0-E	CREDIT AGRICOLE -CIB	Francia	US\$	1.653	4.683	4.514	-	-	10.850	10.500	Trimestral/Semestral	3,25	3,25
0-E	DVB BANK SE	Alemania	US\$	3.247	9.470	-	-	-	12.717	12.500	Trimestral	2,50	2,50
0-E	DVB BANK SE	E.E.U.U.	US\$	206	554	767	-	-	1.527	1.492	Mensual	1,68	1,68
0-E	GENERALELECTRIC CAPITAL CORPORATION	E.E.U.U.	US\$	2.512	11.229	24.278	-	-	38.019	36.848	Mensual	1,25	1,25
0-E	KFW IPEX-BANK	Alemania	US\$	3.596	11.209	19.167	14.028	5.365	53.365	50.687	Mensual/Trimestral	1,72	1,72
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	5.121	9.778	27.874	28.520	87.769	159.062	139.693	Trimestral/Semestral	3,87	3,87
0-E	PK AIRFINANCE US, INC.	E.E.U.U.	US\$	1.392	4.103	20.694	-	-	26.189	25.293	Mensual	1,75	1,75
0-E	WACAPOU LEASING S.A.	Luxemburgo	US\$	573	1.528	3.559	2.852	13.226	21.738	19.982	Trimestral	2,00	2,00
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE MILAN BRANCH	Italia	US\$	9.777	27.207	75.066	78.964	170.509	361.523	344.106	Trimestral	3,06	3,58
0-E	BANCO DE LAGE LANDEN BRASIL S.A	Brasil	BRL	8	-	-	-	-	8	0	Mensual	11,70	11,70
0-E	BANCO IBM S.A	Brasil	BRL	356	1.118	3.405	40	-	4.919	3.817	Mensual	10,58	10,58
0-E	HP FINANCIAL SERVICE	Brasil	BRL	276	829	1.381	-	-	2.486	2.229	Mensual	9,90	9,90
0-E	SOCIETE AIR FRANCE	Francia	EUR	547	-	-	-	-	547	114	Mensual	6,82	6,82
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE	Francia	BRL	155	446	1.351	206	-	2.158	1.643	Mensual	11,60	11,60
Otros préstamos													
0-E	COMPANHIA BRASILEIRA DE MEIOS DE PAGAMENTO	Brasil	BRL	30.281	15.576	-	-	-	45.857	45.857	Mensual	4,23	4,23
Total				83.851	231.444	714.415	310.392	1.175.126	2.515.228	1.947.868			

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2014  
 Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$			
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar													
-	VARIOS	VARIOS	US\$	529.043	26.483	-	-	-	555.526	555.526	-	-	-
			US\$	1.107	10.449	-	-	-	11.556	11.431	Trimestral	2,11	2,11
			CLP	23.878	241	-	-	-	24.119	24.119	-	-	-
			BRL	380.766	13	-	-	-	380.779	380.779	-	-	-
			Otras monedas	224.040	228	-	-	-	224.268	224.268	-	-	-
Cuentas por pagar a entidades relacionadas corrientes													
65.216.000-K	COMUNIDAD MUJER	Chile	CLP	2	-	-	-	-	2	2	-	-	-
78.591.370-1	BETHIA S.A. Y FILIALES	Chile	CLP	6	-	-	-	-	6	6	-	-	-
0-E	INVERSORA AERONÁUTICA ARGENTINA	Argentina	US\$	27	-	-	-	-	27	27	-	-	-
	Total			1.158.869	37.414	-	-	-	1.196.283	1.196.158			
	Total consolidado			1.817.431	1.045.739	3.136.842	1.790.787	3.572.194	11.362.993	10.129.545			

## MEMORIA ANUAL 2014 / ESTADOS FINANCIEROS

31

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2013  
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$			
<b>Préstamos a exportadores</b>													
97.032.000-8	BBVA	Chile	US\$	-	30.100	-	-	-	30.100	30.000	Al Vencimiento	1,00	1,00
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	231.533	-	-	-	-	231.533	230.000	Al Vencimiento	1,63	1,63
97.030.000-7	ESTADO	Chile	US\$	-	40.188	-	-	-	40.188	40.000	Al Vencimiento	1,06	1,06
76.100.458-1	BLADEX	Chile	US\$	100.934	-	-	-	-	100.934	100.000	Al Vencimiento	1,87	1,87
<b>Préstamos bancarios</b>													
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US	877	789	115.051	-	-	116.717	115.051	Al Vencimiento	3,19	3,19
97.023.000-9	CORPBANCA	Chile	UF	19.001	55.465	139.603	84.505	-	298.574	268.460	Trimestral	4,85	4,85
0-E	CITIBANK	Argentina	ARS	785	15.861	-	-	-	16.646	15.335	Mensual	20,75	20,75
0-E	BBVA	Argentina	ARS	1.668	30.029	-	-	-	31.697	27.603	Mensual	23,78	23,78
<b>Obligaciones garantizadas</b>													
0-E	ING	E.E.U.U.	US\$	4.031	12.065	32.213	32.203	28.234	108.746	91.543	Trimestral	5,69	5,01
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	11.862	35.886	83.920	10.139	-	141.807	140.312	Trimestral	1,99	1,99
0-E	PEFCO	E.E.U.U.	US\$	2.280	6.839	-	-	-	9.119	8.964	Trimestral	3,06	2,73
0-E	BNP PARIBAS	E.E.U.U.	US\$	11.325	34.296	93.368	96.444	237.865	473.298	418.254	Trimestral	2,45	2,31
0-E	WELLS FARGO	E.E.U.U.	US\$	55.235	165.469	439.680	437.387	1.205.577	2.303.348	2.099.776	Trimestral	2,47	1,76
0-E	CITIBANK	E.E.U.U.	US\$	11.540	34.748	93.687	95.226	168.917	404.118	372.191	Trimestral	2,64	2,04
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	5.420	16.374	44.359	45.459	96.694	208.306	200.599	Trimestral	1,32	0,78
0-E	BTMU	E.E.U.U.	US\$	2.891	8.741	23.742	24.417	65.005	124.796	118.070	Trimestral	1,64	1,04
0-E	APPLE BANK	E.E.U.U.	US\$	14.18	4.292	11.671	12.017	32.461	61.859	58.502	Trimestral	1,63	1,04
0-E	US BANK	E.E.U.U.	US\$	18.699	56.022	148.643	147.528	449.705	820.597	703.992	Trimestral	2,81	2,81
0-E	DEUTSCHE BANK	E.E.U.U.	US\$	5.760	17.500	47.175	39.021	93.773	203.229	173.036	Trimestral	3,27	3,27
<b>Otras obligaciones garantizadas</b>													
0-E	DVB BANK SE	E.E.U.U.	US\$	8.178	24.564	65.726	-	-	98.468	95.292	Trimestral	1,99	1,99
<b>Arrendamientos financieros</b>													
0-E	ING	E.E.U.U.	US\$	5.028	15.205	39.703	9.324	-	69.260	65.076	Trimestral	3,23	3,03
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	5.086	14.599	31.434	24.647	17.415	93.181	89.514	Trimestral	1,21	1,21
0-E	CITIBANK	E.E.U.U.	US\$	2.009	6.028	16.075	16.075	8.038	48.225	40.564	Trimestral	6,38	5,65
0-E	PEFCO	E.E.U.U.	US\$	17.566	52.678	140.462	115.934	23.211	349.851	308.774	Trimestral	5,35	4,23
0-E	BNP PARIBAS	E.E.U.U.	US\$	7.984	24.056	64.890	59.475	7.139	163.544	147.334	Trimestral	4,65	4,15
0-E	BANC OF AMERICA	E.E.U.U.	US\$	703	2.099	5.628	-	-	8.430	7.899	Mensual	1,43	1,43
<b>Otros préstamos</b>													
0-E	BOEING	E.E.U.U.	US\$	-	2.804	172.128	-	-	174.932	170.838	Al vencimiento	1,75	1,75
0-E	CITIBANK (*)	E.E.U.U.	US\$	9.750	20.100	131.865	209.810	209.684	581.209	450.000	Trimestral	6,00	6,00
<b>Derivados de cobertura</b>													
-	OTROS	-	US\$	11.005	30.495	59.829	16.561	614	118.504	112.819	-	-	-
<b>Derivados de no cobertura</b>													
-	OTROS	-	US\$	1.120	3.203	1.618	-	-	5.941	5.562	-	-	-
<b>Total</b>				<b>553.688</b>	<b>760.495</b>	<b>2.002.470</b>	<b>1.476.172</b>	<b>2.644.332</b>	<b>7.437.157</b>	<b>6.705.360</b>			

(\*) Bono securitizado con los flujos futuros de las ventas con tarjeta de crédito en Estados Unidos y Canadá.

# MEMORIA ANUAL 2014 / ESTADOS FINANCIEROS

32

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2013  
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	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$			
Préstamos bancarios													
0-E	CITIBANK	Brasil	US\$	2.410	44.071	-	-	-	46.481	43.885	Al Vencimiento	3,76	3,20
0-E	BANCO DO BRASIL S.A.	Brasil	US\$	9.803	135.450	-	-	-	145.253	137.849	Al Vencimiento	5,20	4,66
0-E	BANCO ITAU BBA	Brasil	US\$	29.142	50.737	-	-	-	79.879	73.830	Al Vencimiento	6,31	4,73
0-E	BANCO SAFRA	Brasil	US\$	43.211	22.986	-	-	-	66.197	62.357	Al Vencimiento	3,73	2,94
0-E	BANCO SAFRA	Brasil	BRL	200	447	52	-	-	699	684	Mensual	7,42	7,42
0-E	BANCO BRADESCO	Brasil	US\$	79.995	50.686	-	-	-	130.681	122.341	Al Vencimiento	3,87	3,29
0-E	BANCO BRADESCO	Brasil	BRL	-	44.986	-	-	-	44.986	42.688	Al Vencimiento	10,63	10,15
0-E	NEDERLANDSCHE CREDIETVERZEKERING MAATSCHAPPIJ	Holanda	US\$	186	495	1.320	1.320	2.035	5.356	4.215	Mensual	6,01	6,01
Obligaciones con el público													
0-E	THE BANK OF NEW YORK	E.E.U.U.	US\$	34.010	80.251	190.343	457.367	953.212	1.715.183	1.100.000	Al Vencimiento	8,60	8,41
Arrendamientos financieros													
0-E	AFS INVESTMENT IX LLC	E.E.U.U.	US\$	2.850	7.728	20.609	20.609	18.892	70.688	58.321	Mensual	1,25	1,25
0-E	AIR CANADA	E.E.U.U.	US\$	1.325	1.645	-	-	-	2.970	2.970	Mensual	0,00	0,00
0-E	AIRBUS FINANCIAL	E.E.U.U.	US\$	3.546	10.405	28.944	21.867	15.758	80.520	75.352	Mensual	1,42	1,42
0-E	AWAS	E.E.U.U.	US\$	5.651	4.432	-	-	-	10.083	5.651	Mensual	-	-
0-E	BNP PARIBAS	E.E.U.U.	US\$	722	2.008	5.705	6.283	8.648	23.366	22.082	Trimestral	1,00	1,00
0-E	BNP PARIBAS	Francia	US\$	872	2.397	6.387	6.394	10.385	26.435	22.359	Trimestral	0,86	0,75
0-E	CITIBANK	Inglaterra	US\$	7.059	20.021	48.442	50.209	109.870	235.601	222.590	Trimestral	1,03	0,90
0-E	CREDIT AGRICOLE-CIB	E.E.U.U.	US\$	4.971	14.177	57.595	12.297	14.308	103.348	97.945	Trimestral	1,40	1,40
0-E	CREDIT AGRICOLE -CIB	Francia	US\$	8.834	26.771	61.037	51.629	53.270	201.541	195.396	Semestral/Trimestral	0,75	0,65
0-E	DVB BANK SE	Alemania	US\$	3.386	9.812	12.717	-	-	25.915	25.000	Trimestral	2,50	2,50
0-E	DVB BANK SE	E.E.U.U.	US\$	214	621	1.243	284	-	2.362	2.279	Mensual	1,75	1,75
0-E	GENERAL ELECTRIC CAPITAL CORPORATION	E.E.U.U.	US\$	3.709	48.803	-	-	-	52.512	51.978	Mensual	1,25	1,25
0-E	HSBC	Francia	US\$	1.611	4.480	12.148	12.461	37.705	68.405	64.296	Trimestral	1,45	1,25
0-E	KFW IPEX-BANK	Alemania	US\$	4.463	13.067	30.880	21.672	18.232	88.314	82.718	Mensual/Trimestral	1,74	1,74
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	9.619	20.117	58.917	62.444	124.621	275.718	246.128	Semestral/Trimestral	2,81	2,78
0-E	PK AIRFINANCE US, INC.	E.E.U.U.	US\$	3.491	10.137	43.583	19.001	38.965	115.177	106.403	Mensual	1,71	1,71
0-E	WACAPOU LEASING S.A.	Luxemburgo	US\$	632	1.679	3.943	3.209	14.585	24.048	21.737	Trimestral	2,00	2,00
0-E	WELLS FARGO BANK NORTHWEST N.A.	E.E.U.U.	US\$	1.781	1.427	-	-	-	3.208	3.194	Mensual	1,25	1,25
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE MILAN BRANCH	Italia	US\$	14.113	39.557	96.309	102.366	105.460	357.805	334.095	Trimestral	3,86	3,78
0-E	THE TORONTO-DOMINION BANK	E.E.U.U.	US\$	580	1.673	4.534	4.645	6.619	18.051	17.394	Trimestral	0,57	0,57
0-E	BANCO DE LAGE LANDEN BRASIL S.A	Brasil	BRL	224	676	-	-	-	900	963	Mensual	10,38	10,38
0-E	BANCO IBM S.A	Brasil	BRL	184	205	630	306	-	1.325	1.050	Mensual	10,58	10,58
0-E	HP FINANCIAL SERVICE	Brasil	BRL	376	960	2.507	313	-	4.156	3.559	Mensual	9,90	9,90
0-E	SOCIÉTÉ AIR FRANCE	Francia	EUR	847	1.258	-	-	-	2.105	1.379	Mensual	6,82	6,82
Otros préstamos													
0-E	COMPANHIA BRASILEIRA DE MEIOS DE PAGAMENTO	Brasil	BRL	27.244	537	-	-	-	27.781	27.781	Mensual	2,38	2,38
-	OTROS	Brasil	US\$	496	1.156	-	-	-	1.652	1.652	-	-	-
Total				307.757	675.858	687.845	854.676	1.532.565	4.058.701	3.282.121			



Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2013  
 Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	Pais de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días MUSS	Más de 90 días a un año MUSS	Más de uno a tres años MUSS	Más de tres a cinco años MUSS	Más de cinco años MUSS	Total Valor MUSS	Total Valor nominal MUSS	Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar													
-	VARIOS	VARIOS	US\$	814.354	7.245	-	-	-	821.599	821.599	-	-	-
			US\$	1.104	3.318	-	-	-	4.422	4.141	Trimestral	2,01	2,01
			CLP	16.364	6	-	-	-	16.370	16.370	-	-	-
			BRL	193.189	8	-	-	-	193.197	193.197	-	-	-
			BRL	5.220	14.878	-	-	-	20.098	14.569	Mensual	8,99	8,99
			Otras monedas	213.904	615	-	-	-	214.519	214.519	-	-	-
Cuentas por pagar, no corrientes													
-	VARIOS	VARIOS	US\$	-	-	11.557	-	-	11.557	11.400	Trimestral	2,01	2,01
			BRL	-	-	42.743	54.907	199.200	296.850	124.481	Mensual	8,99	8,99
Cuentas por pagar a entidades relacionadas corrientes													
96.847.880-K	LUFTHANSA LAN TECHNICAL TRAINING S.A.	Chile	US\$	187	-	-	-	-	187	187	-	-	-
78.591.370-1	BETHIA S.A. Y FILIALES	Chile	CLP	14	-	-	-	-	14	14	-	-	-
0-E	INVERSORA AERONÁUTICA ARGENTINA	Argentina	US\$	304	-	-	-	-	304	304	-	-	-
	Total			1.244.640	26.070	54.300	54.907	199.200	1.579.117	1.400.781			
	Total consolidado			2.106.085	1.462.423	2.744.615	2.385.755	4.376.097	13.074.975	11.388.262			

La Sociedad ha definido estrategias de cobertura de combustible, tasas de interés y tipo de cambio, que implica contratar derivados con distintas instituciones financieras. La Sociedad posee líneas de márgenes con cada institución financiera con el fin de regular la exposición mutua que producen los cambios en la valorización de mercado de los derivados.

Al cierre del año 2013, la Sociedad había entregado US\$ 94,3 millones en garantías por márgenes de derivados, correspondientes a efectivo y cartas de crédito stand by. Al 31 de diciembre de 2014, se han entregado US\$ 91,8 millones en garantías correspondientes a efectivo y cartas de crédito stand by. La disminución se debió i) al vencimiento de los contratos de cobertura, ii) adquisición de nuevos contratos de combustible, y iii) cambios en los precios del combustible, tipo de cambio R\$/US\$ y en las tasas de interés.

### 3.2. Gestión del riesgo del capital

Los objetivos de la Sociedad, en relación con la gestión del capital, son: (i) salvaguardarlo para continuar como empresa en funcionamiento, (ii) procurar un rendimiento para los accionistas y (iii) mantener una estructura óptima de capital reduciendo el costo del mismo.

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

La Sociedad monitorea el índice de apalancamiento ajustado, en línea con las prácticas de la industria. Este índice se calcula como la deuda ajustada neta dividida por la suma entre el patrimonio ajustado y la deuda ajustada neta. La deuda ajustada neta se calcula como el total de la deuda financiera más 8 veces las rentas de arrendamiento operativo de los últimos 12 meses, menos la caja total (medida como la suma de efectivo y equivalentes de efectivo más valores por negociar). El patrimonio ajustado corresponde al patrimonio neto depurado el impacto de valor de mercado de los derivados.

La estrategia de la Sociedad, que no ha variado desde 2007, ha consistido en mantener un índice de apalancamiento ajustado entre el 70% y el 80% y un rating crediticio internacional por sobre BBB- (mínimo requerido para ser considerado grado de inversión). Producto de la consolidación con TAM S.A. y Filiales, la agencia de rating Fitch ha emitido, con fecha 02 de mayo de 2014, un nuevo rating de largo plazo de la Sociedad de BB con perspectiva negativa (lo cual no constituye un rating de grado de inversión). Adicionalmente, con fecha 10 de junio de 2013, la agencia S&P emitió un rating de largo plazo de BB con perspectiva positiva.

35

## Índices de apalancamiento ajustado:

	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2013
	MUS\$	MUS\$
Total préstamos financieros	8.817.215	9.830.866
Renta de las aeronaves de los últimos doce meses x 8	4.171.072	3.528.616
Menos:		
Caja y valores negociables	(1.533.770)	(2.561.574)
Total deuda ajustada neta	<u>11.454.517</u>	<u>10.797.908</u>
Patrimonio neto	4.401.896	5.238.821
Reservas de cobertura neta	151.340	34.508
Patrimonio ajustado	<u>4.553.236</u>	<u>5.273.329</u>
Total de deuda y patrimonio ajustados	<u>16.007.753</u>	<u>16.071.237</u>
Apalancamiento ajustado	71,6%	67,2%

Ver aspectos relacionados a covenants financieros en Nota 31 (a).

## 3.3. Estimación del valor justo

Al 31 de diciembre de 2014, la Sociedad mantenía instrumentos financieros que deben ser registrados a su valor justo. Estos se agrupan en dos categorías:

## 1. Instrumentos de Cobertura:

En esta categoría se encuentran los siguientes instrumentos:

- Contratos de instrumentos derivados de tasas de interés,
- Contratos de derivados de combustible,
- Contratos derivados de moneda

## 2. Inversiones Financieras:

En esta categoría se encuentran los siguientes instrumentos:

- Inversiones en fondos mutuos de corto plazo (efectivo equivalente),
- Certificado de depósito bancario – CDB,
- Fondos de inversión privados

La Sociedad ha clasificado la medición de valor justo utilizando una jerarquía que refleja el nivel de información utilizada en la valoración. Esta jerarquía se compone de 3 niveles (I) valor justo basado en cotización en mercados activos para una clase de activo o pasivo similar, (II) valor justo basado en técnicas de valoración que utilizan información de precios de mercado o derivados del precio de mercado de instrumentos financieros similares (III) valor justo basado en modelos de valoración que no utilizan información de mercado.

El valor justo de los instrumentos financieros que se transan en mercados activos, tales como las inversiones adquiridas para su negociación, está basado en cotizaciones de mercado al cierre del ejercicio utilizando el precio corriente comprador. El valor justo de activos financieros que no transan en mercados activos (contratos derivados) es determinado utilizando técnicas de valoración que maximizan el uso de información de mercado disponible. Las técnicas de valoración generalmente usadas por la Sociedad son: cotizaciones de mercado de instrumentos similares y/o estimación del valor presente de los flujos de caja futuros utilizando las curvas de precios futuros de mercado al cierre del ejercicio.

A continuación, se muestra la clasificación de los instrumentos financieros a valor justo, según el nivel de información utilizada en la valoración:

	Al 31 de diciembre 2014				Al 31 de diciembre 2013			
	Mediciones de valor justo usando valores considerados como				Mediciones de valor justo usando valores considerados como			
	Valor justo MUS\$	Nivel I MUS\$	Nivel II MUS\$	Nivel III MUS\$	Valor justo MUS\$	Nivel I MUS\$	Nivel II MUS\$	Nivel III MUS\$
<b>Activos</b>								
Efectivo y equivalentes al efectivo	200.753	200.753	-	-	579.349	579.349	-	-
Fondos mutuos corto plazo	200.753	200.753	-	-	579.349	579.349	-	-
Otros activos financieros, corriente	546.535	526.081	20.454	-	625.086	546.116	78.970	-
Valor justo derivados tasa de interés	1	-	1	-	6	-	6	-
Valor justo derivados de combustible	1.783	-	1.783	-	15.868	-	15.868	-
Valor justo derivados de moneda extranjera	-	-	-	-	32.058	-	32.058	-
Intereses devengados desde la última fecha de pago Cross currency swap de monedas	377	-	377	-	483	-	483	-
Fondos de inversión privados	480.777	480.777	-	-	544.182	544.182	-	-
Certificado de depósito (CDB)	18.293	-	18.293	-	2.374	-	2.374	-
Bonos nacionales y extranjeros	41.111	41.111	-	-	351	351	-	-
Depósitos a plazo	-	-	-	-	28.181	-	28.181	-
Otras inversiones	4.193	4.193	-	-	1.583	1.583	-	-
<b>Pasivos</b>								
Otros pasivos financieros, corrientes	227.233	-	227.233	-	70.506	-	70.506	-
Valor justo derivados tasa de interés	26.395	-	26.395	-	32.070	-	32.070	-
Valor justo derivados de combustible	157.233	-	157.233	-	-	-	-	-
Valor justo derivados moneda extranjera	37.242	-	37.242	-	28.621	-	28.621	-
Intereses devengados desde la última fecha de Swap tasas de interés	5.173	-	5.173	-	5.775	-	5.775	-
Derivado tasas de interés no registrado como cobertura	1.190	-	1.190	-	4.040	-	4.040	-
Otros pasivos financieros, no corrientes	28.327	-	28.327	-	56.397	-	56.397	-
Valor justo derivados tasa de interés	28.327	-	28.327	-	54.906	-	54.906	-
Derivados de tasa de interés no registrados como cobertura	-	-	-	-	1.491	-	1.491	-

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2014, la Sociedad tiene instrumentos financieros que no se registran a valor justo. Con el propósito de cumplir con los requerimientos de revelación de valores justos, la Sociedad ha valorizado estos instrumentos según se muestra en el siguiente cuadro:

	Al 31 de diciembre de 2014		Al 31 de diciembre de 2013	
	Valor	Valor	Valor	Valor
	libro	justo	libro	justo
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	788.643	788.643	1.405.554	1.405.554
Efectivo en caja	11.568	11.568	6.017	6.017
Saldos en bancos	239.514	239.514	229.935	229.935
Overnight	154.666	154.666	508.781	508.781
Depósitos a plazo	382.895	382.895	660.821	660.821
Otros activos financieros, corrientes	103.866	103.866	84.858	84.858
Otros activos financieros	103.866	103.866	84.858	84.858
Deudores comerciales, otras cuentas por cobrar y cuentas por cobrar corrientes	1.378.837	1.378.837	1.633.094	1.633.094
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	308	308	628	628
Otros activos financieros, no corrientes	84.986	84.986	65.289	65.289
Cuentas por cobrar, no corrientes	30.465	30.465	100.775	100.775
Otros pasivos financieros, corrientes	1.397.382	1.446.100	1.969.281	2.128.096
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	1.489.396	1.489.396	1.557.736	1.557.736
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	35	35	505	505
Otros pasivos financieros, no corrientes	7.360.685	8.319.022	7.803.588	7.910.446
Cuentas por pagar, no corrientes	577.454	577.454	922.887	922.887

El importe en libros de las cuentas por cobrar y por pagar se asume que se aproximan a sus valores justos, debido a la naturaleza de corto plazo de ellas. En el caso de efectivo en caja, saldo en bancos, overnight, depósitos a plazo y cuentas por pagar, no corrientes, el valor justo se aproxima a su valor en libros.

El valor justo de los Otros pasivos financieros, se estima descontando los flujos contractuales futuros de caja a la tasa de interés corriente del mercado que está disponible para instrumentos financieros similares. En el caso de Otros activos financieros la valoración se realizó según cotización de mercado al cierre del ejercicio.

## NOTA 4 - ESTIMACIONES Y JUICIOS CONTABLES

La Sociedad ha utilizado estimaciones para valorar y registrar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos. Básicamente estas estimaciones se refieren a:

- (a) La evaluación de posibles pérdidas por deterioro de determinados activos.
- (b) La vida útil y valor residual de los activos materiales e intangibles.
- (c) Los criterios empleados en la valoración de determinados activos.
- (d) Los tickets aéreos vendidos que no serán finalmente utilizados.
- (e) El cálculo del ingreso diferido al cierre del ejercicio, correspondiente a la valorización de los kilómetros y puntos otorgados a los titulares de los programas de fidelización, pendientes de utilizar.
- (f) La necesidad de constituir provisiones y, en el caso de ser requeridas, el valor de las mismas.
- (g) La recuperabilidad de los activos por impuestos diferidos.

Estas estimaciones se realizan en función de la mejor información disponible sobre los hechos analizados.

En cualquier caso, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas en los próximos ejercicios, lo que se realizaría de forma prospectiva.

La administración ha aplicado su juicio al determinar que LATAM Airlines Group S.A. controla TAM S.A. y Filiales, para efectos contables, y por lo tanto ha consolidado sus estados financieros. Este juicio se hace sobre la base de que LATAM emitió sus acciones ordinarias a cambio de la mayoría de las acciones ordinarias y preferentes en circulación de TAM, a excepción de aquellos accionistas de TAM que no aceptaron el intercambio y los cuales fueron sujetos del squeeze out, dando derecho a LATAM a sustancialmente todos los beneficios económicos que se generan por el Grupo LATAM y también, en consecuencia, exponiéndolo a sustancialmente todos los riesgos que inciden en las operaciones de TAM. Este intercambio alinea los intereses económicos de LATAM y de todos sus accionistas, incluyendo a los accionistas controladores de TAM, garantizando que los accionistas y directores de TAM no tendrán ningún incentivo para ejercer sus derechos de una manera que sea beneficiosa para TAM, pero perjudicial para LATAM. Además, todas las acciones importantes necesarias para la operación de las aerolíneas requieren el voto favorable de los accionistas controladores de LATAM y TAM.



Desde la integración de las operaciones de LAN y TAM, las actividades aéreas más críticas en Brasil han sido gestionadas por el CEO de TAM y las actividades globales, por el CEO de LATAM, quien está a cargo de la operación total del Grupo LATAM y que informa al Directorio de LATAM. Además, el CEO de LATAM evalúa el desempeño de los ejecutivos del Grupo LATAM y, en conjunto con el Directorio de LATAM, establece compensaciones. Aunque existen restricciones sobre los porcentajes de votación que actualmente pueden ser detentados por inversionistas extranjeros bajo la Ley Brasileña, LATAM considera que el fondo económico de estos acuerdos cumple los requisitos de las normas contables vigentes y que la consolidación de las operaciones de LATAM y TAM es apropiada.

#### NOTA 5 - INFORMACION POR SEGMENTOS

La Sociedad considera que tiene dos segmentos operativos: el de transporte aéreo y el programa de coalición y fidelización Multiplus.

El segmento de Transporte aéreo corresponde a la red de rutas para el transporte aéreo y se basa en la manera en que el negocio es administrado y gestionado, conforme la naturaleza centralizada de sus operaciones, la habilidad de abrir y cerrar rutas, así como reasignar recursos (aviones, tripulación, personal, etc.) dentro de la red, lo que supone una interrelación funcional entre todas ellas, haciéndolas inseparables. Esta definición de segmento es una de las más comunes a nivel de la industria aérea a nivel mundial.

El segmento Programa de coalición y fidelización Multiplus, a diferencia de los programas LanPass y TAM Fidelidade que son programas de viajero frecuente que operan como un sistema de fidelización unilateral, ofrece un sistema de coalición flexible, interrelacionado entre sus miembros, que cuenta con 13,8 millones de socios, junto con tratarse de una entidad con una administración separada y un negocio no directamente relacionado con el transporte aéreo.

41

(a) Por los ejercicios terminados

	Transporte aéreo al 31 de diciembre de		Programa de coalición y fidelización Multiplus al 31 de diciembre de		Eliminaciones al 31 de diciembre de		Consolidado al 31 de diciembre de	
	<u>2014</u>	<u>2013</u>	<u>2014</u>	<u>2013</u>	<u>2014</u>	<u>2013</u>	<u>2014</u>	<u>2013</u>
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Ingreso de las actividades ordinarias procedentes de clientes externos (*)	11.587.224	12.328.634	506.277	595.903	-	-	12.093.501	12.924.537
Pasajeros LAN	4.464.761	4.731.296	-	-	-	-	4.464.761	4.731.296
Pasajeros TAM	5.409.084	5.734.359	506.277	595.903	-	-	5.915.361	6.330.262
Carga	1.713.379	1.862.979	-	-	-	-	1.713.379	1.862.979
Ingresos de las actividades ordinarias procedentes de transacciones con otros segmentos de operación	506.277	595.903	106.030	94.457	(612.307)	(690.360)	-	-
Otros ingresos de operación	217.390	272.640	160.255	68.925	-	-	377.645	341.565
Ingresos por intereses	32.390	49.737	58.110	34.280	-	(11.189)	90.500	72.828
Gastos por intereses	(430.030)	(472.171)	(4)	(1.542)	-	11.189	(430.034)	(462.524)
Total gastos por intereses netos	(397.640)	(422.434)	58.106	32.738	-	-	(339.534)	(389.696)

(\*) La Sociedad no tiene ingresos de actividades ordinarias por intereses.

Por los ejercicios terminados	Transporte aéreo al 31 de diciembre de		Programa de coalición y fidelización Multiplus al 31 de diciembre de		Eliminaciones al 31 de diciembre de		Consolidado al 31 de diciembre de	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Depreciación y amortización	(983.847)	(1.037.734)	(7.417)	(3.999)	-	-	(991.264)	(1.041.733)
Partidas significativas no monetarias distintas de la depreciación y amortización	(168.573)	(523.666)	(2.350)	59	-	-	(170.923)	(523.607)
Bajas de activo fijo y mermas de existencias	(28.756)	(33.987)	(814)	(123)	-	-	(29.570)	(34.110)
Incobrables	(9.637)	(7.754)	(1.522)	217	-	-	(11.159)	(7.537)
Diferencias de cambio	(130.187)	(482.139)	(14)	(35)	-	-	(130.201)	(482.174)
Resultado por unidades de reajuste	7	214	-	-	-	-	7	214
Ganancia/(Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	(254.151)	(389.040)	144.361	107.926	-	-	(109.790)	(281.114)
Participación de la entidad en el resultado de las asociadas	(2.175)	1.954	(4.280)	-	-	-	(6.455)	1.954
Gasto por impuesto a las ganancias	(68.293)	72.155	(73.901)	(52.086)	-	-	(142.194)	20.069
Ganancia/(Pérdida) del segmento sobre el que se informa	(182.077)	(344.337)	105.116	80.518	-	-	(76.961)	(263.819)
Activos del segmento	18.759.848	21.520.500	1.773.584	1.118.686	(49.002)	(8.040)	20.484.430	22.631.146
Importe en inversiones asociadas	-	3.572	-	3.024	-	-	-	6.596
Importe de las adiciones de activos no corrientes	1.522.298	1.746.913	-	-	-	-	1.522.298	1.746.913
Propiedades, plantas y equipos	1.444.402	1.685.011	-	-	-	-	1.444.402	1.685.011
Intangibles distintos a la plusvalía	77.896	61.902	-	-	-	-	77.896	61.902
Pasivos del segmento	15.293.668	16.604.451	723.438	775.975	(36.371)	(75.739)	15.980.735	17.304.687
Desembolsos de los activos no monetarios del segmento	1.496.204	1.425.270	-	-	-	-	1.496.204	1.425.270

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

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2014	2013
	MUS\$	MUS\$
Perú	660.057	646.217
Argentina	813.472	950.595
E.E.U.U.	1.224.264	1.290.493
Europa	935.893	937.539
Colombia	391.678	387.999
Brasil	5.361.594	5.572.884
Ecuador	248.585	273.712
Chile	1.589.202	1.698.476
Asia Pacífico y resto de Latinoamérica	868.756	1.166.622
Ingresos de las actividades ordinarias	12.093.501	12.924.537
Otros ingresos de operación	377.645	341.565

La Sociedad asigna los ingresos al área geográfica sobre la base del punto de venta del pasaje o la carga. Los activos están constituidos, principalmente, por aviones y equipos aeronáuticos, los cuales son utilizados a lo largo de diferentes países y, por lo tanto, no es posible asignar a un área geográfica.

