



2017080144972

16/08/2017 11:44 Operador: PFRANCO
DIVISION CONTROL FINANCIERO VALORES
Nro.Inscrip: 306v

Señor
Carlos Pavez Tolosa
Superintendente
Superintendencia de Valores y Seguros
Av. Libertador Bernardo O'Higgins N° 1449
Presente

Ref.: Adjunta versión de prospecto para la emisión de Bonos Serie A, Serie B, Serie C y Serie D de LATAM Airlines Group S.A., destinada a los inversionistas.

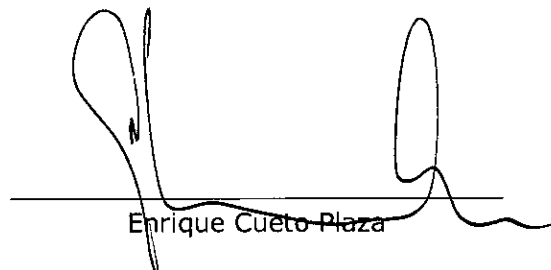
De nuestra consideración:

Me refiero al Oficio Ordinario N° 21885 de esta Superintendencia de Valores y Seguros ("Superintendencia") de fecha 11 de agosto de 2017, en virtud del cual se aprueba la emisión de los Bonos de la Serie A, Serie B, Serie C y Serie D con cargo a la línea de bonos a 11 años de LATAM Airlines Group S.A. en el Registro de Valores de esta Superintendencia bajo el número 862 con fecha 26 de julio de 2017.

Por medio de la presente, y previo a la colocación de los Bonos de la Serie A, Serie B, Serie C y Serie D vengo en acompañar, en duplicado, copia del prospecto para la emisión de dichos Bonos destinada a los inversionistas en el mercado general.

Desde ya quedamos a su disposición para aclarar o complementar cualquier información que estimen necesaria.

Sin otro particular y esperando una favorable acogida a la presente, saluda muy atentamente a usted,



Enrique Cueto Plaza

p.p. LATAM Airlines Group S.A.



LATAM AIRLINES GROUP S.A.

**Sociedad inscrita en el Registro de Valores de la Superintendencia de Valores y Seguros
bajo el número 306, con fecha 22 de enero de 1987.**



PROSPECTO LEGAL

**PARA LA EMISIÓN DE BONOS POR LÍNEA
DE TÍTULOS DE DEUDA AL PORTADOR DESMATERIALIZADOS**

Monto de la Línea

UF 9.000.000

Plazo de la Línea

11 años

AGOSTO 2017

1.0 INFORMACIÓN GENERAL.

1.1 LEYENDA DE RESPONSABILIDAD

"LA SUPERINTENDENCIA DE VALORES Y SEGUROS NO SE PRONUNCIA SOBRE LA CALIDAD DE LOS VALORES OFRECIDOS COMO INVERSIÓN. LA INFORMACIÓN CONTENIDA EN ESTE PROSPECTO ES DE RESPONSABILIDAD EXCLUSIVA DEL EMISOR, Y DEL INTERMEDIARIO QUE HA PARTICIPADO EN SU ELABORACIÓN. EL INVERSIONISTA DEBERÁ EVALUAR LA CONVENIENCIA DE LA ADQUISICIÓN DE ESTOS VALORES, TENIENDO PRESENTE QUE EL O LOS ÚNICOS RESPONSABLES DEL PAGO DE LOS DOCUMENTOS SON EL EMISOR Y QUIENES RESULTEN OBLIGADOS A ELLO."

1.2 FECHA DEL PROSPECTO

Agosto 2017

1.3 INTERMEDIARIOS PARTICIPANTES

Euroamérica Corredores de Bolsa S.A.

2.0 IDENTIFICACIÓN DEL EMISOR

2.1 Nombre o Razón Social

LATAM Airlines Group S.A.

2.2 Nombre de Fantasía

"LATAM Airlines", "LATAM Airlines Group", "LATAM Group", "LAN Airlines", "LAN Group" y/o "LAN"

2.3 R.U.T.

89.862.200 - 2

2.4 Inscripción Registro Valores

N°306

2.5 Fecha Inscripción Registro de Valores

22/01/1987

2.6 Dirección

Av. Américo Vespucio Sur 901, comuna Renca, ciudad Santiago

2.7 Teléfono

(56-2) 2565 3944

2.8 Fax

(56-2) 2565 8764

2.9 Dirección electrónica

<http://www.latamairlinesgroup.net>

2.10 Correo electrónico

InvestorRelations@latam.com

3.0 ACTIVIDADES Y NEGOCIOS DE LA SOCIEDAD

LATAM Airlines Group S.A. (en adelante indistintamente la "Compañía", "LATAM" o "Grupo LATAM", la "Sociedad" o el "Emisor") es la empresa de transporte aéreo más grande de Latinoamérica, resultante de la asociación de las aerolíneas chilena LAN y brasileña TAM Linhas Aereas ("TAM").

El Grupo tiene operaciones domésticas en seis países de Sudamérica –Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú–, ventaja que le permite ofrecer la mejor conectividad a nivel regional, así

como desde Sudamérica hacia el resto del mundo y viceversa, llegando a cerca de 135 destinos en 24 países. Además, esto le permite contar con una base de ingresos geográficamente diversificada, tanto de pasajeros como de carga.

A fines de abril de 2016, la Compañía presentó formalmente su marca unificada LATAM, la que comenzó a ser visible en el sitio web, espacios físicos y aviones entre otros, marca bajo la cual seguiremos el camino de liderazgo iniciado hace varias décadas atrás por LAN, TAM, y sus respectivas filiales. Este cambio nos permitirá ofrecer un mejor servicio y consistente en toda nuestra red, fortaleciendo nuestra posición en la región.

Durante 2016, la Compañía siguió adelante en su proceso de convertirse en una organización más simple, liviana y eficiente, para adaptarse a las dinámicas cambiantes de la industria y a las necesidades de los clientes.

Este proceso considera un cambio en la cultura organizacional, el que comenzó a implementarse con mayor fuerza en 2016 a través del proyecto Twist en aeropuertos, contact centers y servicio a bordo. El objetivo de este proyecto es fortalecer la organización con equipos humanos empoderados y preparados para dar respuesta a las necesidades de los pasajeros en forma más ágil y sencilla, considerando siempre el impacto que sus decisiones puedan tener sobre el cliente.

Todas las decisiones que toma la Compañía tienen como foco la satisfacción del cliente, lo que implica un trabajo constante destinado a mejorar la experiencia del pasajero en las diferentes etapas del viaje, buscando siempre la diferenciación en términos de servicio. Es así como en 2016 LATAM continuó invirtiendo en el desarrollo de herramientas digitales en todos los puntos de contacto con el cliente, con el fin de simplificar la experiencia de viaje y ofrecer un servicio personalizado.

En su permanente objetivo de incorporar las mejores prácticas y adaptarse a las tendencias de la industria, a fines de 2016 la Compañía anunció el rediseño de su modelo de viaje en los seis mercados domésticos donde opera, el que se irá implementando por país y en etapas a partir del primer semestre de 2017, siendo éste uno de los proyectos de mayor envergadura y relevancia para asegurar la sustentabilidad de LATAM en el largo plazo. Este modelo busca satisfacer las necesidades del pasajero actual que valora que el viaje sea expedito, sencillo y eficiente, ser dueño de sus propias decisiones y tener las herramientas para influir activamente en su experiencia de viaje para hacerlo a la medida, pagando solo por los servicios que va a utilizar. El pasajero podrá elegir cómo quiere volar, pagando por los servicios adicionales que requiera y seleccionando la tarifa que más se ajuste a su necesidad.

Gracias a esta nueva forma de viajar, Grupo LATAM estima que aumentará en 50% la cantidad de pasajeros transportados en sus mercados domésticos hacia el año 2020, logrando que el avión se consolide como un medio de transporte masivo en la región y que cada vez más personas puedan volar, y los que ya lo hacen que vuelen más.

En lo que respecta a las operaciones internacionales, uno de los grandes hitos del año fue el anuncio de suscripción de Joint Business Agreements (JBAs) con American Airlines y el grupo IAG (matriz de Iberia y British Airways), cuyo objetivo es entregar una mayor conectividad a los pasajeros. Con estos acuerdos la Compañía busca ofrecer el acceso a una red más amplia de destinos internacionales, mayor cantidad de vuelos, mejores tiempos de conexión y mejores precios a destinos no volados por LATAM. El Grupo espera que los procesos de aprobación respectivos avancen y se conviertan pronto en una realidad, para conectar cada vez más personas de Latinoamérica con el resto del mundo y viceversa.

En su continuo esfuerzo por robustecer la red, en 2016 la Compañía abrió 14 nuevas rutas –récord histórico para LATAM–, destacando entre ellas el primer vuelo hacia Johannesburgo desde Brasil, convirtiéndose en la única aerolínea latinoamericana que conecta la región con el continente africano.

Cabe destacar, además, que gran parte de las nuevas rutas contribuyen a potenciar aún más sus principales hubs en la región, como son los aeropuertos de Lima y Sao Paulo.

Durante el 2016, la Compañía hizo un progreso significativo en su plan de reducir el total de activos y compromisos de flota, alcanzando el nivel de compromisos de flota más bajo en la historia reciente de LATAM para el 2017 y 2018. LATAM redujo sus compromisos de flota a través de postergaciones y cancelaciones, y también reducirá sus activos de flota actuales devolviendo aviones adicionales en comparación con el plan de flota del año pasado. Con esto, la Compañía habrá alcanzado una reducción de US\$2,2 billones en activos de flota para el periodo 2016-2018, en línea con los planes previamente anunciados para alcanzar una disminución de US\$2,0 a US\$3,0 billones en nuestros activos de flota esperados para el 2018.

En línea con la estrategia de la compañía de hacer más eficiente la operación, durante 2016 LATAM recibió 24 aviones de los modelos más grandes, modernos y eficientes los que permiten transportar una mayor cantidad de pasajeros con un menor consumo de combustible, adecuándose a las condiciones de demanda actual de manera más eficiente. En línea con lo anterior, LATAM mantiene su compromiso de ofrecer a sus pasajeros la mejor flota de América Latina. Para esto, en 2016 la Compañía incorporó el primer Airbus A320neo a su flota, siendo la primera aerolínea en América en operar este modelo de aeronave de consumo ultra eficiente, cuyo mayor alcance no solo le permite operar su red doméstica sino también la regional. Adicionalmente, LATAM incorporó a su flota seis Airbus A350, terminando el año con un total de siete aviones de este modelo, que destaca por presentar hasta un 25% de menor CASK en comparación con aviones de tamaño similar.

Con todo, en 2016 Grupo LATAM dio inicio a un nuevo capítulo en la historia de la aviación mundial. La nueva marca plantea el desafío de entregar una experiencia de servicio única y mejorada, ofreciendo al mundo lo mejor de Sudamérica, y convertirse en un grupo más eficiente, productivo y que trabaje de manera más simple. La Compañía aspira a estar entre las mejores aerolíneas en el mundo, y las iniciativas que actualmente están en marcha ofrecen una gran oportunidad para alcanzar este objetivo.

3.0.1 Constitución Legal

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

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

La Junta Extraordinaria de Lan Chile S.A. de 23 de julio de 2004 acordó cambiar el nombre de la compañía a "Lan Airlines S.A." y la Junta Extraordinaria de Lan Airlines S.A. de 21 de diciembre de 2011 acordó cambiar el nombre de la compañía a "LATAM Airlines Group S.A.", razón social actual de la Compañía. Un extracto de la escritura a la que se redujo el Acta de dicha Junta fue inscrito en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces a fojas 4.238 número 2.921 correspondiente al año 2012 y se publicó en el Diario Oficial de 14 de enero de 2012. La fecha efectiva del cambio de nombre fue el 22 de junio de 2012.

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

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

3.0.2 Destinos

Al 31 de diciembre de 2016 LATAM servía 17 destinos en Chile, 17 destinos en Perú, 5 destinos en Ecuador, 15 destinos en Argentina, 14 destinos en Colombia, 41 destinos en Brasil, 11 destinos en otros países de América Latina y el Caribe, 5 destinos en Norte América, 6 destinos en Europa, 3 destinos en el Pacífico Sur y 1 destino es África. Además, al 31 de diciembre de 2016, a través de varios acuerdos de código compartido, LATAM ofrecía servicios a 84 destinos adicionales en Norte América, 46 destinos adicionales en Europa, 9 destinos en Asia, 4 destinos en África y 22 destinos en Oceanía.

3.0.3 Nuestra flota

Al 31 de diciembre de 2016, LATAM opera una flota compuesta por 329 aviones, cuya edad promedio de aproximadamente siete años la destaca entre las más jóvenes de Sudamérica y del mundo.

A diciembre de 2016, la Compañía contaba con 43 aviones pintados con el nuevo logo, en un proceso progresivo que culminará en 2018, año en que se proyecta tener toda la flota diseñada con la nueva imagen corporativa. Cabe señalar que la pintura de los aviones toma en promedio entre 6 y 12 días por avión y se realiza durante los mantenimientos de rutina de cada aeronave para optimizar el proceso con la mayor eficiencia.

En este periodo la Compañía continuó avanzando en su plan de renovación de flota, incorporando aviones más grandes y modernos, y eliminando gradualmente los modelos más antiguos. En total, se retiraron 23 aeronaves e ingresaron 24 aviones de modelos más eficientes, destinando los más adecuados para cada uno de los mercados que opera.

Para desarrollar su operación de pasajeros de corto alcance –vuelos en rutas domésticas y regionales dentro de Sudamérica–, LATAM utilizó 243 aviones, todos de la familia Airbus A320. Se recibieron 11 aviones Airbus A321 –la versión más grande de la familia–, totalizando 47 aviones de este tipo al cierre del ejercicio.

En el mediano plazo la Compañía apunta a tener una flota de corto alcance únicamente de la familia A320, en sus versiones A320, A321 y A320neo. En 2016 se recibieron los primeros dos aviones de este último tipo, convirtiéndose en el primer operador de A320neo del continente americano. Con 174 asientos y una configuración de cabina Space-Flex de Airbus, LATAM espera recibir cinco más durante 2017, de un total de 34 aviones A320neo en su cartera de pedidos. Estas aeronaves incorporan la más moderna tecnología, incluyendo motores de nueva generación y sharklets (dispositivos de avanzada tecnología que se instalan en las alas para reducir su resistencia aerodinámica), permitiendo un ahorro

de hasta un 15% en combustible y la consecuente reducción de emisiones anuales en alrededor de 3.600 toneladas de CO2 por avión.

Para servir sus vuelos de largo alcance, Grupo LATAM utilizó una flota de 76 aviones en 2016, destacando entre ellos los Boeing 787 Dreamliner en sus versiones 8 y 9, además de los nuevos Airbus A350-900. El plan de flota de fuselaje ancho apunta a la renovación para incorporar la mejor tecnología y ser líderes en eficiencia, reduciendo el número de aviones, pero aumentando la capacidad a través de modelos más grandes. Es así como en este período se incorporaron cinco aviones Boeing 787-9, entre cuyas ventajas destaca su mayor capacidad tanto para pasajeros (+27%) como para volumen de carga (+ 23%) en comparación con el Boeing 787-8. Configurado para 313 pasajeros (283 asientos en Economy y 30 asientos en Premium Business), el Boeing 787-9 consume hasta un 20% menos de combustible que aviones similares y reduce hasta en 20% su emisión de CO2. A diciembre de 2016, la flota Boeing 787 Dreamliner de LATAM estaba compuesta por 12 aviones Boeing 787-9 y 10 aviones Boeing 787-8.

Adicionalmente, en 2016 la Compañía incorporó seis aviones Airbus A350-900, sumando siete unidades de este modelo al cierre del ejercicio. El primero de estos aviones lo recibió en diciembre de 2015, convirtiéndose en la primera aerolínea en América en operarlo y la cuarta a nivel mundial. Configurado para 348 pasajeros, 318 en clase Económica y 30 en Premium Business, el Airbus A350 es un producto de tamaño medio y alta tecnología, que destaca por presentar hasta un 25% de menor CASK en comparación con aviones de tamaño similar, como el Airbus A330, y una reducción de emisiones de CO2 equivalente.

Cabe destacar que durante 2016 LATAM dejó de operar el Airbus A330, modelo que fue completamente retirado de la flota.

Para desarrollar su operación carguera, en tanto, la Compañía cerró el año con una flota operativa de 10 aeronaves (uno menos que en 2015), integrada por ocho Boeing 767-300F y dos Boeing 777-200F, este último el carguero dedicado más moderno de la industria en su tipo. Dado que el foco está puesto en optimizar el uso de los bellies (bodegas) de los aviones de pasajeros, LATAM está gradualmente disminuyendo su flota de cargueros dedicados. En esta dirección, la Compañía mantuvo en 2016 un contrato para el arriendo de tres de sus cargueros Boeing 767-300F y un Boeing 777-200F a operadores cargueros fuera de la región.

En respuesta a la desaceleración macroeconómica y la consecuente disminución de la demanda de viajes aéreos, LATAM continuó avanzando en su plan para reducir flota, a través de aplazamientos y venta tanto de aviones de largo como de corto alcance, con el objetivo principal de ajustar la capacidad a las condiciones de mercado en América Latina. En este contexto, en marzo de 2016 la Compañía alcanzó una reducción de US\$ 2,9 billones en sus compromisos de flota para el período 2016 a 2018, lo que representa una disminución de 37% por este concepto durante el último año.

Durante el 2016, la Compañía hizo un progreso significativo en su plan de reducir el total de activos y compromisos de flota, alcanzando el nivel de compromisos de flota más bajo en la historia reciente de LATAM para el 2017 y 2018. LATAM redujo sus compromisos de flota a través de postergaciones y cancelaciones, y también reducirá sus activos de flota actuales devolviendo aviones adicionales en comparación con el plan de flota del año pasado. Con esto, la Compañía alcanzó una reducción de US\$2,2 billones en activos de flota para el período 2016-2018, en línea con los planes previamente anunciados para alcanzar una disminución de US\$2,0 a US\$3,0 billones en nuestros activos de flota esperados para el 2018.

La tabla a continuación presenta la flota consolidada de LATAM Airlines Group S.A.

Al 31 de marzo de 2017			
	Fuera de Balance	En Balance	Total
Flota Pasajeros			
Airbus A319-100	12	36	48
Airbus A320-200	50	93	143
Airbus A321-200	17	30	47
Airbus A330-200	-	0	0
Airbus A350-900	2	5	7
Boeing 767-300	3	34	37
Boeing 777-300 ER	6	4	10
Boeing 787-8	4	6	10
Boeing 787-9	9	4	13
TOTAL	104	213	317
Cargo Aircraft			
Boeing 777-200F	2	-	2
Boeing 767-300F	2	8	10
TOTAL	4	8	12
TOTAL FLOTA	108	221	329

Nota: Esta tabla incluye tres B767-300F y tres A320-200 que están siendo arrendados a un tercer operador. No incluye un B777-200F (arrendado a un tercer operador) que fue reclasificado desde propiedad, planta y equipo a disponible para la venta.

3.0.4 Mantenimiento

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

Con instalaciones en Brasil (Sao Carlos) y Chile (Santiago), la unidad de Mantenimiento, Reparación y Revisión de Grupo LATAM (MRO) es la encargada del mantenimiento mayor de los aviones del grupo y atiende ocasionalmente a terceros. Ambas proveen el 76% de todos los servicios de mantenimiento mayor que requiere la Compañía, y aquellos que no se ejecutan internamente se contratan entre la extensa red de socios de MRO en todo el mundo. Esta unidad es también responsable de la planificación y ejecución de las devoluciones de aviones.

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

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

Construido en 2015, la Compañía cuenta también con un hangar en el Aeropuerto Internacional de Miami, ciudad que representa una ventaja geográfica estratégica para obtener suministros y servicios, así como una gama más amplia de proveedores para cubrir tareas de mantenimiento complejas. El hangar y la infraestructura circundante comprenden más de 66.000 pies cuadrados e implicaron una inversión de US\$ 15 millones.

3.0.5 Personas

Para el período terminado al 31 de marzo de 2017, la Sociedad tuvo un promedio de 45,032 empleados, terminando este período con un número total de 44,565 personas, distribuidas en 7,620 empleados de Administración, 4,809 en Mantenimiento, 15,543 en Operaciones, 8,856 Tripulantes de Cabina, 3,827 Tripulantes de Mando y 3,910 en Ventas.

Durante 2015 se comenzó a implementar el denominado Proyecto Twist en aeropuertos, contact centers y servicio a bordo, iniciativa en la que se profundizó durante 2016 transformándose en la iniciativa más relevante en el ámbito de personas, toda vez que implica una nueva forma de concebir la entrega del servicio.

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

A través de Twist se busca que los líderes sepan organizar y motivar a sus equipos e interactuar con nuestros clientes, para así generar una nueva relación con cada uno de los clientes y lograr su preferencia.

3.1 RESEÑA HISTÓRICA

1929 Creación de LAN "Línea Aérea Nacional de Chile" por parte del Comandante Arturo Merino Benítez.

1946 Primer vuelo internacional Santiago - Buenos Aires.

1956 Inauguración de operaciones a Lima.

1958 Inicio de operaciones a Miami, Estados Unidos.

1961 Creación de TAM -Taxi Aéreo Marília por cinco pilotos de vuelos charter.

1970 LAN comienza a ofrecer vuelos a Europa.

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).

1990 Brasil Central es renombrada TAM-Transportes Aéreos Meridionais.

1993 TAM estableció TAM Fidelidade, el primer programa de viajero frecuente en Brasil.

1994 Culmina el proceso de privatización de la compañía con la adquisición de los actuales controladores y otros accionistas del 98,7% de las acciones de la sociedad.

1996 TAM compra la aerolínea Lapsa del gobierno paraguayo y crea TAM Mercosur. Inicio de vuelos Sao Paulo - Asunción.

1997 LAN lista sus acciones en la Bolsa de Nueva York, siendo la primera aerolínea latinoamericana en transar ADRs en esta importante plaza bursátil.

1998 Llega el primer Airbus A330 y la aerolínea lleva a cabo su primer vuelo internacional desde Sao Paulo a Miami.

1999 Empieza el proceso de expansión de la empresa: inicio de operaciones de LAN Perú.

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 doméstico. 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.

2010 Compra de aerolínea colombiana Aires. TAM ingresa oficialmente a STAR ALLIANCE.

2011 LAN y TAM firmaron los acuerdos vinculantes para la asociación entre ambas aerolíneas.

2012 Nace LATAM AIRLINES GROUP, a través de la asociación de LAN y TAM. Colocación de 2,9 millones de acciones.

2013 Aumento de capital por US \$940,5 millones.

2014 TAM se une a oneworld, con lo que oneworld pasa a ser la alianza global para LATAM Airlines Group. LATAM lanza su Plan Estratégico 2015 - 2018, con el foco en transformarse en uno de los grupos aéreos más importantes del mundo.

2015 Nace LATAM, la nueva marca que adoptarán LAN, TAM y sus filiales. Emisión de bono estructurado EETC por US\$1.020MM; Primera en Latinoamérica.

2016 Aumento de capital por US\$ 608 millones con el que Qatar Airways adquiere el 10% del total de acciones suscritas y pagadas de LATAM.

3.2 DESCRIPCIÓN DEL SECTOR INDUSTRIAL

LATAM Airlines Group participa en el negocio de transporte aéreo de pasajeros y carga, siendo el operador líder en Latinoamérica, en términos de tamaño y cobertura, con una flota de 329 aviones y una red que llega a alrededor de 135 destinos en 24 países para transporte de pasajeros y 139 destinos en 29 países para el transporte de carga.

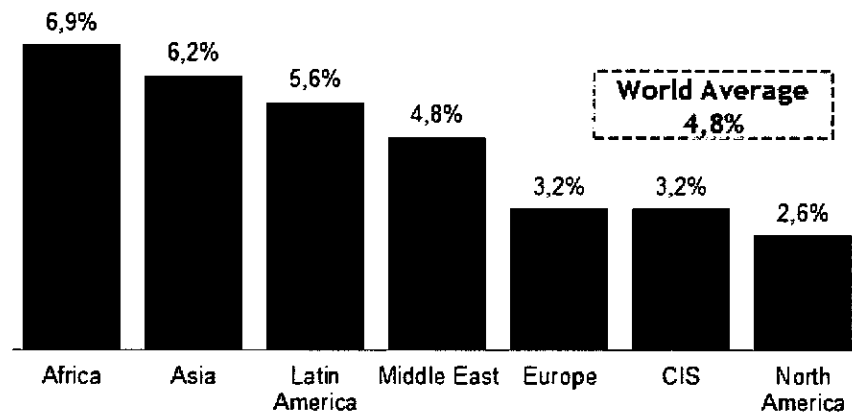
En general, nuestros ingresos del negocio de pasajeros son afectados por las condiciones políticas y económicas internacionales y específicas del país, la actividad competitiva, el atractivo de los destinos que ofrecemos y la capacidad que distribuimos entre nuestras distintas rutas. El negativo ambiente económico de algunos países de América Latina durante los últimos años, que se ha reflejado en una tendencia de crecimiento del PIB más lento y depreciación de las monedas, ha afectado la demanda de pasajeros, así como también la creciente competencia de operadores en Sudamérica y dentro de la región.

Nuestras operaciones de carga aérea dependen principalmente de las exportaciones e importaciones a Sudamérica, y por lo tanto se ven afectadas por las condiciones económicas, los tipos de cambio de monedas extranjeras, los cambios en el comercio internacional, la salud de determinadas industrias, la competencia y los precios del combustible.

Para el año 2017 se proyecta que Latinoamérica presente un crecimiento de 1,2% (-0,7% en el año 2016), con una economía brasilera con un crecimiento de 0,2%, el primer crecimiento tras dos años consecutivos de caídas. Para 2018 se espera un crecimiento para la región de 2,1%.

Latinoamérica presenta un potencial de crecimiento muy atractivo para la industria aérea mundial. Según datos del fabricante de aviones Boeing, se espera que Latinoamérica sea la tercera región que más aumente su tráfico de pasajeros durante los próximos 20 años, sólo por detrás de África y Asia Pacífico.

Estimación crecimiento Tráfico de pasajeros (RPK) 2015-2035



Fuente : The Boeing Company

Dentro de Latinoamérica, LATAM Airlines Group es la mayor compañía de la región, tanto en ingresos, pasajeros transportados y tamaño de flota. Sus principales competidores en la región son Avianca, Gol, Copa y Aerolíneas Argentinas.

3.2.1 MERCADOS QUE OPERA Y DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES Y NEGOCIOS

LATAM Airlines Group clasifica su operación de transporte de pasajeros y carga en cinco unidades de negocio.

- I. Operación internacional de pasajeros:
 - I.1 Operación Internacional de pasajeros de largo alcance
 - I.2 Operación Regional de pasajeros
- II. Operación doméstica de pasajeros en el mercado de Brasil
- III. Operación doméstica de pasajeros en los países de habla hispana:
 - III.1 Argentina
 - III.2 Chile
 - III.3 Colombia
 - III.4 Ecuador
 - III.5 Perú
- IV. Operación de Carga
- V. Programas de Fidelidad

I. Operación Internacional de Pasajeros

La operación internacional de pasajeros considera los vuelos regionales dentro de Sudamérica y El Caribe, y los de largo alcance entre este subcontinente y el resto del mundo. En 2016, la Compañía sirvió 50 destinos en 25 países, con 29 rutas regionales (incluyendo cuatro ciudades de El Caribe) y 32 de larga distancia.

Durante el año 2016 el negocio internacional continuó desarrollándose en un entorno macroeconómico complejo en la región, caracterizado por el débil crecimiento en los países donde opera LATAM y un segundo año de decrecimiento en Brasil, además de importantes devaluaciones de las divisas latinoamericanas.

En este período, además, el mercado se caracterizó por presentar una fuerte presión competitiva en la región, debido principalmente al ingreso de nuevos operadores en rutas internacionales desde y hacia los países de habla hispana, y el incremento de oferta de la industria en general, producto de los ajustes realizados en Brasil y la consiguiente reubicación de esa capacidad.

Para mitigar los efectos de este complejo escenario, Grupo LATAM profundizó la disminución de su oferta en rutas desde Brasil a Estados Unidos, con reducciones de hasta 35% de capacidad a fines de 2016. En contraste, continuó potenciando su oferta en las rutas con mayor demanda, especialmente desde los países de habla hispana, tanto para vuelos regionales como los de largo alcance, a la vez que lanzó nuevas rutas a Estados Unidos, Europa y África.

Como resultado de la reducción de capacidad aplicada por los distintos operadores en Brasil, sumado a la apreciación de las monedas, principalmente del real brasileño, las condiciones del mercado mejoraron a partir del segundo semestre del año, lo que se tradujo en recuperaciones de las tarifas promedio en los vuelos internacionales.

En este contexto, Grupo LATAM se mantuvo como el principal operador de estos vuelos en la región, con 15 millones de pasajeros transportados, un 6,7% más que el año anterior. Del total de pasajeros movilizados en este período, 9,2 millones correspondieron a pasajeros que volaron en rutas regionales y 5,9 millones a quienes lo hicieron en vuelos de largo alcance.

Su tráfico consolidado de pasajeros transportados en vuelos internacionales (medido en RPK) aumentó 7,4% en comparación con el año anterior, mientras su capacidad (medida en ASK) se incrementó en 5,6%, dando como resultado un factor de ocupación que se situó en un saludable 86,2%, con un aumento de 1,4 puntos porcentuales en relación a 2015.