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

#### NOTA 6 - EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO

	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2013
	MUS\$	MUS\$
Efectivo en caja	11.568	6.017
Saldos en bancos	239.514	229.935
Overnight	154.666	508.781
Total efectivo	405.748	744.733
Equivalentes al efectivo		
Depósitos a plazo	382.895	660.821
Fondos mutuos	200.753	579.349
Total equivalentes al efectivo	583.648	1.240.170
Total efectivo y equivalentes al efectivo	989.396	1.984.903

Saldos por monedas que componen el Efectivo y equivalentes al efectivo:

Tipo de moneda	A131 de diciembre de 2014	A131 de diciembre de 2013
	MUS\$	MUS\$
Peso argentino	44.697	59.018
Real brasileño	45.591	253.392
Peso chileno (*)	30.758	229.918
Peso colombiano	17.188	28.132
Euro	9.639	16.571
Dólar estadounidense	745.214	1.200.828
Bolívar fuerte (**)	63.236	162.809
Otras monedas	33.073	34.235
Total	<u>989.396</u>	<u>1.984.903</u>

(\*) La Sociedad no mantiene suscrito contratos de derivados de moneda (forward) al 31 de diciembre de 2014 (MUS\$ 174.020 al 31 de diciembre de 2013), para la conversión a dólares de las inversiones en pesos.

(\*\*) En Venezuela, a partir del año 2003, la autoridad definió que todas las remesas al exterior deben ser aprobadas por la Comisión Administradora de Divisas (CADIVI). Con esto, a pesar de tener libre disponibilidad de los bolívares dentro de Venezuela, la Sociedad tiene ciertas restricciones para remesar libremente estos fondos fuera de Venezuela.

Durante el año 2014, y en concordancia con la aceptación por parte de la Sociedad, de la propuesta del Gobierno de la República Bolivariana de Venezuela respecto de la repatriación de divisas, mediante las denominadas "solicitudes de adquisición de divisas", la Sociedad ha modificado el tipo de cambio empleado en la determinación de la equivalencia en dólares estadounidenses del Efectivo y Equivalentes al efectivo mantenidos en Bolívar fuerte, de 6,3 VEF/US\$ a 12,0 VEF/US\$, lo cual ha representado un cargo a resultados, por diferencia de cambio, que asciende a la suma de MUS\$ 61.021.

La Sociedad ha realizado transacciones no monetarias relacionadas principalmente con arrendamientos financieros, los cuales se encuentran descritos en la Nota 16 letra (d), información adicional en numeral (iv) Arrendamientos financieros.

Otras entradas (salidas) de efectivo:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2014	2013
	MUS\$	MUS\$
Derivados de moneda	(1153)	-
Derivados de combustible	(45.365)	11413
Garantías márgenes de derivados	(64.334)	88.925
Garantías	(86.006)	(5.001)
Primas derivados de combustible	(7.075)	(4.041)
Comisiones bancarias, impuestos pagados y otros	(47.724)	(14.535)
Total Otras entradas (salidas) Flujo de operación	<u>(251.657)</u>	<u>76.761</u>
Certificado de depósitos bancarios	(17.399)	75.448
Total Otras entradas (salidas) Flujo de inversión	<u>(17.399)</u>	<u>75.448</u>
Financiamiento anticipos de aeronaves	8.669	24.650
Préstamo administrado a tarjeta de crédito	23.864	(8.965)
Liquidación contratos de derivados	(42.962)	(61.897)
Breakage	-	(6.280)
Otros	(3.348)	479
Total Otras entradas (salidas) Flujo de financiación	<u>(13.777)</u>	<u>(62.013)</u>

## NOTA 7 - INSTRUMENTOS FINANCIEROS

## 7.1. Instrumentos financieros por categorías

Al 31 de diciembre de 2014

<u>Activos</u>	Préstamos	Derivados	Mantenidos	Designados al	<u>Total</u>
	y cuentas	de	para	a valor justo	
	por cobrar	cobertura	negociar	con cambios	
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	en resultados	MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	788.643	-	-	200.753	989.396
Otros activos financieros, corrientes (*)	103.866	2.161	41.111	503.263	650.401
Deudores comerciales y otras					
cuentas por cobrar, corrientes	1.378.837	-	-	-	1.378.837
Cuentas por cobrar a entidades					
relacionadas, corrientes	308	-	-	-	308
Otros activos financieros,					
no corrientes (*)	84.495	-	491	-	84.986
Cuentas por cobrar, no corrientes	30.465	-	-	-	30.465
<b>Total</b>	<b>2.386.614</b>	<b>2.161</b>	<b>41.602</b>	<b>704.016</b>	<b>3.134.393</b>

<u>Pasivos</u>	Otros	Derivados	Mantenidos	<u>Total</u>
	pasivos	de	para	
	financieros	cobertura	negociar	
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Otros pasivos financieros, corrientes	1.397.382	226.043	1.190	1.624.615
Cuentas por pagar comerciales y				
otras cuentas por pagar, corrientes	1.489.396	-	-	1.489.396
Cuentas por pagar a entidades				
relacionadas, corrientes	35	-	-	35
Otros pasivos financieros, no corrientes	7.360.685	28.327	-	7.389.012
Cuentas por pagar, no corrientes	577.454	-	-	577.454
<b>Total</b>	<b>10.824.952</b>	<b>254.370</b>	<b>1.190</b>	<b>11.080.512</b>

(\*) El valor presentado en designados al momento inicial a valor justo con cambios en resultados, corresponde principalmente a los fondos de inversión privados, y en préstamos y cuentas por cobrar, corresponde a garantías entregadas.

46

Al 31 de diciembre de 2013

<u>Activos</u>	<u>Préstamos y cuentas por cobrar</u>	<u>Derivados de cobertura</u>	<u>Mantenidos para negociar</u>	Designados al momento inicial	<u>Total</u>
				a valor justo con cambios en resultados	
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.405.554	-	-	579.349	1.984.903
Otros activos financieros, corrientes (*)	83.136	48.415	2.073	576.320	709.944
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	1.633.094	-	-	-	1.633.094
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	628	-	-	-	628
Otros activos financieros, no corrientes (*)	64.783	-	506	-	65.289
Cuentas por cobrar, no corrientes	100.775	-	-	-	100.775
<b>Total</b>	<b>3.287.970</b>	<b>48.415</b>	<b>2.579</b>	<b>1.155.669</b>	<b>4.494.633</b>

<u>Pasivos</u>	<u>Otros pasivos financieros</u>	<u>Derivados de cobertura</u>	<u>Mantenidos para negociar</u>	<u>Total</u>
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Otros pasivos financieros, corrientes	1.969.281	66.466	4.040	2.039.787
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	1.557.736	-	-	1.557.736
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	505	-	-	505
Otros pasivos financieros, no corrientes	7.803.588	54.906	1.491	7.859.985
Cuentas por pagar, no corrientes	922.887	-	-	922.887
<b>Total</b>	<b>12.253.997</b>	<b>121.372</b>	<b>5.531</b>	<b>12.380.900</b>

(\*) El valor presentado en designados al momento inicial a valor justo con cambios en resultados, corresponde principalmente a fondos de inversión privados; y en préstamos y cuentas por cobrar, corresponde a garantías entregadas.

## 7.2. Instrumentos financieros por monedas

(a) Activos	A131 de	A131 de
	diciembre de	diciembre de
	2014	2013
	MUS\$	MUS\$
Efectivo y equivalentes a efectivo	989.396	1.984.903
Peso argentino	44.697	59.088
Real brasileño	45.591	253.392
Peso chileno	30.758	229.918
Peso colombiano	17.888	28.132
Euro	9.639	16.571
Dólar estadounidense	745.214	1.200.828
Bolívar fuerte	63.236	162.809
Otras monedas	33.073	34.235
Otros activos financieros (corriente y no corriente)	735.387	775.233
Peso argentino	45.869	1.007
Real brasileño	500.875	577.973
Peso chileno	26.881	27.555
Peso colombiano	406	2.550
Euro	4.244	5.494
Dólar estadounidense	156.687	159.563
Bolívar fuerte	43	14
Otras monedas	1.082	1.077
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	1.378.837	1.633.094
Peso argentino	100.798	27.343
Real brasileño	528.404	802.789
Peso chileno	131.191	82.880
Peso colombiano	9.021	9.762
Euro	38.764	21.479
Dólar estadounidense	369.774	520.991
Bolívar fuerte	4.895	2.353
Otras monedas (*)	195.990	165.497
Cuentas por cobrar, no corrientes	30.465	100.775
Real brasileño	761	1.194
Peso chileno	5.814	8.624
Dólar estadounidense	23.734	90.755
Otras monedas (*)	156	202
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	308	628
Real brasileño	9	162
Peso chileno	299	466
Total activos	3.134.393	4.494.633
Peso argentino	100.664	87.368
Real brasileño	1.075.640	1.635.510
Peso chileno	194.943	349.443
Peso colombiano	26.615	40.444
Euro	52.647	43.544
Dólar estadounidense	1.295.409	1.972.137
Bolívar fuerte	68.174	165.176
Otras monedas	230.301	201.011

(\*) Ver la composición del grupo otras monedas, en Nota 8 Deudores comerciales, otras cuentas por cobrar y cuentas por cobrar no corrientes.

## (b) Pasivos

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



**NOTA 8 - DEUDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR COBRAR CORRIENTES,  
Y CUENTAS POR COBRAR NO CORRIENTES**

	A131 de diciembre de 2014 MUS\$	A131 de diciembre de 2013 MUS\$
Deudores comerciales	1.269.435	1.552.489
Otras cuentas por cobrar	210.909	251.982
Total deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	1.480.344	1.804.471
Menos: Provisión por pérdidas por deterioro	(71.042)	(70.602)
Total deudores comerciales y otras cuentas por cobrar - neto	1.409.302	1.733.869
Menos: Parte no corriente – cuentas por cobrar	(30.465)	(100.775)
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	1.378.837	1.633.094

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

La madurez de la cartera al cierre de cada ejercicio es la siguiente:

	A131 de diciembre de 2014 MUS\$	A131 de diciembre de 2013 MUS\$
Al día	1.088.364	1.378.226
Cuentas por cobrar vencidas pero no deterioradas		
Vencidas de 1 a 90 días	83.599	72.417
Vencidas de 91 a 180 días	11.521	11.547
Vencidas más de 180 días (*)	14.909	19.697
Total cuentas por cobrar vencidas pero no deterioradas	110.029	103.661
Cuentas por cobrar vencidas y deterioradas		
Cobranza judicial, prejudicial y documentos protestados	53.956	19.630
Deudores en proceso de gestión prejudicial y sensibilización de cartera vencida	17.086	50.972
Total cuentas por cobrar vencidas y deterioradas	71.042	70.602
Total	1.269.435	1.552.489

(\*) Valor de este segmento corresponde principalmente a cuentas por cobrar vencidas que fueron sensibilizadas en su posibilidad de recupero, por lo cual no requieren de provisión.

Los saldos por monedas que componen los Deudores comerciales, otras cuentas por cobrar y cuentas por cobrar no corrientes:

<u>Tipo de moneda</u>	<u>Al 31 de diciembre de 2014</u> MUSS	<u>Al 31 de diciembre de 2013</u> MUSS
Peso argentino	100.798	27.343
Real brasileño	529.165	803.983
Peso chileno	137.005	91.504
Peso colombiano	9.021	9.762
Euro	38.764	21.479
Dólar estadounidense	393.508	611.746
Bolívar fuerte	4.895	2.353
Otras monedas (*)	196.146	165.699
<b>Total</b>	<b>1.409.302</b>	<b>1.733.869</b>
(*) Otras monedas		
Dólar australiano	15.243	26.198
Yuan de la R.P. China	35.626	22.887
Corona danesa	8.814	6.899
Libra esterlina	33.624	15.256
Rupia india	1.887	5.343
Yen japonés	4.635	10.332
Corona noruega	16.516	14.970
Franco Suizo	5.701	6.645
Won surcoreano	25.203	16.929
Dólar taiwanés nuevo	10.323	9.670
Otras monedas	38.574	30.570
<b>Total</b>	<b>196.146</b>	<b>165.699</b>

La Sociedad constituye provisiones ante la evidencia de deterioro de las deudas comerciales. Los criterios utilizados para determinar que existe evidencia objetiva de pérdidas por deterioro son la madurez de la cartera, hechos concretos de deterioro (default) y señales concretas del mercado.

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

50

Los movimientos de la provisión por pérdidas por deterioro de valor de los Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar:

Periodos	Saldo inicial MUS\$	Castigos MUS\$	(Aumento) Disminución MUS\$	Saldo final MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2013	(75.503)	9.928	(5.027)	(70.602)
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2014	(70.602)	6.864	(7.304)	(71.042)

Una vez agotadas las gestiones de cobranza prejudicial y judicial se procede a dar de baja los activos contra la provisión constituida. La Sociedad sólo utiliza el método de provisión y no el de castigo directo para un mejor control.

Las renegociaciones históricas y actualmente vigentes son poco relevantes y la política es analizar caso a caso para clasificarlas según la existencia de riesgo, determinando si corresponde su reclasificación a cuentas de cobranza prejudicial. Si amerita la reclasificación, se constituye provisión de lo vencido y por vencer.

La exposición máxima al riesgo de crédito a la fecha de presentación de la información es el valor justo de cada una de las categorías de cuentas a cobrar indicadas anteriormente.

	Al 31 de diciembre de 2014			Al 31 de diciembre de 2013		
	Exposición bruta según balance	Exposición bruta deteriorada	Exposición neta concentraciones de riesgo	Exposición bruta según balance	Exposición bruta deteriorada	Exposición neta concentraciones de riesgo
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Deudores comerciales	1.269.435	(71.042)	1.198.393	1.552.489	(70.602)	1.481.887
Otras cuentas por cobrar	210.909	-	210.909	251.982	-	251.982

Para el riesgo de crédito existen garantías poco relevantes y éstas son valorizadas cuando se hacen efectivas, no existiendo garantías directas materialmente importantes. Las garantías existentes, si corresponde, están constituidas a través de IATA.

## NOTA 9 - CUENTAS POR COBRAR Y POR PAGAR A ENTIDADES RELACIONADAS

## (a) Cuentas por cobrar

<u>RUT parte relacionada</u>	<u>Nombre parte relacionada</u>	<u>Naturaleza de la relación</u>	<u>País de origen</u>	<u>Moneda</u>	<u>Al 31 de diciembre de 2014</u>	<u>Al 31 de diciembre de 2013</u>
					MUS\$	MUS\$
78.591.370-1	Bethia S.A. y Filiales	Otras partes relacionadas	Chile	CLP	284	441
79.773.440-1	Transportes San Felipe S.A.	Otras partes relacionadas	Chile	CLP	-	1
87.752.000-5	Granja Marina Tornagaleones S.A.	Otras partes relacionadas	Chile	CLP	15	24
Extranjera	Made In Everywhere Repr. Com. Distr. Ltda.	Otras partes relacionadas	Brasil	BRL	-	2
Extranjera	TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.	Otras partes relacionadas	Brasil	BRL	-	14
Extranjera	Prismah Fidelidade S.A.	Joint Venture	Brasil	BRL	9	146
	Total activos corrientes				<u>308</u>	<u>628</u>

## (b) Cuentas por pagar

<u>RUT parte relacionada</u>	<u>Nombre parte relacionada</u>	<u>Naturaleza de la relación</u>	<u>País de origen</u>	<u>Moneda</u>	<u>Al 31 de diciembre de 2014</u>	<u>Al 31 de diciembre de 2013</u>
					MUS\$	MUS\$
96.847.880-K	Lufthansa Lan Technical Training S.A.	Coligada	Chile	US\$	-	187
65.216.000-K	Comunidad Mujer	Otras partes relacionadas	Chile	CLP	2	-
78.591.370-1	Bethia S.A. y Filiales	Otras partes relacionadas	Chile	CLP	6	14
Extranjera	Inversora Aeronáutica Argentina	Otras partes relacionadas	Argentina	US\$	27	304
	Total pasivos corrientes				<u>35</u>	<u>505</u>

Las transacciones entre partes relacionadas se han realizado en condiciones de una transacción libre entre partes interesadas y debidamente informadas. Los plazos de transacción corresponden entre 30 y 45 días, y la naturaleza de liquidación de las transacciones son monetarias.

## NOTA 10 - INVENTARIOS

	Al 31 de diciembre de <u>2014</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2013</u> MUS\$
Existencias técnicas	229.313	190.202
Existencias no técnicas	36.726	40.826
Total suministros para la producción	<u>266.039</u>	<u>231.028</u>

Las partidas incluidas en este rubro corresponden a repuestos y materiales los que serán utilizados, principalmente, en consumos de servicios a bordo y en servicios de mantenimiento propio como de terceros; éstos se encuentran valorizados a su costo de adquisición promedio netos de su provisión de obsolescencia que al 31 de diciembre de 2014 asciende a MUS\$ 2.982 (MUS\$ 1.757 al 31 de diciembre de 2013). Los montos resultantes, no exceden a los respectivos valores de realización.

Al 31 de diciembre de 2014, la Sociedad registró MUS\$ 189.864 (MUS\$ 160.068 al 31 de diciembre de 2013) en resultados producto, principalmente, de consumos en servicio a bordo y mantenimiento, lo cual forma parte del Costo de ventas.

Durante el ejercicio 2014, no se reconocieron reversiones de rebajas de valor resultantes de un incremento en el valor neto realizable.

## NOTA 11 - OTROS ACTIVOS FINANCIEROS

La composición de los Otros activos financieros es la siguiente:

	Activos corrientes		Activos no corrientes		Total Activos	
	Al 31 de diciembre de 2014 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2013 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2014 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2013 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2014 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2013 MUS\$
(a) Otros activos financieros						
Fondos de inversión privados	480.777	544.182	-	-	480.777	544.182
Depósitos en garantía (aeronaves)	8.458	51.879	70.155	49.893	78.613	101.772
Certificado de depósito (CDB)	18.293	2.374	-	-	18.293	2.374
Depósitos a plazo	-	28.181	-	-	-	28.181
Garantías por márgenes de derivados	92.556	28.157	-	-	92.556	28.157
Depósitos en garantía (préstamos)	-	-	11.116	11.753	11.116	11.753
Otras inversiones	4.193	1.583	491	506	4.684	2.089
Bonos nacionales y extranjeros	41.111	351	-	-	41.111	351
Otras garantías otorgadas	2.852	4.822	3.224	3.137	6.076	7.959
Subtotal otros activos financieros	648.240	661.529	84.986	65.289	733.226	726.818
(b) Activos de cobertura						
Intereses devengados desde la última fecha de pago						
Cross currency swap de monedas	377	483	-	-	377	483
Valor justo de derivados de tasa de interés	1	6	-	-	1	6
Valor justo de derivados de moneda extranjera (1)	-	32.058	-	-	-	32.058
Valor justo de derivados de precio de combustible	1.783	15.868	-	-	1.783	15.868
Subtotal activos de cobertura	2.161	48.415	-	-	2.161	48.415
Total Otros Activos financieros	650.401	709.944	84.986	65.289	735.387	775.233

(1) Los derivados de moneda extranjera corresponden a collares y cross currency swap.

Los tipos de derivados de los contratos de cobertura que mantiene la Sociedad al cierre de cada ejercicio se presentan en Nota 18.

## NOTA 12 - OTROS ACTIVOS NO FINANCIEROS

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

	Activos corrientes		Activos no corrientes		Total Activos	
	A131de diciembre de 2014	A131de diciembre de 2013	A131de diciembre de 2014	A131de diciembre de 2013	A131de diciembre de 2014	A131de diciembre de 2013
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
(a) Pagos anticipados						
Arriendo de aeronaves	26.039	28.555	26.201	17.332	52.240	45.887
Seguros de aviación y otros	12.160	13.180	-	-	12.160	13.180
Otros	17.970	14.657	36.450	38.557	54.420	53.214
Subtotal pagos anticipados	56.169	56.392	62.651	55.889	118.820	112.281
(b) Otros activos						
Reserva de mantención aeronaves (*)	31.808	152.797	123.588	79.012	154.696	231.809
Impuesto a las ventas	155.795	120.215	64.652	65.936	220.447	186.151
Otros impuestos	3.513	5.556	-	-	3.513	5.556
Aportes a Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas ("SITA")	599	657	453	515	1.052	1.172
Depósitos judiciales	-	-	90.450	70.380	90.450	70.380
Otros	687	-	1019	544	1.706	544
Subtotal otros activos	191.702	279.225	280.162	216.387	471.864	495.612
Total Otros Activos no financieros	247.871	335.617	342.813	272.276	590.684	607.893

(\*) Las reservas de mantenimiento corresponden a depósitos que la Sociedad le entrega al arrendador, a modo de garantía de cumplimiento del mantenimiento mayor de un grupo de aeronaves con arrendamiento operativo.

Estos depósitos son calculados en función de la operación, medida en ciclos u horas de vuelo, son pagados periódicamente, y está contractualmente estipulado que sean devueltos a la Sociedad cada vez que se efectúa un mantenimiento mayor. Al término del contrato de arrendamiento, las reservas de mantenimiento no utilizadas son devueltas a la Sociedad o utilizadas para compensar al arrendador por alguna deuda relacionada con las condiciones de mantenimiento de la aeronave.

En algunos casos (5 contratos de arrendamiento), si el costo de mantenimiento incurrido por la Sociedad es menor a las reservas de mantenimiento, el arrendador tiene el derecho de retener esos depósitos en exceso. La Sociedad periódicamente revisa sus reservas de mantenimiento para asegurar que serán recuperadas, y reconoce como gasto cualquier monto que sea menos que probable de ser recuperado. Desde la fusión con TAM S.A. y Filiales, en junio de 2012, el costo de mantenimiento ha sido superior a las reservas de mantenimiento respectivas de cada avión.

Al 31 de diciembre de 2014 las reservas de mantenimiento suman MUS\$ 154.696 (MUS\$ 231.809 al 31 de diciembre de 2013), correspondientes a 12 aeronaves de una flota total de 327 aeronaves (21 aeronaves de una flota total de 339 aeronaves al 31 de diciembre de 2013). Todos los contratos de arrendamiento operativo que estipulan pago de reservas de mantenimiento expirarán a más tardar el año 2017.

Las reservas de mantenimiento son clasificadas como corrientes o no corrientes dependiendo de las fechas en que se espera sea realizado el mantenimiento correspondiente. (Nota 2.23).

## NOTA 13 - INVERSIONES EN SUBSIDIARIAS

## (a) Inversiones en subsidiarias

La Sociedad posee inversiones en sociedades que han sido reconocidas como inversión en subsidiarias. Todas las sociedades definidas como subsidiarias han sido consolidadas en los estados financieros de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales. También, se incluyen en la consolidación, sociedades de propósito específico y fondos de inversión privados.

A continuación, se presenta detalle de subsidiarias significativas e información financiera resumida:

Nombre de subsidiaria significativa	País de incorporación	Moneda funcional	Participación	
			Al 31 de diciembre 2014	Al 31 de diciembre 2013
			%	%
Lan Perú S.A.	Perú	US\$	69,97858	69,97858
Lan Cargo S.A.	Chile	US\$	99,89803	99,89803
Lan Argentina S.A.	Argentina	ARS	94,99055	94,99055
Transporte Aéreo S.A.	Chile	US\$	99,89804	99,89804
Aerolane Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.	Ecuador	US\$	100,00000	71,94990
Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A.	Colombia	COP	99,01646	99,01646
TAM S.A.	Brasil	BRL	99,99938	99,99938

Las Sociedades subsidiarias consolidadas no tienen restricciones significativas para transferir fondos a la controladora.



## Información financiera resumida de subsidiarias significativas

Nombre de subsidiaria significativa	Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2014						Resultado al 31 de diciembre de 2014	
	Activos	Activos	Activos	Pasivos	Pasivos	Pasivos	Ingresos	Ganancia
	totales	corrientes	no corrientes	totales	corrientes	no corrientes	Ordinarios	(pérdida) neta
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Lan Perú S.A.	239.470	214.245	25.225	228.395	226.784	1.611	1.134.289	1.058
Lan Cargo S.A.	575.979	250.174	325.805	234.772	119.111	115.661	267.578	(9.966)
Lan Argentina S.A.	233.142	206.503	26.639	201.168	198.593	2.575	439.929	(17.864)
Transporte Aéreo S.A.	367.570	80.090	287.480	147.278	59.805	87.473	364.580	(8.983)
Aerolane Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.	126.472	78.306	48.166	116.040	111.718	4.322	256.925	(20.193)
Aerovías de Integración Regional, AIRE S.A.	13.1324	38.751	92.573	61.736	49.577	12.159	392.433	(8.1033)
TAM S.A. (*)	6.817.698	1.921.316	4.896.382	5.809.529	2.279.110	3.530.419	6.628.432	171.655

Nombre de subsidiaria significativa	Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2013						Resultado al 31 de diciembre de 2013	
	Activos	Activos	Activos	Pasivos	Pasivos	Pasivos	Ingresos	Ganancia
	totales	corrientes	no corrientes	totales	corrientes	no corrientes	Ordinarios	(pérdida) neta
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Lan Perú S.A.	263.516	237.577	25.939	252.109	250.699	1.410	1.173.391	3.755
Lan Cargo S.A.	772.640	360.733	411.907	413.527	233.363	180.164	304.060	3.685
Lan Argentina S.A.	214.426	192.590	21.836	205.672	203.567	2.105	500.128	(13.311)
Transporte Aéreo S.A.	359.693	69.459	290.234	120.399	37.049	83.350	400.518	(4.129)
Aerolane Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.	94.160	58.867	35.293	93.535	89.802	3.733	299.138	(40.295)
Aerovías de Integración Regional, AIRE S.A.	188.518	69.591	118.927	36.009	24.936	11.073	335.854	(63.359)
TAM S.A. (*)	8.695.458	2.372.047	6.323.411	7.983.671	3.249.581	4.734.090	6.791.104	(458.475)

(\*) Corresponde a información consolidada de TAM S.A. y Filiales

57

## (b) Participaciones no controladora

Patrimonio	RUT	País	Al 31 de	Al 31 de	Al 31 de	Al 31 de
			diciembre de	diciembre de	diciembre de	diciembre de
			2014	2013	2014	2013
			%	%	MUS\$	MUS\$
Lan Perú S.A.	0-E	Perú	30,00000	30,00000	3.323	3.423
Lan Cargo S.A. y Filiales	93.383.000-4	Chile	0,10605	0,10605	925	591
Inversiones Lan S.A. y Filiales	96.575.810-0	Chile	0,29000	0,29000	5	19
Promotora Aérea Latinoamericana S.A. y Filiales	0-E	México	51,00000	51,00000	1.730	1.315
Aerolane, Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.	0-E	Ecuador	0,00000	28,05000	-	(14.688)
Inversora Cordillera S.A. y Filiales	0-E	Argentina	4,22000	4,22000	195	966
Lan Argentina S.A.	0-E	Argentina	1,00000	1,00000	217	221
Americonsult de Guatemala S.A.	0-E	Guatemala	1,00000	1,00000	5	1
Americonsult Costa Rica S.A.	0-E	Costa Rica	1,00000	1,00000	6	8
Línea Aérea Carguera de Colombia S.A.	0-E	Colombia	10,00000	10,00000	(826)	660
Aerolíneas Regionales de Integración Aires S.A.	0-E	Colombia	0,98307	0,98307	684	370
Transportes Aéreos del Mercosur S.A.	0-E	Paraguay	5,02000	5,02000	825	1.695
Multipius S.A.	0-E	Brasil	27,26000	27,15000	94.710	93.057
Total					101.799	87.638

Resultado	RUT	País	Al 31 de	Al 31 de	Por los ejercicios terminados	
			diciembre de	diciembre de	al 31 de diciembre de	al 31 de diciembre de
			2014	2013	2014	2013
			%	%	MUS\$	MUS\$
Lan Perú S.A.	0-E	Perú	30,00000	30,00000	317	1.127
Lan Cargo S.A. y Filiales	93.383.000-4	Chile	0,10605	0,10605	(109)	111
Inversiones Lan S.A. y Filiales	96.575.810-0	Chile	0,29000	0,29000	(14)	1
Promotora Aérea Latinoamericana S.A. y Filiales	0-E	México	51,00000	51,00000	396	(511)
Aerolíneas Brasileiras S.A. y Filiales	0-E	Brasil	0,00000	26,70000	-	(1.520)
Aerolane, Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.	0-E	Ecuador	0,00000	28,05000	(5.671)	(11.303)
Inversora Cordillera S.A. y Filiales	0-E	Argentina	4,22000	4,22000	269	188
Lan Argentina S.A.	0-E	Argentina	1,00000	1,00000	58	47
Americonsult de Guatemala S.A.	0-E	Guatemala	1,00000	1,00000	4	1
Americonsult Costa Rica S.A.	0-E	Costa Rica	1,00000	1,00000	6	-
Línea Aérea Carguera de Colombiana S.A.	0-E	Colombia	10,00000	10,00000	(495)	(145)
Aerolíneas Regionales de Integración Aires S.A.	0-E	Colombia	0,98307	1,02665	(797)	(645)
Transportes Aéreos del Mercosur S.A.	0-E	Paraguay	5,02000	5,02000	(389)	671
Multipius S.A.	0-E	Brasil	27,26000	27,13000	39.254	29.273
Total					32.829	17.295

## NOTA 14 - ACTIVOS INTANGIBLES DISTINTOS DE LA PLUSVALIA

El detalle de los activos intangibles es el siguiente:

	Clases de activos intangibles (neto)		Clases de activos intangibles (bruto)	
	Al 31 de diciembre de 2014 MUSS	Al 31 de diciembre de 2013 MUSS	Al 31 de diciembre de 2014 MUSS	Al 31 de diciembre de 2013 MUSS
Programas informáticos	126.797	143.124	309.846	278.721
Programas informáticos en desarrollo	74.050	46.075	74.050	46.075
Slots aeroportuarios	1.201.028	1.361.807	1.201.028	1.361.807
Loyalty program	400.317	453.907	400.317	453.907
Marcas	77.887	88.314	77.887	88.314
Otros activos	-	81	808	808
<b>Total</b>	<b>1.880.079</b>	<b>2.093.308</b>	<b>2.063.936</b>	<b>2.229.632</b>

## Movimiento de Intangibles distintos de la plusvalía:

	Programas informáticos neto MUSS	Programas informáticos en desarrollo MUSS	Slots aeroportuarios (*) MUSS	Marcas y Loyalty Program (*) MUSS	Otros activos neto MUSS	Total MUSS
Saldos iniciales al 1 de enero de 2013	144.244	54.635	1.561.130	621.584	806	2.382.399
Adiciones	14.703	47.199	-	-	-	61.902
Retiros	(467)	(1.975)	-	-	-	(2.442)
Traspaso programas informáticos	46.444	(48.890)	-	-	(492)	(2.938)
Diferencia por conversión filiales	(5.542)	(4.894)	(199.323)	(79.363)	(72)	(289.194)
Amortización	(56.258)	-	-	-	(161)	(56.419)
<b>Saldos al 31 de diciembre de 2013</b>	<b>143.124</b>	<b>46.075</b>	<b>1.361.807</b>	<b>542.221</b>	<b>81</b>	<b>2.093.308</b>
Saldos iniciales al 1 de enero de 2014	143.124	46.075	1.361.807	542.221	81	2.093.308
Adiciones	16.902	60.994	-	-	-	77.896
Retiros	(1.365)	(3.576)	-	-	-	(4.941)
Traspaso programas informáticos	22.351	(24.539)	-	-	-	(2.188)
Diferencia por conversión filiales	(6.763)	(4.904)	(160.779)	(64.017)	-	(236.463)
Amortización	(47.452)	-	-	-	(81)	(47.533)
<b>Saldos al 31 de diciembre de 2014</b>	<b>126.797</b>	<b>74.050</b>	<b>1.201.028</b>	<b>478.204</b>	<b>-</b>	<b>1.880.079</b>

La amortización de cada ejercicio es reconocida en el estado de resultados consolidado en los gastos de administración. La amortización acumulada de los programas informáticos al 31 de diciembre de 2014, asciende a MUS\$ 183.049 (MUS\$ 135.597 al 31 de diciembre de 2013). La amortización acumulada de otros activos intangibles identificables al 31 de diciembre de 2014 asciende a MUS\$ 808 (MUS\$ 727 al 31 de diciembre de 2013).

(\*) Ver Nota 2.5.