Grupo LATAM espera un crecimiento en la capacidad del negocio internacional de entre 0% y 2% en 2017.

I.1 Operación Regional de pasajeros

Durante 2016 se inauguraron las rutas Lima-Montevideo, Lima- Rosario, Lima-Salta y anunció la operación de las rutas Lima-Cartagena de Indias (Colombia) y Lima- Mendoza con operaciones durante 2017. Otras rutas regionales inauguradas en 2016 son Bogotá-Buenos Aires, Iquique-La Paz, Iquique-Santa-Cruz y Santiago-La Paz. A su vez, la Compañía anunció el inicio de vuelos directos Santiago de Chile a Santa Cruz (Bolivia) a partir de marzo 2017, convirtiéndose en la única compañía aérea en operar servicios directos entre las dos ciudades, ofreciendo mayor comodidad y tiempos de viaje más rápidos que cualquier otro operador.

En rutas regionales la Compañía mantuvo el liderazgo del mercado, aumentando a 45% su participación medida en capacidad (ASK). Sus principales competidores en estas rutas son Avianca, Aerolíneas Argentinas y GOL, que en 2016 alcanzaron cuotas de mercado de 23%, 11% y 9%, respectivamente, entre otras.

I.2 Operación Internacional de pasajeros de largo alcance

En las rutas de largo alcance, la Compañía cubre 20 destinos a diciembre de 2016, siendo Estados Unidos y Europa los dos mercados más relevantes y por lo tanto estratégicos para LATAM.

En este ejercicio, la Compañía inauguró cinco nuevas rutas, tres de las cuales rutas son a Estados Unidos, destacando el vuelo directo y sin escalas entre Lima y Washington, siendo la única aerolínea de la región en conectar de forma directa las capitales de Perú y Estados Unidos. Washington se convirtió así en el quinto destino que sirve Grupo LATAM en ese país desde Lima, sumándose a sus operaciones a Nueva York, Miami, Los Ángeles y Orlando.

Además, en diciembre de 2016 la Compañía abrió la ruta sin escala entre Lima y Barcelona, con tres vuelos por semana, operación que complementa los vuelos diarios directos de Grupo LATAM entre Sao Paulo y Barcelona así como sus servicios directos desde Lima, Sao Paulo, Santiago y Guayaquil (Ecuador) a Madrid, cuyos clientes pueden efectuar conexión hacia y desde Barcelona a través de Iberia, su aliado **oneworld**.

Entre los principales hitos del año destaca la apertura, en octubre, del vuelo directo desde Guarulhos (Sao Paulo) a Johannesburgo, convirtiéndose en la única aerolínea latinoamericana que conecta la región con un país del continente africano.

En los vuelos a Norteamérica, LATAM se posicionó como el segundo operador del mercado (medido en ASK) con un 20% de participación, tras American Airlines con el 21% y Copa con el 13%, entre sus principales competidores. En las operaciones a Europa, la Compañía se situó en el tercer lugar, con un 13% de participación medida en ASK, mercado que es liderado por Air France-KLM y el grupo IAG, con el 21% y 19% respectivamente.

En las operaciones a Oceanía, en tanto, LATAM se consolidó como el principal operador, con una participación de mercado de 44%, donde compite con Qantas y Air New Zealand, que alcanzaron participaciones de 36% y 20%, respectivamente.

Sin embargo, el proyecto más relevante y estratégico para LATAM es el anuncio del Joint Business Agreement (JBAs) con American Airlines e International Airlines Group (para sus aerolíneas British Airways e Iberia), que permitirán ampliar la red internacional del Grupo a más de 420 destinos en Norteamérica y Europa principalmente, con más vuelos y mejores tiempos de conexión, además de mejores precios a destinos no volados por LATAM. Estos acuerdos profundizan la relación entre Grupo LATAM y otros miembros de la alianza **oneworld**, lo que responde a una tendencia global de la industria que se inició hace más de dos décadas. La Compañía espera que los procesos de aprobación respectivos avancen y se conviertan pronto en una realidad, para conectar cada vez más personas de Latinoamérica con el resto del mundo y viceversa.

II. Operación Doméstica de Pasajeros en Brasil

Con 210 millones de habitantes, Brasil es por lejos el mercado doméstico más grande de Sudamérica y el tercero a nivel mundial, con más de 88 millones de pasajeros transportados dentro del país durante 2016. Se trata de un mercado con baja penetración del transporte aéreo y un alto potencial de crecimiento, por lo que continúa siendo una oportunidad para Grupo LATAM.

El año 2016 fue especialmente complejo para el transporte de pasajeros en Brasil, con su economía atravesando por una recesión severa. Como resultado, las proyecciones del Fondo Monetario Internacional para 2016 son un baja del PIB del 3,5%, siendo la primera vez que el país registra dos

años consecutivos de contracción económica. En 2015, la caída del PIB fue de 3,8%, el peor desempeño desde 1990.

A principios de 2016 el dólar estadounidense superó el nivel de R\$ 4, el más alto en la historia del Plan Real, no obstante a lo largo del año tuvo una baja significativa del 18%. La inflación, por su parte, fue de 6,4%.

Esta recesión tuvo un impacto directo en la aviación comercial, afectando particularmente la demanda del pasajero corporativo (personas que viajan por negocios). Para Grupo LATAM, la operación doméstica de Brasil representa aproximadamente un 43% del número total de pasajeros transportados, con número superior a la suma de todas sus operaciones locales en los países de habla hispana donde está presente.

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

Durante 2016 la Compañía continuó enfocada en mantener su posición estratégica dentro Brasil, mejorando la conectividad desde sus principales hubs, como son los terminales de Guarulhos y Brasilia.

En este contexto, durante 2016 LATAM Airlines Brasil redujo su oferta en 11,5% medida en ASK (asientos por kilómetro disponibles), que se suma a la disminución de 2,5% aplicada en 2015, de 1,4% en 2014 y de 8,4% en 2013. Por su parte, la demanda disminuyó en 10,7% medida en RPK (pasajeros-kilómetro rentados), dando como resultado un saludable factor de ocupación total para el año de 82,3%, con un avance de 0,8 puntos porcentuales en relación al año anterior.

A diciembre de 2016, la Compañía operaba 44 aeropuertos, con aproximadamente 580 vuelos domésticos diarios. Con 29 millones de pasajeros transportados en el año, y una baja de 9,7% en comparación a 2015, cerró el ejercicio como el segundo operador del mercado en rutas nacionales – con un 35% de participación medido en RPK (pasajeros por kilómetro transportado) –, esto es, 1 punto porcentual menos que la aerolínea GOL; a continuación se ubicó Azul con el 17%, entre los principales competidores.

Para desarrollar sus operaciones domésticas, utilizó una flota promedio de 100 aviones, entre los cuales se incluyen 30 Airbus A321 –tres más que en 2015–, que le permiten atender con mayor eficiencia las rutas de alta densidad. Cabe destacar que Grupo LATAM es actualmente el único operador de este tipo de aeronaves en Brasil. Otro logro importante del año fue la incorporación a la flota de LATAM Airlines Brasil del primer avión A320neo de las Américas, cuyo vuelo inicial se realizó el 19 de septiembre.

Para el 2017, LATAM espera una reducción para la capacidad de la operación doméstica de Brasil de entre (2%) y 0%.

III. Operación Doméstica de Pasajeros en países de habla hispana

Las aerolíneas que integran Grupo LATAM tienen adicionalmente operaciones domésticas en cinco países de habla hispana: Argentina, Chile, Colombia, Ecuador y Perú.

En el año 2016 las operaciones domésticas en los países de habla hispana continuaron mostrando sólidos crecimientos. El tráfico de pasajeros se incrementó en un 8,0% durante el año, mientras que el factor de ocupación alcanzó un 80,9%, el mismo que el alcanzado el año 2015. La capacidad total de

pasajeros medida en ASKs se incrementó un 8,0%, impulsada principalmente por crecimientos en Chile y Perú.

LATAM espera un crecimiento en la capacidad para la operación doméstica de los países de habla hispana de entre 4% y 6% en 2017.

III.1 Argentina

Con 11 años de presencia en el país, LATAM Airlines Argentina se ha posicionado como el segundo operador de vuelos domésticos, en un mercado caracterizado por un fuerte predominio de la empresa de bandera estatal, Aerolíneas Argentinas, que concentra el 75% del negocio.

Durante el año 2016 la Compañía transportó 2,6 millones de pasajeros en rutas internas, un 7,0% más que en 2015, alcanzando una participación de mercado de 25%, con un alza de 0,6 puntos porcentuales respecto al año anterior. Su tráfico consolidado medido en kilómetros pasajero (RPK) creció 7,2%, mientras la capacidad (ASK) aumentó 5,5%, situando el factor de ocupación en 77,0%, lo que representa un alza de 1,3 puntos porcentuales en relación al ejercicio previo.

LATAM Airlines Argentina cuenta con 15 destinos domésticos que conectan desde y hacia Buenos Aires a las ciudades de Bahía Blanca, Bariloche, Comodoro Rivadavia, Córdoba, El Calafate, Iguazú, Mendoza, Neuquén, Río Gallegos, Rosario, Salta, San Juan, Tucumán y Ushuaia.

Para volar las rutas nacionales utilizó 15 aviones Airbus de la familia A320, uno más que en el año anterior. Estos aviones son considerados los más eficientes de la industria para las operaciones de cabotaje, a la vez que disponen de la cabina de pasajeros más amplia y cómoda que existe en la categoría. Además, todos ellos disponen del nuevo servicio Wireless IFE de entretenimiento a bordo, permitiéndole al viajero acceder a contenido de películas, música, juegos e información a través de sus propios dispositivos móviles, haciendo más placentera su experiencia de vuelo.

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

III.2 Chile

LATAM Airlines Chile se ha mantenido como el operador líder en rutas nacionales, transportando durante 2016 más de 7,8 millones de pasajeros, un 8,8% más que en 2015, alcanzando una participación de mercado de 73,1% medida en número de pasajeros transportados, con una caída de 0,4 puntos porcentuales en relación al año previo. En las rutas nacionales compite principalmente con SKY Airlines, que en este ejercicio elevó su participación a 25,9%.

El tráfico consolidado de pasajeros (RPK) de LATAM Airlines Chile creció 9,6% y la capacidad aumentó 10,0% medida en ASK (asientos por kilómetro) en comparación con el año anterior, y como resultado el factor de ocupación promedio se situó en 83,0%, similar al obtenido en 2015.

LATAM Airlines Chile sirve 16 destinos nacionales (sin considerar Isla de Pascua, que es considerado destino internacional), cubriendo las principales ciudades de norte a sur, como son Santiago, Arica, Iquique, Calama, Antofagasta, Copiapó, La Serena, Concepción, Temuco, Valdivia, Osorno, Puerto Montt, Castro, Balmaceda, Puerto Natales y Punta Arenas. Cabe destacar que el destino Puerto Natales, ubicado en el extremo austral del país, en el sur de la Patagonia chilena, se inauguró en el

mes de diciembre, inicialmente con dos vuelos semanales desde Santiago y que en enero de 2017 se ampliaron a cuatro frecuencias semanales, las que se mantuvieron operativas hasta febrero de 2017.

Para servir las rutas domésticas la Compañía utilizó una flota compuesta por 27 aviones de la familia Airbus A320, dos más que en el año anterior. Durante este período se incorporaron cuatro aviones A321 a la flota, completando un total de 12 aeronaves de este modelo al cierre del año. El Airbus A321 es el más grande y moderno de la familia, cuya tecnología, materiales y aerodinámica permite una operación más eficiente y una fuerte reducción de las emisiones de CO2 por menor consumo de combustible.

III.3 Colombia

Con cinco años de presencia en el país, la Compañía se mantuvo en este período como la segunda aerolínea del mercado nacional, con 4,8 millones de pasajeros transportados en vuelos domésticos, un 4,4% más que en 2015, y una participación de 21,1% medida en RPK, con un crecimiento de 0,7 puntos porcentuales respecto al año anterior.

En las rutas domésticas compite con la aerolínea de bandera colombiana Avianca, líder del mercado con el 58,1%, además de Viva Colombia (13,8%), Satena (3,0%), Easy Fly y Copa/Wingo, con menos del 2% cada una, entre las principales.

El 2016 fue un año de grandes retos para la industria aérea global en Colombia como consecuencia del alza del dólar y la desaceleración económica del país, a lo que se suma la creciente competencia que sigue caracterizando al mercado (a fines de año comenzó a operar Wingo, una nueva aerolínea de bajo costo propiedad de Copa Airlines). Si bien las tarifas han caído en 13%, la cantidad de pasajeros transportados en vuelos internos creció en 4,4%, evidenciando una ralentización del dinamismo que venía mostrando la operación doméstica en la última década, con tasas de expansión promedio de 11% anual.

LATAM Airlines Colombia sirve 14 destinos en el mercado local, ofreciendo una amplia conectividad desde Bogotá y Medellín. En 2016, su tráfico consolidado de pasajeros (RPK) creció 8,9% y la capacidad aumentó en 6,8% (ASK), y como resultado el factor de ocupación se situó en 80,3%, con un avance de 1,5 puntos porcentuales en relación a 2015. Cabe destacar que a partir de julio la Compañía suspendió la operación de la ruta Cali-Medellín-Cali que operaba con dos frecuencias diarias, no obstante la conectividad entre ambas ciudades se mantuvo sin modificaciones desde la ciudad de Bogotá. La decisión de suspender esta ruta se tomó considerando el bajo nivel de ocupación de pasajeros en los vuelos.

Para servir sus vuelos nacionales, en 2016 utilizó en una flota compuesta por 17 aviones Airbus de la familia A320, dos más que en el ejercicio previo, donde ocho corresponden a Airbus A320 y nueve son Airbus A319, modelo que LATAM Airlines Colombia comenzó a operar en octubre de 2016, todos ellos equipados con el moderno sistema de entretenimiento a bordo inalámbrico de LATAM, que funciona mediante una aplicación móvil.

III.4 Ecuador

Durante el año 2016 la operación aérea en Ecuador se desarrolló en un entorno económico complejo, derivado principalmente de la caída del precio del petróleo— una de sus principales fuentes de ingresos fiscales—, la revalorización del dólar, la devaluación monetaria en países vecinos y el devastador terremoto que sacudió la costa del país en abril. Todos estos shocks terminaron por afectar severamente su economía, cuyo PIB cerró el año con un decrecimiento de 2,3% según estimaciones

del Fondo Monetario Internacional, con lo que Ecuador mostró el segundo peor desempeño de la región tras Brasil.

En este contexto, LATAM Airlines Ecuador movilizó cerca de 1,0 millón de pasajeros en rutas domésticas, con una caída de 8,3% en relación a 2015. El tráfico consolidado de pasajeros retrocedió 2,4% medido en RPK, en tanto la capacidad medida en ASK disminuyó 0,7% en comparación con el año anterior. Como resultado, el factor de ocupación promedio se situó en 79,3%, con una caída de 1,4 puntos porcentuales respecto a 2015.

La Compañía inició su operación doméstica en Ecuador en 2009 y desde entonces se ha ido posicionando progresivamente como un actor relevante en las rutas nacionales, gracias a un trabajo constante destinado a brindar al cliente una propuesta de valor diferenciadora en términos de servicio. En 2016 alcanzó un 30,5% de participación de mercado medido en ASKs, con un leve aumento de 0,2 puntos porcentuales versus el año previo. Sus principales competidores son la aerolínea de bandera Tame, con el 40.8% al cierre del ejercicio, y Avianca, con el 28.7%.

LATAM Airlines Ecuador opera en cinco ciudades del país, través de las rutas Quito-Guayaquil y Quito-Cuenca, Quito/Guayaquil hacia las islas San Cristóbal y Baltra en el archipiélago de Galápagos, a lo que se suma el vuelo directo Quito-Baltra inaugurado en 2016, ofreciendo una conectividad que busca promover el turismo y el desarrollo económico nacional.

Para servir las rutas domésticas, LATAM Airlines Ecuador utilizó una flota de tres aviones Airbus A319, sin variaciones respecto del año anterior. Estos son aviones de menor capacidad en relación a los A320 y le permiten adecuarse a las condiciones de demanda en este mercado. Además están equipados con el moderno sistema de entretenimiento a bordo de LATAM, permitiéndole ofrecer la mejor experiencia de viaje a sus pasajeros.

III.5 Perú

Con 6,6 millones de pasajeros transportados en vuelos nacionales, un 6,7% más que en 2015, LATAM Airlines Perú se mantuvo como el principal operador de estas rutas, con el 61,4% del mercado. Sus principales competidores son Peruvian Airlines y Avianca, que en este período alcanzaron participaciones de 12,5% y 11,9% respectivamente, seguido por LC Perú con 8,4% y Star Perú, con 4,5%.

Su tráfico consolidado de pasajeros (RPK) creció 6,5% y su capacidad (ASK) aumentó en 8,0% en relación a 2015, y como resultado el factor de ocupación se situó en 80,4%, con una caída de 1,2 puntos porcentuales en relación al ejercicio previo.

LATAM Airlines Perú sirve 17 destinos dentro del país, ofreciendo una variada gama de vuelos diarios a fin de atender la demanda y generar mayor tráfico de pasajeros. Por ejemplo, para Cusco ofrece 22 vuelos diarios, 10 a Arequipa, 6 a Piura, 5 a Iquitos, 4 a Chiclayo, Juliaca, Tarapoto y Trujillo, 3 a Tacna y Pucallpa, 2 a Ayacucho, Cajamarca, Puerto Maldonado, Tumbes y Talara.

Para servir sus operaciones domésticas utilizó una flota compuesta por 18 aviones Airbus de la familia A320, uno más que en 2015. Como parte de la mejora constante del servicio a sus pasajeros, en este período LATAM Airlines Perú dio inicio a su proyectado plan de renovación de flota, incorporando en el mes de octubre cinco modernos Airbus A320, en reemplazo de igual número de Airbus A319 que operaban hasta esa fecha.

IV. Operación de Carga

LATAM es el mayor grupo operador de carga aérea en América Latina, ofreciendo a sus clientes la más amplia conectividad entre puntos de la región y del mundo, con 138 destinos en 29 países. La Compañía transporta carga en las bodegas de 319 aviones de pasajeros y en 10 aviones cargueros dedicados (dos Boeing 777-200F y ocho Boeing 767-300F, excluyendo aviones que han sido sub-arrendados a otros operadores).

Durante el año 2016 transportó 944 mil toneladas, 6,4% menos que en 2015. La oferta medida en toneladas kilómetro disponibles (ATKs) disminuyó 5,3% y su factor de ocupación se situó en 51,7%, con una disminución de 1,9 puntos porcentuales versus el año anterior. Estos resultados se dieron en el contexto de un complejo escenario para la demanda de carga aérea a nivel mundial, la que lleva varios años exhibiendo bajas tasas de crecimiento. En 2016, ésta solo aumentó cerca de un 2,6% en comparación con el año previo.

En cuanto a los mercados, las condiciones económicas y políticas altamente desafiantes en la región continuaron influyendo negativamente en los negocios de carga. Si bien los flujos desde Sudamérica hacia el norte se vieron beneficiados por el fortalecimiento de la economía estadounidense, los tráficos totales de Latinoamérica cayeron 5,7%.

Los tráficos dentro de Sudamérica fueron los más débiles (con una contracción interanual del 14%), siendo Brasil el país más afectado, donde los kilos transportados a nivel doméstico cayeron 12%. Esto impactó a LATAM Cargo con la pérdida de 3 puntos porcentuales de participación de mercado, no obstante, la Compañía se mantuvo como el operador líder del negocio en este país.

Adicionalmente, los mercados de importación siguieron mostrando debilidad durante 2016, principalmente los tráficos de carga a Brasil. Para enfrentar esta situación, la Compañía redujo la oferta estructural de vuelos cargueros desde Europa y Estados Unidos hacia ese destino sudamericano, así como en sus operaciones domésticas.

En cuanto a los mercados de exportación desde América Latina, Chile se vio fuertemente afectado en su producción de salmón debido a una floración de algas nocivas que aumentó la mortandad de los peces, con una caída de 15% con respecto a 2015. Los tráficos de fruta de Chile y Argentina presentaron sanos crecimientos y las flores de Colombia y Ecuador se mantuvieron estables, pero con una participación menor de LATAM producto de un cambio de estrategia de la Compañía.

En este período se mantuvo la presión a la baja en las tarifas, donde los yields a nivel global fueron 4,1% inferiores en comparación a 2015, principalmente como resultado de la situación de sobreoferta en la región, tanto de flota carguera como de pasajeros, y el bajo precio de los combustibles. Si bien el combustible evidenció un aumento de 48,5% a lo largo de 2016, se mantuvo en niveles bajos respecto a los últimos años.

La Compañía continuó enfocada en robustecer su eficiencia operacional para lograr una estructura organizacional más ágil y más simple, orientada a brindarle una mejor experiencia a los clientes. En esta dirección, se trabajó en la reducción y optimización de los costos estructurales básicos a través de una serie de iniciativas de productividad, reestructuración de la flota carguera, abastecimiento de terceras partes y procesos de soporte de la operación.

Con el objetivo de maximizar la utilización de los bellies (bodegas) de los aviones de pasajeros y lograr una mejora en la rentabilidad de los activos, LATAM Cargo continúa ajustando capacidad.

Durante enero 2017 la compañía retirará un avión Boeing 767F que se encontraba en arriendo y a su vez durante el primer trimestre de ese mismo año se tiene previsto retirar dos cargueros Boeing 777-F de su flota.

Adicionalmente, en este período se logró aumentar la productividad de la flota carguera dedicada a través de servicios de arrendamiento a operadores externos, mejorando su utilización. En este mismo sentido, el año 2016 también fue exitoso en lo que respecta a operaciones especiales y charters, que sumaron 176 en total, principalmente en la región.

Por otra parte, se concretó el desarrollo del nuevo portafolio de productos LATAM Cargo con una propuesta innovadora y alineada a las necesidades de los clientes, permitiendo entregar mayor consistencia y promesas claras al mercado. En este ámbito, se avanzó en la transformación de los procesos internos de la empresa para garantizar el cumplimiento de los compromisos con los clientes y se creó el área de Mejora Continua & Continuidad para dar seguimiento y foco a los proyectos.

A su vez, en el segundo semestre del año se lanzó el Net Promoter Score (NPS) como indicador de la medición de lealtad de los clientes, iniciativa que se enmarca en la voluntad de la Compañía de poner al cliente y a sus preferencias en el centro de las decisiones.

Con todo, 2016 fue un año desafiante para la unidad de carga de Grupo LATAM, en que se logró hacer frente a un complejo contexto externo e interno y además se avanzó en consolidar una red integrada de carga y pasajeros, robustecer la conectividad, fortalecer la propuesta de valor y portafolio de productos para los clientes, junto con seguir optimizando los procesos y costos de manera de asegurar la competitividad futura de la Compañía.

V. Programas de Fidelidad

Los programas de viajero frecuente tienen por objetivo reconocer la fidelidad de los pasajeros que más vuelan con diversos beneficios y premios, siendo una característica que distingue a las aerolíneas que forman parte del Grupo LATAM. Es una de las formas que las compañías tienen para agradecer la preferencia de los clientes, siendo un atributo altamente valorado por los pasajeros.

En el marco del proceso de unificación de la marca LATAM, en 2016 los dos programas de fidelidad que mantiene la Compañía adoptaron un nuevo nombre: LATAM Pass (ex LAN Pass), y LATAM Fidelidade (ex TAM Fidelidade) incluyendo mejoras y más beneficios que buscan aportar significativamente a la experiencia de viaje de Grupo LATAM.

Adicionalmente se unificaron los nombres de las categorías de socios existentes, quedando cuatro categorías únicas para todas las filiales del grupo: Gold (ex Premium y ex Azul); Platinum (ex Premium Silver y ex Vermelho); Black (ex Comodoro y ex Vermelho Plus) y Black Signature (ex Black en ambos programas). Además, estas cuatro categorías mantienen sus equivalentes en oneworld, donde Gold corresponde a Ruby, Platinum a Sapphire, en tanto Black y Black Signature corresponden a Emerald.

Cabe destacar que los beneficios de las nuevas cuatro categorías siguen siendo los mismos para el pasajero que vuela con las aerolíneas de Grupo LATAM, así como con el resto de los miembros de la alianza oneworld.

El cambio de nombre del programa de pasajero frecuente de Grupo LATAM incorpora mejoras y facilita los procesos de acumulación de kilómetros, acceso a categorías superiores, ampliando los beneficios para los clientes. Uno de los cambios más importantes es que ahora los socios que solicitan upgrade de cortesía reciben la confirmación del beneficio 12 horas antes del vuelo (antes el beneficio se daba una vez cerrado el vuelo, y su confirmación dependía de la existencia de espacios disponibles). Los

socios de LATAM Pass y LATAM Fidelidade que cuenten con cupones de upgrade de cabina pueden acceder a este beneficio en todos los vuelos que realicen en las filiales del grupo, independientemente del programa al que estén afiliados.

En cuanto a la moneda de los programas, éstas se mantienen sin modificaciones; es decir, los socios de LATAM Pass continúan acumulando kilómetros, mientras que los de LATAM Fidelidade acumulan de puntos. Cabe señalar que Grupo LATAM Airlines ha generado diversas alianzas con las marcas líderes de cada mercado para aumentar la acumulación de kilómetros/puntos.

Al cierre de 2016, la Compañía tiene más de 26 millones de socios inscritos en sus programas de pasajero frecuente, un 15,4% más que en 2015, distribuidos en 13,0 millones de socios LATAM Pass (1,9 millones más que en el año anterior) y 13,2 millones de socios LATAM Fidelidade (1,6 millones más que en el ejercicio previo).

En 2016, Grupo LATAM tuvo 2,3 millones de pasajes canjeados, un 31% más que en el año anterior.

3.3 PROPIEDAD, ADMINISTRACIÓN, ESTRUCTURA SOCIETARIA Y GOBIERNO CORPORATIVO

3.3.1 ACCIONISTAS

Al 31 de marzo de 2017, LATAM Airlines Group contaba con un total de 1.565 accionistas en su registro y es controlada por el Grupo Cueto.

12 Mayores Accionistas al 31 de marzo de 2017

	Nombre o Razón Social	Acciones suscritas y pagadas al 31/03/2017	Porcentaje
1	COSTA VERDE AERONAUTICA SA	90.427.620	14,9%
2	QATAR AIRWAYS INVESTMENTS (UK) LTD	60.837.452	10,0% ¹
3	COSTA VERDE AERONAUTICA TRES SPA	35.300.000	5,8%
4	BANCO DE CHILE POR CUENTA DE TERCEROS NO RESIDENTES	27.923.734	4,6%
5	J P MORGAN CHASE BANK	27.367.472	4,5%
6	INVERSIONES NUEVA COSTA VERDE AERONAUTICA LTDA	23.578.077	3,9%
7	BANCO ITAU CORPBANCA POR CTA DE INVERSIONISTAS EXTRANJEROS	21.972.805	3,6%
8	AXXION S.A.	18.473.333	3,0%
9	TEP CHILE S.A.	18.342.913	3,0%
10	INVERSIONES ANDES SPA	17.146.529	2,8%
11	INVERSIONES HS SPA	14.894.024	2,5%
12	AFP HABITAT S A PARA FDO PENSION C	12.373.960	2,0%

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

Accionistas controladores:

1. El Grupo Cueto es el socio controlador de LATAM y está compuesto por los señores Juan José Cueto Plaza (uno de nuestros directores), Ignacio Cueto Plaza (CEO de LAN), Enrique Cueto Plaza (CEO de LATAM) y algunos otros miembros de la familia. Al 31 de marzo de 2017 el Grupo Cueto poseía 28,27% de las acciones ordinarias de LATAM a través de las siguientes sociedades (Cuadro 1):

RUT	Participe	Cantidad de Acciones Actual	%
81.062.300-4	Costa Verde Aeronáutica S.A.	90.427.620	14,91%
76.116.741-3	Inversiones Nueva Costa Verde Aeronáutica Ltda.	23.578.077	3,89%
76.213.859-K	Costa Verde Aeronáutica SpA	12.000.000	1,98%
76.237.329-7	Inversiones Caravia Dos y Cia. Ltda.	3.553.344	0,59%
76.237.354-8	Inversiones Priesca Dos y Cía. Ltda.	3.568.352	0,59%
76.237.343-2	Inversiones El Fano Dos y Cía. Ltda.	2.704.533	0,45%
76.327.426-8	Inv. La Espasa Dos y Cia. Ltda.	252.097	0,04%
76.809.120-K	Inv. La Espasa Dos S.A.	32.324	0,01%
96.625.340-1	Inv. Mineras del Cantabrico S.A.	13.743	0,00%
76.592.181-3	Costa Verde Aeronáutica Tres SpA	35.300.000	5,82%
	Total GRUPO	171.430.090	28,27%

Cuadro 1

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

	Accionista	Porcentaje
A.	Inversiones Costa Verde Aeronáutica S.A.	77,96%
B.	TEP Chile S.A.	21,88%
C.	Inversiones Mineras del Cantábrico S.A.	0,0001%
D.	Inversiones Costa Verde Limitada y CIA en C.P.A.	0,13%
E.	Accionistas minoritarios	0,0001%