## NOTA 15 - PLUSVALIA

La Plusvalía al 31 de diciembre de 2014, asciende a MUS\$ 3.313.401 (MUS\$ 3.727.605 al 31 de diciembre de 2013).

La Sociedad posee dos unidades generadoras de efectivo (UGE), “Transporte aéreo” y “Programa de coalición y fidelización Multiplus”; consecuentemente con esto, al 31 de diciembre de 2014 se realizaron pruebas de deterioro basadas en el valor en uso y no fue detectado deterioro. Dichas pruebas se hacen al menos una vez al año.

Al 31 de diciembre de 2014, los valores recuperables de las unidades generadoras de efectivo fueron determinados a partir de los flujos de caja estimados por la Administración. Los principales supuestos utilizados se revelan a continuación:

		UGE Transporte aéreo	UGE Programa de coalición y fidelización Multiplus (2)
Tasa de crecimiento anual (terminal)	%	1,5 y 2,5	4,7 y 5,7
Tipo de cambio (1)	RS/US\$	2,70 y 3,62	2,70 y 3,62
Tasa de descuento basada en el costo medio ponderado de capital (WACC – Weighted Average Cost of Capital)	%	9,8 y 10,8	-
Tasa de descuento basada en el costo de capital propio (CoE – Cost of Equity)	%	-	18,0 y 24,0
Precio de combustible a partir de curvas de precios futuros de los mercados de commodities.	US\$/barril	90	-

(1) En línea con las expectativas del Banco Central de Brasil.

(2) Los flujos, al igual que las tasas de crecimiento y descuento, están denominados en reales.

Dadas las expectativas de crecimiento y los largos ciclos de inversión característicos de la industria, se utilizan proyecciones de diez años.

El resultado de la prueba de deterioro, que incluye un análisis de sensibilidad de sus variables principales, arrojó que los valores recuperables calculados exceden al valor libro de los activos netos de la unidad generadora de efectivo respectiva, y por lo tanto no se detectó deterioro.

El análisis de sensibilidad incluyó el impacto individual de las variaciones de las estimaciones críticas al determinar los importes recuperables, a saber:

	Aumento WACC máxima	Aumento CoE máxima	Disminución tasa de crecimiento terminal mínima
	%	%	%
UGE Transporte aéreo	10,8	-	1,5
UGE Programa de coalición y fidelización Multiplus	-	24,0	4,7

En ninguno de los casos anteriores se presentó un deterioro de las unidades generadoras de efectivo.

60

## Movimiento de la Plusvalía, separado por UGE:

	Transporte aéreo	Programa de coalición y fidelización Multiplus	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldo inicial al 1 de enero de 2013	3.361.906	851.254	4.213.160
Aumento (disminución) por ajuste de conversión	(421.729)	(108.686)	(530.415)
Otros	44.860	-	44.860
Saldo final al 31 de diciembre de 2013	<u>2.985.037</u>	<u>742.568</u>	<u>3.727.605</u>
Saldo inicial al 1 de enero de 2014	2.985.037	742.568	3.727.605
Aumento (disminución) por ajuste de conversión	(360.371)	(87.670)	(448.041)
Otros	33.837	-	33.837
Saldo final al 31 de diciembre de 2014	<u>2.658.503</u>	<u>654.898</u>	<u>3.313.401</u>

## NOTA 16 - PROPIEDADES, PLANTAS Y EQUIPOS

La composición por categorías de Propiedades, plantas y equipos, es la siguiente:

	Valor bruto		Depreciación acumulada		Valor neto	
	Al 31 de diciembre de 2014 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2013 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2014 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2013 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2014 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2013 MUS\$
Construcciones en curso	937.279	858.650	-	-	937.279	858.650
Terrenos	57.988	59.352	-	-	57.988	59.352
Edificios	249.361	247.263	(82.355)	(75.478)	167.006	171.785
Plantas y equipos	8.660.352	8.461.456	(1.770.560)	(1.708.668)	6.889.792	6.752.788
Aeronaves propias	7.531.526	7.409.394	(1.407.704)	(1.347.671)	6.123.822	6.061.723
Otros	1.128.826	1.052.062	(362.856)	(360.997)	765.970	691.065
Maquinarias	65.832	73.561	(42.099)	(41.509)	23.733	32.052
Equipamientos de tecnologías de la información	188.208	182.108	(137.199)	(135.889)	51.009	46.219
Instalaciones fijas y accesorios	97.090	97.212	(53.307)	(46.620)	43.783	50.592
Equipos de transporte	95.981	75.150	(53.452)	(51.128)	42.529	24.022
Mejoras de bienes arrendados	144.230	88.641	(87.707)	(71.872)	56.523	16.769
Otras propiedades, plantas y equipos	4.522.589	4.791.236	(2.019.155)	(1.820.679)	2.503.434	2.970.557
Aeronaves en leasing financiero	4.365.247	4.618.127	(1.985.458)	(1.777.980)	2.379.789	2.840.147
Otros	157.342	173.109	(33.697)	(42.699)	123.645	130.410
Total	15.018.910	14.934.629	(4.245.834)	(3.951.843)	10.773.076	10.982.786

## (a) Los movimientos de las distintas categorías de Propiedades, plantas y equipos:

	Construcciones en curso	Terrenos	Edificios neto	Plantas y equipos neto	Equipamientos de tecnologías de la información neto	Instalaciones fijas y accesorios neto	Vehículos de motor neto	Mejoras de bienes arrendados neto	Otras propiedades, plantas y equipos neto	Propiedades, plantas y equipos neto
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2013	1.153.003	65.307	175.070	6.360.115	40.463	42.343	4.722	21.728	3.944.325	11.807.076
Adiciones	17.731	-	11.798	1.555.667	22.146	7.663	303	-	69.703	1.685.011
Desapropiaciones	-	-	-	(141.328)	(31)	-	(161)	-	(644.637)	(786.157)
Retiros	(615)	-	(430)	(65.151)	(270)	(15)	(10)	(219)	(19.716)	(86.426)
Gastos por depreciación	-	-	(11.768)	(446.503)	(14.131)	(8.893)	(312)	(12.281)	(336.586)	(830.474)
Diferencia por conversión filiales	(53.452)	(5.955)	(12.414)	(710.13)	(3.375)	(1.527)	(286)	(1)	(320.738)	(468.761)
Otros incrementos (disminuciones)	(258.017)	-	9.529	(384.669)	1.417	11.021	(2.512)	7.542	278.206	(337.483)
Total cambios	(294.353)	(5.955)	(3.285)	447.003	5.756	8.249	(2.978)	(4.959)	(973.768)	(824.290)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2013	858.650	59.352	171.785	6.807.118	46.219	50.592	1.744	16.769	2.970.557	10.982.786
Saldos iniciales al 1 de enero de 2014	858.650	59.352	171.785	6.807.118	46.219	50.592	1.744	16.769	2.970.557	10.982.786
Adiciones	29.980	3.440	16.636	1.214.282	22.239	2.190	1.586	-	154.049	1.444.402
Desapropiaciones	-	-	-	(660.129) (*)	(57)	-	(4)	-	(328)	(660.518)
Retiros	(705)	-	(403)	(39.463)	(205)	(230)	(53)	(50)	(34.282)	(75.391)
Gastos por depreciación	-	-	(13.980)	(431.967)	(16.889)	(8.899)	(1041)	(19.127)	(286.033)	(777.936)
Diferencia por conversión filiales	733	(4.804)	(12.341)	(59.957)	(3.595)	(1.509)	330	-	(110.727)	(191.870)
Otros incrementos (disminuciones)	48.621	-	5.309	124.205	3.297	1.639	(597)	58.931	(189.802)	51.603
Total cambios	78.629	(1.364)	(4.779)	146.971	4.790	(6.809)	221	39.754	(467.123)	(209.710)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2014	937.279	57.988	167.006	6.954.089	51.009	43.783	1.965	56.523	2.503.434	10.773.076

(\*) Durante el primer semestre del 2014 se realizó la venta y posterior arriendo de cuatro aeronaves Boeing 777-300ER.

## (b) Composición de la flota

Aeronave	Modelo	Aeronaves incluidas en propiedades, plantas y equipos de la Sociedad		Arrendamientos operativos		Total flota	
		Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2013	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2013	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2013
Boeing 767	300	-	3	-	-	-	3
Boeing 767	300ER	34	34	4	6	38	40
Boeing 767	300F	8 (1)	8	3	4	11 (1)	12
Boeing 777	300ER	4	8	6	2	10	10
Boeing 777	Freighter	2	2	2	2	4	4
Boeing 787	800	6	3	4	2	10	5
Airbus A319	100	40	39	12	15	52	54
Airbus A320	200	95	95	63	65	158	160
Airbus A321	200	18	9	3	1	21	10
Airbus A330	200	8	8	5	12	13	20
Airbus A340	300	3	-	-	4	3	4
Airbus A340	500	-	2	-	-	-	2
Boeing 737	700	-	-	-	5	-	5
Bombardier	Dhc8-200	2	-	5	7	7	7
Bombardier	Dhc8-400	-	-	-	3	-	3
Total		220	211	107	128	327	339

(1) Dos aeronaves arrendadas a FEDEX

## (c) Método utilizado para la depreciación de Propiedades, plantas y equipos:

	Método de depreciación	Vida útil	
		minima	máxima
Edificios	Lineal sin valor residual	20	50
Plantas y equipos	Lineal, con valor residual de 20% en la flota corto alcance y 36% en la flota largo alcance (*)	5	20
Equipamientos de tecnologías de la información	Lineal sin valor residual	5	10
Instalaciones fijas y accesorios	Lineal sin valor residual	10	10
Vehículos de motor	Lineal sin valor residual	10	10
Mejoras de bienes arrendados	Lineal sin valor residual	5	5
Otras propiedades, plantas y equipos	Lineal, con valor residual de 20% en la flota corto alcance y 36% en la flota largo alcance (*)	3	20

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

Las aeronaves con cláusula de remarketing (\*\*) bajo la modalidad de arrendamiento financiero, se deprecian de acuerdo a la duración de sus contratos, entre 12 y 18 años. Sus valores residuales se estiman de acuerdo al valor de mercado que tendrán al final de dichos contratos.

(\*\*) Aeronaves con cláusula de remarketing son aquellas que tienen obligación de venta al final del contrato.

El cargo a resultados por concepto de depreciación del ejercicio, que se incluye en el estado de resultados consolidado, asciende a MUS\$ 777.936 (MUS\$ 830.474 al 31 de diciembre de 2013). Este cargo se reconoce en los rubros de costo de venta y gastos de administración del estado de resultados consolidado.



## (d) Información adicional Propiedades, plantas y equipos:

## (i) Propiedades, plantas y equipos entregados en garantía:

En el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2014, se agregaron las garantías directas de nueve aeronaves Airbus A321-200 y tres aeronaves Boeing 787-800. Adicionalmente, producto del plan de transferencia de flota desde TAM Linhas Aéreas S.A. a LATAM Airlines Group S.A., se agregaron las garantías directas de tres aeronaves Airbus A319-100, veintidós aeronaves Airbus A320-200 y siete aeronaves Airbus A321-200.

Por otra parte, la Sociedad vendió su participación en los establecimientos permanentes Flamenco Leasing LLC, Cisne Leasing LLC, Becacina Leasing LLC, Tricahue Leasing LLC y Loica Leasing Limited. Producto de lo anterior se eliminaron las garantías directas asociadas a siete aeronaves Boeing 767-300, dos aeronaves Airbus A319-100 y dos aeronaves Airbus A320-200.

Adicionalmente, producto de su venta, se eliminaron las garantías directas asociadas a cuatro aeronaves Boeing 777-300.

## Descripción de Propiedades, plantas y equipos entregados en garantía:

Acreedor de la garantía	Activos comprometidos	Flota	Al 31 de diciembre de 2014		Al 31 de diciembre de 2013	
			Deuda vigente	Valor libro	Deuda vigente	Valor libro
			MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Wilmington Trust Company	Aviones y motores	Boeing 767	1.001.311	1.277.357	1.437.810	1.827.349
		Boeing 777 / 787	452.622	518.788	777.796	880.470
Banco Santander S.A.	Aviones y motores	Airbus A319	66.318	100.485	74.042	105.353
		Airbus A320	585.008	788.706	643.945	829.185
		Airbus A321	39.739	45.161	43.071	49.208
BNP Paribas	Aviones y motores	Airbus A319	174.714	238.103	209.993	281.846
		Airbus A320	162.304	207.881	199.114	257.857
Credit Agricole	Aviones y motores	Airbus A319	55.797	121.038	32.251	99.241
		Airbus A320	157.514	219.460	96.774	153.531
		Airbus A321	60.288	63.939	-	-
JP Morgan	Aviones y motores	Boeing 777	237.463	278.169	259.272	292.486
Wells Fargo	Aviones y motores	Airbus A320	305.949	360.064	331.854	384.273
Bank Of Utah	Aviones y motores	Airbus A320	259.260	327.094	277.622	347.765
DVB Bank SE	Aviones y motores	Boeing 767	-	-	95.292	151.824
Natixis	Aviones y motores	Airbus A320	48.814	55.946	-	-
		Airbus A321	405.416	488.198	-	-
Citibank N.A.	Aviones y motores	Airbus A320	142.591	146.535	-	-
		Airbus A321	55.836	59.452	-	-
HSBC	Aviones y motores	Airbus A320	59.005	59.342	-	-
KfW IPEX-Bank	Aviones y motores	Airbus A320	16.088	17.516	-	-
PK AirFinance US, Inc.	Aviones y motores	Airbus A320	69.721	70.102	-	-
Total garantías directas			4.355.758	5.443.336	4.478.836	5.660.388

Los montos de la deuda vigente son presentados a su valor nominal. El valor libro corresponde a los bienes otorgados como garantía.

Adicionalmente, existen garantías indirectas asociadas a activos registrados en Propiedades, plantas y equipos cuya deuda total al 31 de diciembre de 2014, asciende a MUS\$ 1.626.257 (MUS\$ 2.167.470 al 31 de diciembre de 2013). El valor libro de los activos con garantías indirectas al 31 de diciembre de 2014, asciende a un monto de MUS\$ 2.335.135 (MUS\$ 2.767.593 al 31 de diciembre de 2013).

(ii) Compromisos y otros

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

	Al 31 de diciembre de 2014 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2013 MUS\$
Valor bruto de propiedades, plantas y equipos completamente depreciados todavía en uso	138.960	160.116
Compromisos por la adquisición de aeronaves (*)	21.500.000	23.900.000

(\*) De acuerdo a precios de lista del fabricante.

Compromisos vigentes de compra de aeronaves:

Fabricante	Año de entrega							Total
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
Airbus S.A.S.	16	23	26	31	11	12	5	124
A320-NEO	-	2	18	16	8	8	-	52
A321	15	15	-	-	-	-	-	30
A321-NEO	-	-	-	6	-	4	5	15
A350	1	6	8	9	3	-	-	27
The Boeing Company	3	5	6	4	-	-	-	18
B777	-	-	2	-	-	-	-	2
B787-8	-	-	4	4	-	-	-	8
B787-9	3	5	-	-	-	-	-	8
Total	19	28	32	35	11	12	5	142

En julio de 2014 se firmó la cancelación de 4 aeronaves Airbus A320 y la conversión de 12 aeronaves Airbus A320 a 12 aeronaves Airbus A320 NEO. En diciembre de 2014 se firmó la conversión de 4 aeronaves Airbus A320 a 4 Airbus A320 NEO y la conversión de 4 aeronaves Airbus A321 a 4 Airbus A321 NEO.

Al 31 de diciembre de 2014, producto de los distintos contratos de compra de aeronaves suscritos con Airbus S.A.S., restan por recibir 97 aeronaves Airbus de la familia A320, con entregas entre el 2015 y 2021, y 27 aeronaves Airbus de la familia A350 con fechas de entrega a partir del año 2015.

El monto aproximado, de acuerdo a precios lista del fabricante, es de MUS\$ 17.600.000. Adicionalmente, la Sociedad mantiene opciones de compra vigentes por 5 aeronaves Airbus A350.

Al 31 de diciembre de 2014, producto de los distintos contratos de compra de aeronaves suscritos con The Boeing Company, restan por recibir 16 aeronaves 787 Dreamliner, con fechas de entrega entre los años 2015 y 2018, y 2 aeronaves 777, con entrega prevista para el año 2017.

El monto aproximado, de acuerdo a precios lista del fabricante, es de MUS\$ 3.900.000. Adicionalmente, la Sociedad mantiene opciones de compra vigentes por otras 2 aeronaves 777.

(iii) Costos por intereses capitalizados en Propiedades, plantas y equipos

		Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
		2014	2013
Tasa promedio de capitalización de costos por intereses capitalizados	%	2,84	3,63
Costos por intereses capitalizados	MUS\$	18.426	25.625

(iv) Arrendamiento financiero

El detalle de los principales arrendamientos financieros es el siguiente:

Arrendador	Aeronave	Modelo	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de
			2014	2013
Agonandra Statutory Trust	Airbus A319	100	4	4
Agonandra Statutory Trust	Airbus A320	200	2	2
Air Canada	Airbus A340	500	-	2
AWMSI (AWAS)	Boeing 767	300	-	3
Becacina Leasing LLC	Boeing 767	300ER	1	-
Caiquen Leasing LLC	Boeing 767	300F	1	1
Cernicalo Leasing LLC	Boeing 767	300F	2	2
Chirihue Leasing Trust	Boeing 767	300F	2	2
Cisne Leasing LLC	Boeing 767	300ER	2	-
Codorniz Leasing Limited	Airbus A319	100	2	2
Conure Leasing Limited	Airbus A320	200	2	2
Flamenco Leasing LLC	Boeing 767	300ER	1	-
FLYAFI 1 S.R.L.	Boeing 777	300ER	1	1
FLYAFI 2 S.R.L.	Boeing 777	300ER	1	1
FLYAFI 3 S.R.L.	Boeing 777	300ER	1	1
Forderum Holding B.V. (GECAS)	Airbus A320	200	2	2
Garza Leasing LLC	Boeing 767	300ER	1	1
General Electric Capital Corporation	Airbus A330	200	3	3
Intraelo BETA Corpotation (KFW)	Airbus A320	200	1	1
Juliana Leasing Limited	Airbus A320	200	2	2
Linnet Leasing Limited	Airbus A320	200	4	4
Loica Leasing Limited	Airbus A319	100	2	-
Loica Leasing Limited	Airbus A320	200	2	-

Arrendador	Aeronave	Modelo	Al 31 de	Al 31 de
			diciembre de 2014	diciembre de 2013
Mirlo Leasing LLC	Boeing 767	300ER	1	1
NBB Rio de Janeiro Lease CO and Brasilia Lease LLC (BBAM)	Airbus A320	200	1	1
NBB São Paulo Lease CO. Limited (BBAM)	Airbus A321	200	1	1
Osprey Leasing Limited	Airbus A319	100	8	8
Petrel Leasing LLC	Boeing 767	300ER	1	1
Pochard Leasing LLC	Boeing 767	300ER	2	2
Quetro Leasing LLC	Boeing 767	300ER	3	3
SG Infraestructure Italia S.R.L.	Boeing 777	300ER	1	1
SL Alcyone LTD (Showa)	Airbus A320	200	1	1
TMF Interlease Aviation B.V.	Airbus A320	200	1	12
TMF Interlease Aviation B.V.	Airbus A330	200	1	1
TMF Interlease Aviation II B.V.	Airbus A319	100	5	5
TMF Interlease Aviation II B.V.	Airbus A320	200	2	2
TMF Interlease Aviation III B.V.	Airbus A319	100	-	3
TMF Interlease Aviation III B.V.	Airbus A320	200	-	12
TMF Interlease Aviation III B.V.	Airbus A321	200	-	7
Tricahue Leasing LLC	Boeing 767	300ER	3	-
Wacapou Leasing S.A	Airbus A320	200	1	1
Wells Fargo Bank North National Association (ILFC)	Airbus A330	200	-	1
Total			<u>71</u>	<u>99</u>

Los contratos de arrendamiento financiero en que la sociedad matriz actúa como arrendatario de aeronaves establecen una duración entre 12 y 18 años y pagos de las obligaciones semestral, trimestral y mensualmente.

Adicionalmente, el arrendatario tendrá como obligaciones contratar y mantener vigentes la cobertura de seguros de la aeronave, realizar el mantenimiento de éstas a su propio costo y actualizar los certificados de aeronavegabilidad.

Los bienes adquiridos bajo la modalidad de leasing financiero se encuentran clasificados en el rubro Otras propiedades, plantas y equipos. Al 31 de diciembre de 2014, la Sociedad registra bajo esta modalidad setenta y un aeronaves (noventa y nueve aeronaves al 31 de diciembre de 2013).

En el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2014, debido a la venta de su participación en los establecimientos permanentes Flamenco Leasing LLC, Cisne Leasing LLC, Becacina Leasing LLC, Tricahue Leasing LLC y Loica Leasing Limited, la Sociedad incrementó su número de aviones en leasing en siete aeronaves Boeing 767-300, dos aeronaves Airbus A319-100 y dos aeronaves Airbus A320-200. Producto de lo anterior, estas aeronaves se reclasificaron de la categoría Plantas y equipos a la categoría Otras propiedades, plantas y equipos.

Durante el tercer trimestre de 2014 se ejerció la opción de compra de una aeronave Airbus A330-200 y durante el cuarto trimestre se ejercieron las opciones de compra de dos aeronaves Airbus A320-200. Producto de lo anterior, estas aeronaves se reclasificaron de la categoría Otras propiedades, plantas y equipos a la categoría Plantas y equipos.

Por otra parte, producto del plan de transferencia de flota desde TAM Linhas Aéreas S.A. a LATAM Airlines Group S.A., la Sociedad disminuyó su número de aviones en leasing en tres aeronaves Airbus A319-100, veintiún aeronaves Airbus A320-200 y siete aeronaves Airbus A321-200. Producto de lo anterior, estas aeronaves se reclasificaron de la categoría Otras propiedades, plantas y equipos a la categoría Plantas y equipos.

Adicionalmente, producto del término de contrato de arrendamiento la Sociedad disminuyó su número de aviones en leasing en tres aeronaves Boeing 767-300 y dos aeronaves Airbus A340-500. Estas aeronaves se encontraban con contrato de arrendamiento operativo, pero de acuerdo a la política declarada estaban clasificadas como arrendamiento financiero.

El valor libro de los activos por arrendamiento financiero al 31 de diciembre de 2014, asciende a un monto de MUS\$ 2.379.789 (MUS\$ 2.840.147 al 31 de diciembre de 2013).

Los pagos mínimos de arrendamientos financieros son los siguientes:

	Al 31 de diciembre de 2014			Al 31 de diciembre de 2013		
	Valor bruto	Interés	Valor presente	Valor bruto	Interés	Valor presente
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Hasta un año	403.840	(48.197)	355.643	462.157	(53.925)	408.232
Más de un año y hasta cinco años	1.121.190	(97.909)	1.023.281	1.406.384	(118.702)	1.287.682
Más de cinco años	261.877	(6.409)	255.468	633.120	(19.562)	613.558
<b>Total</b>	<b>1.786.907</b>	<b>(152.515)</b>	<b>1.634.392</b>	<b>2.501.661</b>	<b>(192.189)</b>	<b>2.309.472</b>

#### NOTA 17 - IMPUESTOS CORRIENTES Y DIFERIDOS

En el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2014, se procedió a calcular y contabilizar la provisión de impuesto a la renta con una tasa del 21% para el ejercicio comercial 2014, en base a lo dispuesto por la Ley N° 20.780, Reforma Tributaria, publicada en el Diario Oficial de la República de Chile con fecha 29 de septiembre de 2014.

Entre las principales modificaciones, se encuentra el aumento progresivo del Impuesto de Primera Categoría, alcanzando el 27%, a partir del año 2018, en el evento que se aplique el “Sistema de Tributación Parcialmente Integrado”. En caso de que se opte por el “Sistema de Tributación de Renta Atribuida”, la tasa máxima llegaría al 25% desde el año 2017.

La Ley previamente referida establece que siendo LATAM Airlines Group S.A. una sociedad anónima abierta, se le aplica como regla general el “Sistema de Tributación Parcialmente Integrado”(\*), a menos que una futura Junta de Extraordinaria de Accionistas de la Compañía acordase, por un mínimo de 2/3 de esta, optar por el “Sistema de Tributación de Renta Atribuida”(\*) cuyo plazo máximo es el último trimestre del año 2016.

Los efectos de la actualización de los activos y pasivos por impuestos diferidos de acuerdo al cambio de tasas introducido por la Ley N° 20.780 en función de su período de reverso, han sido contabilizados en el patrimonio de acuerdo con lo dispuesto en Oficio Circular N° 856 de la Superintendencia de Valores y Seguros de fecha 17 de octubre de 2014. El efecto total en patrimonio fue de MUS\$ 150.210, que se explica por un incremento en los activos por impuestos diferidos por MUS\$ 87, un aumento en los pasivos por impuestos diferidos por MUS\$ 145.253 y un aumento patrimonial por impuestos diferidos por MUS\$ 5.044. El efecto neto en los activos y pasivos por impuestos diferidos fue un mayor pasivo por MUS\$ 145.166.

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

(\*) El Sistema de Tributación Parcialmente Integrado es uno de los regímenes tributarios aprobados en la Reforma Tributaria antes indicada, que se basa en la tributación por la percepción de las utilidades y el Sistema de Tributación de Renta atribuida, se basa en la tributación por el devengo de las utilidades.

(a) Impuestos corrientes

(a.1) La composición de los activos por impuestos corrientes es la siguiente:

	Activos corrientes		Activos no corrientes		Total activos	
	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2013	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2013	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2013
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Pagos provisionales mensuales (anticipos)	68.752	61.570	-	-	68.752	61.570
Otros créditos por recuperar	31.956	20.320	17.663	-	49.619	20.320
Total impuestos corrientes	<u>100.708</u>	<u>81.890</u>	<u>17.663</u>	<u>-</u>	<u>118.371</u>	<u>81.890</u>

(a.2) La composición de los pasivos por impuestos corrientes es la siguiente:

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2013	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2013	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2013
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Provisión de impuesto a la renta	16.712	9.919	-	-	16.712	9.919
Provisión de impuesto adicional	1.177	1.664	-	-	1.177	1.664
Total impuestos corrientes	<u>17.889</u>	<u>11.583</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>17.889</u>	<u>11.583</u>

(b) Impuestos diferidos

Los saldos de impuestos diferidos son los siguientes:

Conceptos	Activos		Pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2013	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2013
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Depreciaciones	(23.675)	(17.152)	847.965	557.845
Activos en leasing	(102.457)	(147.074)	83.318	46.688
Amortizaciones	(31.750)	(10.778)	128.350	113.579
Provisiones	416.153	317.883	65.076	(207.358)
Reevaluaciones de instrumentos financieros	270	562	(12.536)	(15.508)
Pérdidas fiscales	151.569	267.189	(571.180)	(284.339)
Revalorización activo fijo	-	-	(5.999)	(18.544)
Intangibles	-	-	523.275	593.325
Otros	(2.787)	(7.668)	(6.375)	(18.460)
Total	<u>407.323</u>	<u>402.962</u>	<u>1.051.894</u>	<u>767.228</u>

El saldo de activos y pasivos por impuestos diferidos se compone principalmente por diferencias temporarias a reversar en el largo plazo.

Movimientos de los activos y pasivos por impuestos diferidos:

(a) Desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2013

	Saldo inicial Activo (pasivo)	Reconocimiento en resultado consolidado	Reconocimiento en resultado integral	Variación cambiaria	Otros	Saldo final Activo (pasivo)
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Depreciaciones	(454.845)	(124.584)	-	4.432	-	(574.997)
Activos en leasing	(268.619)	70.807	-	4.050	-	(193.762)
Amortizaciones	(76.763)	(49.985)	-	2.391	-	(124.357)
Provisiones	555.423	35.636	-	(65.818)	-	525.241
Reevaluaciones de instrumentos financieros	36.919	146	(19.345)	(1.650)	-	16.070
Pérdidas fiscales	420.578	148.266	-	(17.316)	-	551.528
Revalorización activo fijo	22.892	3.290	-	(7.638)	-	18.544
Intangibles	(680.167)	-	-	86.842	-	(593.325)
Otros	28.310	9.543	-	(28.070)	1.009	10.792
Total	<u>(416.272)</u>	<u>93.119</u>	<u>(19.345)</u>	<u>(22.777)</u>	<u>1.009</u>	<u>(364.266)</u>

(b) Desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2014

	Saldo inicial Activo (pasivo)	Reconocimiento en resultado consolidado	Reconocimiento en resultado integral	Variación cambiaria	Efecto por cambio de tasa de impuestos	Otros	Saldo final Activo (pasivo)
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Depreciaciones	(574.997)	(74.623)	-	3.575	(225.595)	-	(871.640)
Activos en leasing	(193.762)	47.749	-	3.267	(43.029)	-	(185.775)
Amortizaciones	(124.357)	(21.621)	-	1.928	(16.050)	-	(160.100)
Provisiones	525.241	(99.262)	-	(53.090)	(21.812)	-	351.077
Reevaluaciones de instrumentos financieros	16.070	(53.675)	47.979	(1.331)	3.763	-	12.806
Pérdidas fiscales (*)	551.528	147.798	-	(13.968)	163.596	(126.205)	722.749
Revalorización activo fijo	18.544	(6.384)	-	(6.161)	-	-	5.999
Intangibles	(593.325)	-	-	70.050	-	-	(523.275)
Otros	10.792	13.455	-	(26.200)	(6.039)	11.580	3.588
Total	<u>(364.266)</u>	<u>(46.563)</u>	<u>47.979</u>	<u>(21.930)</u>	<u>(145.166)</u>	<u>(114.625)</u>	<u>(644.571)</u>

(\*) En relación con el Programa de Recuperación Fiscal (REFIS), establecido en la Ley N°11.941/09, la medida provisoria N°651/2014 aprobada por el Congreso Nacional Brasileiro y convertida en ley N°13.043/14, en su sección VIII, artículo 33, establece que los contribuyentes podrán anticipar el pago de su deuda fiscal mediante la utilización de créditos propios relacionados a pérdidas tributarias por un 70% del total de la deuda, y pagar el otro 30% en efectivo. La compañía se adhirió al programa y pagó su deuda mediante este mecanismo.

Dado lo anterior, la sociedad TAM Linhas Aéreas S.A. disminuyó su pasivo asociado al Programa REFIS utilizando su activo por impuesto diferido relacionado a su pérdida tributaria por MUS\$ 126.205 al 31 de diciembre de 2014, no generando efecto alguno en su resultado por impuesto.

71

Activos por impuestos diferidos no reconocidos:	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2013
	MUS\$	MUS\$
Pérdidas fiscales	2.781	6.538
Total activos por impuestos diferidos no reconocidos	<u>2.781</u>	<u>6.538</u>

Los activos por impuestos diferidos por bases imponibles negativas pendientes de compensación, se reconocen en la medida en que es probable la realización del correspondiente beneficio fiscal a través de beneficios fiscales futuros. La Sociedad no ha reconocido activos por impuestos diferidos por MUS\$ 2.781 (MUS\$ 6.538 al 31 de diciembre de 2013) con respecto a unas pérdidas de MUS\$ 11.620 (MUS\$ 28.855 al 31 de diciembre de 2013) a compensar en ejercicios futuros contra beneficios fiscales.

## Gastos (ingresos) por impuestos diferidos e impuesto a la renta:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2014	2013
	MUS\$	MUS\$
Gasto por impuestos corrientes a las ganancias		
Gasto por impuestos corrientes	97.782	73.611
Ajustes al impuesto corriente del ejercicio anterior	(2.151)	(561)
Gasto por impuestos corrientes, neto, total	<u>95.631</u>	<u>73.050</u>
Gasto por impuestos diferidos a las ganancias		
Gasto diferido por impuestos relativos		
a la creación y reversión de diferencias temporarias	46.466	(92.863)
Reducciones (aumentos) de valor de activos por		
impuestos durante la evaluación de su utilidad	97	(256)
Gasto por impuestos diferidos, neto, total	<u>46.563</u>	<u>(93.119)</u>
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>142.194</u>	<u>(20.069)</u>

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

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2014	2013
	MUS\$	MUS\$
Gasto por impuestos corrientes, neto, extranjero	92.272	61.118
Gasto por impuestos corrientes, neto, nacional	3.359	11.932
Gasto por impuestos corrientes, neto, total	<u>95.631</u>	<u>73.050</u>
Gasto por impuestos diferidos, neto, extranjero	168.049	(112.047)
Gasto por impuestos diferidos, neto, nacional	(121.486)	18.928
Gasto por impuestos diferidos, neto, total	<u>46.563</u>	<u>(93.119)</u>
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>142.194</u>	<u>(20.069)</u>



## Resultado antes de impuesto por la tasa impositiva legal de Chile (21%)

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de		Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2014	2013	2014	2013
	MUS\$	MUS\$	%	%
Gasto por impuestos utilizando la tasa legal	6.805 (*)	(61.035)	21,00 (*)	20,00
Efecto impositivo de tasas en otras jurisdicciones	112.563	(34.287)	347,37	11,24
Efecto impositivo de ingresos ordinarios no imponibles	(60.960)	(24.004)	(188,12)	7,87
Efecto impositivo de gastos no deducibles impositivamente	88.643	98.211	273,55	(32,18)
Otros incrementos (disminuciones) en cargo por impuestos ley	(4.857)	1.046	(14,99)	(0,34)
Total ajustes al gasto por impuestos utilizando la tasa ley	135.389	40.966	417,81	(13,41)
Gasto por impuestos utilizando la tasa efectiva	142.194	(20.069)	438,81	6,59

(\*) Con fecha 29 de septiembre de 2014 fue publicada en el Diario Oficial de la República de Chile, la Ley N° 20.780 que “Modifica el sistema de tributación de la renta e introduce diversos ajustes en el sistema tributario”. Dentro de las importantes reformas tributarias que dicha Ley contiene, se modifica en forma gradual desde el año 2014 al año 2018 la Tasa de Impuesto de Primera Categoría que deba declararse y pagarse a contar del año tributario 2015.

De esta forma, al 31 de diciembre de 2014 la Sociedad presenta la conciliación del gasto por impuesto y tasa impositiva legal considerando el incremento de tasa. Y de acuerdo a lo instruido por la Superintendencia de Valores y Seguros de Chile en su oficio circular N° 856 del 17 de octubre de 2014, la Sociedad ha reconocido una pérdida en sus resultados acumulados por MUS\$ 150.210 por concepto del incremento de tasa.

## Impuestos diferidos relativos a partidas cargadas al patrimonio neto:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2014	2013
	MUS\$	MUS\$
Efecto por impuesto diferido de los componentes de otros resultados integrales	40.227	(19.345)
Efecto impositivo por cambio de tasa legal en otros resultados integrales (*)	7.752	-
Efecto por impuesto diferido relativo a partidas cargadas a patrimonio neto	(3.389)	(3.440)
Efecto impositivo por cambio de tasa legal en patrimonio neto (*)	(2.708)	-
Total impuestos diferidos relativos a partidas cargadas al patrimonio neto	41.882	(22.785)

(\*) Corresponde al impuesto por incremento en el cambio de tasa Ley N° 20.780, por reforma tributaria, publicada en el Diario Oficial de la República de Chile con fecha 29 de septiembre de 2014.

## NOTA 18 - OTROS PASIVOS FINANCIEROS

La composición de los Otros pasivos financieros es la siguiente:

	A131 de diciembre de 2014 MUS\$	A131 de diciembre de 2013 MUS\$
Corriente		
(a) Préstamos que devengan intereses	1.397.382	1.969.281
(b) Derivados no cobertura	1.190	4.040
(c) Derivados de cobertura	<u>226.043</u>	<u>66.466</u>
Total corriente	<u>1.624.615</u>	<u>2.039.787</u>
No corriente		
(a) Préstamos que devengan intereses	7.360.685	7.803.588
(b) Derivados no cobertura	-	1.491
(c) Derivados de cobertura	<u>28.327</u>	<u>54.906</u>
Total no corriente	<u>7.389.012</u>	<u>7.859.985</u>

## (a) Préstamos que devengan intereses

## Obligaciones con instituciones financieras y títulos de deuda:

	Al 31 de diciembre de 2014 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2013 MUS\$
<b>Corriente</b>		
Préstamos a exportadores	327.278	401.263
Préstamos bancarios	98.711	602.618
Obligaciones garantizadas	472.864	455.512
Otras obligaciones garantizadas	61.872	31.109
Subtotal préstamos bancarios	960.725	1.490.502
Obligaciones con el público	21.206	21.761
Arrendamientos financieros	364.514	423.537
Otros préstamos	50.937	33.481
Total corriente	1.397.382	1.969.281
<b>No corriente</b>		
Préstamos bancarios	415.667	322.207
Obligaciones garantizadas	3.765.518	3.776.910
Otras obligaciones garantizadas	93.992	64.247
Subtotal préstamos bancarios	4.275.177	4.163.364
Obligaciones con el público	1.111.481	1.116.671
Arrendamientos financieros	1.344.520	1.902.715
Otros préstamos	629.507	620.838
Total no corriente	7.360.685	7.803.588
Total obligaciones con instituciones financieras	8.758.067	9.772.869

Todos los pasivos que devengan intereses son registrados de acuerdo al método de la tasa efectiva. Bajo la normativa NIIF, para el caso de los préstamos con tasa de interés fija, la tasa efectiva determinada no varía a lo largo del préstamo, mientras que en los préstamos con tasa de interés variable, la tasa efectiva cambia a la fecha de cada pago de intereses.

## Saldos por monedas que componen los préstamos que devengan intereses:

Tipo de moneda	Al 31 de diciembre de 2014 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2013 MUS\$
Peso argentino	39.053	43.335
Real brasileño	53.410	76.674
Peso chileno (U.F.)	187.614	267.554
Euro	547	2.029
Dólar estadounidense	8.477.443	9.383.277
Total	8.758.067	9.772.869

# MEMORIA ANUAL 2014 / ESTADOS FINANCIEROS

75

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento a 31 de diciembre de 2014  
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S. A. y Filiales, Rut 89.862.200-2, Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales						Valores contables						Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %
				Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor contable			
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$			
Préstamos a exportadores																		
97.032.000-8	BBVA	Chile	US\$	100.000	-	-	-	-	100.000	100.058	-	-	-	-	100.058	Alvencimiento	0,40	0,40
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	45.000	-	-	-	-	45.000	45.040	-	-	-	-	45.040	Alvencimiento	0,34	0,34
97.030.000-7	ESTADO	Chile	US\$	55.000	-	-	-	-	55.000	55.022	-	-	-	-	55.022	Alvencimiento	0,52	0,52
97.006.000-6	BCI	Chile	US\$	100.000	-	-	-	-	100.000	100.140	-	-	-	-	100.140	Alvencimiento	0,47	0,47
76.645.030-K	ITAU	Chile	US\$	15.000	-	-	-	-	15.000	15.018	-	-	-	-	15.018	Alvencimiento	0,65	0,65
97.951.000-4	HSBC	Chile	US\$	12.000	-	-	-	-	12.000	12.000	-	-	-	-	12.000	Alvencimiento	0,50	0,50
Préstamos bancarios																		
97.023.000-9	CORP BANCA	Chile	UF	14.242	42.725	113.934	17.367	-	188.268	15.542	42.725	112.160	17.187	-	187.614	Trimestral	4,85	4,85
0-E	CITIBANK	Argentina	ARS	-	17.542	-	-	-	17.542	122	17.542	-	-	-	17.664	Mensual	31,00	31,00
0-E	BBVA	Argentina	ARS	-	21.050	-	-	-	21.050	339	21.050	-	-	-	21.389	Mensual	33,00	33,00
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	-	-	282.967	-	-	282.967	928	-	282.967	-	-	283.895	Trimestral	2,33	2,33
Obligaciones garantizadas																		
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	17.225	52.658	105.594	62.209	35.883	273.569	17.745	52.658	105.594	62.209	35.883	274.089	Trimestral	1,68	1,43
0-E	BNP PARIBAS	E.E.U.U.	US\$	7.815	24.005	67.806	73.475	178.116	351.217	8.940	24.005	67.248	73.287	178.078	351.558	Trimestral	2,13	2,04
0-E	WELLS FARGO	E.E.U.U.	US\$	30.351	91.866	251.040	260.112	669.599	1.302.968	34.771	91.866	219.808	245.026	653.056	1.244.527	Trimestral	2,26	1,57
0-E	CITIBANK	E.E.U.U.	US\$	16.624	50.489	139.491	146.931	330.579	684.114	18.154	50.489	128.993	141.745	323.754	663.135	Trimestral	2,24	1,49
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	5.127	15.545	42.646	44.472	72.551	180.341	5.418	15.545	40.183	43.413	71.879	176.438	Trimestral	1,32	0,78
0-E	BTMU	E.E.U.U.	US\$	2.649	8.042	22.221	23.393	51.340	107.645	2.838	8.042	20.557	22.621	50.668	104.726	Trimestral	1,64	1,04
0-E	APPLEBANK	E.E.U.U.	US\$	1.296	3.952	10.919	11.516	25.707	53.390	1.448	3.952	10.094	11.131	25.366	51.991	Trimestral	1,63	1,03
0-E	US BANK	E.E.U.U.	US\$	14.158	42.960	118.206	123.705	349.129	648.158	17.169	42.960	97.791	113.644	337.272	608.836	Trimestral	3,99	2,81
0-E	DEUTSCHE BANK	E.E.U.U.	US\$	4.552	14.031	39.791	24.725	72.180	155.279	5.190	14.031	39.791	24.726	72.180	155.918	Trimestral	3,25	3,25
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	9.739	29.807	84.884	87.304	242.496	454.230	10.278	29.807	84.884	87.304	242.496	454.769	Trimestral	1,86	1,81
0-E	HSBC	E.E.U.U.	US\$	1.340	4.082	11.249	11.820	30.514	59.005	1.474	4.082	11.249	11.820	30.514	59.139	Trimestral	2,29	1,48
0-E	PK Air Finance	E.E.U.U.	US\$	1.755	5.452	16.014	18.412	28.088	69.721	1.810	5.452	16.014	18.412	28.088	69.776	Trimestral	1,86	1,86
0-E	KFW IPEX-BANK	E.E.U.U.	US\$	611	1.885	5.568	4.334	3.690	16.088	613	1.885	5.568	4.334	3.690	16.090	Trimestral	2,10	2,10
-	SWAP Aviones llegados	-	US\$	595	1.647	3.333	1.658	157	7.390	595	1.647	3.333	1.658	157	7.390	Trimestral	-	-
Otras obligaciones garantizadas																		
0-E	DVB BANK S E	E.E.U.U.	US\$	7.877	23.877	32.492	-	-	64.246	7.920	23.878	32.492	-	-	64.290	Trimestral	2,00	2,00
0-E	CREDIT AGRICOLE	E.E.U.U.	US\$	7.459	22.378	61.500	-	-	91.337	7.696	22.378	61.500	-	-	91.574	Trimestral	1,73	1,73
Arrendamientos financieros																		
0-E	ING	E.E.U.U.	US\$	7.744	23.786	52.041	31.151	11.806	126.528	8.754	23.786	50.985	30.853	11.771	126.149	Trimestral	4,84	4,33
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	1.581	4.877	13.955	-	-	20.413	1.628	4.877	13.955	-	-	20.460	Trimestral	1,20	1,20
0-E	CITIBANK	E.E.U.U.	US\$	4.409	13.657	39.402	44.177	13.804	115.449	5.384	13.657	38.125	43.767	13.762	114.695	Trimestral	6,40	5,67
0-E	PERCO	E.E.U.U.	US\$	14.549	44.742	125.130	63.957	3.827	252.205	16.216	44.742	122.596	63.620	3.819	250.993	Trimestral	5,35	4,76
0-E	BNP PARIBAS	E.E.U.U.	US\$	9.457	29.109	83.466	58.792	10.848	191.672	10.125	29.109	81.505	58.421	10.820	189.980	Trimestral	4,14	3,68
0-E	WELLS FARGO	E.E.U.U.	US\$	4.373	13.323	37.242	39.862	44.525	139.325	4.830	13.323	35.710	39.264	44.290	137.417	Trimestral	3,98	3,53
0-E	DVB BANK S E	E.E.U.U.	US\$	4.457	13.545	32.567	-	-	50.569	4.545	13.545	32.567	-	-	50.657	Trimestral	1,89	1,89
0-E	US BANK	E.E.U.U.	US\$	280	11.701	-	-	-	11.981	280	11.701	-	-	-	11.981	Mensual	-	-
0-E	BANC OF AMERICA	E.E.U.U.	US\$	643	2.049	2.770	-	-	5.462	664	2.049	2.770	-	-	5.483	Mensual	1,41	1,41
Otros préstamos																		
0-E	BOEING	E.E.U.U.	US\$	-	-	179.507	-	-	179.507	3.580	-	179.507	-	-	183.087	Alvencimiento	1,74	1,74
0-E	CITIBANK (*)	E.E.U.U.	US\$	-	-	164.108	184.866	101.026	450.000	1.500	-	164.108	184.866	101.026	451.500	Trimestral	6,00	6,00
Total				517.908	630.782	2.139.843	1.334.238	2.275.865	6.898.636	543.774	630.783	2.062.054	1.299.308	2.238.569	6.774.488			

(\*) Bono securitizado con los flujos futuros de las ventas con tarjeta de crédito en Estados Unidos y Canadá.

# MEMORIA ANUAL 2014 / ESTADOS FINANCIEROS

76

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2014

Nombre empresa deudora: TAMS A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut empresa acreedora Nombre empresa acreedora		País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales						Valores contables						Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %
				Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor contable			
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$			
Préstamos bancarios																		
0-E	NEDERLANDS CHE CREDITVERZEKERING MAATSCHAPPIJ	Holanda	US\$	108	335	971	1.094	1.288	3.796	127	336	971	1.094	1.288	3.816	Mensual	6,01	6,01
Obligaciones con el público																		
0-E	THE BANK OF NEW YORK	E.E.U.U.	US\$	-	-	300.000	-	800.000	1.100.000	12.178	9.028	304.377	4.583	802.521	1.132.687	Al Vencimiento	7,99	7,19
Arrendamientos financieros																		
0-E	AFS INVESTMENT IX LLC	E.E.U.U.	US\$	1.864	5.752	16.580	18.555	8.369	51.120	2.104	5.752	16.580	18.555	8.369	51.360	Mensual	1,25	1,25
0-E	AIRBUS FINANCIAL	E.E.U.U.	US\$	3.189	9.836	27.070	15.262	7.664	63.021	3.303	9.836	27.070	15.262	7.664	63.135	Mensual	1,42	1,42
0-E	CREDIT AGRICOLE-CIB	E.E.U.U.	US\$	2.704	32.466	-	-	-	35.170	2.752	32.466	-	-	-	35.218	Trimestral	1,10	1,10
0-E	CREDIT AGRICOLE-CIB	Francia	US\$	1.500	4.500	4.500	-	-	10.500	1.566	4.500	4.500	-	-	10.566	Trimestral/Semestral	3,25	3,25
0-E	DVB BANK S.E.	Alemania	US\$	3.125	9.375	-	-	-	12.500	3.160	9.375	-	-	-	12.535	Trimestral	2,50	2,50
0-E	DVB BANK S.E.	E.E.U.U.	US\$	197	540	755	-	-	1.492	199	540	755	-	-	1.494	Mensual	1,68	1,68
0-E	GENERAL ELECTRIC CAPITAL CORPORATION	E.E.U.U.	US\$	2.296	10.791	23.761	-	-	36.848	2.346	10.791	23.761	-	-	36.898	Mensual	1,25	1,25
0-E	KF WIP EX-BANK	Alemania	US\$	3.246	10.541	18.037	13.535	5.328	50.687	3.339	10.541	18.037	13.535	5.328	50.780	Mensual/Trimestral	1,72	1,72
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	2.887	6.705	20.987	23.723	85.391	139.693	4.044	6.705	20.987	23.723	85.391	140.850	Trimestral/Semestral	3,87	3,87
0-E	PK AIR FINANCEUS, INC.	E.E.U.U.	US\$	1.208	3.725	20.360	-	-	25.293	1.256	3.725	20.360	-	-	25.341	Mensual	1,75	1,75
0-E	WACAP OULEASINGS A.	Luxemburgo	US\$	416	1.198	2.847	2.406	13.115	19.982	456	1.198	2.847	2.406	13.115	20.022	Trimestral	2,00	2,00
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE MILAN BRANCH	Italia	US\$	7.761	23.859	67.973	74.783	169.730	344.106	8.574	23.859	67.973	74.783	169.730	344.919	Trimestral	3,06	3,58
0-E	BANCO DEL AGRI LANDEN BRASIL S.A.	Brasil	BRL	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	8	Mensual	11,70	11,70
0-E	BANCO IBMS A.	Brasil	BRL	319	957	2.514	27	-	3.817	91	957	2.604	27	-	3.679	Mensual	10,58	10,58
0-E	HP FINANCIALS SERVICE	Brasil	BRL	225	707	1.297	-	-	2.229	143	707	1.379	-	-	2.229	Mensual	9,90	9,90
0-E	SOCIÉTÉ AIR FRANCE	Francia	EUR	114	-	-	-	-	114	547	-	-	-	-	547	Mensual	6,82	6,82
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE	Francia	BRL	126	377	1.005	135	-	1.643	82	377	1.044	135	-	1.638	Mensual	11,60	11,60
Otros préstamos																		
0-E	COMPANHIA BRASILEIRA DE MEIOS DE PAGAMENTO	Brasil	BRL	30.281	15.576	-	-	-	45.857	30.281	15.576	-	-	-	45.857	Mensual	4,23	4,23
Total				61.566	137.240	508.657	149.520	1.090.885	1.947.868	76.556	146.269	513.245	154.103	1.093.406	1.983.579			
Total consolidado				579.474	768.022	2.648.500	1.483.758	3.366.750	8.846.504	620.330	777.052	2.575.299	1.453.411	3.331.975	8.758.067			

# MEMORIA ANUAL 2014 / ESTADOS FINANCIEROS

77

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2013  
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2, Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales						Valores contables						Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %
				Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor contable			
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$			
Préstamos a exportadores																		
97.032.000-8	BBVA	Chile	US\$	-	30.000	-	-	-	30.000	-	30.022	-	-	-	30.022	Al vencimiento	1,00	1,00
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	230.000	-	-	-	-	230.000	230.819	-	-	-	-	230.819	Al vencimiento	1,63	1,63
97.030.000-7	ESTADO	Chile	US\$	-	40.000	-	-	-	40.000	-	40.023	-	-	-	40.023	Al vencimiento	1,06	1,06
76.100.458-1	BLADEX	Chile	US\$	100.000	-	-	-	-	100.000	100.399	-	-	-	-	100.399	Al vencimiento	1,87	1,87
Préstamos bancarios																		
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	-	-	115.051	-	-	115.051	153	-	115.051	-	-	115.204	Al vencimiento	3,19	3,19
97.023.000-9	CORPBANCA	Chile	UF	15.590	46.772	124.724	8.1374	-	268.460	17.475	46.771	122.780	80.528	-	267.554	Trimestral	4,85	4,85
0-E	CITIBANK	Argentina	ARS	-	15.335	-	-	-	15.335	35	15.335	-	-	-	15.370	Mensual	20,75	20,75
0-E	BBVA	Argentina	ARS	-	27.603	-	-	-	27.603	362	27.603	-	-	-	27.965	Mensual	23,78	23,78
Obligaciones garantizadas																		
0-E	ING	E.E.U.U.	US\$	2.865	8.808	25.172	27.867	26.831	9.1543	3.635	8.807	24.144	27.437	26.682	90.705	Trimestral	5,69	5,01
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	12.920	34.713	82.646	10.033	-	140.312	13.209	34.713	82.646	10.033	-	140.601	Trimestral	1,99	1,99
0-E	PEFCO	E.E.U.U.	US\$	2.219	6.745	-	-	-	8.964	2.239	6.746	(19)	-	-	8.966	Trimestral	3,06	2,73
0-E	BNP PARIBAS	E.E.U.U.	US\$	8.875	27.256	76.985	83.871	221.267	418.254	10.356	27.256	75.420	83.243	221.031	417.306	Trimestral	2,45	2,31
0-E	WELLS FARGO	E.E.U.U.	US\$	46.007	139.012	378.314	389.759	1.146.684	2.099.776	52.722	139.012	330.363	365.871	1.115.366	2.003.334	Trimestral	2,47	1,76
0-E	CITIBANK	E.E.U.U.	US\$	9.607	29.315	81.681	87.189	164.399	372.191	10.850	29.315	76.583	84.847	162.473	364.068	Trimestral	2,64	2,04
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	5.021	15.237	41.767	43.552	95.022	200.599	5.347	15.238	38.966	42.256	93.880	195.687	Trimestral	1,32	0,78
0-E	BTMU	E.E.U.U.	US\$	2.579	7.846	21.655	22.801	63.189	118.070	2.784	7.846	19.797	21.891	62.166	114.484	Trimestral	1,64	1,04
0-E	APPLE BANK	E.E.U.U.	US\$	12.64	3.848	10.636	11.210	31.544	58.502	1.431	3.848	9.716	10.758	31.027	56.780	Trimestral	1,63	1,04
0-E	US BANK	E.E.U.U.	US\$	13.840	41.995	115.549	120.924	411.684	703.992	17.106	41.995	93.083	109.417	395.163	656.764	Trimestral	2,81	2,81
0-E	DEUTSCHE BANK	E.E.U.U.	US\$	4.348	13.408	38.018	32.448	84.814	173.036	5.053	13.408	38.017	32.449	84.814	173.741	Trimestral	3,27	3,27
-	SWAP Aviones llegados	-	US\$	681	1.915	4.104	2.521	765	9.986	681	1.915	4.104	2.521	765	9.986	Trimestral	0,00	0,00
Otras obligaciones garantizadas																		
0-E	DVB BANK SE	E.E.U.U.	US\$	7.703	23.342	64.247	-	-	95.292	7.766	23.343	64.247	-	-	95.356	Trimestral	1,99	1,99
Arrendamientos financieros																		
0-E	ING	E.E.U.U.	US\$	4.523	13.896	37.656	9.001	-	65.076	4.964	13.896	37.395	8.971	-	65.226	Trimestral	3,23	3,03
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	4.808	13.833	63.715	7.158	-	89.514	4.952	13.834	63.715	7.157	-	89.658	Trimestral	1,21	1,21
0-E	CITIBANK	E.E.U.U.	US\$	1.430	4.414	12.707	14.254	7.759	40.564	1.651	4.413	12.254	14.089	7.731	40.138	Trimestral	6,38	5,65
0-E	PEFCO	E.E.U.U.	US\$	13.867	42.702	121.395	108.403	22.407	308.774	15.884	42.702	118.027	107.595	22.324	306.532	Trimestral	5,35	4,23
0-E	BNP PARIBAS	E.E.U.U.	US\$	6.443	19.839	56.989	56.934	7.129	147.334	6.908	19.839	55.403	56.567	7.109	145.826	Trimestral	4,65	4,15
0-E	BANC OF AMERICA	E.E.U.U.	US\$	616	1.891	5.392	-	-	7.899	647	1.891	5.392	-	-	7.930	Mensual	1,43	1,43
Otros préstamos																		
0-E	BOEING	E.E.U.U.	US\$	-	-	170.838	-	-	170.838	-	1.650	170.838	-	-	172.488	Al vencimiento	1,75	1,75
0-E	CITIBANK (*)	E.E.U.U.	US\$	-	-	79.611	174.178	196.211	450.000	4.050	-	79.611	174.178	196.211	454.050	Trimestral	6,00	6,00
Total				495.206	609.725	1.728.852	1.283.477	2.479.705	6.596.965	52.1478	611.421	1.637.533	1.239.808	2.426.742	6.436.982			

(\*) Bono securitizado con los flujos futuros de las ventas con tarjeta de crédito en Estados Unidos y Canadá.

# MEMORIA ANUAL 2014 / ESTADOS FINANCIEROS

78

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2013  
Nombre empresa deudora: TAM S.A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

		Valores nominales							Valores contables									
Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor contable	Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %
				MUS \$	MUS \$	MUS \$	MUS \$	MUS \$	MUS \$	MUS \$	MUS \$	MUS \$	MUS \$	MUS \$	MUS \$			
Préstamos bancarios																		
0-E	CITIBANK	Brasil	US\$	2.207	41.678	-	-	-	43.885	2.306	42.413	-	-	-	44.719	Al Vencimiento	3,76	3,20
0-E	BANCO DO BRASIL S. A.	Brasil	US\$	9.050	128.799	-	-	-	137.849	9.410	130.742	-	-	-	140.152	Al Vencimiento	5,20	4,66
0-E	BANCO ITAU BBA	Brasil	US\$	26.611	47.219	-	-	-	73.830	27.804	48.424	-	-	-	76.228	Al Vencimiento	6,31	4,73
0-E	BANCO S AFRA	Brasil	US\$	40.626	21.731	-	-	-	62.357	41.768	22.213	-	-	-	63.981	Al Vencimiento	3,73	2,94
0-E	BANCO S AFRA	Brasil	BRL	193	443	48	-	-	684	187	431	51	-	-	669	Mensual	7,42	7,42
0-E	BANCO BRADES CO	Brasil	US\$	74.700	47.641	-	-	-	122.341	77.218	48.828	-	-	-	126.046	Al Vencimiento	3,87	3,29
0-E	BANCO BRADES CO	Brasil	BRL	-	42.688	-	-	-	42.688	-	42.701	-	-	-	42.701	Al Vencimiento	10,63	10,15
0-E	NEDERLANDS CHECREDIETVERZEKERING MAATSCHAPPIJ	Holanda	US\$	102	316	915	1.031	1.851	4.215	123	316	915	1.031	1.851	4.236	Mensual	6,01	6,01
Obligaciones con el público																		
0-E	THE BANK OF NEW YORK	E.E.U.U.	US\$	-	-	-	300.000	800.000	1.100.000	19.760	2.001	5.343	305.554	805.774	1.138.432	Al Vencimiento	8,60	8,41
Arrendamientos financieros																		
0-E	AFS INVESTMENTIX LLC	E.E.U.U.	US\$	1.762	5.438	15.673	17.540	17.908	58.321	2.036	5.437	15.673	17.541	17.908	58.595	Mensual	1,25	1,25
0-E	AIR CANADA	E.E.U.U.	US\$	1.325	1.645	-	-	-	2.970	1.325	1.645	-	-	-	2.970	Mensual	0,00	0,00
0-E	AIRBUS FINANCIAL	E.E.U.U.	US\$	3.020	9.311	26.792	20.813	15.416	75.352	3.156	9.311	26.792	20.812	15.417	75.488	Mensual	1,42	1,42
0-E	AWAS	E.E.U.U.	US\$	2.992	2.659	-	-	-	5.651	3.656	2.659	-	-	-	6.315	Mensual	0,00	0,00
0-E	BNP PARIBAS	E.E.U.U.	US\$	580	1.810	5.262	5.982	8.448	22.082	651	1.810	5.262	5.982	8.448	22.153	Trimestral	1,00	1,00
0-E	BNP PARIBAS	Francia	US\$	578	1.758	4.959	5.371	9.693	22.359	652	1.758	4.959	5.371	9.693	22.433	Trimestral	0,86	0,75
0-E	CITIBANK	Inglaterra	US\$	5.983	18.179	44.318	47.123	106.987	222.590	6.401	18.179	44.318	47.123	106.987	223.008	Trimestral	1,03	0,90
0-E	CREDIT AGRICOLE-CIB	E.E.U.U.	US\$	4.258	12.917	55.573	11.431	13.766	97.945	4.516	12.917	55.573	11.431	13.766	98.203	Trimestral	1,40	1,40
0-E	CREDIT AGRICOLE-CIB	Francia	US\$	7.911	25.433	58.866	50.469	52.717	195.396	8.334	25.433	58.866	50.469	52.717	195.819	Trimestral/Semestral	0,75	0,65
0-E	DVB BANK SE	Alemania	US\$	3.125	9.375	12.500	-	-	25.000	3.195	9.375	12.500	-	-	25.070	Trimestral	2,50	2,50
0-E	DVB BANK SE	E.E.U.U.	US\$	197	590	1.210	282	-	2.279	201	590	1.210	282	-	2.283	Mensual	1,75	1,75
0-E	GENERAL ELECTRIC CAPITAL CORPORATION	E.E.U.U.	US\$	3.430	48.548	-	-	-	51.978	3.501	48.548	-	-	-	52.049	Mensual	1,25	1,25
0-E	HSBC	Francia	US\$	1.307	3.983	10.976	11.533	36.497	64.296	1.436	3.983	10.976	11.533	36.497	64.425	Trimestral	1,45	1,25
0-E	KFW IPEX-BANK	Alemania	US\$	3.877	11.869	28.660	20.499	17.813	82.718	4.027	11.869	28.660	20.500	17.813	82.869	Mensual/Trimestral	1,74	1,74
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	6.009	16.490	49.293	55.352	118.984	246.128	7.586	16.490	49.293	55.352	118.984	247.705	Trimestral/Semestral	2,81	2,78
0-E	PK AIRFINANCEUS, INC.	E.E.U.U.	US\$	2.780	8.610	40.227	17.171	37.615	106.403	2.964	8.611	40.227	17.171	37.615	106.588	Mensual	1,71	1,71
0-E	WACAP OULEASING S.A.	Luxemburgo	US\$	453	1.303	3.097	2.617	14.267	21.737	498	1.303	3.097	2.617	14.267	21.782	Trimestral	2,00	2,00
0-E	WELLS FARGO BANK NORTHWEST N.A.	E.E.U.U.	US\$	1.769	1.425	-	-	-	3.194	1.773	1.425	-	-	-	3.198	Mensual	1,25	1,25
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE MILAN BRANCH	Italia	US\$	11.772	35.604	87.655	96.473	102.591	334.095	12.694	35.604	87.655	96.473	102.591	335.017	Trimestral	3,86	3,78
0-E	THE TORONTO-DOMINION BANK	E.E.U.U.	US\$	515	1.566	4.297	4.485	6.531	17.394	541	1.566	4.297	4.485	6.531	17.420	Trimestral	0,57	0,57
0-E	BANCO DELA GELANDEN BRASIL S. A	Brasil	BRL	239	724	-	-	-	963	222	674	-	-	-	896	Mensual	10,38	10,38
0-E	BANCO IBMS A	Brasil	BRL	134	192	511	213	-	1.050	153	192	511	213	-	1.069	Mensual	10,58	10,58
0-E	HP FINANCIAL SERVICE	Brasil	BRL	287	746	2.218	308	-	3.559	285	745	2.220	308	-	3.558	Mensual	9,90	9,90
0-E	SOCIÉTÉ AIR FRANCE	Francia	EUR	69	1.310	-	-	-	1.379	824	1.205	-	-	-	2.029	Mensual	6,82	6,82
Otros préstamos																		
0-E	COMPANHIA BRASILEIRA DE MEIOS DE PAGAMENTO	Brasil	BRL	27.244	537	-	-	-	27.781	27.244	537	-	-	-	27.781	Mensual	2,38	2,38
Total				245.105	552.537	453.050	668.693	1.361.084	3.280.469	276.447	559.935	458.398	674.248	1.366.859	3.335.887			
Total consolidado				740.311	1.162.262	2.181.902	1.952.170	3.840.789	9.877.434	797.925	1.171.356	2.095.931	1.914.056	3.793.601	9.772.869			

79

## (b) Derivados no cobertura

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total derivados de no cobertura	
	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2013	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2013	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2013
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Derivado tasas de interés no registrados como cobertura	1.190	4.040	-	1.491	1.190	5.531
Total derivados de no cobertura	<u>1.190</u>	<u>4.040</u>	<u>-</u>	<u>1.491</u>	<u>1.190</u>	<u>5.531</u>

## (c) Derivados de cobertura

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total derivados de cobertura	
	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2013	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2013	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2013
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Intereses devengados desde la última fecha de pago de Swap tasas de interés	5.173	5.775	-	-	5.173	5.775
Valor justo de derivados de tasa de interés	26.395	32.070	28.327	54.906	54.722	86.976
Valor justo de derivados de combustible	157.233	-	-	-	157.233	-
Valor justo de derivados de moneda extranjera	37.242	28.621	-	-	37.242	28.621
Total derivados de cobertura	<u>226.043</u>	<u>66.466</u>	<u>28.327</u>	<u>54.906</u>	<u>254.370</u>	<u>121.372</u>

Los derivados de moneda extranjera corresponden a FX forwards y cross currency swap.

Operaciones de cobertura

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

	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2013
	MUS\$	MUS\$
Cross currency swap (CCS) (1)	(38.802)	(26.028)
Opciones de tasas de interés (2)	1	6
Swaps de tasas de interés (3)	(58.758)	(92.088)
Collares de combustible (4)	(32.772)	1.878
Swap de combustible (5)	(122.678)	13.990
Forward de moneda R\$/US\$ (6)	-	32.058
Forward de moneda CLP/US\$ (7)	-	(1.121)
Collares de moneda (8)	-	(1.652)

(1) Cubren las variaciones significativas en los flujos de caja asociadas al riesgo de mercado implícito en los cambios en la tasa de interés LIBOR de 3 meses y el tipo de cambio dólar – UF de créditos bancarios. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja y de valor razonable.



- (2) Cubren las variaciones significativas en los flujos de caja asociadas al riesgo de mercado implícito en los aumentos en la tasa de interés LIBOR de 3 meses para créditos de largo plazo originados por la adquisición de aeronaves. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja.
- (3) Cubren las variaciones significativas en los flujos de caja asociadas al riesgo de mercado implícito en los aumentos en la tasa de interés LIBOR de 3 meses para créditos de largo plazo originados por la adquisición de aeronaves y créditos bancarios. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja.
- (4) Cubren las variaciones significativas en los flujos de caja asociados al riesgo de mercado implícito en los cambios en el precio del combustible de compras futuras. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja.
- (5) Cubren las variaciones significativas en los flujos de caja asociados al riesgo de mercado implícito en los aumentos en el precio del combustible de compras futuras. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja.
- (6) Cubren la exposición al riesgo cambiario de los flujos de caja operacionales, provocada, principalmente, por la fluctuación del tipo de cambio R\$/US\$. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja.
- (7) Cubren inversiones denominadas en pesos chilenos frente a cambios en el tipo de cambio dólar-peso chileno, con el propósito de asegurar la inversión en dólares. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja.
- (8) Cubren la exposición al riesgo cambiario de los ingresos de Multiplus, provocada por la fluctuación del tipo de cambio R\$/US\$.