Cuadro 2

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

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

Cuadro 3

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

Accionista		Porcentaje	Socio principal	RUT
1.	Inmobiliaria e Inversiones El Fano Limitada	8%	Enrique Miguel Cueto Plaza	6.694.239-2
2.	Inmobiliaria e Inversiones Caravia Limitada	8%	Juan José Cueto Plaza	6.694.240-6
3.	Inmobiliaria e Inversiones Priesca Limitada	8%	Ignacio Javier Cueto Plaza	7.040.324-2
4.	Inmobiliaria e Inversiones La Espasa Limitada	8%	Juan Jose Cueto Plaza	7.040.325-0
5.	Inmobiliaria e Inversiones Puerto Claro Limitada	8%	Isidora Cueto, Felipe Cueto y María Emilia Cueto	18.391.071-K
6.	Inmobiliaria e Inversiones Colunga Limitada	30%	Mismos accionistas de Inv. Mineras del Cantábrico S.A.	76.180.199-6
7.	Inversiones del Cantábrico Limitada	30%	Mismos accionistas de Inv. Mineras del Cantábrico S.A.	76.006.936-1

Cuadro 4

5. Respecto de **INMOBILIARIA E INVERSIONES COLUNGA LIMITADA e INVERSIONES DEL CANTÁBRICO LTDA.** 100% de propiedad del Grupo Cueto, y sus accionistas finales son los señores (i) Juan José Cueto Plaza, anteriormente individualizado; (ii) Ignacio Javier Cueto Plaza, anteriormente individualizado; (iii) Enrique Miguel Cueto Plaza, anteriormente individualizado; (iv) María Esperanza Cueto Plaza, rut 7.040.325-0, (v) Isidora Cueto Cazes, rut 18.391.071-k; (vi) Felipe Jaime Cueto Ruiz-Tagle, rut 20.164.894-7 (vii) María Emilia Cueto Ruiz-Tagle, rut 20.694.332-7 (viii) Andrea Raquel Cueto Ventura, rut 16.098.115-6 (ix) Daniela Esperanza Cueto Ventura, 16.369.342-9; (x) Valentina Sara Cueto Ventura, rut 16.369.343-7 (xi) Alejandra Sonia Cueto Ventura, rut 17.700.406-5; (xii) Francisca María Cueto Ventura, rut 18.637.286-7; (xiii) Juan José Cueto Ventura, rut 18.637.287-5; (xiv) Manuela Cueto Sarquis, rut 19.078.071-6; (xv) Pedro Cueto Sarquis, rut 19.246.907-4; (xvi) Juan Cueto Sarquis, rut 19.639.220-3; (xvii) Antonia Cueto Sarquis, rut 20.826.769-8 (xviii) Fernanda Cueto Délano, rut 18.395.657-4 (xix) Ignacio Cueto Délano, rut 19.077.273-k; (xx) Javier Cueto Délano, rut 20.086.836-6 (xxi) Pablo Cueto Délano, rut 20.086.837-4 (xxii) José Cueto Délano, rut 20.963.574-7; (xxiii) Nieves Isabel Alcaíno Cueto, rut 18.636.911-4; (xxiv) María Elisa Alcaíno Cueto, rut 19.567.835-9 y (xxv) María Esperanza Alcaíno Cueto, rut 17.701.730-2.

6. Los accionistas de **Costa Verde Aeronáutica Tres SpA** son los siguientes (Cuadro 5):

	Accionista	Porcentaje	Socio Principal
A.	Costa Verde Aeronáutica S.A.	100%	Inversiones Costa Verde Aeronáutica S.A. (77,96%)

Cuadro 5

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

	Socios	Porcentaje	Socio principal
A.	Costa Verde Aeronáutica S.A.	99,99%	Inversiones Costa Verde Aeronáutica S.A. (99,8%)
B.	Inversiones Costa Verde Aeronáutica S.A.	0,01%	Inv. Costa Verde Limitada y Cia en C.P.A.

Cuadro 6

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

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

Cuadro 7

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

	Accionista	Porcentaje
A.	Ignacio Cueto	99%
B.	Otros	1%

Cuadro 8

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

	Accionista	Porcentaje
A.	Juan José Cueto	99%
B.	Otros	1%

Cuadro 9

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

Accionista		Porcentaje
A.	Enrique Cueto	99%
B.	Otros	1%

Cuadro 10

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

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

Cuadro 11

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

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

Cuadro 12

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

El resto de la base de accionistas está compuesta por una diversidad de inversionistas institucionales, entidades jurídicas y personas naturales. Al 31 de marzo de 2017, un 4,5% de la propiedad de LATAM se encontraba en la forma de ADRs.

3.3.2 ADMINISTRACIÓN, DIRECTORES Y EJECUTIVOS

3.3.2.1 Directorio

	Nombre	C.N.I. N°
1.	Ignacio Cueto Plaza	7.040.324-2
2.	Henri Philippe Reichstul	48.175.668-5
3.	Juan José Cueto Plaza	6.694.240-6
4.	Georges Antoine de Bourguignon Arndt	7.269.147-4
5.	Carlos Alberto Heller Solari	8.717.000-4
6.	Giles Agutter	0-E (Extranjero)
7.	Eduardo Novoa Castillo	7.836.212-K
8.	Nicolás Eblen Hirmas	15.336.049-9
9.	Antonio Luiz Pizarro Manso	0-E (Extranjero)

3.3.2.2 Comité de directores

	Nombre	C.N.I. N°
1.	Eduardo Novoa Castillo	7.836.212-K
2.	Nicolás Eblen Hirmas	15.336.049-9
3.	Georges Antoine de Bourguignon Arndt	7.269.147-4

3.3.2.3 Ejecutivos principales

Nombre	Cargo	C.N.I. N°	Profesión	Fecha designación
Enrique Miguel Cueto Plaza	CEO LATAM Airlines Group	6.694.239-2	Ingeniero	09-02-1994
Roberto Alejandro Alvo Milosawlewitsch	Vicepresidente Planificación, Gestión y Estudios	8.823.367-0	Ingeniero	12-11-2001
Jerome Cadier	Vicepresidente Marketing	24.363.805-4	Ingeniero	01-03-2013
Emilio José del Real Sota	Vicepresidente Senior Personas	9.908.112-0	Psicólogo	01-08-2005
Ramiro Alfonsín Balza	Vicepresidente Senior de Finanzas	22.357.225-1	Ingeniero	11-07-2016
Juan Carlos Menció	Vicepresidente Senior Legal	24.725.433-1	Abogado	01-09-2014

3.3.2.4 Planes de compensación

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.

3.3.2.4.1 Plan de compensación 2011

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

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

3.3.2.4.2 Plan de compensación 2013

En la Junta Extraordinaria de Accionistas celebrada con fecha 11 de junio de 2013, los accionistas de la Sociedad aprobaron, entre otras materias, el aumento del capital social, del cual 1.500.000 acciones, fueron destinadas a planes de compensación para los trabajadores

de la Sociedad y de sus filiales, conforme a lo dispuesto en el Artículo 24 de la Ley sobre Sociedades Anónimas. Respecto del plan de compensación 2013, no existe todavía una fecha definida para su implementación.

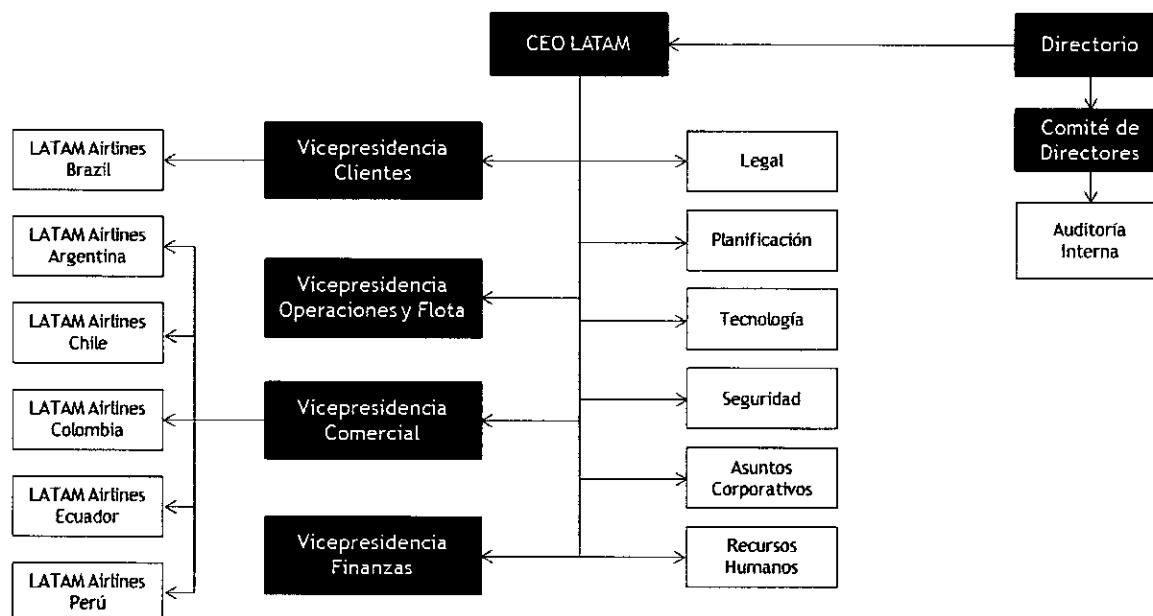
3.3.2.4.2 Plan de compensación 2016-2018

La Sociedad implementó un plan de retención de largo plazo para ejecutivos, que dura hasta diciembre de 2018, con un periodo de exigibilidad entre octubre de 2018 y marzo de 2019, el cual consiste en un bono extraordinario cuya fórmula de cálculo se basa en la variación del valor que experimente la acción de LATAM Airlines Group S.A. durante cierto periodo de tiempo. Este beneficio se registra de acuerdo a lo establecido en la NIIF 2 "Pagos basados en acciones" y ha sido considerado como un cash settled award y, por tanto, registrado al valor justo como un pasivo, el cual es actualizado a la fecha de cierre de cada estado financiero con efecto en resultado del ejercicio.

3.3.3 ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA.

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

El Grupo se reestructurará haciendo énfasis en cuatro grandes áreas, que serán la base de la estrategia de negocios y que le reportarán de manera directa al CEO de la compañía, Enrique Cueto: Clientes; Ingresos; Operaciones y Flota; y Finanzas; cada una de ellas liderada por actuales ejecutivos de LATAM, quienes ya han construido una destacada historia al interior del Grupo, ejecutando proyectos de gran envergadura para éste. Además le reportarán las áreas de: Recursos Humanos, Legal, Planificación, Tecnología, Seguridad y Asuntos Corporativos.



3.3.4 GOBIERNO CORPORATIVO.

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

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

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

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

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

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

Al 30 de abril de 2017 todos los miembros del Comité de Directores, quienes también ejercen como parte del Comité de Auditoría, eran independientes de acuerdo a la Regla 10A del Exchange Act. A la fecha, los miembros del comité eran los señores Georges de Bourguignon Arndt (Presidente del Comité de Directores), Eduardo Novoa Castellón y Nicolás Eblen Hirmas. Para los efectos de la LSA, el director señor Nicolás Eblen Hirmas no tiene la calidad de director independiente.

3.4 EVOLUCIÓN Y TENDENCIA ESPERADA RESPECTO DE LAS ACTIVIDADES QUE DESARROLLA

Ver 3.2 DESCRIPCIÓN DEL SECTOR INDUSTRIAL

3.5 FACTORES DE RIESGOS

Deseamos advertir a los inversionistas de los siguientes factores importantes que podrían afectar los resultados actuales de la Sociedad, lo podría ocasionar que los mismos difirieran materialmente de aquellos expresados en cualquier proyección futura hecha por la Sociedad o en representación nuestra. Invertir en la presente emisión de títulos de deuda de LATAM entraña ciertos riesgos que no son inherentes a las inversiones en acciones de otras compañías chilenas. Antes de tomar la decisión de invertir, el lector debe considerar cuidadosamente toda la información contenida en el presente documento, incluidos los factores de riesgo.

3.5.1 Factores de riesgo relacionados con nuestra compañía

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

Debido a las restricciones legales impuestas a la propiedad extranjera de aerolíneas brasileñas, LATAM no controla las acciones con derecho a voto ni el directorio de TAM. Al 28 de febrero de 2017, la estructura de la propiedad de TAM es la siguiente:

- Holdco I es la propietaria del 100% de las acciones ordinarias de TAM previamente en circulación;
 - La familia Amaro (el "Grupo Amaro") son propietarios del 51% de las acciones en circulación con derecho a voto de Holdco I a través de TEP Chile (una entidad chilena controlada en su totalidad por los accionistas controladores de TAM), y LAN es propietaria del saldo de las acciones con derecho a voto;
 - LATAM es propietaria del 100% de las acciones de Holdco I en circulación sin derecho a voto, lo que le otorga, esencialmente, la totalidad de los derechos económicos sobre las acciones ordinarias de TAM de propiedad de Holdco I; y
- LATAM es la propietaria del 100% de las acciones preferentes de TAM previamente en circulación.

Como consecuencia de esta estructura de propiedad:

- Los accionistas controladores del Grupo Amaro retienen los votos y el control del directorio de TAM y de cada subsidiaria de TAM; y
- LATAM tiene derecho sobre todos los derechos económicos en TAM.

LATAM Airlines Group y TEP Chile y terceras partes han suscrito pactos de accionistas estableciendo acuerdos y restricciones en relación con el gobierno corporativo respecto a TAM. Ciertas acciones específicas requieren de aprobaciones de mayoría calificada, lo que a su vez significa que requieren ser previamente aprobadas tanto por LATAM como por TEP Chile. Algunos ejemplos de acciones que requieren de aprobaciones de mayoría calificada del directorio de Holdco I o de TAM incluyen, entre otras, acordar adquisiciones o colaboraciones comerciales; modificar o aprobar presupuestos, planes de negocio, estados financieros y políticas contables; incurrir en endeudamiento; gravar activos; suscribir ciertos acuerdos; efectuar ciertas inversiones; modificar derechos o demandas; ser parte de acuerdos; designar ejecutivos; crear intereses (garantías, acuerdos); emitir, rescatar o readquirir valores y votar sobre asuntos en calidad de accionista de subsidiarias de TAM. Aquellas acciones que requieren de aprobación de mayoría calificada de Holdco I o de TAM incluyen, entre otras, las siguientes: introducir ciertas modificaciones a los estatutos de Holdco I, de TAM o de las subsidiarias de TAM o cualquier disolución/liquidación; efectuar una restructuración corporativa, pagar dividendos, emitir valores, enajenar o gravar ciertos activos, crear ciertos intereses sobre bienes muebles o inmuebles o suscribir garantías o acuerdos con partes relacionadas.