Durante los ejercicios presentados, la Sociedad sólo mantiene coberturas de flujo de caja y de valor razonable (en el caso de los CCS). En el caso de las coberturas de combustible, los flujos de caja sujetos de dichas coberturas ocurrirán e impactarán resultados en los próximos 12 meses desde la fecha de estado de situación financiera consolidado, mientras que en el caso de las coberturas de tasas de interés, éstas ocurrirán e impactarán resultados a lo largo de la vida de los préstamos asociados, los cuales tienen una vigencia de 12 años. Las coberturas de inversiones impactarán resultados continuamente durante la vigencia de la inversión, mientras que el flujo ocurrirá al vencimiento de la inversión. En el caso de las coberturas de moneda a través de un CCS, se generan dos tipos de coberturas contables, una de flujo de caja por el componente UF, y otra de valor razonable, por el componente de tasa flotante US\$.

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

Dado que ninguna de las coberturas resultó en el reconocimiento de un activo no financiero, ninguna porción del resultado de los derivados reconocido en el patrimonio neto fue transferido al valor inicial de ese tipo de activos.

Los montos reconocidos en resultados integrales durante el ejercicio y transferidos desde patrimonio neto a resultados durante el ejercicio, son los siguientes:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2014	2013
	MUS\$	MUS\$
Abono (cargo) reconocido en resultados integrales durante el ejercicio	(63.993)	128.166
Abono (cargo) transferido desde patrimonio neto a resultados durante el ejercicio	(15.120)	(18.688)

## NOTA 19 - CUENTAS POR PAGAR COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR PAGAR

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

	Al 31 de diciembre de 2014 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2013 MUS\$
Corriente		
(a) Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	1.196.123	1.264.395
(b) Pasivos devengados a la fecha del reporte	293.273	293.341
Total cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	<u>1.489.396</u>	<u>1.557.736</u>

## (a) Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar:

	Al 31 de diciembre de 2014 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2013 MUS\$
Acreedores comerciales	924.105	969.260
Pasivos de arrendamiento	37.322	44.756
Otras cuentas por pagar (*)	234.696	250.379
Total	<u>1.196.123</u>	<u>1.264.395</u>

(\*) Incluye acuerdo denominado "Plea Agreement" con el Departamento de Justicia de los Estados Unidos de Norteamérica. Ver detalle en Nota 20.

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

	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2013
	MUS\$	MUS\$
Combustible	290.109	302.419
Tasas de embarque	193.263	217.389
Otros gastos del personal	114.245	117.418
Tasas aeroportuarias y de sobrevuelo	102.111	98.560
Asesorías y servicios profesionales	65.445	63.082
Proveedores compras técnicas	64.799	67.995
Handling y ground handling	55.503	48.797
Publicidad	54.885	50.009
Servicios terrestres	47.103	47.046
Arriendo aviones y motores	37.322	44.756
Arriendos, mantenciones y servicios IT	34.029	46.163
Servicios a bordo	24.642	29.940
Mantenimiento	14.757	15.793
Tripulación	12.403	14.040
Cumplimiento de metas	12.197	9.806
Comunicaciones	6.447	4.578
Seguros de aviación	4.749	10.665
Sistemas de distribución	3.293	3.103
Compañías Aéreas	908	5.054
Programa de recuperacion fiscal (*)	-	14.569
Departamento de Justicia de E.E.U.U. (**)	-	18.290
Otros	57.913	34.923
Total acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	<u>1.196.123</u>	<u>1.264.395</u>

(\*) Programa de Recuperación Fiscal en Brasil (REFIS), establecido en la Ley N° 11.941/09 y Medida Provisional N° 449/2009, que tiene el objetivo de permitir la liquidación de deudas tributarias por medio de un mecanismo especial para pagar y refinanciar (Ver Nota 17(b)).

(\*\*) Acuerdo denominado “Plea Agreement” con el Departamento de Justicia de los Estados Unidos de Norteamérica. Ver detalle en Nota 20.

(b) Pasivos devengados:

	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2013
	MUS\$	MUS\$
Gastos de personal devengados	130.382	151.586
Mantención aeronaves y motores	121.946	3.741
Cuentas por pagar al personal (*)	16.407	110.147
Otros pasivos devengados	24.538	27.867
Total pasivos devengados	<u>293.273</u>	<u>293.341</u>

(\*) Participación en utilidades y bonos (Nota 22 letra b)

## NOTA 20 - OTRAS PROVISIONES

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total Pasivos	
	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de
	2014	2013	2014	2013	2014	2013
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Provisiones por contingencias (1)						
Contingencias tributarias	320	7.092	607.371	968.211	607.691	975.303
Contingencias civiles	11.870	13.430	47.355	50.022	59.225	63.452
Contingencias laborales	221	7.334	23.064	64.895	23.285	72.229
Otros	-	-	15.351	27.770	15.351	27.770
Provisiones Investigación						
Comisión Europea (2)	-	-	9.999	11.349	9.999	11.349
Total otras provisiones (3)	<u>12.411</u>	<u>27.856</u>	<u>703.140</u>	<u>1.122.247</u>	<u>715.551</u>	<u>1.150.103</u>

## (1) Provisiones por contingencias:

Las contingencias tributarias, corresponden a litigios y criterios tributarios relacionados con el tratamiento tributario aplicable a impuestos directos e indirectos, los cuales se encuentran tanto en etapa administrativa como judicial.

Las contingencias civiles, corresponden a diferentes demandas de orden civil interpuestas en contra de la sociedad.

Las contingencias laborales corresponden a diferentes demandas de orden laboral interpuestas en contra de la sociedad.

La dotación de provisiones se reconoce en el estado de resultados consolidado dentro de gastos de administración o gastos tributarios, según corresponda.

## (2) Provisión constituida por los procesos que son llevados a cabo por la Comisión Europea, por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea.

## (3) El total de Otras provisiones al 31 de diciembre de 2014 y 31 de diciembre de 2013, incluye el valor justo correspondiente a aquellas contingencias provenientes de la combinación de negocios con TAM S.A. y Filiales, con probabilidad de pérdida inferior al 50%, que no se contabilizan en el curso normal de la aplicación de la normativa IFRS y que sólo, en el contexto de una combinación de negocios, deben ser contabilizadas de acuerdo a IFRS 3.

Movimiento de provisiones:	Contingencias	Investigación Comisión Europa (*)	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2013	1.355.581	10.865	1.366.446
Incremento en provisiones	65.107	-	65.107
Provisión utilizada	(57.192)	-	(57.192)
Diferencia por conversión filiales	(170.452)	-	(170.452)
Reverso de provisiones	(53.459)	-	(53.459)
Diferencia de cambio	(831)	484	(347)
Saldos al 31 de diciembre de 2013	<u>1.138.754</u>	<u>11.349</u>	<u>1.150.103</u>
Saldos iniciales al 1 de enero de 2014	1.138.754	11.349	1.150.103
Incremento en provisiones	42.792	-	42.792
Provisión utilizada	(27.597)	-	(27.597)
Diferencia por conversión filiales	(132.092)	-	(132.092)
Reverso de provisiones	(315.288)	-	(315.288)
Diferencia de cambio	(1.017)	(1.350)	(2.367)
Saldos al 31 de diciembre de 2014	<u>705.552</u>	<u>9.999</u>	<u>715.551</u>

Saldos acumulados incluye depósito judicial entregado en garantía, con respecto al “Fundo Aeroviario” (FA), por el monto de MMUS\$ 90, realizado con el fin de suspender la aplicación del crédito fiscal. La Compañía está discutiendo en el Tribunal la constitucionalidad del requerimiento realizado por FA en una demanda legal. Inicialmente fue cubierto por los efectos de una medida cautelar, esto significa que la Compañía no estaría obligada a cobrar el impuesto, mientras no exista una decisión judicial al respecto. Sin embargo, la decisión tomada por el juez en primera instancia fue publicada de manera desfavorable, revocando la medida cautelar. Como la demanda legal aún está en marcha (TAM apeló de esta primera decisión), la Compañía necesitaba hacer el depósito judicial, para la suspensión de la exigibilidad del crédito fiscal; depósito que se clasificó en este rubro descontando de la provisión existente para tal efecto. Por último, si la decisión final es favorable a la Compañía, el depósito realizado volverá a TAM. Por otro lado, si el tribunal confirma la primera decisión, dicho depósito se convertirá en un pago definitivo a favor del Gobierno de Brasil. La etapa procesal al 31 de diciembre de 2014 se encuentra descrita en la Nota 30 en el N° Rol de la causa 2001.51.01.012530-3.

- (\*) Provisión por Investigación Comisión Europea
- (a) Provisión constituida con ocasión del proceso iniciado en diciembre de 2007 por la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea en contra de más de 25 líneas aéreas cargueras, entre las cuales se encuentra Lan Cargo S.A., y que forma parte de la investigación global iniciada en el año 2006 por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea, la que fuera llevada a cabo en forma conjunta por las autoridades Europeas y de los Estados Unidos de Norteamérica. El inicio de este proceso fue informado mediante hecho esencial de fecha 27 de diciembre de 2007. Se hace presente que por la parte de la investigación global efectuada en Estados Unidos de Norteamérica, ésta concluyó respecto a Lan Cargo S.A. y de su filial Aerolinhas Brasileiras S.A. ("ABSA") en la firma de un acuerdo, denominado "*Plea Agreement*" con el Departamento de Justicia de los Estados Unidos de Norteamérica, tal como fuera informado mediante hecho esencial de fecha 21 de enero de 2009.
- (b) Conforme Hecho Esencial de fecha 9 de noviembre de 2010, se informó que la referida Dirección General de Competencia informó que había emitido su decisión (la "Decisión") sobre este caso, conforme a la cual impuso multas por un total de € 799.445.000 (setecientos noventa y nueve millones cuatrocientos cuarenta y cinco mil Euros) por infracciones a la normativa de la Unión Europea sobre libre competencia en contra de once (11) aerolíneas, entre las cuales se encuentran LATAM Airlines Group S.A. y su filial Lan Cargo S.A., Air Canada, Air France, KLM, British Airways, Cargolux, CathayPacific, Japan Airlines, Qantas Airways, SAS y Singapore Airlines.
- (c) Por su parte, LATAM Airlines Group S.A. y Lan Cargo S.A., en forma solidaria, han sido multadas por la cantidad de € 8.220.000 (ocho millones doscientos veinte mil Euros), por dichas infracciones, cantidad que se encontraba provisionada en los estados financieros de LAN. Esta es la multa de menor cuantía de aquellas aplicadas conforme la decisión, e incluyó una importante reducción atendida la cooperación de LAN durante la investigación.
- (d) Con fecha 24 de enero de 2011, LATAM Airlines Group S.A. y Lan Cargo S.A. apelaron de la decisión ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea. La etapa procesal al 31 de diciembre de 2014 se encuentra descrito en la Nota 30 en el punto (ii) juicios recibidos por LATAM Airlines Group S.A. y Filiales en el Tribunal Comisión Europea.

## NOTA 21 - OTROS PASIVOS NO FINANCIEROS

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total Pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2013	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2013	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2013
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Ingresos diferidos (*)	2.565.391	2.739.125	355.353	77.513	2.920.744	2.816.638
Impuesto a las ventas	38.160	52.576	-	-	38.160	52.576
Retenciones	52.567	49.355	-	-	52.567	49.355
Otros impuestos	18.880	12.294	-	-	18.880	12.294
Otros pasivos varios	10.388	18.290	48	54	10.436	18.344
Total otros pasivos no financieros	<u>2.685.386</u>	<u>2.871.640</u>	<u>355.401</u>	<u>77.567</u>	<u>3.040.787</u>	<u>2.949.207</u>

(\*) Nota 2.20.

El saldo comprende, principalmente, ingresos diferidos por servicios no prestados y programas como: LANPASS, TAM Fidelidade y Multiplus:

LANPASS es el programa de pasajero frecuente creado por LAN para premiar la preferencia y lealtad de sus clientes con múltiples beneficios y privilegios, a través de la acumulación de kilómetros que pueden ser canjeados por pasajes para volar gratis o por una variada gama de productos y servicios. Los clientes acumulan kilómetros LANPASS cada vez que vuelan en LAN, TAM, en las compañías miembros de oneworld® y en otras aerolíneas asociadas al programa, como también al comprar en los comercios o utilizar los servicios de una vasta red de empresas que tienen convenio con el programa alrededor del mundo.

Por su parte, TAM, pensando en las personas que viajan constantemente, creó el programa TAM Fidelidade, de manera de mejorar la atención y entregar reconocimiento a quienes eligen la compañía. A través del programa, los clientes acumulan puntos en una amplia variedad de programas de fidelidad en una cuenta única y pueden canjearlos en todos los destinos de TAM y de las compañías aéreas asociadas, y más aún, participar de la Red Multiplus Fidelidade.

Multiplus es una coalición de programas de fidelización, con el objetivo de operar actividades de acumulación y canje de puntos. Este programa tiene una red integrada por empresas asociadas, incluyendo hoteles, instituciones financieras, empresas de retail, supermercados, arriendos de vehículos y revistas, entre muchos otros partners de distintos segmentos.

## NOTA 22 - PROVISIONES POR BENEFICIOS A LOS EMPLEADOS

	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2013
	MUS\$	MUS\$
Prestaciones por jubilación	36.523	9.639
Prestaciones por renunciaciones	5.556	493
Otras prestaciones	32.023	35.534
Total provisiones por beneficios a los empleados	<u>74.102</u>	<u>45.666</u>

## (a) Movimiento de las prestaciones por jubilación, renunciaciones y otras prestaciones:

	Saldo inicial	Aumento (disminución) provisión servicios corrientes	Beneficios pagados	Cambio modelo	Saldo final
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2013	38.095	9.866	(2.295)	-	45.666
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2014	45.666	1.507	(2.466)	29.395	74.102

## (b) Provisión por beneficio, corto plazo:

	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2013
	MUS\$	MUS\$
Participación en utilidades y bonos (*)	<u>16.407</u>	<u>110.147</u>

## (\*) Cuentas por pagar al personal (Nota 19 letra b)

La participación en utilidades y bonos corresponde a un plan de incentivos anuales por cumplimiento de objetivos.

## (c) Los gastos de personal se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2014	2013
	MUS\$	MUS\$
Sueldos y salarios	1.656.565	1.720.513
Beneficios a corto plazo a los empleados	361.328	452.158
Beneficios por terminación	84.179	67.508
Otros gastos de personal	248.030	252.590
Total	<u>2.350.102</u>	<u>2.492.769</u>



## NOTA 23 - CUENTAS POR PAGAR, NO CORRIENTES

	A131 de diciembre de <u>2014</u> MUS\$	A131 de diciembre de <u>2013</u> MUS\$
Mantenición aeronaves y motores	506.312	663.837
Programa de recuperacion fiscal (*)	-	176.666
Financiamiento flota (JOL)	59.148	57.997
Provisión vacaciones y gratificaciones	9.595	9.879
Otras cuentas por pagar	1.945	2.654
Otros pasivos varios	454	11.854
Total cuentas por pagar, no corrientes	<u>577.454</u>	<u>922.887</u>

(\*) Programa de Recuperación Fiscal en Brasil (REFIS), establecido en la Ley N° 11.941/09 y Medida Provisional N° 449/2009, que tiene el objetivo de permitir la liquidación de deudas tributarias por medio de un mecanismo especial para pagar y refinanciar (Ver Nota 17(b)).

## NOTA 24 - PATRIMONIO

## (a) Capital

El objetivo de la Sociedad es mantener un nivel adecuado de capitalización, que le permita asegurar el acceso a los mercados financieros para el desarrollo de sus objetivos de mediano y largo plazo, optimizando el retorno a sus accionistas y manteniendo una sólida posición financiera.

El Capital de la Sociedad se gestiona y compone de la siguiente forma:

El capital de la Sociedad, al 31 de diciembre de 2014, es la suma de MUS\$ 2.545.705 dividido en 545.547.819 acciones (MUS\$ 2.389.384, dividido en 535.243.229 acciones al 31 de diciembre de 2013), de una misma serie, nominativas, de carácter ordinario, sin valor nominal. No hay series especiales de acciones, ni privilegios. La forma de los títulos de las acciones, su emisión, canje, inutilización, extravío, reemplazo y demás circunstancias de los mismos, así como la transferencia de las acciones, se regirán por lo dispuesto en la Ley de Sociedades Anónimas y su Reglamento.

89

## (b) Acciones autorizadas y pagadas

La siguiente tabla muestra el movimiento de las acciones autorizadas y totalmente pagadas descritas anteriormente:

Movimiento acciones autorizadas:	Nro. de acciones
Acciones autorizadas al 1 de enero de 2013	488.355.791
Aumento de capital aprobado en Junta Extraordinaria de accionistas 11 de junio de 2013	63.500.000
Disminución de pleno derecho de acciones en cartera	(7.972)
Acciones autorizadas al 31 de diciembre de 2013	<u>551.847.819</u>
Acciones autorizadas al 1 de enero de 2014	551.847.819
No existen movimientos de acciones autorizadas al 31 de diciembre de 2014	-
Acciones autorizadas al 31 de diciembre de 2014	<u>551.847.819</u>

## Movimiento acciones totalmente pagadas:

	Nro. de acciones	Valor movimiento de acciones (1) MUSS	Costo emisión y colocación de acciones (2) MUSS	Capital Pagado MUSS
Acciones pagadas al 1 de enero de 2013	479.098.052	1.507.200	(6.182)	1.501.018
Colocación preferente y remate del remanente acciones emitidas para fusión con Sociedades Sister Holdeo S.A. y Holdeo II S.A.	4.457.739	104.351	-	104.351
Colocación preferente aumento de capital aprobado en Junta Extraordinaria de accionistas 11 de junio de 2013	51.695.410	784.219	-	784.219
Disminución de pleno derecho de acciones en cartera	(7.972)	(25)	-	(25)
Capitalización de reservas	-	-	(179)	(179)
Acciones pagadas al 31 de diciembre de 2013	<u>535.243.229</u>	<u>2.395.745</u>	<u>(6.361)</u>	<u>2.389.384</u>
Acciones pagadas al 1 de enero de 2014	535.243.229	2.395.745	(6.361)	2.389.384
Remate acciones aumento de capital aprobado en Junta Extraordinaria de accionistas 11 de junio de 2013	10.304.590	156.321	-	156.321
Acciones pagadas al 31 de diciembre de 2014	<u>545.547.819 (3)</u>	<u>2.552.066</u>	<u>(6.361)</u>	<u>2.545.705</u>

(1) Los montos informados corresponden sólo a los originados por el pago de las acciones suscritas.

(2) Disminución del capital por la capitalización de las reservas por Costos emisión y colocación de acciones de acuerdo a lo establecido en las correspondientes Juntas Extraordinarias de Accionistas, en las que dichas disminuciones fueron autorizadas.

(3) Al 31 de diciembre de 2014 la diferencia entre las acciones autorizadas y las acciones totalmente pagadas corresponden a 6.300.000 acciones destinadas a planes de compensación para ejecutivos de LATAM Airlines Group S.A. y sus filiales (ver Nota 33(a)).

## (c) Acciones propias en cartera

Al 31 de diciembre de 2014, la Sociedad no mantiene acciones propias en cartera, el remanente de MUS\$ (178) corresponde a la diferencia entre el valor pagado por las acciones y el valor libro de éstas, considerado al momento de la disminución de pleno derecho de las acciones.

Según acta de la Junta Extraordinaria de Accionistas del 11 de junio de 2013, la Sociedad disminuyó de pleno derecho 7.972 acciones que mantenía en cartera, por lo que a esta fecha la Sociedad no mantiene acciones propias en cartera.

## (d) Reserva de pagos basados en acciones

Movimiento de Reserva de pagos basados en acciones:

Periodos	Saldo inicial	Plan de opciones sobre acciones	Impuesto diferido	Impuesto diferido por efecto impositivo por cambio de tasa legal (Reforma tributaria) (*)	Saldo final
		MUS\$		MUS\$	
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2013	5.574	18.877	(3.440)	-	21.011
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2014	21.011	14.728	(3.389)	(2.708)	29.642

(\*) Con fecha 29 de septiembre de 2014 fue publicada en el Diario Oficial de la República de Chile, la Ley N° 20.780 que “Modifica el sistema de tributación de la renta e introduce diversos ajustes en el sistema tributario”. Dentro de las importantes reformas tributarias que dicha Ley contiene, se modifica en forma gradual desde el año 2014 al año 2018 la Tasa de Impuesto de Primera Categoría que deba declararse y pagarse a contar del año tributario 2015.

El efecto en el impuesto diferido calculado sobre la reserva de pagos basados en acciones por la modificación de la Tasa de Impuesto antes mencionada, fue un cargo a patrimonio de MUS\$ 2.708.

Estas reservas dicen relación con los “Pagos basados en acciones”, explicados en Nota 33.

## (e) Otras reservas varias

Movimiento de Otras reservas varias:

Periodos	Saldo inicial	Transacciones con minoritarios	Costo por emisión y colocación de acciones	Capitalización costo emisión y colocación acciones	Reservas legales	Saldo final
		MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2013	2.666.682	(1.950)	(5.443) (1)	179 (2)	(1.668)	2.657.800
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2014	2.657.800	(21.526)	-	-	(526)	2.635.748

(1) Los costos por emisión y colocación de acciones por MUS\$ 5.264 y MUS\$ 179 correspondientes al aumento de capital autorizado en Junta Extraordinaria de Accionistas del 11 de junio de 2013 y al remanente de 7.436.816 acciones no utilizadas en el canje (combinación de negocios con TAM S.A. y filiales), cuyo redestino se acordó en la Junta Extraordinaria de Accionistas, celebrada el 4 de septiembre de 2012, respectivamente.

(2) Los costos por MUS\$ 179 fueron capitalizados durante el mes de junio de 2013, de acuerdo a acta de Junta Extraordinaria de Accionistas, celebrada el 11 de junio de 2013.

El saldo de las Otras reservas varias, se compone como sigue:

	A131 de diciembre de 2014 MUS\$	A131 de diciembre de 2013 MUS\$
Mayor valor intercambio acciones TAM S.A. (1)	2.665.692	2.665.692
Reserva por el ajuste al valor del activo fijo (2)	2.620	2.620
Transacciones con minoritarios (3)	(25.891)	(5.355)
Costo por emisión y colocación de acciones	(5.264)	(5.264)
Otras	(1.409)	107
Total	<u>2.635.748</u>	<u>2.657.800</u>

- (1) Corresponde a la diferencia entre el valor de las acciones de TAM S.A., adquiridas por Sister Holdco S.A. (en virtud de las Suscripciones) y por Holdco II S.A. (en virtud de la Oferta de Canje), que consta en el acta de declaración de materialización de la fusión por absorción, y el valor justo de las acciones intercambiadas de LATAM Airlines Group S.A. al 22 de junio de 2012.
- (2) Corresponde a la revalorización técnica del activo fijo autorizada por la Superintendencia de Valores y Seguros en el año 1979, en la circular Nro. 1.529. La revalorización fue optativa y podía ser realizada una única vez; la reserva originada no es distribuible y sólo puede ser capitalizada.
- (3) El saldo al 31 de diciembre de 2014, corresponde a la pérdida generada por: Lan Pax Group S.A. en la adquisición de acciones de Aerovías de Integración Regional Aires S.A. por MUS\$ (3.480), la adquisición de TAM S.A. de la participación minoritaria en Aerolinhas Brasileiras S.A. por MUS\$ (885) y la adquisición de participación minoritaria de Aerolane S.A. por Lan Pax Group S.A. por un monto de MUS\$ (21.526) a través de Holdco Ecuador S.A.

## (f) Reservas con efecto en otros resultados integrales

Movimiento de las Reservas con efecto en otros resultados integrales:

	Reservas por diferencias de cambio por conversión	Reservas de cobertura de flujo de caja	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2013	3.574	(140.730)	(137.156)
Ganancia/(Pérdida) valoración derivados	-	124.227	124.227
Impuesto diferido	-	(18.005)	(18.005)
Diferencia por conversión filiales	(593.565)	-	(593.565)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2013	(589.991)	(34.508)	(624.499)
Saldos iniciales al 1 de enero de 2014	(589.991)	(34.508)	(624.499)
Ganancia/(Pérdida) valoración derivados	-	(165.231)	(165.231)
Impuesto diferido	-	40.647	40.647
Impuesto diferido por efecto impositivo por cambio de tasa legal (Reforma tributaria) (*)	-	7.752	7.752
Diferencia por conversión filiales	(603.880)	-	(603.880)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2014	(1.193.871)	(151.340)	(1.345.211)

(\*) Con fecha 29 de septiembre de 2014 fue publicada en el Diario Oficial de la República de Chile, la Ley N° 20.780 que “Modifica el sistema de tributación de la renta e introduce diversos ajustes en el sistema tributario”. Dentro de las importantes reformas tributarias que dicha Ley contiene, se modifica en forma gradual desde el año 2014 al año 2018 la Tasa de Impuesto de Primera Categoría que deba declararse y pagarse a contar del año tributario 2015.

## (f.1) Reservas por diferencias de cambio por conversión

Se originan por las diferencias de cambio que surgen de la conversión de una inversión neta en entidades extranjeras (o nacionales con moneda funcional diferente de la matriz), y de préstamos y otros instrumentos en moneda extranjera designados como coberturas de esas inversiones, se llevan al patrimonio neto. Cuando se vende o dispone la inversión (todo o parte), y se produce pérdida de control, estas reservas se reconocen en el estado de resultados consolidado como parte de la pérdida o ganancia en la venta o disposición. Si la venta no conlleva pérdida de control, estas reservas son transferidas a los intereses minoritarios.

## (f.2) Reservas de coberturas de flujo de caja

Se originan por la valorización a valor justo al cierre de cada ejercicio, de los contratos de derivados vigentes que se han definido como de cobertura. En la medida que los mencionados contratos van venciendo, estas reservas deben ajustarse reconociendo los resultados correspondientes.

## (g) Ganancias acumuladas

Movimiento de las Ganancias acumuladas:

Periodos	Saldo inicial	Resultado del ejercicio	Otros aumentos (disminuciones)	Impuesto diferido por efecto impositivo por cambio de tasa legal (Reforma tributaria) (*)	Saldo final
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero a 31 de diciembre de 2013	1.076.136	(281.114)	281	-	795.303
Del 1 de enero a 31 de diciembre de 2014	795.303	(109.790)	872	(150.195)	536.190

(\*) De acuerdo a lo instruido por la Superintendencia de Valores y Seguros de Chile en su oficio circular N° 856 del 17 de octubre de 2014, la Sociedad ha reconocido una pérdida en sus resultados acumulados por MUS\$ 150.210 por concepto del incremento de tasa.

## (h) Dividendos por acción

Al 31 de diciembre de 2013

Descripción de dividendo	Dividendo definitivo año 2012
Fecha del dividendo	29-04-2013
Importe de dividendo (MUS\$)	3.288
Número de acciones sobre las que se determina el dividendo	483.547.819
Dividendo por acción (US\$)	0,0068

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

Al 31 de diciembre de 2014, no se han provisionado dividendos mínimos obligatorios.

## NOTA 25 - INGRESOS DE ACTIVIDADES ORDINARIAS

Los ingresos de actividades ordinarias se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2014	2013
	MUS\$	MUS\$
Pasajeros LAN	4.464.761	4.731.296
Pasajeros TAM	5.915.361	6.330.262
Carga	<u>1.713.379</u>	<u>1.862.979</u>
Total	<u>12.093.501</u>	<u>12.924.537</u>

## NOTA 26 - COSTOS Y GASTOS POR NATURALEZA

(a) Costos y gastos de operación

Los principales costos y gastos de operación y administración se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2014	2013
	MUS\$	MUS\$
Combustible	4.167.030	4.414.249
Otros arriendos y tasas aeronáuticas	1.327.238	1.373.061
Arriendo de aviones	521.384	441.077
Mantenimiento	452.731	477.086
Comisiones	365.508	408.671
Servicios a pasajeros	300.325	331.405
Otros costos de operaciones	<u>1.487.672</u>	<u>1.644.827</u>
Total	<u>8.621.888</u>	<u>9.090.376</u>

95

## (b) Depreciación y amortización

La depreciación y amortización se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2014	2013
	MUS\$	MUS\$
Depreciación (*)	943.731	985.317
Amortización	47.533	56.416
Total	<u>991.264</u>	<u>1.041.733</u>

(\*) Se incluye dentro de este monto, la depreciación de las Propiedades, plantas y equipos y del mantenimiento de los aviones arrendados bajo la modalidad de leasing operativo. El monto por costo de mantenimiento incluido en la línea de depreciación al 31 de diciembre de 2014 es MUS\$ 373.183 y de MUS\$ 396.974 para el ejercicio de 2013.

## (c) Gastos de personal

Los gastos por este concepto se encuentran revelados en la Nota 22 provisiones por beneficios a los empleados.

## (d) Costos financieros

Los costos financieros se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2014	2013
	MUS\$	MUS\$
Intereses préstamos bancarios	330.298	382.969
Arrendamientos financieros	72.242	76.343
Otros instrumentos financieros	27.494	3.212
Total	<u>430.034</u>	<u>462.524</u>



La suma de los Costos y gastos por naturaleza presentados en esta nota más los gastos de personal revelados en la Nota 22, son equivalentes a la suma del costo de ventas, costos de distribución, gastos de administración, otros gastos por función y costos financieros, presentados en el estado de resultados consolidado por función.

(e) Costos de Reestructuración

Como parte del proceso continuo de revisión de su plan de flota, la compañía decidió implementar un amplio plan de reestructuración con el objetivo de reducir la variedad de aeronaves actualmente en operación y retirar gradualmente aquellas menos eficientes. En línea con este plan, durante el primer trimestre de 2014 se han formalizado contratos y compromisos que tienen como consecuencia un impacto negativo en los resultados de dicho período por US\$ 112 millones antes de impuestos que están asociados a los costos de salida de siete A330, seis A340, cinco B737, tres Q400, cinco A319 y tres B767-33A. Estos costos de salida están asociados a penalidades relacionadas a la devolución anticipada y gastos de mantenimiento para la devolución.

NOTA 27 - OTROS INGRESOS, POR FUNCION

Los Otros ingresos, por función se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2014	2013
	MUS\$	MUS\$
Tours	109.788	105.449
Arriendo de aviones	31.104	36.614
Aduanas y almacenaje	22.368	24.281
Duty free	18.076	14.748
Mantenimiento	15.421	12.392
Otros ingresos varios	180.888	148.081
Total	<u>377.645</u>	<u>341.565</u>

## NOTA 28 - MONEDA EXTRANJERA Y DIFERENCIAS DE CAMBIO

La moneda funcional de LATAM Airlines Group S.A. es el dólar estadounidense, además tiene filiales cuya moneda funcional es diferente al dólar estadounidense, como son el peso chileno, peso argentino, peso colombiano y real brasileño.

La moneda funcional se define, principalmente, como la moneda del entorno económico principal en el que opera una entidad y en cada entidad todas las otras monedas se definen como moneda extranjera.

Considerando lo anterior, los saldos por moneda señalados en la presente nota, corresponden a la sumatoria del concepto moneda extranjera de cada una de las entidades que componen LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

## (a) Moneda extranjera

El detalle de saldos por moneda extranjera de las partidas monetarias en los activos corrientes y no corrientes, es el siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2014 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2013 MUS\$
<u>Activos corrientes</u>		
Efectivo y equivalentes al efectivo	213.161	538.213
Peso argentino	22.121	41.092
Real brasileño	2.365	3.683
Peso chileno	30.453	229.913
Peso colombiano	1.622	5.254
Euro	9.639	16.571
Dólar estadounidense	50.652	44.656
Bolívar fuerte	63.236	162.809
Otras monedas	33.073	34.235
Otros activos financieros, corriente	73.030	51.082
Peso argentino	40.939	885
Peso chileno	25.781	25.854
Peso colombiano	-	2.039
Euro	1	6
Dólar estadounidense	6.008	22.035
Bolívar fuerte	43	14
Otras monedas	258	249

<u>Activos corrientes</u>	A131 de diciembre de 2014 MUS\$	A131 de diciembre de 2013 MUS\$
Otros activos no financieros, corrientes	59.700	56.218
Peso argentino	7.326	5.310
Real brasileño	148	846
Peso chileno	18.073	16.846
Peso colombiano	1.415	1.011
Euro	2.523	3.052
Dólar estadounidense	5.751	2.221
Bolívar fuerte	330	102
Otras monedas	24.134	26.830
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	543.257	417.775
Peso argentino	61.291	11.387
Real brasileño	33.267	19.986
Peso chileno	128.780	80.461
Peso colombiano	4.394	2.240
Euro	38.764	21.479
Dólar estadounidense	75.876	114.372
Bolívar fuerte	4.895	2.353
Otras monedas	195.990	165.497
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	299	466
Peso chileno	299	466
Activos por impuestos corrientes	21.605	14.836
Peso argentino	2.300	-
Real brasileño	2	-
Peso chileno	5.773	3.398
Peso colombiano	1.995	787
Euro	21	35
Dólar estadounidense	467	515
Otras monedas	11.047	10.101
Total activos corrientes	911.052	1.078.590
Peso argentino	133.977	58.674
Real brasileño	35.782	24.515
Peso chileno	209.159	356.938
Peso colombiano	9.426	11.331
Euro	50.948	41.143
Dólar estadounidense	138.754	183.799
Bolívar fuerte	68.504	165.278
Otras monedas	264.502	236.912

<u>Activos no corrientes</u>	A131 de diciembre de <u>2014</u> MUS\$	A131 de diciembre de <u>2013</u> MUS\$
Otros activos financieros, no corrientes	36.715	49.786
Peso argentino	57	24
Real brasileño	1.050	597
Peso chileno	1.100	1.701
Peso colombiano	203	254
Euro	4.243	5.488
Dólar estadounidense	29.238	40.894
Otras monedas	824	828
Otros activos no financieros, no corriente	18.803	18.006
Peso argentino	45	-
Dólar estadounidense	1	-
Otras monedas	18.757	18.006
Cuentas por cobrar, no corrientes	10.569	13.429
Peso chileno	5.413	8.227
Dólar estadounidense	5.000	5.000
Otras monedas	156	202
Activos por impuestos diferidos	2.613	4.460
Peso colombiano	256	-
Dólar estadounidense	3	2.056
Otras monedas	2.354	2.404
Total activos no corrientes	68.700	85.681
Peso argentino	102	24
Real brasileño	1.050	597
Peso chileno	6.513	9.928
Peso colombiano	459	254
Euro	4.243	5.488
Dólar estadounidense	34.242	47.950
Otras monedas	22.091	21.440

100

El detalle de saldos por moneda extranjera de las partidas monetarias en los pasivos corrientes y no corrientes, es el siguiente:

<u>Pasivos corrientes</u>	<u>Hasta 90 días</u>		<u>91 días a 1 año</u>	
	<u>A131 de</u> <u>diciembre de</u> <u>2014</u>	<u>A131 de</u> <u>diciembre de</u> <u>2013</u>	<u>A131 de</u> <u>diciembre de</u> <u>2014</u>	<u>A131 de</u> <u>diciembre de</u> <u>2013</u>
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Otros pasivos financieros, corrientes	71.436	303.626	173.416	561.428
Peso chileno	15.542	53.619	42.725	46.772
Euro	547	824	-	1.205
Dólar estadounidense	55.347	249.183	130.691	513.451
Cuentas por pagar comerciales y otras				
cuentas por pagar, corrientes	421.188	679.769	20.875	20.676
Peso argentino	38.740	31.603	-	-
Real brasileño	14.330	9.671	13	8
Peso chileno	25.040	29.560	11.502	11.975
Peso colombiano	13.652	14.445	187	422
Euro	35.937	19.373	8.266	3.316
Dólar estadounidense	175.298	433.377	827	4.902
Bolívar fuerte	5.261	4.024	-	-
Otras monedas	112.930	137.716	80	53
Cuentas por pagar a entidades				
relacionadas, corrientes	35	318	-	-
Peso chileno	8	14	-	-
Dólar estadounidense	27	304	-	-
Pasivos por impuestos, corrientes	268	134	-	-
Peso chileno	268	4	-	-
Otras monedas	-	130	-	-

101

<u>Pasivos corrientes</u>	<u>Hasta 90 días</u>		<u>91 días a 1 año</u>	
	<u>A131 de</u>	<u>A131 de</u>	<u>A131 de</u>	<u>A131 de</u>
	<u>diciembre de</u>	<u>diciembre de</u>	<u>diciembre de</u>	<u>diciembre de</u>
	<u>2014</u>	<u>2013</u>	<u>2014</u>	<u>2013</u>
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Otros pasivos no financieros, corrientes	126.953	76.040	158	72
Peso argentino	5.698	10.710	-	-
Real brasileño	959	3.746	46	52
Peso chileno	18.798	37.227	-	19
Peso colombiano	4.670	6.069	-	-
Euro	6.400	8.382	-	-
Dólar estadounidense	44.728	1.272	111	-
Bolívar fuerte	227	637	-	-
Otras monedas	45.473	7.997	1	1
Total pasivos corrientes	619.880	1.059.887	194.449	582.176
Peso argentino	44.438	42.313	-	-
Real brasileño	15.289	13.417	59	60
Peso chileno	59.656	120.424	54.227	58.766
Peso colombiano	18.322	20.514	187	422
Euro	42.884	28.579	8.266	4.521
Dólar estadounidense	275.400	684.136	131.629	518.353
Bolívar fuerte	5.488	4.661	-	-
Otras monedas	158.403	145.843	81	54

102

	Más de 1 a 3 años		Más de 3 años a 5 años		Más de 5 años	
	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2013	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2013	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2013
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
<u>Pasivos no corrientes</u>						
Otros pasivos financieros, no corrientes	625.406	578.393	171.288	754.256	1.088.218	1.366.860
Peso chileno	112.161	122.780	17.186	80.528	-	-
Dólar estadounidense	513.245	455.613	154.102	673.728	1.088.218	1.366.860
Cuentas por pagar, no corrientes	474.955	647.880	2.316	641	-	11
Peso chileno	4.938	7.187	2.316	641	-	11
Dólar estadounidense	468.184	639.204	-	-	-	-
Otras monedas	1.833	1.489	-	-	-	-
Otras provisiones, no corrientes	16.660	11.929	-	-	-	-
Peso argentino	454	410	-	-	-	-
Real brasileño	146	146	-	-	-	-
Peso chileno	36	-	-	-	-	-
Euro	9.999	11.349	-	-	-	-
Dólar estadounidense	6.025	24	-	-	-	-
Provisiones por						
beneficios a los empleados, no corrientes	822	636	-	-	-	-
Dólar estadounidense	822	636	-	-	-	-
Total pasivos no corrientes	1.117.843	1.238.838	173.604	754.897	1.088.218	1.366.871
Peso argentino	454	410	-	-	-	-
Real brasileño	146	146	-	-	-	-
Peso chileno	117.135	129.967	19.502	81.169	-	11
Euro	9.999	11.349	-	-	-	-
Dólar estadounidense	988.276	1.095.477	154.102	673.728	1.088.218	1.366.860
Otras monedas	1.833	1.489	-	-	-	-

103

<u>Resumen general de moneda extranjera:</u>	A131 de diciembre de 2014 MUSS	A131 de diciembre de 2013 MUSS
Total activos	979.752	1.164.271
Peso argentino	134.079	58.698
Real brasileño	36.832	25.112
Peso chileno	215.672	366.866
Peso colombiano	9.885	11.585
Euro	55.191	46.631
Dólar estadounidense	172.996	231.749
Bolívar fuerte	68.504	165.278
Otras monedas	286.593	258.352
Total pasivos	3.193.994	5.002.669
Peso argentino	44.892	42.723
Real brasileño	15.494	13.623
Peso chileno	250.520	390.337
Peso colombiano	18.509	20.936
Euro	61.149	44.449
Dólar estadounidense	2.637.625	4.338.554
Bolívar fuerte	5.488	4.661
Otras monedas	160.317	147.386
Posición Neta		
Peso argentino	89.187	15.975
Real brasileño	21.338	11.489
Peso chileno	(34.848)	(23.471)
Peso colombiano	(8.624)	(9.351)
Euro	(5.958)	2.182
Dólar estadounidense	(2.464.629)	(4.106.805)
Bolívar fuerte	63.016	160.617
Otras monedas	126.276	110.966



## (b) Diferencias de cambio

Las diferencias de cambio reconocidas en resultado, excepto para instrumentos financieros medidos a valor razonable a través de resultados, para el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2014 y 2013, significaron un cargo de MUS\$ 130.201 y de MUS\$ 482.174, respectivamente.

Las diferencias de cambio reconocidas en patrimonio como reservas por diferencias de cambio por conversión, para el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2014 y 2013, significaron un cargo de MUS\$ 650.439 y de MUS\$ 629.858, respectivamente.

A continuación, se presentan las tasas de cambio vigentes para el dólar estadounidense, en las fechas indicadas:

	A131 de diciembre de <u>2014</u>	A131 de diciembre de <u>2013</u>
Peso argentino	8,55	6,52
Real brasileño	2,66	2,36
Peso chileno	606,75	524,61
Peso colombiano	2.389,50	1.925,52
Euro	0,82	0,72
Bolívar fuerte	12,00	6,30
Dólar australiano	1,22	1,12
Boliviano	6,86	6,86
Peso mexicano	14,74	13,07
Dólar neozelandés	1,28	1,22
Nuevo sol peruano	2,99	2,80
Peso uruguayo	24,25	21,49

105

## NOTA 29 - GANANCIA POR ACCION

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2014	2013
Ganancias básicas		
Ganancia/(Pérdida) atribuible a los tenedores de instrumentos de participación en el patrimonio neto de la controladora (MUS\$)	(109.790)	(281.114)
Promedio ponderado de número de acciones, básico	545.547.819	487.930.977
Ganancias/(Pérdidas) básicas por acción (US\$)	(0,20125)	(0,57613)
	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2014	2013
Ganancias diluidas		
Ganancia/(Pérdida) atribuible a los tenedores de instrumentos de participación en el patrimonio neto de la controladora (MUS\$)	(109.790)	(281.114)
Promedio ponderado de número de acciones, básico	545.547.819	487.930.977
Promedio ponderado de número de acciones, diluido	<u>545.547.819</u>	<u>487.930.977</u>
Ganancias/(Pérdidas) diluidas por acción (US\$)	(0,20125)	(0,57613)

106

## NOTA 30 – CONTINGENCIAS

## Juicios

## (i) Juicios presentados por LATAM Airlines Group S.A. y Filiales

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapas procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos</u> MUS\$
Atlantic Aviation Investments LLC (AAI).	Supreme Court of the State of New York County of New York.	07-6022920	Atlantic Aviation Investments LLC. (AAI), sociedad filial indirecta de LATAM Airlines Group S.A., constituida bajo las leyes del Estado de Delaware, demandó con fecha 29 de agosto de 2007 a Varig Logística S.A. (Variglog) por el no pago de cuatro préstamos documentados en contratos de crédito regidos por ley de Nueva York. Dichos contratos establecen la aceleración de los créditos en caso de venta del original deudor, VRG Linhas Aéreas S.A.	En etapa de ejecución en Suiza el fallo condenatorio a Variglog para el pago de capital, intereses y costas a favor de AAI. Se mantiene el embargo de fondos de Variglog en Suiza por parte de AAI. Variglog se encuentra en proceso de liquidación en Brasil y ha pedido en Suiza el reconocimiento de la sentencia que declaró su estado de recuperación judicial y posteriormente el de quiebra.	17.100 más intereses y costas.
Atlantic Aviation Investments LLC (AAI).	Supreme Court of the State of New York County of New York.	602286-09	Atlantic Aviation Investments LLC. (AAI) demandó con fecha 24 de julio de 2009 a Matlin Patterson Global Advisers LLC, Matlin Patterson Global Opportunities Partners II LP, Matlin Patterson Global Opportunities Partners (Cayman) II LP y Volo Logistics LLC (a) como alter egos de Variglog por el no pago de los cuatro préstamos referidos en la nota precedente y (b) por el incumplimiento de su obligación de garantes y de otras obligaciones asumidas bajo el Memorandum Of Understanding suscrito entre las partes con fecha 29 de septiembre de 2006.	AAI presentó una solicitud de summary judgement (juicio abreviado) la que el tribunal falló favorablemente. Los demandados apelaron de esta decisión la que fue en definitiva desestimada por el tribunal superior. La causa volvió nuevamente a primera instancia para determinación del monto efectivamente adeudado por los demandantes (damages) procedimiento actualmente en curso ante el tribunal.	17.100 más intereses, costas y compensación por daño.

107

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapas procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos</u> MUS\$
Lan Argentina S.A.	Cámara Nacional en lo Contencioso Administrativo.	36337/13	Resolución ORSNA N° 123 que ordena a Lan Argentina a desalojar el hangar ubicado en el Aeropuerto Aeroparque Metropolitano Jorge Newbery, Argentina.	Con fecha 19 de junio de 2014, la Sala II de la Cámara Contencioso Administrativo Federal confirmó la prórroga de la cautelar otorgada por el Juzgado de Primera Instancia en marzo del mismo año. Con fecha 18 de septiembre de 2014 el Juzgado de Primera Instancia resolvió prorrogar la vigencia de la medida cautelar hasta que se dicte sentencia en el juicio principal. Con fecha 30 de diciembre de 2014 la Corte Suprema de Justicia de la Nación resolvió rechazar el recurso de queja presentado por el ORSNA contra la concesión de la medida cautelar.	Indeterminado

108

## (ii) Juicios recibidos por LATAM Airlines Group S.A. y Filiales

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos MUS\$</u>
LATAM Airlines Group S.A. y Lan Cargo S.A.	Comisión Europea.	-	Investigación por eventuales infracciones a la libre competencia de aerolíneas cargueras, especialmente sobrecargo de combustible (Fuel Surcharge). Con fecha 26 de diciembre de 2007, la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea notificó a Lan Cargo S.A. y a LATAM Airlines Group S.A. de la instrucción de un proceso en contra de veinticinco de estas aerolíneas de carga, entre ellas Lan Cargo S.A., por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea europeo, especialmente la pretendida fijación de un sobrecargo por combustible y fletes. Con fecha 9 de noviembre de 2010, la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea notificó a Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A. de la imposición de multa por el importe de MUS\$ 9.999. Esta multa está siendo apelada por Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A. No es posible predecir el resultado de dicho proceso de apelación.	Con fecha 14 de abril de 2008, se contestó la notificación de la Comisión Europea. La apelación fue presentada el 24 de enero de 2011.	9.999
Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A.	In the High Court of Justice Chancery Division (Inglaterra) Ovre Romerike Distrtict Court (Noruega) y Directie Juridische Zaken Afdeling Ceveil Recht (Países Bajos), Cologne Regional Court (Landgericht Köln, Alemania).	-	Demandas radicadas en contra de líneas aéreas europeas por usuarios de servicios de transporte de carga en acciones judiciales privadas, como consecuencia de la investigación por eventuales infracciones a la libre competencia de aerolíneas cargueras, especialmente sobrecargo de combustible (Fuel Surcharge). Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A., han sido demandadas directamente y/o en tercera. Dichos procesos judiciales, se encuentran radicados en Inglaterra, Noruega, Países Bajos y Alemania.	Casos se encuentran en proceso de descubrimiento de pruebas.	Indeterminado

109

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapas procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos MUS\$</u>
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Conselho Administrativo de Defesa Econômica, Brasil.	08012.011027/2006-02	Investigación de eventuales infracciones a la libre competencia de las aerolíneas cargueras, especialmente sobrecargo por combustible (Fuel Surcharge).	En el fallo emitido luego del nuevo recurso interpuesto, el Consejo Administrativo de Defensa Económica (CADE) accedió a reducir los valores de la multa de ABSA y sus ejecutivos, según los siguientes valores: (i) ABSA: MUS\$ 12; (ii) Norberto Jochmann: MUS\$ 246; (iii) Hernan Merino: MUS\$ 123; (iv) Felipe Meyer: MUS\$ 123. Luego del análisis interno, se acordó no presentar nuevos recursos en el ámbito administrativo con el fin de agenciar nuevas reducciones a las sentencias en el ámbito judicial a través de una solicitud de anulación que será presentada a principios de 2015 a través de la garantía de los valores previamente mencionados.	12.315
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Justiça Federal.	0001872-58.2014.4.03.6105	Se discute judicialmente la cobranza impuestos y multas cobradas originalmente a través del proceso administrativo 10831.005704 / 2006-43. Decisión administrativa desfavorable y se discute judicialmente.	Primera instancia. Pendiente declaración del Gobierno Federal con respecto a la solicitud de anulación de la deuda tributaria.	13.668
LATAM Airlines Group S.A.	Décimo Juzgado Civil de Santiago.	C-32989-2011	Sociedad Jara y Jara Limitada demanda a LATAM Airlines Group S.A. basada en el daño que le habría provocado las querellas criminales por estafa presentadas en su contra el año 2008, y que fueron sobreesididas definitivamente. Alega que el daño que le causó LATAM Airlines Group S.A. afectó su prestigio y la continuidad de sus negocios.	El juicio se encuentra actualmente en primera instancia. LATAM Airlines Group S.A. ha solicitado el abandono del procedimiento. Dicho incidente está pendiente de resolución.	11.935

110

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapas procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos</u> MUSS
Tam Linhas Aéreas S.A.	Tribunal Regional Federal da 2a Região.	2001.51.01.012530-0	Demanda ordinaria con el fin de declarar la inexistencia de relación jurídica que obligue a la empresa a recaudar el Fondo Aéreo.	Sentencia judicial desfavorable en primera instancia. En la actualidad, se espera fallo respecto de la apelación presentada por la empresa. Con el fin de suspender la exigencia del crédito tributario se hizo un depósito en garantía a la corte por MMUS\$ 90 que se detalla en la Nota 22.	111.011
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Receita Federal do Brasil.	16643.000087/2009-36	Aviso de infracción para la exigencia del pago de la Contribución Social sobre la Ganancia Liquida ("CSL").	Decisiones de primera y segunda instancia administrativa desfavorables a los intereses de la empresa. Actualmente, se espera un nuevo fallo sobre el recurso de apelación interpuesto por la empresa.	27.270
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Receita Federal do Brasil.	10880.725950/2011-05	Compensación de créditos del Programa de Integración Social (PIS) y Contribución para el Financiamiento de la Seguridad Social (COFINS).	Decisión de la Corte fue desfavorable a los intereses de la empresa, por lo que fue apelada. En la actualidad, a la espera del juicio de la apelación, en el Tribunal de Apelaciones de Impuestos (CARF).	25.070

111

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapas procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos</u> MUS\$
Tam Linhas Aéreas S.A.	6ª Vara da Receita Pública de São Paulo.	0012938-14.2013.8.26.0053	Juicio presentado por la autoridad fiscal en contra de TAM imputando el impuesto sobre Servicios (ISS) sobre las cantidades pagadas a Infraero, en respuesta a un cambio en la Ley aplicable.	Fue concedida la solicitud de apelación interlocutoria suspendiendo la apropiación de los créditos fiscales derivados de la infracción archivo n. 66233992, 66234000 y 66234026. El 10/03/2014, el municipio de São Paulo presentó solicitud en contra del proyecto. Actualmente en espera de juicio sobre el mérito de dicho recurso.	12.517
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Receita Federal do Brasil.	16643.000085/2009-47	Notificación que exige la recuperación del impuesto a la renta y la Contribución Social sobre la utilidad neta (CSL) derivada de los gastos de royalties y del uso de la marca TAM.	Decisión de Primera Instancia desfavorable a los intereses de la empresa. Pendiente actualmente fallo respecto al recurso de apelación presentado por la compañía el 15 de marzo del 2012.	12.069
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Receita Federal do Brasil.	10831.012344/2005-55	Notificación de infracción presentado por la compañía para requerir el impuesto de importación (II), el Programa de Integración Social (PIS) de la Contribución para el Financiamiento de la Seguridad Social (COFINS) como resultado de la pérdida de carga internacional no identificada.	Autos se encuentran actualmente en tramitación en el Tribunal de Apelaciones de Impuestos (CARF)..	9.709
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo.	3.123.785-0	Notificación de Infracción para exigir el pago del impuesto sobre la circulación de mercancías y servicio (ICMS) que rige la importación de aeronaves.	Actualmente a la espera de decisión sobre recurso presentado por la empresa.	10.081



112

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapas procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos</u> MUSS
Tam Linhas Aéreas S.A.	1° Vara Cível de Comarca de Goiânia/GO.	200702435095 (ordinária)	Demanda interpuesta por un ex representante de ventas de TAM que exige compensaciones por daños materiales y morales derivados de la terminación de su contrato como representante de ventas.	Actualmente en etapa de liquidación de sentencia y a la espera de peritaje.	8.909
Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A.	United States Court of Appeals for the Eleventh Circuit, Florida. United State of America.	2013-20319 CA 01	<p>El 30 de julio de 2012 Aerovías de Integración Regional, Aires S.A. (LAN COLOMBIA AIRLINES) inició un proceso legal en Colombia contra de Regional One INC y Volvo Aero Services LLC, con el fin de que se declare que estas compañías son responsables civilmente por los perjuicios morales y materiales causados a LAN COLOMBIA AIRLINES, derivados del incumplimiento de obligaciones contractuales del avión HK-4107.</p> <p>El 20 de junio de 2013 LAN COLOMBIA AIRLINES fue notificada de la demanda radicada en los Estados Unidos de Norteamérica por Regional One INC y Dash 224 LLC por daños y perjuicios ocasionados por el avión HK-4107 argumentando incumplimiento por parte de LAN COLOMBIA AIRLINES de la obligación aduanera de obtener declaración de importación cuando el avión en abril de 2010 ingresó a Colombia para un mantenimiento solicitado por Regional One.</p>	<p>El proceso en Colombia se encuentra pendiente de resolver excepciones previas presentadas por la parte demandada.</p> <p>La Corte Federal se pronunció el 26 de marzo de 2014 y aprobó la solicitud de LAN COLOMBIA AIRLINES de suspender el proceso en los Estados Unidos de Norteamérica mientras se resuelve la demanda que cursa en Colombia. Adicionalmente, el Juez de los Estados Unidos de Norteamérica cerró el caso administrativamente. Regional One apeló esta decisión ante el Tribunal Federal de Apelaciones. Las partes han presentado sus informes al Tribunal y se está actualmente a la espera de su decisión.</p>	12.443

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapas procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos</u> MUS\$
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Fazenda do Estado do Rio de Janeiro.	03.431129-0	El Estado de Río de Janeiro requiere crédito fiscal del IVA para la compra de keroseno (combustible para aviones). Según informe, el auditor señaló que ninguna de las leyes de Río de Janeiro autoriza la asignación de ese crédito, por lo que el crédito se negó y se demandó tributo.	Una objeción fue presentada el 12 de diciembre de 2013. Actualmente está pendiente el fallo de primera instancia administrativa.	85.706
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Receita Federal do Brasil.	10880.722.355/2014-52	El 19 de agosto 2014 el Servicio Federal de Impuestos emitió un aviso de Infracción al postular que los créditos de compensación de programa (PIS) y la Contribución para el Financiamiento de la Seguridad Social (COFINS) por parte de TAM no se encuentran directamente relacionados con la actividad de transporte aéreo.	Fue presentada una impugnación en el ámbito administrativo el 17 de septiembre de 2014. En la actualidad, a la espera del juicio.	169.038
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo.	4037054-9	El 20 de Septiembre de 2014 la Compañía fue notificada de la demanda, presentada por el Departamento de Finanzas del estado de São Paulo, de infracción por la ausencia de pago del impuesto que grava la circulación de mercancías y servicios ICMS referente a los servicios de telecomunicaciones.	Se realizó el protocolo de impugnación. En la actualidad, se encuentra a la espera del juicio.	9.750
Tam Linhas Aéreas S.A.	Tribunal do Trabalho de Porto Alegre.	0001611-93.2012.5.04.0013	Acción civil presentada por el Ministerio de Trabajo, que exige el otorgamiento de zapatos negros, cinturones y calcetines para los empleados que usan uniformes.	En trámite la formalización del acuerdo para el inicio de la concesión de zapatos a los empleados. El proceso estará finalizado en los próximos meses.	9.991 Valor aproximado/ estimado
TAM S.A.	Conselho Administrativo de Recursos Fiscais	13855.720077/2014-02	Notificación de infracción presentado por la Secretaria da Receita Federal do Brasil solicitando el pago de Impuesto de Renta de Persona Jurídica (IRPJ) y Contribución Social Sobre Lucro Líquido (CSLL) sobre la supuesta ganancia de TAM en marzo de 2011, en relación a reducción del capital social de Multiplus S.A.	El 12 de enero de 2014 se presentó recurso administrativo contra los argumentos contenidos en la notificación de infracción. Actualmente se está a la espera de la resolución del recurso de apelación presentada por la Compañía ante el Conselho Administrativo de Recursos Fiscais.	MUS\$ 128.125

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapas procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos MUS\$</u>
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Tribunal do Trabalho de Campinas.	0010498-37.2014.5.15.0095	Demanda interpuesta por el Sindicato Nacional de aeronautas, que requiere el pago de descanso semanal pagado (DSR) escalas previstas, desplazamiento y daño moral.	Juicio en etapa inicial.	19.963 Valor aproximado/ estimado
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Tribunal do Trabalho de Manaus.	0002037-67.2013.5.11.0016	Demanda presentada por el Sindicato de Aeroviaros de Manaus que solicita la asignación de peligrosidad para los trabajadores de tierra (AEROVIARIOS).	Proceso en la fase inicial. El valor se encuentra en etapa de cálculo por el contador externo.	Indeterminado
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Tribunal do Trabalho de Campinas.	0011014-52.2014.5.15.0129	Demanda interpuesta por el Sindicato de los Trabajadores Aéreos de Campinas solicitando la compensación por riesgo para los trabajadores de ABSA.	El proceso se encuentra en fase inicial. Los montos comprometidos están en proceso de cálculo por el contador externo de la Compañía.	Indeterminado
LATAM Airlines Group S.A., Transporte Aéreo S.A., Lan Cargo S.A., Andes Airport Services S.A., Inversiones LAN S.A., Lantours División Servicios Terrestres S.A., Fast Air Almacenes de Carga S.A.	Primer Juzgado del Trabajo de Santiago.	S-99-2014	Demanda presentada por el Sindicato de Empresa Trabajadores LAN Airlines S.A. Aeropuerto CAMB Pudahuel (Sindicato). Denuncia de práctica antisindical y declaración de un solo empleador para efectos laborales de la demandada.	Audiencia de prueba fijada para el 30 de enero de 2015. En dicha audiencia se dio término al juicio por acuerdo consistente en el pago de MUS\$ 10.	Indeterminado

- Investigaciones gubernamentales. Continúa la investigación de las autoridades de Chile y Estados Unidos de Norteamérica, relativa a pagos efectuados por LATAM Airlines Group S.A. (antes LAN Airlines S.A.) en 2006-2007, a un consultor que la asistió en la resolución de asuntos laborales en Argentina. La Sociedad sigue cooperando con las autoridades respectivas en la referida investigación. A la fecha, la Sociedad no puede predecir el resultado que pueda tener esta materia; ni tampoco estimar la existencia o rango de potenciales pérdidas o riesgos que eventualmente puedan llegar a producirse por la forma en que en definitiva se resuelva este asunto.
- Con el propósito de hacer frente a las eventuales obligaciones económicas que se deriven de los procesos judiciales vigentes al 31 de diciembre de 2014, ya sean de carácter civil, laboral o tributario, LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, ha constituido provisiones, las cuales se incluyen en rubro Otras provisiones no corrientes que se revelan en Nota 22.
- La Sociedad no ha revelado la probabilidad de éxito para cada contingencia individual para así no afectar negativamente la resolución de éste.

## NOTA 31 - COMPROMISOS

## (a) Compromisos por préstamos obtenidos

En relación con los diversos contratos celebrados por la Sociedad para el financiamiento de aeronaves Boeing 767, 777 y 787 que cuentan con la garantía del Export – Import Bank de los Estados Unidos de Norteamérica, se han establecido límites a algunos indicadores financieros de la Sociedad matriz en base consolidada. Por otra parte y relacionado con estos mismos contratos, se establecen restricciones a la gestión de la Sociedad en términos de composición accionaria y disposición de los activos.

Adicionalmente, en relación a los diversos contratos celebrados por su filial Lan Cargo S.A. para el financiamiento de aeronaves Boeing 767F y 777F que cuentan con la garantía del Export – Import Bank de los Estados Unidos de Norteamérica, se han establecido restricciones a la gestión de la Sociedad matriz y su filial Lan Cargo S.A. en términos de composición accionaria y disposición de los activos.

En relación con el financiamiento de motores de repuesto para su flota Boeing 767, 767F, 777, 777F, que cuentan con la garantía del Export – Import Bank de los Estados Unidos de Norteamérica, se han establecido restricciones en cuanto a la composición accionaria de sus garantes y de su sucesor legal en caso de fusión.

La Sociedad y sus filiales no mantienen contratos de crédito financiero con bancos de la plaza que señalen límites a algunos indicadores financieros de la Sociedad o las filiales.

Al 31 de diciembre de 2014, la Sociedad está en cumplimiento de todos los indicadores detallados anteriormente.

## (b) Compromisos por arrendamientos operativos como arrendatario

El detalle de los principales arrendamientos operativos es el siguiente:

Arrendador	Aeronave	Al 31 de	Al 31 de
		diciembre de	diciembre de
		2014	2013
ACS Aircraft Finance Bermuda Ltd. - Aircraftle	Boeing 737	-	1
Airbus Financial Services	Airbus A340	-	3
Aircraft 76B-26329 Inc.	Boeing 767	1	1
Aircraft 76B-27613 Inc.	Boeing 767	-	1
Aircraft 76B-27615 Inc.	Boeing 767	1	1
Aircraft 76B-28206 Inc.	Boeing 767	1	1
Aviación Centaurus, A.I.E.	Airbus A319	3	3
Aviación Centaurus, A.I.E.	Airbus A321	1	1
Aviación Real A.I.E.	Airbus A319	1	1
Aviación Real A.I.E.	Airbus A320	1	1
Aviación Tritón A.I.E.	Airbus A319	3	3
Avolon Aerospace AOE 19 Limited	Airbus A320	1	1
Avolon Aerospace AOE 20 Limited	Airbus A320	1	1
Avolon Aerospace AOE 6 Limited	Airbus A320	1	1
Avolon Aerospace AOE 62 Limited	Boeing 777	1	1
Avolon Aerospace AOE 63 Limited	Boeing 787	1	1

117

Arrendador	Aeronave	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2013
AWAS 4839 Trust	Airbus A320	1	1
AWAS 5125 Trust	Airbus A320	1	1
AWAS 5178 Limited	Airbus A320	1	1
AWAS 5234 Trust	Airbus A320	1	1
Baker & Spice Aviation Limited	Airbus A320	2	2
BOC Aviation Pte. Ltd.	Airbus A320	1	1
CIT Aerospace International	Boeing 767	-	1
CIT Aerospace International	Airbus A319	-	1
CIT Aerospace International	Airbus A320	2	4
Continuity Air Finance IV B.V.	Airbus A319	-	1
Delaware Trust Company, National Association	Bombardier Dhc8-200	5	7
Eden Irish Aircr Leasing MSN 1459	Airbus A320	1	1
GECAS Sverige Aircraft Leasing Worldwide AB	Airbus A320	6	10
GECAS Sverige Aircraft Leasing Worldwide AB	Airbus A330	-	2
GFL Aircraft Leasing Netherlands B.V.	Airbus A320	1	1
International Lease Finance Corporation	Boeing 737	-	1
International Lease Finance Corporation	Boeing 767	1	1
International Lease Finance Corporation	Airbus A320	-	1
KN Operating Limited	Bombardier Dhc8-400	-	3
Magix Airlease Limited	Airbus A320	2	-
MASL Sweden (1) AB	Airbus A320	1	1
MASL Sweden (2) AB	Airbus A320	1	1
MASL Sweden (7) AB	Airbus A320	1	1
MASL Sweden (8) AB	Airbus A320	1	1
MCAP Europe Limited - Mitsubishi	Boeing 737	-	1
Orix Aviation Systems Limited	Airbus A320	2	3
Pembroke B737-7006 Leasing Limited	Boeing 737	-	2
RBS Aerospace Limited	Airbus A320	6	6
SASOF II (J) Aviation Ireland Limited	Airbus A319	1	-
SKY HIGH VLEASING COMPANY LIMITED	Airbus A320	1	1
Sky High XXIV Leasing Company Limited	Airbus A320	5	3
Sky High XXV Leasing Company Limited	Airbus A320	2	2
SMBC Aviation Capital Limited	Airbus A320	2	-
SMBC Aviation Capital Limited	Airbus A321	2	-
Sunflower Aircraft Leasing Limited	Airbus A320	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 Brasilien AB	Airbus A319	-	1
Volito November 2006 AB	Airbus A320	2	2
Wells Fargo Bank North National Association	Airbus A319	3	4
Wells Fargo Bank North National Association	Airbus A320	2	2
Wells Fargo Bank Northwest National Association	Airbus A320	6	7
Wells Fargo Bank Northwest National Association	Airbus A330	5	10
Wells Fargo Bank Northwest National Association	Boeing 767	3	4
Wells Fargo Bank Northwest National Association	Boeing 777	7	3
Wells Fargo Bank Northwest National Association	Boeing 787	3	1
Wilmington Trust Company	Airbus A319	1	1
Yamasa Singapore Pte. Ltd.	Airbus A340	-	1
Zipdell Limited	Airbus A320	1	1
Total		107	128

Las rentas son reflejadas en resultado en la medida en que éstas se devengan.