3.5.1.2 Nuestros activos incluyen un importante monto de plusvalía.

Nuestros activos incluyen US\$ 2.710,4 millones de plusvalía al 31 de diciembre de 2016; de los cuales, US\$ 2.582,5 millones corresponden al resultado de la asociación entre LAN y TAM. Según las Normas Internacionales de Información Financiera, NIIF (IFRS, en su sigla en inglés) la plusvalía está sometida a una prueba de deterioro anual, pudiendo ser sometidas a dicha prueba con mayor frecuencia de haber circunstancias o eventos que sugieran un potencial deterioro. En el año 2016, principalmente a consecuencia de la apreciación del real brasileño contra el dólar estadounidense, el valor de nuestra plusvalía aumentó en 18,8% en comparación con el año 2015. Cualquier deterioro podría implicar el reconocimiento de un cambio significativo en los ingresos en nuestro estado de resultados, lo que a su vez podría impactar de manera importante y negativa nuestros resultados consolidados para aquel período durante el cual haya ocurrido semejante deterioro.

3.5.1.3 Una fracasada ejecución o adaptación de nuestra estrategia a la situación económica actual podría perjudicar nuestro negocio y el valor de mercado de nuestros ADS y acciones ordinarias.

Hemos desarrollado un plan estratégico con el objeto de convertirnos en una de las mejores aerolíneas del mundo y de renovar nuestro compromiso hacia una rentabilidad sostenida y con mejores retornos para nuestros accionistas. Nuestra estrategia nos exige identificar propuestas de valor que sean atractivas para nuestros clientes, buscar eficiencias en nuestras operaciones diarias, y transformarnos en una compañía más sólida y resistente al riesgo. Uno de los pasos para lograr nuestro objetivo consiste en la adopción de un nuevo modelo de viajes para nuestros servicios domésticos en los seis países en los que operamos vuelos nacionales, de manera de adaptarnos a las dinámicas cambiantes tanto de nuestros pasajeros como de la industria y para aumentar nuestra competitividad. El nuevo modelo de viaje se basa en una continua reducción de tarifas aéreas de manera de ir haciendo que estos viajes sean accesibles a un público más amplio y, particularmente, para aquellos que desean viajar con mayor frecuencia. Este modelo requiere de una continua reducción de costos, para lo cual la compañía está ejecutando una serie de iniciativas tendientes a reducir el costo por ASK en todos sus vuelos domésticos.

3.5.1.4 Un fracaso para transferir con éxito la propuesta de valor de las marcas de LAN y TAM a una nueva marca única, podría afectar negativamente nuestro negocio y el valor de mercado de nuestros ADS y acciones ordinarias.

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

3.5.1.5 Puede tomar tiempo combinar los programas de viajero frecuente de LAN y TAM.

Hemos integrado los programas de viajero frecuente de LAN y TAM de manera que nuestros pasajeros puedan utilizar sus millas de viajero frecuente tanto en LAN como en TAM indistintamente y de modo intercambiable. Durante año 2016, LAN y TAM anunciaron sus programas renovados de

viajero frecuente, denominados: *Pass LATAM* y *LATAM Fidelidade*, respectivamente. El cambio es parte del proceso de consolidación de la nueva identidad de marca del grupo de aerolíneas (LATAM) y de la evolución de los programas; los que realzan los beneficios existentes y ofrecen nuevos beneficios a los miembros del programa. Sin embargo, no existe garantía alguna de que estos dos planes se integren completamente en el futuro próximo o del todo. Incluso si se produce esta integración, su exitosa integración podría tomar tiempo y significar gastos adicionales. Además, durante el año 2016, LATAM Pass y LATAM Fidelidade aprobaron cambios en su política de acumulación de kilómetros que pueden impactar el atractivo de los programas para los pasajeros. Hasta que no combinemos estos programas efectivamente, los pasajeros podrían preferir programas de viajero frecuente ofrecidos por otras aerolíneas, lo cual podría afectar negativamente nuestro negocio.

3.5.1.6 Nuestros resultados financieros están expuestos a las fluctuaciones de monedas extranjeras.

Nosotros preparamos y presentamos nuestros estados financieros consolidados en dólares estadounidenses. Operamos en numerosos países y enfrentamos el riesgo de variación de los tipos de cambio de sus monedas contra el dólar estadounidenses o entre las monedas de estos diferentes países. Eventuales variaciones de los tipos de cambio entre el dólar estadounidense y las monedas de los países en los que operamos podrían afectar negativamente nuestro negocio, las condiciones financieras y los resultados de las operaciones. Casi el 100% de nuestra deuda al 31 de diciembre de 2016 estaba denominada en dólares estadounidenses y aproximadamente el 42% de nuestros ingresos y el 44% de nuestros gastos operativos de ese mismo año estaban denominados en monedas distintas al dólar estadounidense, principalmente el real brasileño y el peso chileno. En la eventualidad de que el valor del real brasileño, el peso chileno o alguna de las otras monedas en las que están denominados nuestros ingresos se devalúe con respecto al dólar estadounidense, el resultado de nuestras operaciones y de nuestros estados financieros se vería afectado negativamente. El tipo de cambio del peso chileno, del real brasileño y de otras monedas frente al dólar estadounidense puede fluctuar considerablemente en el futuro.

Cambios en Chile, Brasil y en otras políticas económicas gubernamentales que afectan los tipos de cambio podrían también afectar nuestro negocio, condición financiera, resultados de las operaciones y el retorno a nuestros accionistas por sus acciones ordinarias o ADS.

3.5.1.7 Dependemos de alianzas estratégicas o relaciones comerciales en muchos de los países en que operamos y nuestro negocio puede sufrir si se termina alguna de nuestras alianzas estratégicas o relaciones comerciales.

Mantenemos varias alianzas y otras relaciones comerciales en muchas de las jurisdicciones en que operamos. Estas alianzas o relaciones comerciales nos permiten mejorar nuestra red y, en algunos casos, ofrecer a nuestros clientes servicios que de otra manera nosotros no podríamos ofrecer. Si cualquiera de estas alianzas estratégicas o relaciones comerciales se deteriora o si cualquiera de estos acuerdos se termina, entonces nuestro negocio, nuestra condición financiera y los resultados de nuestras operaciones podrían verse adversamente afectados.

3.5.1.8 Nuestro negocio y resultados operativos podrían verse afectados si no logramos obtener y mantener rutas, aeropuertos convenientes, slot) y otros permisos de operación.

Nuestro negocio depende de nuestro acceso a los aeropuertos y rutas claves. Acuerdos de aviación bilaterales, así como aprobaciones de aviación local con frecuencia involucran consideraciones políticas y otras fuera de nuestro control. Nuestras operaciones se podrían ver limitadas por cualquier retraso o incapacidad para acceder a rutas o aeropuertos clave, incluyendo:

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

Nosotros operamos numerosas rutas internacionales, conforme a acuerdos bilaterales y también vuelos internos en Chile, Perú, Brasil, Argentina, Ecuador, Colombia y otros países, sujeto a aprobaciones de acceso a rutas y aeropuertos locales.

No es posible garantizar la continuidad de los actuales acuerdos bilaterales con los países en los cuales se basan nuestras compañías y permisos gubernamentales. Una modificación, suspensión o revocación de uno o más acuerdos bilaterales podría tener un efecto adverso importante en nuestro negocio, condición financiera y resultados de las operaciones. La suspensión de nuestro permiso para operar en ciertos aeropuertos, destinos o cupos, o la imposición de otras sanciones también podría tener un efecto adverso importante. Un cambio en la administración de las leyes vigentes y regulaciones o la adopción de nuevas leyes y regulaciones en cualquiera de los países en los que operamos que restrinjan nuestras rutas, aeropuertos u otros accesos, podría tener un efecto adverso importante en nuestro negocio, condición financiera y resultados de las operaciones.

3.5.1.9 Una porción significativa de nuestros ingresos de carga provienen de relativamente pocos tipos de producto que podrían ser afectados por eventos que afecten su producción, comercio o demanda.

Nuestra demanda por carga, especialmente de exportadores de América Latina, se concentra en un pequeño número de categorías de productos tales como las exportaciones de pescado, productos del mar y frutas desde Chile, espárragos desde Perú, y exportaciones de flores frescas desde Ecuador y Colombia. Aquellos eventos que afecten negativamente la producción, el comercio o la demanda de estos bienes pueden afectar negativamente el volumen de mercancías que transportemos y pueden tener un impacto significativo en nuestros resultados de operaciones. Algunos de nuestros productos de carga son sensibles a los tipos de cambio y, por lo tanto, los volúmenes de tráfico podrían ser afectados por la apreciación o depreciación de las monedas locales.

3.5.1.10 Nuestras operaciones están sujetas a las fluctuaciones del suministro y costo de combustible, lo que podría impactar negativamente nuestro negocio.

Mayores precios de combustible de aviación (jet fuel) podrían tener un efecto significativamente adverso en nuestro negocio, condición financiera y resultados de las operaciones. Los costos de combustible para aviones han representado históricamente una cantidad importante de nuestros gastos operativos, y representaron el 23,0% de nuestros gastos operacionales del año 2016. Tanto el costo como la disponibilidad de combustible están sujetos a muchos factores económicos y políticos y a eventos que escapan a nuestro control y capacidad de predicción. Hemos suscrito acuerdos de cobertura (*hedging*) de combustible, pero no se puede garantizar que dichos acuerdos serán suficientes para protegernos de un aumento significativo en los precios del combustible en un futuro próximo o a largo plazo. Además, mientras que estos mecanismos de cobertura están diseñados para limitar el efecto de un aumento en los precios del combustible, nuestros métodos de cobertura pueden

también limitan nuestra capacidad de tomar ventaja de cualquier disminución de los precios del combustible, como fue el caso en el año 2015 y, en menor medida, en el año 2016. Aunque hemos implementado medidas para pasar una porción de los costos incrementales de combustible a nuestros clientes, nuestra capacidad para reducir el impacto de cualquier incremento utilizando este tipo de mecanismos puede ser limitada.

3.5.1.11 Nos apoyamos en la mantención de una alta tasa de utilización diaria de aeronaves para aumentar nuestros ingresos y diluir nuestros costos fijos, lo que nos hace especialmente vulnerables a los atrasos.

Un elemento clave de nuestra estrategia consiste en mantener alta tasa de utilización diaria de aeronaves, la que mide el número de horas de vuelo diarias de nuestros aviones. Una alta tasa de utilización diaria de aeronaves nos permite maximizar el ingreso generado por nuestros aviones. Lo anterior se logra, en parte, reduciendo los plazos en los aeropuertos y desarrollando programas que nos permiten aumentar el promedio de horas de vuelo diarias. Nuestra tasa de utilización de aeronaves podría verse afectada por una serie de diferentes factores que están fuera de nuestro control, incluyendo la congestión de tráfico aéreo y aeroportuario, condiciones climáticas adversas y retrasos por parte de terceros proveedores de servicios tales como aprovisionamiento de combustible y servicios en tierra. Si un avión retrasa su horario, los retrasos resultantes podrían alterar nuestro rendimiento operativo.

3.5.1.12 Operamos y dependemos de aviones Airbus y Boeing, y nuestro negocio podría verse negativamente afectado de no recibir las entregas de aeronaves a tiempo, si los aviones de estas compañías no estuvieran disponibles, o bien, si el público percibiera negativamente nuestros aviones.

A medida que hemos expandido nuestra flota, nuestra dependencia tanto de Airbus como de Boeing también ha aumentado. Al 31 de diciembre de 2016, LATAM Airlines Group tenía una flota de 250 aviones Airbus y 82 aviones Boeing. Los riesgos relativos a Airbus y Boeing incluyen:

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

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

3.5.1.12 Si no somos capaces de incorporar aeronaves arrendadas a nuestra flota a precios y en condiciones aceptables en el futuro, nuestro negocio podría verse negativamente afectado.

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

3.5.1.14 Nuestro negocio puede verse afectado negativamente si fuésemos incapaces de pagar nuestras deudas para satisfacer nuestra necesidad de financiamiento futuro.

La compañía tiene un alto nivel de deuda y de obligaciones de pago bajo arriendos operacionales de aeronaves y deuda financiera. Requerimos de cantidades importantes de financiamiento para satisfacer los requerimientos de capital de nuestras aeronaves y podríamos requerir de financiamiento adicional para financiar nuestras otras necesidades comerciales. No podemos garantizar que tendremos acceso o que seremos capaces de asegurar financiamiento futuro en términos favorables. Luego de la combinación de LAN y TAM, las agencias de clasificación de riesgo, *Fitch Ratings Inc.* y *Standard and Poor's* degradaron la clasificación crediticia de LATAM Airline Group S.A. bajo el grado de inversión (*investment grade*). Cualquier degradación adicional por parte de las agencias de clasificación de riesgo podría aumentar nuestro costo de financiamiento. Mayores costos de financiamiento podrían afectar nuestra capacidad de ampliar o renovar nuestra flota, lo que a su vez podría afectar adversamente nuestro negocio.

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

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

3.5.1.15 Tenemos una exposición significativa al LIBOR y otras tasas de interés flotantes; aumentos en las tasas de interés aumentarían nuestros costos de financiamiento y podrían tener efectos adversos sobre nuestra condición financiera y resultados operacionales.

Estamos expuestos al riesgo de variaciones de la tasa de interés, principalmente en relación con la tasa interbancaria de Londres (LIBOR, en su sigla en inglés) en dólares estadounidenses. Muchos de nuestros arriendos operativos y financieros están denominados en dólares y generan intereses a una tasa flotante. El 36,9% de nuestra deuda consolidada al 31 de diciembre de 2016 está afectada a una tasa de interés flotante luego de hacer efectivos nuestros acuerdos de cobertura de tasa de interés. La volatilidad de la tasa LIBOR u otras tasas de referencia, podrían aumentar nuestro interés periódico y pago de arriendos y tener un efecto negativo sobre nuestros costos financieros totales. Podríamos ser incapaces de ajustar adecuadamente nuestros precios como para compensar cualquier aumento de costo financiero, lo que tendría efectos adversos sobre nuestros ingresos y el resultado de nuestras operaciones.

3.5.1.16 Aumentos en el costo de seguros y/o reducciones significativas de cobertura podrían dañar nuestra condición financiera y resultados operacionales.

Acontecimientos de mayor envergadura que afecten la industria de los seguros de aviación (como ataques terroristas, secuestros o accidentes aéreos) pueden resultar en aumentos significativos de las primas de seguro de las aerolíneas o en una disminución significativa de su cobertura de seguro, tal como ocurrió tras los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001. Aumentos en los costos de seguros y/o reducciones significativas de cobertura, podrían dañar nuestra condición financiera y resultados operacionales aumentando nuestro riesgo de experimentar pérdidas sin cobertura.

3.5.1.17 Problemas con sistemas de control de tráfico aéreo u otras fallas técnicas podrían interrumpir nuestras operaciones y tener un efecto adverso en nuestro negocio.