118

Los pagos mínimos de los arrendamientos no cancelables son los siguientes:

	Al 31 de diciembre de 2014 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2013 MUS\$
Hasta un año	511.624	475.762
Más de un año y hasta cinco años	1.202.440	1.101.741
Más de cinco años	441.419	335.019
Total	<u>2.155.483</u>	<u>1.912.522</u>

Los pagos mínimos por arrendamientos reconocidos en resultado son los siguientes:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2014 MUS\$	2013 MUS\$
Pagos mínimos por arrendamientos operativos	521.384	441.077
Total	<u>521.384</u>	<u>441.077</u>

En el primer trimestre de 2013, se devolvió una aeronave Airbus A320-200, mientras que en el segundo trimestre de 2013 se devolvieron dos aeronaves Airbus A319-100, una aeronave Airbus A320-200 y un Bombardier Dhc8-200 por término de contrato de arriendo. Durante junio de 2013 se cambió la modalidad de contrato de diez aeronaves Airbus A330-200, de leasing financiero a leasing operativo, siendo arrendadas cada una por un período de cuarenta meses. Durante el tercer trimestre de 2013, se adicionan dos aeronaves Airbus A320-200 arrendadas por un período de ocho años cada una, una aeronave Boeing 787-800 arrendada por doce años y dos aeronaves Boeing 777-300ER por cinco años cada una. Por otra parte, se devolvió una aeronave Airbus A320-200, dos aeronaves Boeing 767-300ER y una aeronave Bombardier Dhc8-400. Adicionalmente, durante julio de 2013 se adquirieron dos aeronaves Bombardier Dhc8-200 que se encontraban en modalidad de arriendo. En el cuarto trimestre de 2013, se adicionan tres aeronaves Airbus A320-200 arrendadas por un período de ocho años cada una y una aeronave Boeing 787-800 arrendada por doce años. Por otro lado, se devolvieron dos aeronaves Airbus A320-200, una aeronave Airbus A319-100, una aeronave Airbus A340-300, y una aeronave Boeing 737-700.

En el primer trimestre de 2014, se adicionan dos aeronaves Airbus A320-200 y dos aeronaves Airbus A321-200 arrendadas por un período de ocho años cada una. Por otro lado, se devolvieron dos aeronaves Boeing 737-700, un Boeing 767-300F, un Airbus A340-300 y una aeronave Bombardier Dhc8-400. Adicionalmente, producto de su venta y posterior arriendo, durante marzo de 2014 se adicionan cuatro aeronaves Boeing 777-300ER como leasing operativo, siendo arrendadas por períodos entre cuatro y seis años.

En el segundo trimestre de 2014, se adicionan una aeronave Airbus A320-200 arrendada por un período de ocho años y una aeronave Boeing 787-800 arrendada por un período de doce años. Por otro lado, se devolvieron: una aeronave Bombardier Dhc8-400, cuatro aeronaves Airbus A320-200, siete aeronaves Airbus A330-200 y tres aeronaves Boeing 737-700.

En el tercer trimestre de 2014, se adicionan una aeronave Airbus A320-200 arrendada por un período de 8 años y una aeronave Boeing 787-800 arrendada por un período de 12 años. Por otro lado se devolvieron: una aeronave Bombardier Dhc8-400, dos aeronaves Airbus A319-100 y una aeronave Boeing 767-300ER.

En el cuarto trimestre de 2014, se devolvieron dos aeronaves Airbus A320-200 y una aeronave Boeing 767-300ER. Por otro lado, se efectuó la compra de 3 aeronaves A340-300 y 1 aeronave A319-100. Adicionalmente se notificó que se ejercerá la opción de compra de 2 aeronaves Bombardier Dhc8-200. Producto de lo anterior, estas aeronaves se reclasificaron al rubro Propiedades, plantas y equipos.

Los contratos de arrendamiento operativo celebrados por la Sociedad matriz y sus filiales, establecen que el mantenimiento de las aeronaves debe ser realizado de acuerdo a las disposiciones técnicas del fabricante y en los márgenes acordados en los contratos con el arrendador, siendo un costo que asume el arrendatario. Adicionalmente, para cada aeronave el arrendatario debe contratar pólizas que cubran el riesgo asociado y el monto de los bienes involucrados. En cuanto a los pagos de renta, estos son irrestrictos no pudiendo ser neteados de otras cuentas por cobrar o pagar que mantengan arrendador y arrendatario.

Al 31 de diciembre de 2014, la Sociedad mantiene vigentes cartas de crédito relacionadas con leasing operativo, según el siguiente detalle:

Acreedor Garantía	Nombre deudor	Tipo	Valor MUS\$	Fecha de liberación
AFS Investments 48 LLC.	Lan Cargo S.A.	Dos cartas de crédito	3.500	25-abr-15
GE Capital Aviation Services Limited	LATAM Airlines Group S.A.	Seis cartas de crédito	23.456	30-jun-15
GE Capital Aviation Services Limited	Lan Cargo S.A.	Tres cartas de crédito	10.435	30-jun-15
International Lease Finance Corp	LATAM Airlines Group S.A.	Cuatro cartas de crédito	1.700	13-oct-15
ORIX Aviation System Limited	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	3.255	31-jul-15
TAF Mercury	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	4.000	04-dic-15
TAF Venus	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	4.000	04-dic-15
Wells Fargo Bank Northwest, National Association	Lan Cargo S.A.	Cuatro cartas de crédito	10.060	25-abr-15
Baker & Spice Aviation Limited	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una carta de crédito	19.580	13-abr-15
Cit Aerospace International	Tam Linhas Aéreas S.A.	Cinco cartas de crédito	22.995	05-ene-15
MACQUARIE	Tam Linhas Aéreas S.A.	Tres cartas de crédito	2.124	04-may-15
Royal Bank Of Scotland Aerospace	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una carta de crédito	8.939	13-jul-15
SMBC Aviation Capital Ltd.	Tam Linhas Aéreas S.A.	Dos cartas de crédito	18.532	23-feb-15
Wells Fargo Bank Northwest, National Association	Tam Linhas Aéreas S.A.	Dos cartas de crédito	6.000	28-mar-15
Wilmington Trust	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una carta de crédito	5.738	31-ene-15
			<u>144.314</u>	



## (c) Otros compromisos

Al 31 de diciembre de 2014, la Sociedad mantiene vigentes cartas de crédito, boletas de garantía y pólizas de seguro de garantía, según el siguiente detalle:

<u>Acreedor Garantía</u>	<u>Nombre deudor</u>	<u>Tipo</u>	<u>Valor MU\$</u>	<u>Fecha de liberación</u>
Aena Aeropuertos S.A.	LATAM Airlines Group S.A.	Cuatro cartas de crédito	2.373	15-nov-15
American Alternative Insurance Corporation	LATAM Airlines Group S.A.	Cuatro cartas de crédito	3.140	05-abr-15
BBVA	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	24.315	03-ago-15
Citibank N.A.	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	6.825	20-dic-15
Comisión Europea	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	10.254	11-feb-15
Deutsche Bank A.G.	LATAM Airlines Group S.A.	Tres cartas de crédito	40.000	31-mar-15
Dirección General de Aeronáutica Civil	LATAM Airlines Group S.A.	Sesenta y siete cartas de crédito	17.703	31-ene-15
Dirección Nacional de Aduanas	LATAM Airlines Group S.A.	Tres cartas de crédito	1.210	28-jun-15
Empresa Pública de Hidrocarburos del Ecuador EP Petroecuador	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	5.500	18-jun-15
Metropolitan Dade County	LATAM Airlines Group S.A.	Cinco cartas de crédito	1.675	31-may-15
The Royal Bank of Scotland plc	LATAM Airlines Group S.A.	Dos cartas de crédito	28.000	20-may-15
Washington International Insurance	LATAM Airlines Group S.A.	Dos cartas de crédito	2.100	05-abr-15
Wells Fargo Bank	LATAM Airlines Group S.A.	Cuatro cartas de crédito	5.160	13-mar-15
Westpac Banking Corporation	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	1.046	04-abr-15
6ª Vara de Execuções Fiscais Federal de Campo Grande/MS	Tam Linhas Aéreas S.A. (Pantanal)	Dos pólizas de seguro de garantía	28.522	04-ene-16
8 Vara da Fazenda Pública da Comarca de São Paulo	Tam Linhas Aéreas S.A. (Pantanal)	Una póliza de seguro de garantía	13.834	12-abr-15
Fundação de Proteção e Defesa do Consumidor Procon	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	1.651	16-may-16
Vara da Fazenda Pública da Comarca de São Paulo	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	2.943	29-mar-16
Vara De Execuções Fiscais Estaduais de São Paulo	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	13.839	16-abr-15
			<u>210.090</u>	

## NOTA 32 - TRANSACCIONES CON PARTES RELACIONADAS

(a) A continuación se detallan las Transacciones con partes relacionadas:

RUT parte relacionada	Nombre de parte relacionada	Naturaleza de relación con partes relacionadas	País de origen	Explicación de otra información sobre partes relacionadas	Naturaleza de transacciones con partes relacionadas	Tipo de moneda o unidad de ajuste	Importe de transacción con parte relacionada A131 de diciembre de 2014	Importe de transacción con parte relacionada A131 de diciembre de 2013
							MUS\$	MUS\$
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA.	Controladora	Chile	Inversiones	Ingresos por servicios prestados	CLP	31	17
96.847.880-K	Lufthansa Lan Technical Training S.A.	Coligada	Chile	Centro de capacitación	Arrendamientos como arrendador	CLP	209	253
					Servicios recibidos	CLP	(785)	(1.186)
					Servicios recibidos	US\$	(743)	(1.146)
78.591.370-1	Bethia S.A. y Filiales	Otras partes relacionadas	Chile	Inversiones	Arrendamientos como arrendatario	CLP	(3)	(6)
					Ingresos por servicios prestados	CLP	7	2.726
					Servicios recibidos	CLP	(1.156)	(883)
					Liquidación venta de activo Fijo (I)	CLP	-	14.217
79.773.440-3	Transportes San Felipe S.A.	Otras partes relacionadas	Chile	Transporte	Ingresos por servicios prestados	CLP	26	17
					Servicios recibidos	CLP	(70)	(142)
					Compromisos asumidos en nombre de la entidad	CLP	-	(84)
87.752.000-5	Granja Marina Tornagaleones S.A.	Otras partes relacionadas	Chile	Piscicultura	Ingresos por servicios prestados	CLP	155	231
65.216.000-K	Comunidad Mujer	Otras partes relacionadas	Chile	Promoción y capacitación de la mujer	Ingresos por servicios prestados	CLP	9	10
					Servicios recibidos	CLP	(11)	(11)
Extranjera	Inversora Aeronáutica Argentina	Otras partes relacionadas	Argentina	Inversiones	Ingresos por servicios prestados	ARS	12	9
					Arrendamientos como arrendatario	US\$	(334)	(358)
Extranjera	Made In Everywhere Repr. Com. Distr. Ltda.	Otras partes relacionadas	Brasil	Transporte	Servicios recibidos	BRL	(2)	-
Extranjera	TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.	Otras partes relacionadas	Brasil	Transporte	Ingresos por servicios prestados	BRL	-	485
					Servicios recibidos	BRL	(12)	-
					Compromisos adquiridos a nombre de la entidad	BRL	-	(17)
Extranjera	Prismah Fidelidade S.A.	Joint Venture	Brasil	Marketing	Liquidación de pasivos en nombre de la entidad por esa parte relacionada	BRL	(119)	(499)
Extranjera	Joachimann Participações Ltda.	Otras partes relacionadas	Brasil	Transporte	Servicios recibidos	BRL	-	(27)

(1) Con fecha 28 de diciembre de 2012, Inmobiliaria Aeronáutica S.A. como vendedora y Sotraser S.A. (Filial de Bethia S.A.) como compradora, celebraron un contrato de compraventa del terreno denominado "Parcela número 12 del proyecto de parcelación Lo Echevers". El valor de la venta asciende a MUS\$ 14.217, al 31 de diciembre de 2013 este saldo se encuentra pagado.

122

Los saldos correspondientes a Cuentas por cobrar y cuentas por pagar a entidades relacionadas están reveladas en Nota 9.

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

(b) Compensaciones al personal directivo clave y administradores

La Sociedad ha definido para estos efectos considerar personal clave, a los ejecutivos que definen políticas y lineamientos macro para la Sociedad y que afectan directamente los resultados del negocio, considerando los niveles de Vicepresidentes, Gerentes Generales y Directores.

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2014	2013
	MUS\$	MUS\$
Remuneraciones	19.507	15.148
Honorarios de administradores	1.213	368
Beneficios no monetarios	990	565
Beneficios a corto plazo	-	22.400
Pagos basados en acciones	16.086	17.709
Total	<u>37.796</u>	<u>56.190</u>

NOTA 33 - PAGOS BASADOS EN ACCIONES

(a) Planes de compensación por aumentos de capital en LATAM Airlines Group S.A.

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

(a.1) Plan de compensación 2011

En la Junta Extraordinaria de Accionistas celebrada con fecha 21 de diciembre de 2011, los accionistas de la Sociedad aprobaron, entre otras materias, el aumento del capital social, del cual 4.800.000 acciones, fueron destinadas a planes de compensación para los trabajadores de la Sociedad y de sus filiales, conforme a lo dispuesto en el Artículo 24 de la Ley sobre Sociedades Anónimas. En este plan de compensación ningún miembro del grupo controlador sería beneficiado.

El otorgamiento de las opciones para la suscripción y pago de acciones ha sido formalizado a través de la celebración de contratos de opciones para la suscripción de acciones, de acuerdo a las proporciones que se muestran en el siguiente calendario de devengamiento y que dice relación con la condición de permanencia del ejecutivo a esas fechas para el ejercicio de las opciones:

Porcentaje	Periodo
30%	Desde el 21 de diciembre de 2014 y hasta el 21 de diciembre de 2016
30%	Desde el 21 de diciembre de 2015 y hasta el 21 de diciembre de 2016
40%	Desde el 21 de junio de 2016 y hasta el 21 de diciembre de 2016

	Número de las opciones sobre acciones
Opciones sobre acciones en acuerdos de pagos basados en acciones, saldo al 1 de enero de 2013	-
Opciones sobre acciones concedidas	4.497.000
Opciones sobre acciones en acuerdos de pagos basados en acciones, saldo al 31 de diciembre de 2013	4.497.000
Opciones sobre acciones en acuerdos de pagos basados en acciones, saldo al 1 de enero de 2014	4.497.000
Opciones sobre acciones concedidas	160.000
Opciones sobre acciones anuladas	(455.000)
Opciones sobre acciones en acuerdos de pagos basados en acciones, saldo al 31 de diciembre de 2014	4.202.000

Estas opciones han sido valorizadas y registradas de acuerdo al valor justo a la fecha de otorgamiento, determinado a través del método "Black-Scholes-Merton". El Efecto en resultado a diciembre de 2014 corresponde a MUS\$ 15.895 (MUS\$ 17.200 al 31 de diciembre de 2013).

Datos de entrada de modelo de valorización de opciones utilizado para opciones sobre acciones concedidas.

	Precio medio ponderado de acciones	Precio de ejercicio	Volatilidad esperada	Vida de opción	Dividendos esperados	Interés libre de riesgo
Al 31 de diciembre de 2013	US\$ 23,55	US\$ 24,97	61,52%	3,6 años	0%	0,00550
Al 31 de diciembre de 2014	US\$ 15,47	US\$ 18,29	34,74%	3,6 años	0%	0,00696

#### (a.2) Plan de compensación 2013

En la Junta Extraordinaria de Accionistas celebrada con fecha 11 de junio de 2013, los accionistas de la Sociedad aprobaron, entre otras materias, el aumento del capital social, del cual 1.500.000 acciones, fueron destinadas a planes de compensación para los trabajadores de la Sociedad y de sus filiales, conforme a lo dispuesto en el Artículo 24 de la Ley sobre Sociedades Anónimas. Respecto de este plan de compensación, no existe todavía una fecha definida para su implementación. El otorgamiento de las opciones para la suscripción y pago de acciones será formalizado a través de la celebración de contratos de opciones para la suscripción de acciones, de acuerdo a las proporciones que se muestran en el siguiente calendario de devengamiento y que dice relación con la condición de permanencia del ejecutivo a esas fechas para el ejercicio de las opciones:

Porcentaje	Periodo
100%	Desde el 15 de noviembre de 2017 y hasta el 11 de junio de 2018

## (b) Planes de compensación filiales

TAM Linhas Aéreas S.A. y Multiplus S.A., ambas filiales de TAM S.A., tienen opciones por acciones vigentes al 31 de diciembre de 2014, las cuales ascienden a 96.675 acciones y 637.400 acciones respectivamente.

## TAM Linhas Aéreas S.A.

Descripción	4°	
	Otorgamiento	Total
Fecha	28-05-2010	
Cantidad de opciones en circulación	96.675	96.675

## Multiplus S.A.

Descripción	1°		3°		4°		4°	
	Otorgamiento	Otorgamiento	Otorgamiento	Otorgamiento	Otorgamiento extraordinario	Otorgamiento extraordinario	Total	
Fecha	04-10-2010	16-04-2012	04-10-2010	20-11-2013				
Cantidad de opciones en circulación	7.760	129.371	294.694	205.575			637.400	

Las opciones de TAM Linhas Aéreas S.A., bajo los términos del plan, se dividen en tres partes iguales y los empleados podrán ejecutar un tercio de sus opciones después de tres, cuatro y cinco años respectivamente, siempre que sigan siendo empleados de la compañía. La duración pactada de las opciones es de siete años.

En el caso de Multiplus S.A., los términos del plan contemplan que las opciones asignadas a los otorgamientos regulares se dividen en tres partes iguales y los empleados podrán ejercer una tercera parte de sus opciones en dos, tres y cuatro años, respectivamente, mientras sigan siendo empleados de la Compañía. La duración pactada de las opciones es de siete años después de la concesión de la opción. El primer otorgamiento extraordinario se dividió en dos partes iguales, y sólo la mitad de sus opciones podrán ser ejercidas después de tres años y la otra mitad después de cuatro años. El segundo otorgamiento extraordinario también se dividió en dos partes iguales, las que podrán ejercerse después de uno y dos años respectivamente.

Ambas sociedades tienen una opción que contiene una "condición de servicio" en la que el ejercicio de las opciones depende exclusivamente de la prestación de servicios por parte de los empleados durante un período predeterminado. Los empleados despedidos estarán obligados a cumplir con ciertas condiciones preliminares para poder mantener su derecho a las opciones.

El estado, en lo referente a la adquisición de derechos de las opciones por acción, de ambas compañías es el siguiente:

Sociedad	Cantidad de acciones	
	Opciones devengadas	Opciones no devengadas
TAM Linhas Aéreas S.A.	-	96.675
Multiplus S.A.	-	637.400

De acuerdo con la NIIF 2 – Pagos basados en acciones, el valor justo de la opción debe ser recalculado y registrado en el pasivo de la Sociedad, una vez que se realice el pago en efectivo (cash-settled). El valor justo de estas opciones fue calculado utilizando el método Black-Scholes, donde los supuestos fueron actualizados con información de LATAM Airlines Group S.A. No existe valor registrado en el pasivo al 31 de diciembre de 2014 y en resultado MUS\$ 191 (Al 31 de diciembre de 2013, el monto registrado en el pasivo fue de MUS\$ 1.493 y de MUS\$ 509 en resultados).

## NOTA 34 - MEDIO AMBIENTE

LATAM Airlines Group S.A. gestiona los temas ambientales a nivel corporativo, centralizado en la Gerencia de Medio Ambiente. Para la compañía el monitorear y minimizar su impacto al medio ambiente es un compromiso del más alto nivel; donde el mejoramiento continuo y aportar a la solución del problema del cambio climático a nivel mundial, generando valor agregado a la compañía y la región, son los pilares de su gestión.

Una de las funciones de la Gerencia de Medio Ambiente, en conjunto con las diversas áreas de la Compañía, es velar por el cumplimiento legal ambiental, implementar un sistema de gestión y programas ambientales que cumplan con los requerimientos cada día más exigentes a nivel mundial; además de programas de mejoramiento continuo en sus procesos internos, que generen beneficios ambientales y económicos y que se sumen a los que actualmente se realizan.

La estrategia de Medio Ambiente de LATAM Airlines Group S.A., se basa en los siguientes objetivos:

- Minimizar el impacto de sus operaciones mediante la utilización de una flota moderna, la eficiente gestión operacional y la continua incorporación de nuevas tecnologías.
- Impulsar el uso eficiente de los recursos y minimización de residuos en todos los procesos.
- Gestionar responsablemente nuestra huella de carbono mediante la medición, verificación y reducción de emisiones.
- Promover el desarrollo y utilización de energías alternativas más eficientes y con menor impacto al medio ambiente.

Para el año 2014, se establecieron cuatro áreas de trabajo prioritarias a desarrollar:

1. Avanzar en la implementación de un Sistema de Gestión Ambiental;
2. Gestionar la Huella de Carbono, mediante la medición, verificación externa y compensación de las emisiones de nuestras operaciones en tierra;
3. Elaboración de proyectos ambientales basados en energía renovables.
4. Establecimiento de la estrategia corporativa para cumplir con la meta mundial de la aviación de tener un crecimiento carbono neutro en el año 2020.

Es así como, durante el año se trabajaron en las siguientes iniciativas:

- Avance en la Implementación de un Sistema de Gestión Ambiental para todas las operaciones principales, con especial énfasis en Santiago, Miami (USA) y San Carlos (Brasil). Además de continuar en el proceso de certificación del IATA Environmental Assessment (IEnvA).
- Elaboración del capítulo ambiental para el reporte de sostenibilidad de la empresa, que permite medir los avances en temáticas ambientales.
- Elaboración del primer documento de soporte de gestión ambiental de la compañía.
- Medición y verificación externa de la Huella de Carbono Corporativa.

Como logro este año, LATAM Airlines Group fue seleccionado en el Índice de Sostenibilidad del Dow Jones, en la categoría mundial, destacando como líder en la industria aérea mundial su estrategia de Cambio Climático y su operación eficiente (Eco-Eficiencia).

El 2014 la Gerencia de Medio Ambiente ha gastado US\$ 370.159 (US\$ 478.445 al 31 de diciembre de 2013).

NOTA 35 - HECHOS POSTERIORES A LA FECHA DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

Con posterioridad a la fecha de cierre de los estados financieros anuales, esto es al 31 de diciembre de 2014, se ha producido una variación importante en la paridad cambiaria R\$/US\$, pasando de R\$ 2,66 por US\$ a R\$ 3,27 por US\$ al 17 de marzo de 2015, lo cual representa una depreciación de 23% de la moneda brasileña.

A la fecha de emisión de los presentes estados financieros, dada la complejidad en esta materia, la administración aún no concluye el análisis y determinación de los efectos financieros de esta situación.

Los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales al 31 de diciembre de 2014, han sido aprobados en Sesión Extraordinaria de Directorio del 17 de marzo de 2015.

## Filiales y Coligadas

### Informaciones Filiales y Coligadas

#### **LATAM Airlines Group S.A.**

**Nombre:** LATAM Airlines Group S.A., R.U.T.  
**89.862.200-2**

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

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

La Junta Extraordinaria de Lan Chile S.A. de 23 de julio de 2004 acordó cambiar el nombre de la compañía a “Lan Airlines S.A.” Un extracto de la

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

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

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

**Nota:** Los Estados Financieros de las filiales se presentan en este informe en forma resumida. Los antecedentes completos se encuentran a disposición del público en nuestras oficinas y en la Superintendencia de Valores y Seguros.



**TAM S.A.**

**Constitución:** Sociedad Anónima constituida en Brasil en Mayo de 1997

**Objeto:** Participar en calidad de accionista en otras sociedades, especialmente en empresas que exploten servicios de transporte aéreo regular de ámbito nacional e internacional y otras actividades conexas, relacionadas o complementarias al transporte aéreo regular

---

Capital Suscrito y Pagado:	MUS\$ 2.304.021
Resultado del Ejercicio:	MUS\$ 210.521
Participación:	100,00%
% sobre Activos de la Matriz:	4,92%

**Directorio**

Presidente:	Mauricio Rolim Amaro
Directores:	Henri Philippe Reichstul
	Noemy Almeida Oliveira Amaro
	Flávia Turci
	Enrique Cueto Plaza
	Ignacio Cueto Plaza

---

**Sociedades filiales de TAM S.A. y participaciones:**

- TAM Linhas Aereas S.A. y filiales	100,00%
- Aerolinhas Brasileiras S.A. y filial	100,00%
- Multiplus S.A.	72,74%
- Transportes Aereos del Mercosur S.A.	94,98%
- Corsair Participações Ltda.	100,00%
- TP Franchising Limited	100,00%

**TAM S.A.**

	Al 31 de diciembre de 2014 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2013 MUS\$
<b>Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado</b>		
<b>ACTIVOS</b>		
Total de activos corrientes distintos de los activos o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios	1.920.909	2.370.275
Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios	407	1.772
Total activos corrientes	1.921.316	2.372.047
Total activos no corrientes	<u>4.896.382</u>	<u>6.323.411</u>
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<b><u>6.817.698</u></b>	<b><u>8.695.458</u></b>
<b>PATRIMONIO Y PASIVOS</b>		
<b>PASIVOS</b>		
Total pasivos corrientes	2.279.110	3.249.581
Total pasivos no corrientes	<u>3.530.419</u>	<u>4.734.090</u>
<b>Total pasivos</b>	<b><u>5.809.529</u></b>	<b><u>7.983.671</u></b>
<b>PATRIMONIO</b>		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	912.639	617.039
Participaciones no controladoras	<u>95.530</u>	<u>94.748</u>
<b>Total patrimonio</b>	<b><u>1.008.169</u></b>	<b><u>711.787</u></b>
<b>TOTAL PATRIMONIO Y PASIVOS</b>	<b><u>6.817.698</u></b>	<b><u>8.695.458</u></b>

	Por el ejercicio entre 1 de enero y el 31 de diciembre de 2014 MUS\$	Por el ejercicio entre 1 de enero y el 31 de diciembre de 2013 MUS\$
<b>Estado de Resultados Consolidado por Función</b>		
Ingresos de actividades ordinarias	6.588.741	6.791.104
Ganancia bruta	1.238.846	1.302.493
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	356.613	(483.311)
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>(146.092)</u>	<u>54.820</u>
<b>GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO</b>	<b><u>210.521</u></b>	<b><u>(428.491)</u></b>
Ganancia (pérdida) del ejercicio atribuible a:		
Los propietarios de la controladora	171.655	(458.475)
Participaciones no controladoras	<u>38.866</u>	<u>29.984</u>
<b>Ganancia (pérdida) del ejercicio</b>	<b><u>210.521</u></b>	<b><u>(428.491)</u></b>

Estado de Resultados Integrales Consolidado	Por el ejercicio entre 1 de enero y el 31 de diciembre de 2014 MUS\$	Por el ejercicio entre 1 de enero y el 31 de diciembre de 2013 MUS\$
GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO	210.521	(428.491)
Otro resultado integral	<u>(10.841)</u>	<u>(23.006)</u>
<b>Total resultado integral</b>	<b><u>199.680</u></b>	<b><u>(451.497)</u></b>
Resultado integral atribuible a:		
Los propietarios de la controladora	161.306	(468.760)
Participaciones no controladoras	<u>38.374</u>	<u>17.263</u>
<b>TOTAL RESULTADO INTEGRAL</b>	<b><u>199.680</u></b>	<b><u>(451.497)</u></b>

Estado de Cambios en el Patrimonio	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUS\$	Participaciones no controladoras MUS\$	Patrimonio total MUS\$
<b>Patrimonio 1 de enero de 2013</b>	<b>(480.634)</b>	<b>103.033</b>	<b>(377.601)</b>
Total resultado integral	(468.760)	17.263	(451.497)
Emisión de patrimonio	1.650.000	-	1.650.000
Dividendos	-	(26.070)	(26.070)
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	<u>(83.567)</u>	<u>522</u>	<u>(83.045)</u>
<b>Saldos finales ejercicio anterior 31 de diciembre de 2013</b>	<b><u>617.039</u></b>	<b><u>94.748</u></b>	<b><u>711.787</u></b>
<b>Patrimonio 1 de enero de 2014</b>	<b>617.039</b>	<b>94.748</b>	<b>711.787</b>
Total resultado integral	45.600	38.374	83.974
Emisión de patrimonio	250.000	-	250.000
Dividendos	-	(34.962)	(34.962)
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	<u>-</u>	<u>(2.630)</u>	<u>(2.630)</u>
<b>Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2014</b>	<b><u>912.639</u></b>	<b><u>95.530</u></b>	<b><u>1.008.169</u></b>

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo	Por el ejercicio entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2014 MUS\$	Por el ejercicio entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2013 MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en)		
actividades de operación	339.699	127.832
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en)		
actividades de inversión	65.690	(1.056.225)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en)		
actividades de financiación	<u>(575.519)</u>	<u>977.123</u>
<b>Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio</b>	<b>(170.130)</b>	<b>48.730</b>
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(62.433)	(1.078)
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	135.805	368.368

#### Lan Cargo S.A.

**Constitución:** Constituida como sociedad anónima cerrada por escritura pública de fecha 22 de mayo de 1970, otorgada en la Notaría de Sergio Rodríguez Garcés, constitución que se materializó con el aporte de los activos y pasivos de la sociedad Línea Aérea del Cobre Limitada (Ladeco Limitada), constituida con fecha 3 de Septiembre de 1958 en la Notaría de Jaime García Palazuelos. La Sociedad ha experimentado diversas reformas, siendo la última aquella que consta en la escritura pública de fecha 20 de Noviembre de 1998, y cuyo extracto fue inscrito a fojas 30.091 número 24.117 del Registro de Comercio de Santiago y publicado en Diario Oficial de fecha 3 de Diciembre de 1998, en virtud de la cual Ladeco S.A. fusionó por incorporación a la filial de Lan Chile S.A. denominada Fast Air Carrier S.A.

Por escritura pública de 22 de octubre de 2001 a la que se redujo el acta de la Junta Extraordinaria de Accionistas de Ladeco S.A. de misma fecha, se modificó la razón social a "Lan Chile Cargo S.A." Un extracto de dicha escritura se inscribió en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago a fojas 27.746 número 22.624 correspondiente al año 2001 y se publicó en el Diario Oficial de 5 de Noviembre de 2001. El cambio de nombre tuvo vigencia a contar del 10 de diciembre de 2001.

Por escritura pública de 23 agosto de 2004 a la que se redujo el acta de la Junta Extraordinaria de Accionistas de Lan Chile Cargo S.A. de 17 de agosto de 2004, se modificó la razón social a "Lan Cargo S.A." Un extracto de dicha escritura se inscribió en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago a fojas 26.994 número 20.082 correspondiente al año 2004 y se publicó en el Diario Oficial de 30 de agosto de 2004.

**Objeto:** Realizar y desarrollar, sea por cuenta propia o ajena, lo siguiente: el transporte en general en cualquiera de sus formas y, en particular, el transporte aéreo de pasajeros, carga y correspondencia, dentro y fuera del país; las actividades turísticas, de hotelería y demás complementarias a ellas, en cualquiera de sus formas, dentro y fuera del país; la compra, venta, fabricación y/o integración, mantenimiento, arrendamiento o cualquier otra forma de uso o goce, sea por cuenta propia o de terceros, de aviones, repuestos y equipos aeronáuticos, y la explotación de ellos a cualquier título; la prestación de toda clase de servicios y asesorías relacionados con el transporte en general y, en particular, con el transporte aéreo en cualquiera de sus formas, sea de apoyo terrestre, de mantenimiento, de asesoría técnica o de otra especie, dentro y fuera del país, y toda clase de actividades y servicios relacionados con el turismo, hotelería y demás actividades y bienes antes referidos, dentro y fuera del país. En el cumplimiento de los objetivos anteriores, la Compañía podrá realizar inversiones o participar como socia en otras sociedades, sea adquiriendo acciones o derechos o intereses en cualquier otro tipo de asociación, así fuere en las ya existentes o que se formen en el futuro y, en general, ejecutar todos los actos y celebrar todos los contratos necesarios y pertinentes a los fines indicados.