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

3.5.1.18 Dependemos de un número limitado de proveedores para ciertos aviones y repuestos de motores.

Dependemos de un número limitado de proveedores para aviones, motores de aviones y muchos repuestos para aviones y motores. En consecuencia, somos vulnerables a cualquier problema asociado con el abastecimiento de aquellas aeronaves, sus repuestos y motores, incluyendo defectos de diseño, problemas mecánicos, cumplimiento contractual de proveedores, o percepción adversa por parte del público que podría resultar en evitación por parte de clientes o en acciones de las autoridades aeronáuticas cuyo resultado nos impida operar nuestros aviones.

3.5.1.19 Nuestro negocio se apoya considerablemente en la tercerización de servicios. Un incumplimiento por parte de semejantes proveedores en cuanto a desempeñarse según lo esperado, o interrupciones de nuestras relaciones con ellos o con sus prestaciones, podrían tener un efecto adverso sobre nuestra posición financiera y los resultados operacionales.

Hemos contratado los servicios de un número creciente de proveedores externos para llevar a cabo un gran número de funciones que son parte integral de nuestro negocio, incluyendo operaciones regionales, funcionamiento de centros de llamadas de servicio al cliente, distribución y venta de inventarios de asientos para vuelos en aviones, provisión de infraestructura y servicios de tecnología informática, prestación de mantenimiento de aeronaves y reparaciones, servicios de *catering*, servicios terrestres, provisión de varios servicios públicos y desempeño de operaciones de abastecimiento de combustible a los aviones, entre otras funciones y servicios vitales. Nosotros no controlamos directamente a estos proveedores de servicios, si bien suscribimos acuerdos con ellos definiendo el rendimiento esperado de sus operaciones. Cualquiera de estos proveedores externos, sin embargo, puede incurrir en incumplimientos significativos de sus servicios comprometidos, puede sufrir interrupción en sus sistemas que podría afectar sus servicios o los acuerdos con tales proveedores podrían ser cancelados. Por ejemplo, las reservas de vuelos hechas por nuestros clientes y/o agencias

de viaje a través de sistemas mundiales de distribución (*Global Distribution Systems*, GDS, en su sigla en inglés) de terceros, podrían ser afectadas negativamente por perturbaciones de nuestras relaciones comerciales con operadores de GDS. Semejantes trastornos, incluyendo la falta de acuerdo respecto de las condiciones contractuales cuando los contratos expiran o quedan sujetos a renegociación, podrían limitar la disponibilidad y visualización de información de vuelos, aumentar significativamente las tarifas para nosotros y los usuarios de GDS, y deteriorar nuestras relaciones con clientes y agencias de viaje. La falta de cualquiera de nuestros proveedores de servicios externos al momento de desempeñar adecuadamente sus obligaciones de servicios, u otras interrupciones de servicios, pueden reducir nuestros ingresos y aumentar nuestros gastos o impedirnos operar nuestros vuelos y proporcionar otros servicios a nuestros clientes. Además de lo anterior, nuestro negocio, desempeño financiero y reputación se podrían ver severamente dañados si nuestros clientes creyeran que nuestros servicios no son confiables o satisfactorios.

3.5.1.20 Interrupciones o violaciones a la seguridad de nuestra infraestructura o sistemas de tecnología informática podrían interferir con nuestras operaciones, comprometer información de nuestros pasajeros o empleados y exponernos a eventuales responsabilidades legales, pudiendo dañar nuestro negocio y reputación.

Un error o falla tecnológica interna de importancia que impacte sistemas alojados internamente en nuestros centros de datos o externamente con terceros, o interrupciones externas de gran escala en infraestructura tecnológica de la que dependemos, tal como electricidad, telecomunicaciones o internet, pueden afectar nuestra red tecnológica infligiendo un daño potencial sobre nuestras operaciones. Nuestros sistemas de tecnología y sus datos relacionados pueden también ser vulnerables ante una variedad de fuentes (órigenes) de interrupción, incluyendo desastres naturales, ataques terroristas, fallas de telecomunicaciones, virus computacionales, *hackers* y otros temas de seguridad. Si bien hemos desplegado y seguimos invirtiendo en iniciativas de seguridad tecnológica y en planes y medidas de recuperación ante desastres, semejantes planes y medidas pudieran no ser las adecuadas o no ser ejecutadas apropiadamente de modo de impedir una interrupción del negocio al igual que sus negativas consecuencias financieras y de reputación para nuestro negocio.

Adicionalmente, como parte de nuestra rutina operativa de negocios, nosotros obtenemos y almacenamos datos sensibles, incluyendo información personal de nuestros pasajeros y empleados e información de nuestros socios comerciales. La operación segura de las redes y sistemas en los que dichos datos se almacenan, procesan y mantienen es fundamental para nuestra operación y estrategia comercial. Personas no autorizadas podrían intentar acceder a nuestros sistemas o información mediante fraude u otros medios de engaño. Tanto el *hardware* como el *software* que nosotros desarrollamos o adquirimos pudieran contener defectos que a su vez pudieran comprometer la seguridad de dicha información. La violación o quebrantamiento de nuestros sistemas de tecnología que resultaren en la pérdida, divulgación, apropiación indebida de, o acceso a información de nuestros clientes, empleados o socios comerciales pudiera resultar en demandas o procedimientos legales o sanciones regulatorias de conformidad con leyes de protección de la privacidad de la información personal, interrupción de nuestras operaciones y daño a nuestra reputación, cualquiera de las cuales pudiera afectar negativamente nuestro negocio.

3.5.1.21 Aumentos en nuestros costos de mano de obra, los que constituyen una parte sustancial del total de gastos operativos, podrían impactar directamente nuestros ingresos.

Los costos de mano de obra constituyen un porcentaje significativo de nuestros gastos operativos totales (21,8% en 2016) y, en determinadas ocasiones de nuestra historia operativa, hemos experimentado presiones de aumentar los salarios y los beneficios de nuestros empleados. Un

aumento significativo de nuestros costos de mano de obra por sobre lo proyectado podría representar una significativa reducción de nuestras ganancias.

3.5.1.22 Nuestro negocio puede experimentar consecuencias adversas si somos incapaces de llegar a acuerdos colectivos satisfactorios con nuestros empleados sindicalizados.

Al 31 de diciembre de 2016 aproximadamente 72,9% de nuestros empleados, incluyendo el personal administrativo, tripulación de cabina, auxiliares de vuelo, pilotos y técnicos de mantenimiento pertenecen a sindicatos y tienen contratos y convenios colectivos que van expirando regularmente. Nuestro negocio, condición financiera y resultados operacionales podrían verse significativamente afectados por la falta de acuerdo con cualquier sindicato que represente a tales empleados o por algún acuerdo con algún sindicato que contenga condiciones generales que no se ajusten a nuestras expectativas o que nos impidan competir eficazmente con otras líneas aéreas.

3.5.1.23 Acciones colectivas de empleados podrían causar alteraciones operativas y afectar negativamente nuestro negocio.

Ciertos grupos de empleados tales como pilotos, auxiliares de vuelo, mecánicos y nuestro personal de aeropuerto tienen competencias altamente especializadas. En consecuencia, algunas acciones de estos grupos tales como huelgas, abandono de funciones (*walk-outs*) o paros, podrían perturbar seriamente nuestras operaciones y causar un impacto adverso sobre nuestras operaciones, desempeño financiero e imagen corporativa.

3.5.1.24 Podríamos experimentar dificultades para encontrar, entrenar y retener a nuestros empleados.

Nuestro negocio es intensivo en mano de obra. Empleamos una gran cantidad de pilotos, auxiliares de vuelo, técnicos de mantenimiento y otro personal operativo y administrativo. De tiempo en tiempo, la industria aeronáutica experimenta escasez de personal calificado; específicamente, pilotos y técnicos de mantenimiento. Además de lo anterior, como es común con la mayoría de nuestros competidores, podemos, de tiempo en tiempo, vernos enfrentados a una alta rotación de nuestro personal. Si la rotación de nuestro personal, particularmente de pilotos y técnicos de mantenimiento, aumentara fuertemente, nuestros costos de entrenamiento serían significativamente mayores. Nuestra eventual incapacidad para contratar, entrenar y retener a empleados calificados a un costo razonable, podría afectar negativa y severamente nuestro negocio, situación financiera y resultados operativos.

3.5.2 Riesgos relacionados con la industria aeronáutica y con los países en los que operamos

3.5.2.1 Nuestro desempeño es fuertemente dependiente de las condiciones económicas en los países donde operamos. Condiciones económicas negativas en esos países podrían afectar negativamente nuestro negocio y los resultados de nuestras operaciones y hacer que el precio de mercado de nuestras acciones ordinarias y ADS disminuya.

La demanda de pasajeros y de carga es fuertemente cíclica y altamente dependiente del crecimiento económico mundial y local, de las expectativas económicas y de las variaciones de las tasas de cambio, entre otros factores. En el pasado, nuestro negocio se ha visto negativamente afectado por condiciones económicas recesivas a nivel mundial, un débil crecimiento económico en Chile, recesión en Brasil y en Argentina, y el pobre desempeño económico en ciertos países de

mercados emergentes en los que operamos. La ocurrencia de eventos similares en el futuro podría afectar negativamente nuestro negocio. Dado que planeamos continuar expandiendo nuestras operaciones en América Latina, nuestro rendimiento, por lo tanto, seguirá siendo muy dependiente de las condiciones económicas imperantes en la región.

Cualquiera de los siguientes factores podría afectar negativamente nuestro negocio, condición financiera y resultados operacionales en los países en que operamos:

- cambios en políticas gubernamentales económicas u otras;
- desempeño económico débil, incluyendo pero no limitado a, un bajo crecimiento económico, un bajo consumo y/o tasas de inversión, y aumentos en las tasas de inflación; o
- otros acontecimientos políticos o económicos sobre los cuales no ejercemos control.

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

3.5.2.2 Estamos expuestos a incrementos en tarifas de aterrizaje y otros cargos de acceso aeroportuario que podrían afectar negativamente nuestro margen y posición competitiva.

Cada aerolínea debe pagar a los operadores aeroportuarios por el uso de sus instalaciones. Los impuestos a los pasajeros y las tasas aeroportuarias han aumentado considerablemente en los últimos años. No podemos garantizar que los aeropuertos donde operamos no aumenten o mantengan altos impuestos para pasajeros y tasas aeroportuarias en el futuro. Cualquier incremento sustancial de tasas aeroportuarias podría tener un impacto negativo importante sobre la demanda y afectar nuestros resultados.

3.5.2.3 Nuestro negocio está altamente regulado, de manera tal que ciertos cambios en los entornos regulatorios en los que operamos podrían afectar negativamente nuestros negocios y resultados operacionales.

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

3.5.2.4 Eventuales pérdidas y responsabilidades legales, en caso de algún accidente que implique a uno o más de nuestros aviones, podrían afectar significativamente nuestro negocio.

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

- que no necesitaremos incrementar nuestra cobertura de seguros;

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

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

Las primas de las pólizas de seguro también pueden aumentar debido a un accidente o incidente que afecte a alguno de nuestros socios de la alianza o de otras aerolíneas.

3.5.2.5 Altos niveles de competencia en la industria aeronáutica pueden afectar negativamente nuestro nivel operativo.

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

3.5.2.6 Algunos de nuestros competidores podrían recibir apoyo externo, lo que podría afectar negativamente nuestra posición competitiva.

Algunos de nuestros competidores pueden recibir apoyo de fuentes externas, tales como sus gobiernos nacionales, los que pueden no estar disponibles para nosotros. Semejante apoyo podría incluir, entre otros, subsidios, ayuda financiera o exenciones de impuestos. Estos apoyos nos podrían dejar en una situación de desventaja competitiva y, por lo tanto, afectar negativamente nuestras operaciones y desempeño financiero.

3.5.2.7 Nuestras operaciones están sujetas a regulaciones medioambientales locales, nacionales e internacionales. Los costos de cumplimiento de las normas aplicables o las consecuencias de eventuales incumplimientos de las mismas podrían afectar negativamente nuestros resultados, nuestro negocio o nuestra reputación.

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

regulaciones nos podría afectar negativamente de varias maneras, incluyendo efectos adversos sobre nuestra reputación.

En 2016, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) adoptó una resolución creando el Esquema de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA, en su sigla en inglés), proporcionando un marco para una medición basada en el mercado mundial para estabilizar las emisiones de CO₂ en la aviación civil internacional (es decir, vuelos de la aviación civil que despegan desde un país y aterrizan en uno diferente). El esquema CORSIA será implementado en fases, comenzando con la participación de los estados miembros de OACI de manera voluntaria durante una fase piloto (desde 2021 hasta 2023), seguido de una primera fase (desde 2024 hasta 2026) y una fase obligatoria (desde 2027). Actualmente, CORSIA se enfoca en definir los estándares de monitoreo, reporte y verificación de emisiones de los operadores aéreos así como en la definición de pasos para compensar las emisiones de CO₂ después del 2020. En la medida en que la mayoría de los países en los que operamos continúen siendo miembros de la OACI, en el futuro podríamos vernos afectados por los reglamentos adoptados de conformidad con el marco de la CORSIA.

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

3.5.2.8 Nuestro negocio puede verse afectado negativamente por una desaceleración en la industria aeronáutica por factores exógenos que afecten el comportamiento de viajes o aumenten los costos, tales como como el brote de alguna enfermedad, condiciones climáticas y desastres naturales, guerra o ataques terroristas.

La demanda del transporte aéreo puede ser afectada negativamente por eventos exógenos, tales como condiciones climáticas adversas y desastres naturales, epidemias (como el Ébola y el Zika), ataques terroristas, guerra o inestabilidad política y social. Situaciones como éstas en una o más de los mercados en que operamos podrían tener un impacto significativo en nuestro negocio, condición financiera y resultados operacionales. Más aún, este tipo de situaciones podría tener un efecto prolongado en la demanda por transporte aéreo y en ciertas partidas de costos.

Los ingresos de las compañías aéreas dependen de la cantidad de pasajeros transportados, el precio pagado por cada pasajero y factores de servicios tales como como la puntualidad en la salida y llegada de los vuelos. Durante episodios de niebla, hielo, bajas temperaturas, tormentas u otras condiciones climáticas adversas, algunos o todos nuestros vuelos podrían ser cancelados o retrasados, reduciendo nuestros ingresos. Además, los precios de combustible y suministros, que constituyen un costo significativo para nosotros, pueden aumentar como consecuencia de algún futuro ataque terrorista, aumento general de hostilidades o reducción en la producción de combustible, sea o no voluntaria, por parte de los países productores de petróleo. Tales aumentos podrían resultar en precios más altos para pasajes aéreos y una reducción de la demanda por viajes aéreos en general, lo que podría tener un efecto negativo sobre nuestros ingresos y resultados operacionales.