Capital Suscrito y Pagado:	MUS\$ 83.226
Resultado del Ejercicio:	MUS\$ (103.587)
Participación:	99,8980%
% sobre Activos de la Matriz:	2,22%

#### Directorio

Presidente:	Juan José Cueto Plaza
Directores:	Enrique Cueto Plaza
	Andrés Osorio Hermansen
	Ignacio Cueto Plaza
	Ramón Eblen Kadis

---

**Sociedades filiales de Lan Cargo S.A. y participaciones:**

-	Laser Cargo S.R.L.	99,99%
-	Aircraft Internacional Leasing Limited	99,98%
-	Ediciones Ladeco América S.A.	100,00%
-	Ladeco Cargo S.A.	99,00%
-	Fast Air Almacenes de Carga S.A.	99,89%
-	Prime Airport Services Inc. y filial	100,00%
-	Lan Cargo Overseas Limited y filiales	100,00%
-	Transporte Aéreo S.A.	99,99%
-	Consortio Fast Air Almacenes de Carga S.A. - Laser Cargo S.R.L.	
	Unión Transitoria de Empresas	100,00%
-	Lan Cargo Inversiones S.A. y filial	100,00%
-	Connecta Corporation	100,00%

**LAN CARGO S.A.**  
 (Sociedad anónima cerrada)

Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado	Al 31 de diciembre de 2014	Al 31 de diciembre de 2013
	MUS\$	MUS\$
<b>ACTIVOS</b>		
Total de activos corrientes distintos de los activos o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios	311.741	315.616
Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios	<u>85</u>	<u>85</u>
Total activos corrientes	311.826	315.701
Total activos no corrientes	<u>550.576</u>	<u>757.942</u>
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<b><u>862.402</u></b>	<b><u>1.073.643</u></b>
<b>PATRIMONIO Y PASIVOS</b>		
<b>PASIVOS</b>		
Total pasivos corrientes	186.789	214.272
Total pasivos no corrientes	<u>219.470</u>	<u>279.531</u>
<b>Total pasivos</b>	<b><u>406.259</u></b>	<b><u>493.803</u></b>
<b>PATRIMONIO</b>		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	455.700	577.948
Participaciones no controladoras	<u>443</u>	<u>1.892</u>
<b>Total patrimonio</b>	<b><u>456.143</u></b>	<b><u>579.840</u></b>
<b>TOTAL PATRIMONIO Y PASIVOS</b>	<b><u>862.402</u></b>	<b><u>1.073.643</u></b>

Estado de Resultados Consolidado por Función	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2014	2013
	MUS\$	MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	912.792	1.328.571
Ganancia bruta	(141.480)	24.462
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	(106.717)	112.075
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>3.130</u>	<u>(5.697)</u>
<b>GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO</b>	<b><u>(103.587)</u></b>	<b><u>106.378</u></b>
Ganancia (pérdida) del ejercicio atribuible a:		
Los propietarios de la controladora	(103.285)	108.611
Participaciones no controladoras	<u>(302)</u>	<u>(2.233)</u>
<b>Ganancia (pérdida) del ejercicio</b>	<b><u>(103.587)</u></b>	<b><u>106.378</u></b>

Estado de Resultados Integrales Consolidado	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2014 MUS\$	2013 MUS\$
GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO	(103.587)	106.378
Otro resultado integral	<u>(1.732)</u>	<u>(837)</u>
<b>Total resultado integral</b>	<b><u>(105.319)</u></b>	<b><u>105.541</u></b>
Resultado integral atribuible a:		
Los propietarios de la controladora	(105.017)	107.775
Participaciones no controladoras	<u>(302)</u>	<u>(2.234)</u>
<b>TOTAL RESULTADO INTEGRAL</b>	<b><u>(105.319)</u></b>	<b><u>105.541</u></b>

Estado de Cambios en el Patrimonio	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUS\$	Participaciones no controladoras MUS\$	Patrimonio total MUS\$
<b>Patrimonio 1 de enero de 2013</b>	<b>447.027</b>	<b>5.009</b>	<b>452.036</b>
Total resultado integral	107.775	(2.234)	105.541
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	<u>23.146</u>	<u>(883)</u>	<u>22.263</u>
<b>Saldos finales ejercicio anterior 31 de diciembre de 2013</b>	<b><u>577.948</u></b>	<b><u>1.892</u></b>	<b><u>579.840</u></b>
<b>Patrimonio 1 de enero de 2014</b>	<b>577.948</b>	<b>1.892</b>	<b>579.840</b>
Total resultado integral	(105.017)	(303)	(105.320)
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	<u>(17.231)</u>	<u>(1.146)</u>	<u>(18.377)</u>
<b>Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2014</b>	<b><u>455.700</u></b>	<b><u>443</u></b>	<b><u>456.143</u></b>

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2014 MUS\$	2013 MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	40.582	(101.453)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	526.442	181.521
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	<u>(567.098)</u>	<u>(72.667)</u>
<b>Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio</b>	<b>(374)</b>	<b>7.401</b>
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(2)	149
<b>Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio</b>	<b>19.862</b>	<b>20.238</b>

**Lan Perú S.A.**

**Constitución:** Sociedad anónima constituida en el Perú el 14 de Febrero de 1997.

**Objeto:** Prestación de servicios de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo, a nivel nacional e internacional, de conformidad con la legislación de aeronáutica civil.

---

Capital Suscrito y Pagado:	MUS\$ 4.341
Resultado del Ejercicio:	MUS\$ 1.058
Participación:	70,00%
% sobre Activos de la Matriz:	0,05%

**Directorio**

Presidente:	Emilio Rodríguez Larraín Salinas
Directores:	Enrique Cueto Plaza
	Ignacio Cueto Plaza
	Armando Valdivieso Montes
	Jorge Harten Costa
	Alejandro García Vargas
	Luis Enrique Gálvez de la Puente

---



**LAN PERU S.A.**  
 (Sociedad anónima cerrada)

	Al 31 de diciembre de 2014 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2013 MUS\$
<b>Balance General</b>		
<b>ACTIVOS</b>		
Total activos corrientes	214.245	237.577
Total activos no corrientes	<u>25.225</u>	<u>25.939</u>
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<b><u>239.470</u></b>	<b><u>263.516</u></b>
<b>PATRIMONIO Y PASIVOS</b>		
<b>PASIVOS</b>		
Total pasivos corrientes	226.784	250.699
Total pasivos no corrientes	<u>1.611</u>	<u>1.410</u>
<b>Total pasivos</b>	<b><u>228.395</u></b>	<b><u>252.109</u></b>
<b>PATRIMONIO</b>		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	11.075	11.407
Participaciones no controladoras	<u>-</u>	<u>-</u>
<b>Total patrimonio</b>	<b><u>11.075</u></b>	<b><u>11.407</u></b>
<b>TOTAL PATRIMONIO Y PASIVOS</b>	<b><u>239.470</u></b>	<b><u>263.516</u></b>
	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
<b>Estado de Resultados Consolidado por Función</b>	<b>2014 MUS\$</b>	<b>2013 MUS\$</b>
Ingresos de actividades ordinarias	1.134.289	1.173.391
Ganancia bruta	142.420	154.146
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	4.636	5.059
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>(3.578)</u>	<u>(1.304)</u>
<b>GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO</b>	<b><u>1.058</u></b>	<b><u>3.755</u></b>

Estado de Cambios en el Patrimonio	Capital emitido MUS\$	Reserva legal MUS\$	Ganancias acumuladas MUS\$	Patrimonio total MUS\$
<b>Patrimonio 1 de enero de 2013</b>	4.341	868	3.833	9.042
Total Resultado integral	-	-	3.755	3.755
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	-	-	(1.390)	(1.390)
<b>Saldos finales ejercicio anterior 31 de diciembre de 2013</b>	<b><u>4.341</u></b>	<b><u>868</u></b>	<b><u>6.198</u></b>	<b><u>11.407</u></b>
 <b>Patrimonio 1 de enero de 2014</b>	 4.341	 868	 6.198	 11.407
Total Resultado integral	-	-	1.058	1.058
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	-	-	(1.390)	(1.390)
<b>Saldos finales ejercicio anterior 31 de diciembre de 2014</b>	<b><u>4.341</u></b>	<b><u>868</u></b>	<b><u>5.866</u></b>	<b><u>11.075</u></b>

Estado de Flujos de Efectivo – Método Directo	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2014 MUS\$	2013 MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	(76.147)	108.672
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	(1.323)	(1.387)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	<u>24.132</u>	<u>21.389</u>
<b>Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalente al efectivo</b>	<b>(53.338)</b>	<b>128.674</b>
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	117.486	170.824

**Inversiones Lan S.A.**

**Constitución:** Constituida como sociedad anónima cerrada por escritura pública de fecha 23 de enero de 1990, otorgada en la Notaría de Humberto Quezada M., inscrita en el Registro de Comercio de Santiago a fs. 3.462 N°1.833 del año 1990, y publicada en el Diario Oficial del día 2 de febrero de 1990.

**Objeto:** Realizar inversiones en toda clase de bienes, sean éstos muebles o inmuebles, corporales o incorporales. Además, la Sociedad podrá formar otros tipos de sociedades, de cualquier especie; adquirir derechos en sociedades ya formadas, administraras, modificarlas y liquidarlas.

---

Capital Suscrito y Pagado:	MUS\$ 458
Resultado del Ejercicio:	MUS\$ (4.537)
Participación:	100,0%
% sobre Activos de la Matriz:	0,01%

**Directorio**

Presidente:	Enrique Cueto Plaza
Directores:	Ignacio Cueto Plaza
	Andrés Osorio Hermansen
	Roberto Alvo Milosawlewitsch
	Enrique Elsaca Hirmas

---

**Sociedades filiales de Inversiones Lan S.A. y participaciones:**

-	Transport Aviation Leasing Limited	100,00%
-	Aviation Administration Services Ltd	100,00%
-	Passenger Aircraft Leasing Limited	100,00%
-	Andes Airport Services S.A.	98,00%

**INVERSIONES LAN S.A.**  
 (Sociedad anónima cerrada)

	Al 31 de diciembre de 2014 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2013 MUS\$
<b>Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado</b>		
<b>ACTIVOS</b>		
Total de activos corrientes distintos de los activos o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios	4.969	2.536
Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios	<u>572</u>	<u>572</u>
Total activos corrientes	5.541	3.108
Total activos no corrientes	<u>10.494</u>	<u>12.254</u>
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<b><u>16.035</u></b>	<b><u>15.362</u></b>
<b>PATRIMONIO Y PASIVOS</b>		
<b>PASIVOS</b>		
Total pasivos corrientes	13.560	7.718
Total pasivos no corrientes	<u>1.186</u>	<u>1.215</u>
<b>Total pasivos</b>	<b><u>14.746</u></b>	<b><u>8.933</u></b>
<b>PATRIMONIO</b>		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	1.272	6.421
Participaciones no controladoras	<u>17</u>	<u>8</u>
<b>Total patrimonio</b>	<b><u>1.289</u></b>	<b><u>6.429</u></b>
<b>TOTAL PATRIMONIO Y PASIVOS</b>	<b><u>16.035</u></b>	<b><u>15.362</u></b>

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2014 MUS\$	2013 MUS\$
<b>Estado de Resultados Consolidado por Función</b>		
Ingresos de actividades ordinarias	32.821	31.735
Ganancia bruta	5.846	8.649
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	(3.986)	633
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>(551)</u>	<u>(107)</u>
<b>GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO</b>	<b><u>(4.537)</u></b>	<b><u>526</u></b>
Ganancia (pérdida) del ejercicio atribuible a:		
Los propietarios de la controladora	(4.546)	517
Participaciones no controladoras	<u>9</u>	<u>9</u>
<b>Ganancia (pérdida) del ejercicio</b>	<b><u>(4.537)</u></b>	<b><u>526</u></b>

Estado de Resultados Integrales Consolidado	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2014 MUS\$	2013 MUS\$
GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO	(4.537)	526
Otro resultado integral	<u>(49)</u>	<u>(109)</u>
<b>Total resultados integral</b>	<b><u>(4.586)</u></b>	<b><u>417</u></b>
Resultado integral atribuible a:		
Los propietarios de la controladora	(4.594)	410
Participaciones no controladoras	<u>8</u>	<u>7</u>
<b>TOTAL RESULTADO INTEGRAL</b>	<b><u>(4.586)</u></b>	<b><u>417</u></b>

Estado de Cambios en el Patrimonio	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUS\$	Participaciones no controladoras MUS\$	Patrimonio total MUS\$
<b>Patrimonio 1 de enero de 2013</b>	<b>6.466</b>	<b>1</b>	<b>6.467</b>
Total resultado integral	410	7	417
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	<u>(455)</u>	<u>-</u>	<u>(455)</u>
<b>Saldos finales ejercicio anterior 31 de diciembre de 2013</b>	<b><u>6.421</u></b>	<b><u>8</u></b>	<b><u>6.429</u></b>
<b>Patrimonio 1 de enero de 2014</b>	<b>6.421</b>	<b>8</b>	<b>6.429</b>
Total resultado integral	(4.592)	8	(4.584)
Dividendos	(627)	-	(627)
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	<u>70</u>	<u>1</u>	<u>71</u>
<b>Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2014</b>	<b><u>1.272</u></b>	<b><u>17</u></b>	<b><u>1.289</u></b>

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2014 MUS\$	2013 MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	327	1.419
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	(4)	(1.480)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	<u>-</u>	<u>-</u>
<b>Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalente al efectivo</b>	<b>323</b>	<b>(61)</b>
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(4)	(22)
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	526	207

**Inmobiliaria Aeronáutica S.A.**

**Constitución:** Constituida como sociedad anónima cerrada por escritura pública de fecha 01 de agosto de 1995, otorgada en la Notaría de Gonzalo de la Cuadra Fabres e inscrita en el Registro de Comercio de Santiago a fs. 21.690 bajo el N° 17.549 del año 1995 y publicado en el Diario Oficial el día 14 de septiembre de 1995.

**Objeto:** Realizar adquisiciones y enajenaciones de bienes raíces y de derechos sobre ellos; el desarrollo, planificación, enajenación y construcción de inmuebles y proyectos inmobiliarios; el arrendamiento, administración y cualquier otra forma de explotación de bienes raíces, ya sea por cuenta propia o de terceros.

Capital Suscrito y Pagado:	MUS\$ 1.147
Resultado del Ejercicio:	MUS\$ 1.906
Participación:	100,00%
% sobre Activos de la Matriz:	0,11%

**Directorio**

Presidente:	Enrique Cueto Plaza Andrés Osorio Hermansen Armando Valdivieso Montes
-------------	---

**INMOBILIARIA AERONAUTICA S.A.**  
 (Sociedad anónima cerrada)

	Al 31 de diciembre de 2014 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2013 MUS\$
<b>Estado de Situación Financiera Clasificado</b>		
<b>ACTIVOS</b>		
Total activos corrientes	1.475	1.028
Total activos no corrientes	<u>38.445</u>	<u>37.525</u>
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<b><u>39.920</u></b>	<b><u>38.553</u></b>
<b>PATRIMONIO Y PASIVOS</b>		
<b>PASIVOS</b>		
Total pasivos corrientes	6.642	4.808
Total pasivos no corrientes	<u>10.212</u>	<u>7.316</u>
<b>Total pasivos</b>	<b><u>16.854</u></b>	<b><u>12.124</u></b>
<b>PATRIMONIO</b>		
Total patrimonio	<u>23.066</u>	<u>26.429</u>
<b>TOTAL PATRIMONIO Y PASIVOS</b>	<b><u>39.920</u></b>	<b><u>38.553</u></b>
<b>Estado de Resultados por Función</b>		
	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2014 MUS\$	2013 MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	4.352	4.797
Ganancia bruta	2.686	3.352
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	2.527	3.050
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>(621)</u>	<u>(1.819)</u>
<b>GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO</b>	<b><u>1.906</u></b>	<b><u>1.231</u></b>
<b>Estado de Resultados Integrales</b>		
	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2014 MUS\$	2013 MUS\$
<b>GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO</b>	<b><u>1.906</u></b>	<b><u>1.231</u></b>
<b>Total resultado integral</b>	<b><u>1.906</u></b>	<b><u>1.231</u></b>

Estado de Cambios en el Patrimonio	Capital emitido MUS\$	Ganancias acumuladas MUS\$	Patrimonio total MUS\$
<b>Patrimonio 1 de enero de 2013</b>	<b>1.147</b>	<b>33.051</b>	<b>34.198</b>
Total resultado integral	-	1.231	1.231
Dividendos	-	(9.000)	(9.000)
<b>Saldo final ejercicio anterior 31 de diciembre de 2013</b>	<b><u>1.147</u></b>	<b><u>25.282</u></b>	<b><u>26.429</u></b>
<b>Patrimonio 1 de enero de 2014</b>	<b>1.147</b>	<b>25.282</b>	<b>26.429</b>
Total resultado integral	-	(740)	(740)
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	-	(2.623)	(2.623)
<b>Saldo final ejercicio actual 31 de diciembre de 2014</b>	<b><u>1.147</u></b>	<b><u>21.919</u></b>	<b><u>23.066</u></b>

Estado de Flujos de Efectivo – Método Directo	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2014 MUS\$	2013 MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	(2.086)	(14.163)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	(2.098)	14.073
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	-	-
<b>Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio</b>	<b>(12)</b>	<b>(90)</b>
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y Equivalentes al efectivo	(17)	(23)
Efectivo y equivalente al efectivo al final del ejercicio	-	29



**Lantours División Servicios Terrestres S.A.**

**Constitución:** Constituida como sociedad anónima cerrada por escritura pública de fecha 22 de Junio de 1987, otorgada en la Notaría de Santiago de don Raúl Undurraga Laso, inscrita en el Registro de Comercio de Santiago a fs. 13.139 N°8495 del año 1987 y publicada en el Diario Oficial del día 2 de Julio de 1987. La sociedad ha experimentado diversas reformas, siendo la última aquella que consta en la escritura pública de fecha 24 de Agosto de 1999 otorgada en la Notaría de Santiago de don Eduardo Pinto Peralta inscrita en el Registro de Comercio de Santiago a fs. 21.042 N°16.759 del año 1999 y publicada en el Diario Oficial del día 8 de Septiembre de 1999.

**Objeto:** Explotación, administración y representación de empresas o negocios nacionales o extranjeros dedicados a actividades hoteleras, navieras, aéreas y turismo; explotación por cuenta propia o de terceros, arrendamiento automóviles; importación, exportación, producción, comercialización y distribución por cuenta propia o ajena, en mercados nacionales e internacionales cualquiera clase mercaderías, sean materias primas, insumos o productos terminados.

Capital Suscrito y Pagado:	MUS\$ 225
Resultado del Ejercicio:	MUS\$ 2.074
Participación:	100,00%
% sobre Activos de la Matriz:	0,00%

**Directorio**

Presidente:	Armando Valdivieso Montes
Directores:	Armando Valdivieso Montes Andrés Osorio Hermansen

**Sociedad filial de Lantours División Servicios Terrestres S.A. y participación:**

- Lantours División Servicios Terrestres II S.A.	100,00%
--	---------

**LANTOURS DIVISION SERVICIOS TERRESTRES S.A.**  
 (Sociedad anónima cerrada)

	Al 31 de diciembre de 2014 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2013 MUS\$
<b>Estado de Situación Financiera Clasificado</b>		
<b>ACTIVOS</b>		
Total activos corrientes	3.056	2.478
Total activos no corrientes	<u>173</u>	<u>244</u>
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<b><u>3.229</u></b>	<b><u>2.722</u></b>
<b>PATRIMONIO Y PASIVOS</b>		
<b>PASIVOS</b>		
Total pasivos corrientes	2.283	2.203
Total pasivos no corrientes	<u>6</u>	<u>7</u>
<b>Total pasivos</b>	<b><u>2.289</u></b>	<b><u>2.210</u></b>
<b>PATRIMONIO</b>		
Total patrimonio	<u>940</u>	<u>512</u>
<b>TOTAL PATRIMONIO Y PASIVOS</b>	<b><u>3.229</u></b>	<b><u>2.722</u></b>
<b>Estado de Resultados por Función</b>		
	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2014 MUS\$	2013 MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	10.710	10.365
Ganancia bruta	6.813	5.781
Ganancia (pérdida), antes de impuesto	2.509	1.017
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>(435)</u>	<u>(230)</u>
<b>GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO</b>	<b><u>2.074</u></b>	<b><u>787</u></b>
<b>Estado de Resultados Integrales</b>		
	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2014 MUS\$	2013 MUS\$
<b>GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO</b>	<b><u>2.074</u></b>	<b><u>787</u></b>
<b>Total resultado integral</b>	<b><u>2.074</u></b>	<b><u>787</u></b>

Estado de Cambios en el Patrimonio	Capital emitido MUS\$	Ganancias acumuladas MUS\$	Patrimonio total MUS\$
<b>Patrimonio 1 de enero de 2013</b>	<b>225</b>	<b>300</b>	<b>525</b>
Total resultado integral	-	787	787
Dividendos	-	(800)	(800)
<b>Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2013</b>	<b><u>225</u></b>	<b><u>287</u></b>	<b><u>512</u></b>
<b>Patrimonio 1 de enero de 2014</b>	<b>225</b>	<b>287</b>	<b>512</b>
Total resultado integral	-	2.074	2.074
Dividendos	-	(1.646)	(1.646)
<b>Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2014</b>	<b><u>225</u></b>	<b><u>715</u></b>	<b><u>940</u></b>

Estado de Flujos de Efectivo – Método Directo	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2014 MUS\$	2013 MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	2.027	782
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	(17)	15
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	(1.646)	(800)
<b>Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalente al efectivo</b>	<b>364</b>	<b>(3)</b>
Efectivo y equivalente al efectivo al final del ejercicio	372	8

**Lan Pax Group S.A.**

**Constitución:** Constituida como sociedad anónima cerrada por escritura pública de fecha 27 de Septiembre de 2001, otorgada en la Notaría de Santiago de don Patricio Zaldivar Mackenna, inscrita en el Registro de Comercio de Santiago a fs. 25.636 N° 20.794 de 04 de octubre del año 2001 y publicada en el Diario Oficial del día 6 de Octubre de 2001.

**Objeto:** Realizar inversiones en toda clase de bienes, sean estos muebles o inmuebles, corporales o incorporales. Dentro de su giro, la sociedad podrá formar todo tipo de sociedades, de cualquier especie; adquirir derechos en sociedades ya formadas, administrarlas, modificarlas, liquidarlas. En general podrá adquirir y enajenar todo tipo de bienes y explotarlos, sea por cuenta propia o ajena, así como realizar todo tipo de actos y celebrar toda clase de contratos que sean conducentes a sus finalidades. Ejercer el desarrollo y explotación de toda otra actividad derivada del objeto social y/o vinculadas, conexas, coadyuvantes o complementarias del mismo.

Capital Suscrito y Pagado:	MUS\$ 424
Resultado del Ejercicio:	MUS\$ (120.739)
Participación:	100,00%
% sobre Activos de la Matriz:	0,00%

**Directorio**

Presidente:	Ignacio Cueto Plaza
Directores:	Andrés del Valle Enrique Elsaca Hirmas

**Sociedades filiales de Lan Pax Group S.A. y participaciones:**

Inversora Cordillera S.A. y filiales	95,78%
Lantours S.A.	100,00%
Atlantic Aviation Investments LLC	99,00%
Perdiz Leasing LLC	99,00%
Akemi Holdings S.A.	100,00%
Saipan Holdings S.A.	100,00%
Aeroasis S.A.	100,00%
Aerolane, Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.	100,00%
Puerto Montt Holding S.A. y filiales	99,875%

**LAN PAX GROUP S.A.**  
 (Sociedad anónima cerrada)

	Al 31 de diciembre de 2014 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2013 MUS\$
<b>Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado</b>		
<b>ACTIVOS</b>		
Total activos corrientes	343.304	326.373
Total activos no corrientes	<u>296.716</u>	<u>315.216</u>
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<b><u>640.020</u></b>	<b><u>641.589</u></b>
<b>PATRIMONIO Y PASIVOS</b>		
<b>PASIVOS</b>		
Total pasivos corrientes	390.914	378.370
Total pasivos no corrientes	<u>674.243</u>	<u>523.481</u>
<b>Total pasivos</b>	<b><u>1.065.157</u></b>	<b><u>901.851</u></b>
<b>PATRIMONIO</b>		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	(426.016)	(246.521)
Participaciones no controladoras	<u>879</u>	<u>(13.741)</u>
<b>Total patrimonio</b>	<b><u>(425.137)</u></b>	<b><u>(260.262)</u></b>
<b>TOTAL PATRIMONIO Y PASIVOS</b>	<b><u>640.020</u></b>	<b><u>641.589</u></b>
<b>Estado de Resultados Consolidado por Función</b>		
	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2014 MUS\$	2013 MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	1.095.242	1.140.255
Ganancia bruta	166.660	95.188
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	(113.085)	(143.800)
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>(7.654)</u>	<u>27.143</u>
<b>GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO</b>	<b><u>(120.739)</u></b>	<b><u>(116.657)</u></b>
Ganancia (pérdida) del ejercicio atribuible a:		
Los propietarios de la controladora	(114.511)	(104.966)
Participaciones no controladoras	<u>(6.228)</u>	<u>(11.691)</u>
<b>Ganancia (pérdida) del ejercicio</b>	<b><u>(120.739)</u></b>	<b><u>(116.657)</u></b>

Estado de Resultados Integrales Consolidado	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2014 MUS\$	2013 MUS\$
GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO	(120.739)	(116.657)
Otro resultado integral	<u>(43.298)</u>	<u>(27.036)</u>
<b>Total resultado integral</b>	<b><u>(164.037)</u></b>	<b><u>(143.693)</u></b>
Resultados integrales atribuibles a:		
Los propietarios de la controladora	(157.315)	(131.495)
Participaciones no controladoras	<u>(6.722)</u>	<u>(12.198)</u>
<b>TOTAL RESULTADO INTEGRAL</b>	<b><u>(164.037)</u></b>	<b><u>(143.693)</u></b>

Estado de Cambios en el Patrimonio	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUS\$	Participaciones no controladoras MUS\$	Patrimonio total MUS\$
<b>Patrimonio 1 de enero de 2013</b>	<b>(112.396)</b>	<b>(3.048)</b>	<b>(115.444)</b>
Total resultado integral	(131.495)	(12.198)	(143.693)
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	<u>(2.630)</u>	<u>1.505</u>	<u>(1.125)</u>
<b>Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2013</b>	<b><u>(246.521)</u></b>	<b><u>(13.741)</u></b>	<b><u>(260.262)</u></b>
<b>Patrimonio 1 de enero de 2014</b>	<b>(246.521)</b>	<b>(13.741)</b>	<b>(260.262)</b>
Total resultado integral	(157.315)	(6.722)	(164.037)
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	<u>(22.180)</u>	<u>21.342</u>	<u>(838)</u>
<b>Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2014</b>	<b><u>(426.016)</u></b>	<b><u>879</u></b>	<b><u>(425.137)</u></b>

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2014 MUS\$	2013 MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	(12.710)	(110.576)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	(53.535)	(75.586)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	<u>96.340</u>	<u>200.403</u>
<b>Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio</b>	<b>30.095</b>	<b>14.241</b>
Efecto de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(77)	(66)
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	86.528	56.510

**Lan Chile Investments Limited**

**Constitución:** Constituida como sociedad limitada por escritura pública de fecha 30 de julio de 1999 en Islas Cayman, procediendo a su inscripción en el Registro de Compañías de Islas Cayman, en la misma fecha.

**Objeto:** Su objeto social es el de realizar inversiones en toda clase de bienes, sean estos muebles o inmuebles, corporales o incorporeales.

Capital Suscrito y Pagado:	MUS\$ 10
Resultado del Ejercicio:	MUS\$ 2.844
Participación:	100,00%
% sobre Activos de la Matriz:	0,01%

**Directorio**

Presidente:

Andrés del Valle Eitel

Directores:

Andrés Osorio Hermansen

Pilar Duarte Peña

---

**Sociedad filial de Lan Chile Investments Limited y participación:**

- Inversiones La Burguería S.A.	99,90%
---------------------------------	--------

**LAN CHILE INVESTMENTS LIMITED**  
 (Sociedad Limitada)

	Al 31 de diciembre de 2014 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2013 MUS\$
<b>Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado</b>		
<b>ACTIVOS</b>		
Total activos corrientes	2.015	2.015
Total activos no corrientes	-	<u>2.404</u>
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<u>2.015</u>	<u>4.419</u>
<b>PATRIMONIO Y PASIVOS</b>		
<b>PASIVOS</b>		
Total pasivos corrientes	-	12
Total pasivos no corrientes	-	<u>5.236</u>
<b>Total pasivos</b>	<u>-</u>	<u>5.248</u>
<b>PATRIMONIO</b>		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	<u>2.015</u>	<u>(829)</u>
<b>Total patrimonio</b>	<u>2.015</u>	<u>(829)</u>
<b>TOTAL PATRIMONIO Y PASIVOS</b>	<u>2.015</u>	<u>4.419</u>
<b>Estado de Resultados Consolidado por Función</b>		
	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2014 MUS\$	2013 MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	-	-
Ganancia bruta	-	-
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	2.844	(1)
Gasto por impuesto a las ganancias	-	-
<b>GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO</b>	<u>2.844</u>	<u>(1)</u>
Ganancia (pérdida) del ejercicio atribuible a:		
Los propietarios de la controladora	2.844	(1)
Participaciones no controladoras	-	-
<b>Ganancia (pérdida) del ejercicio</b>	<u>2.844</u>	<u>(1)</u>



Estado de Resultados Integrales Consolidado	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2014 MUS\$	2013 MUS\$
GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO	<u>2.844</u>	<u>(1)</u>
<b>Total resultado integral</b>	<b><u>2.844</u></b>	<b><u>(1)</u></b>
Resultado integral atribuible a:		
Los propietarios de la controladora	2.844	(1)
Participaciones no controladoras	-	-
<b>TOTAL RESULTADO INTEGRAL</b>	<b><u>2.844</u></b>	<b><u>(1)</u></b>

Estado de Cambios en el Patrimonio	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUS\$	Participaciones no controladoras MUS\$	Patrimonio total MUS\$
Patrimonio 1 de enero de 2013	(828)	-	(828)
Total resultado integral	<u>(1)</u>	-	<u>(1)</u>
<b>Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2013</b>	<b><u>(829)</u></b>	<b><u>-</u></b>	<b><u>(829)</u></b>
Patrimonio 1 de enero de 2014	(829)	-	(829)
Total resultado integral	<u>2.844</u>	-	<u>2.844</u>
<b>Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2014</b>	<b><u>2.015</u></b>	<b><u>-</u></b>	<b><u>2.015</u></b>

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo	Por los ejercicios terminados Al 31 de diciembre de	
	2014 MUS\$	2013 MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	-	(1)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	-	-
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	-	-
<b>Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalente al efectivo</b>	<b>-</b>	<b>(1)</b>
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	-	-

**TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.**

**Constitución:** Constituida como Sociedad Anónima por escritura pública de fecha 23 de diciembre de 1997 en Santiago de Chile, procediendo a su inscripción en el Registro de Comercio de Santiago en la foja 878 número 675 del año 1998.

**Objeto:** Su objeto social es proveer servicios de entrenamiento técnico y otro tipo de servicios relacionados con el anterior.

Capital Suscrito y Pagado:	MUS\$ 881
Resultado del Ejercicio:	MUS\$ 287
Participación:	100,00%
% sobre Activos de la Matriz:	0,01%

**Directorio**

Presidente:	Enrique Elsaca
Directores:	Sebastián Acuto Fernando Andrade

---

**TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.**  
 (Sociedad Limitada)

Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado	Al 31 de diciembre de 2014 MUS\$
<b>ACTIVOS</b>	
Total activos corrientes	1.387
Total activos no corrientes	<u>273</u>
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<u><b>1.660</b></u>
<b>PATRIMONIO Y PASIVOS</b>	
<b>PASIVOS</b>	
Total pasivos corrientes	263
Total pasivos no corrientes	<u>0</u>
<b>Total pasivos</b>	<u><b>263</b></u>
<b>PATRIMONIO</b>	
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	<u>1.397</u>
<b>Total patrimonio</b>	<u><b>1.397</b></u>
<b>TOTAL PATRIMONIO Y PASIVOS</b>	<u><b>1.660</b></u>
<b>Estado de Resultados Consolidado por Función</b>	Por el periodo comprendido entre el 26 de noviembre al 31 de diciembre de 2014 MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	171
Ganancia bruta	3
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	(26)
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>(23)</u>
<b>GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO</b>	<u><b>(49)</b></u>
Ganancia (pérdida) del ejercicio atribuible a:	
Los propietarios de la controladora	(49)
Participaciones no controladoras	<u>0</u>
<b>Ganancia (pérdida) del ejercicio</b>	<u><b>49</b></u>

	Por el periodo comprendido entre el 26 de noviembre al 31 de diciembre de 2014 MUS\$
<b>Estado de Resultados Integrales Consolidado</b>	
GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO	<u>(49)</u>
Otro resultado integral	<u>(19)</u>
<b>Total resultado integral</b>	<u><b>(68)</b></u>
Resultado integral atribuible a:	
Los propietarios de la controladora	0
Participaciones no controladoras	<u>0</u>
<b>TOTAL RESULTADO INTEGRAL</b>	<u><b>(68)</b></u>

	Capital emitido MUS\$	Ganancias acumuladas MUS\$	Patrimonio total MUS\$
<b>Estado de Cambios en el Patrimonio</b>			
Patrimonio 26 de noviembre de 2014	881	564	1.445
Total resultado integral	<u>0</u>	<u>(68)</u>	<u>(68)</u>
<b>Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2014</b>	<u><b>881</b></u>	<u><b>496</b></u>	<u><b>1.377</b></u>

	Por el periodo comprendido entre el 26 de noviembre al 31 de diciembre de 2014 MUS\$
<b>Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo</b>	
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	281
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	0
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	<u>0</u>
<b>Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalente al efectivo</b>	281
Efecto de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	1
Efectivo y equivalentes al efectivo al principio del ejercicio	168
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	450

## Declaración Jurada

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

  
Mauricio Rolim Amaro  
Presidente

  
Ricardo Caballero  
Director

  
Ramón Solen Kadis  
Director


  
Carlos Heller Solari  
Director

  
Juan José Cueto Plaza  
Director

  
Henry Philippe Reichstul  
Director

  
Gerardo Jofré Miranda  
Director

  
George De Bourguignon Armat  
Director

  
Francisco Luzón López  
Director

  
Andrés Quirio Hermanson  
Vicepresidente Senior Finanzas