3.5.2.9 Estamos sujetos a riesgos relacionados con litigios y procedimientos administrativos que podrían afectar negativamente nuestro negocio y nuestro desempeño financiero en caso de fallo desfavorable.

La naturaleza de nuestro negocio nos expone a litigios relacionados con asuntos laborales, de seguros y de seguridad, procedimientos regulatorios, fiscales y administrativos, investigaciones gubernamentales, demandas por agravios y disputas contractuales. Los litigios son intrínsecamente costosos e impredecibles, siendo difícil estimar con precisión el resultado, entre otros asuntos. Actualmente, como en el pasado, estamos sujetos a procedimientos o investigaciones de litigios reales

o potenciales. Aunque establecemos las provisiones que consideramos necesarias, las cantidades que reservamos podrían variar significativamente de cualquier cantidad que realmente pagamos debido a las incertidumbres inherentes en el proceso de estimación. No podemos asegurar que estos u otros procedimientos legales no afectarán sustancialmente nuestro negocio.

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

Estamos sujetos a leyes anti-corrupción, anti-soborno, anti-lavado de dinero, antimonopolio y otras leyes y regulaciones internacionales y estamos obligados a cumplir con las leyes y regulaciones aplicables de Chile, Brasil, Estados Unidos y otras jurisdicciones donde operamos. Además, estamos sujetos a regulaciones de sanciones económicas que restringen nuestras relaciones con ciertos países, individuos y entidades sancionados. No podemos asegurar que nuestras políticas y procedimientos internos sean suficientes para prevenir o detectar todas las prácticas inapropiadas, fraudes o violaciones de la ley por parte de nuestros afiliados, empleados, directores, oficiales, socios, agentes y proveedores de servicios o que tales personas no tomarán acciones que violen nuestras políticas y procedimientos. Cualquier violación por parte nuestra de leyes anti-soborno y anticorrupción o sanciones podría tener un efecto adverso sustancial en nuestro negocio, reputación, resultados de operaciones y situación financiera.

3.5.2.11 El gobierno brasileño ha ejercido, y podría seguir ejerciendo, una influencia significativa sobre la economía de ese país, lo que podría tener un impacto negativo sobre nuestro negocio, condición financiera y resultados operacionales.

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

3.5.3 Riesgos relacionados con nuestras Acciones Ordinarias y ADS

3.5.3.1 Nuestros accionistas mayoritarios podrían tener intereses diferentes a los de los otros accionistas.

Uno de nuestros principales grupos de accionistas es el Grupo Cueto (los "Accionistas controladores de LATAM, que al 31 de marzo de 2017 eran propietarios del 28,27% de nuestras acciones ordinarias, tiene derecho a elegir tres de los nueve directores del Directorio y está en condiciones de dirigir nuestra gestión. Además, los Accionistas controladores de LATAM han suscrito un pacto de accionistas con el Grupo Amaro (los "Accionistas controladores de TAM"), que al 31 de marzo de 2017, tenían el 3,02% de las acciones de LATAM a través de TEP Chile, además de la participación indirecta que tienen a través del 21,88% de participación en Costa Verde Aeronáutica S.A., el principal vehículo legal a través del cual el Grupo Cueto posee sus acciones de LATAM), en virtud de lo cual estos dos grupos de accionistas principales han acordado votar juntos para escoger

personas para integrar nuestro directorio. De conformidad con el referido pacto de accionistas, los Accionistas controladores de LATAM y el Grupo Amaro también acordaron hacer esfuerzos de buena fe para llegar a acuerdos y actuar conjuntamente en todas las resoluciones a ser adoptadas por nuestro directorio o junta de accionistas, y en caso de no llegar a acuerdo, seguir la propuesta hecha por nuestro directorio. Aquellas decisiones de la compañía que requieran de una votación de mayoría calificada, según la ley chilena también están sujetas a los acuerdos de votación de los Accionistas controladores de LATAM y del Grupo Amaro. Además de lo anterior, otro accionista mayoritario, Qatar Airways Investments (UK) Ltd., que al 31 de marzo de 2017 es propietaria del 10,03%⁽¹⁾ de nuestras acciones suscritas y pagadas, tiene derecho a designar a una persona para que integre nuestro directorio. Los intereses de nuestros accionistas mayoritarios pueden diferir de los de otros accionistas.

Bajo los términos del acuerdo de depósito que rigen los ADS, si los tenedores de ADS no le dan instrucciones oportunas a JP Morgan Chase Bank, N.A., en su calidad de depositario de los ADS, respecto de la votación de las acciones ordinarias subyacentes a sus ADS, el depositario considerará haber sido en efecto mandado para dar a una persona designada por el directorio el derecho discrecional a votar dichas acciones ordinarias. La persona designada por la Junta Directiva para ejercer semejante derecho a voto discrecional puede tener intereses que estén alineados con los de nuestros accionistas controladores, que pueden diferir de aquellos de otros de nuestros accionistas. Históricamente, nuestro directorio ha designado a su Presidente, que actualmente es Mauricio Amaro, para desempeñar esta función.

3.5.3.2 La transacción de nuestros ADS y acciones ordinarias en los mercados de valores es limitada y podría experimentar una mayor volatilidad de precio y falta de liquidez.

Nuestras acciones ordinarias están listadas en diversas bolsas de valores chilenas. Los mercados de valores chilenos son significativamente más pequeños, menos líquidos y más volátiles que los mercados de valores más importantes en Estados Unidos. Además, el mercado de valores chileno puede verse afectado significativamente por acontecimientos en otros mercados emergentes, particularmente en otros países de América Latina. Por consiguiente, aunque usted tiene derecho a retirar las acciones ordinarias subyacentes a los ADS del depositario en cualquier momento, su capacidad para vender aquellas acciones ordinarias subyacentes a sus ADS según la cantidad, precio y tiempo de su preferencia podría verse significativamente limitada. Este mercado limitado de transacciones también podría aumentar la volatilidad de los precios de los ADS o de las acciones ordinarias subyacentes a los ADS.

3.5.3.3 Los tenedores de ADS podrían verse afectados negativamente por devaluaciones monetarias y fluctuaciones del tipo de cambio.

Si el tipo de cambio del peso chileno cae frente al dólar estadounidense, el valor de los ADS y de cualquier transferencia que de ellos efectúe el depositario podría verse afectada. Las transferencias de dinero en efectivo respecto de ADS es recibida por el depositario (representado por el banco custodio en Chile) en pesos, luego estas son convertidas por el banco depositario a dólares estadounidenses al tipo de cambio vigente entonces y posteriormente distribuidas por el mismo a los respectivos tenedores de ADS debidamente acreditados. Además, el depositario incurrirá en costos de conversión de moneda extranjera (con cargo a los tenedores de ADS) en relación con la conversión de moneda extranjera y la posterior transferencia de dividendos u otros pagos respecto de tales ADS.

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

3.5.3.4 Futuros cambios sobre las inversiones extranjeras y la retención de impuestos en Chile podrían afectar negativamente a residentes no chilenos que inviertan en nuestras acciones.

En el pasado, las inversiones de capital efectuadas en Chile por residentes extranjeros han estado sujetas a varias regulaciones de control de cambios (divisas) para regular la repatriación de inversiones y utilidades al respecto. Aunque dichas regulaciones no están actualmente vigentes, en el pasado, el Banco Central de Chile requería, y podría volver a requerir, que inversionistas extranjeros adquieran valores en el mercado secundario de Chile para mantener una reserva en dinero o para pagar derechos de conversión de moneda extranjera para la adquisición de tales valores. Es más, eventuales cambios futuros en materia de retención de impuestos podrían afectar negativamente a residentes extranjeros que inviertan en nuestras acciones.

No le podemos asegurar que restricciones chilenas adicionales a las actualmente aplicables a los tenedores de ADS, a la disposición de las acciones ordinarias subyacentes a los ADS, o bien a la repatriación de utilidades provenientes de una adquisición, una disposición o un pago de dividendos queden exentos de tales restricciones o requerimientos en el futuro y, tampoco podemos evaluar su eventual duración o impacto, en caso que cualquiera de tales restricciones fueren impuestas o requeridas.

3.5.3.5 Nuestros tenedores de ADS podrían quedar impedidos de ejercer derechos preferentes en determinadas circunstancias.

La ley chilena sobre Sociedades Anónimas dispone la concesión de derechos preferentes a todos los accionistas, siempre que una compañía emita nuevas acciones de efectivo (*cash shares*), otorgando a tales titulares el derecho a adquirir un número suficiente de acciones como para mantener su respectivo porcentaje de propiedad accionaria. Nosotros no estaríamos en condición de ofrecer acciones a los tenedores de ADS y accionistas en Estados Unidos, según los derechos preferentes concedidas a los accionistas en relación con cualquier emisión futura de acciones, a menos que se haga efectiva una declaración de registro de conformidad con la *US Securities Act* de 1933 según fuere enmendada (la "Ley de Valores"), respecto de tales derechos y acciones, o bien, si se dispone de una exención del referido requerimiento de registro de conformidad con el *US Securities Act*. Al momento de cualquier oferta de derechos, nosotros evaluaremos los potenciales costos y pasivos relacionados con cualquiera declaración de registro a la luz de cualquier beneficio indirecto para nosotros de permitir a tenedores estadounidenses de ADS que evidencien ADS y a accionistas ubicados en Estados Unidos de ejercer derechos preferenciales, al igual que cualquier otro factor que pudiera ser considerado apropiado en ese momento, y entonces decidiremos si acaso presentar semejante certificado de registro. No le podemos asegurar que nosotros presentaremos un certificado de registro ni que tales derechos serán puestos a disposición de tenedores de ADS y accionistas ubicados en los Estados Unidos.

3.5.3.6 No estamos obligados a divulgar tanta información a los inversionistas como lo está un emisor estadounidense y, en consecuencia, usted podría recibir menos información sobre nosotros de la que podría recibir de una empresa estadounidense comparable.

Los requisitos de divulgación corporativa aplicables a nuestra compañía podrían no ser equivalentes a los requisitos de divulgación aplicables a una empresa estadounidense y, en consecuencia, usted podría recibir menos información sobre nosotros de la que podría recibir de una empresa estadounidense comparable. Nuestra compañía está sujeta a los requisitos de la *Securities Exchange Act* (Ley de Intercambio de Valores) de 1934, según haya sido enmendada o a la *Exchange Act* (Ley de Intercambio). Los requerimientos de divulgación aplicables a los emisores extranjeros bajo el referido *Exchange Act* son más limitados que los requerimientos de divulgación aplicables a los

emisores estadounidenses. También, la información pública disponible respecto de los emisores de valores inscritos en las bolsas de valores chilenas o brasileñas es menos detallada en ciertos aspectos que la información publicada periódicamente por compañías que transan sus acciones en bolsa tanto en Estados Unidos o en otros países. Es más, existe un menor nivel de regulación de los mercados de valores en Chile y de las actividades de los inversionistas en dichos mercados, en comparación con el nivel de regulación de los mercados de valores en Estados Unidos y otros países desarrollados.

3.6 POLÍTICA DE INVERSIÓN Y FINANCIAMIENTO

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

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

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

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

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

Política de Liquidez e Inversión Financiera

Durante el año 2016 LATAM Airlines Group mantuvo la liquidez en los niveles adecuados, con el objetivo de resguardarse ante potenciales shocks externos y la volatilidad y ciclos inherentes a la industria, cerrando en Diciembre 2016 con un ratio de liquidez de aprox. 19% sobre las ventas totales

de los últimos 12 meses, el que incluye una línea de crédito revolving comprometida por un monto total de US\$325 millones con nueve instituciones financieras, tanto locales como internacionales, la que al cierre del ejercicio se encontraba completamente disponible.

Adicionalmente, durante este año 2016 se continuó financiando con fondos propios una parte importante de los anticipos asociados a la fabricación de los aviones (pre-delivery payments), vinculados a las aeronaves que LATAM recibirá en el futuro, tanto de Boeing como de Airbus. El saldo al 31 de Diciembre 2016 ascendía a US\$170 millones en anticipos de aviones financiados con fondos propios.

Durante el año 2016, la compañía pudo disminuir el saldo de deuda bruta en aprox. US\$412 millones, explicado por el repago de vencimiento de deuda por aprox. US\$1,816 millones y el giro de nueva deuda por US\$ 1,404 millones. Dentro de las principales actividades de financiamiento realizadas durante el año 2016, se encuentran la emisión de deuda relacionada con la adquisición de aeronaves y motores por aprox. US\$903 millones y aprox. US\$501 millones de deuda bancaria para fines generales.

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

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

Política de Financiamiento

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

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

Los plazos de pago de las distintas estructuras de financiamiento son mayoritariamente a 12 años. Adicionalmente LATAM contrata un porcentaje importante de sus compromisos de compra de flota mediante arrendamientos operativos como una fuente adicional a los financiamientos.

Con el objetivo de diversificar las alternativas de financiamiento de aeronaves, LATAM realizó con fecha 29 de mayo de 2015 la emisión y colocación privada de títulos de deuda denominados Enhanced Equipment Trust Certificates ("EETC") por un monto agregado de US\$ 1,020.8 millones. La ejecución de esta operación permitió ampliar el abanico de alternativas de financiamiento de aeronaves y particularmente permitió financiar la adquisición de once nuevos Airbus A321-200, dos Airbus A350-900 y cuatro Boeing 787-9, cuyas entregas ocurrieron durante 2015 y el primer semestre de 2016. El monto correspondiente a la deuda emitida durante el año 2016 fue de US\$345 millones.

Adicionalmente, con fecha 18 de mayo 2016, la compañía ejecutó un financiamiento comercial en formato Senior y Junior por un monto total de US\$456 millones para financiar la adquisición de tres Airbus A350-900 y un Airbus 320Neo.

En relación al financiamiento de corto plazo, LATAM mantiene al 31 de diciembre 2016 aproximadamente un 3% 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 específico firmado con la contraparte elegida. Las contrapartes deberán tener una Clasificación de Riesgo, emitida por alguna de las Clasificadoras de Riesgo internacionales, igual o superior a una clasificación equivalente de "A-".

i. Riesgo de precio del combustible:

La variación en los precios del combustible depende en forma importante de la oferta y demanda de petróleo en el mundo, de las decisiones tomadas por la Organización de Países Exportadores de Petróleo ("OPEP"), de la capacidad de refinación a nivel mundial, de los niveles de inventario mantenidos, de la ocurrencia o no de fenómenos climáticos y de factores geopolíticos. LATAM compra combustible para aviones denominado Jet Fuel grado 54. Existe un índice de referencia en el mercado internacional para este activo subyacente, que es el US Gulf Coast Jet 54, el cual fue utilizado por LATAM Airlines Group para realizar coberturas durante 2016.

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

En relación a los instrumentos para cobertura de combustible, la Política permite contratar Swaps y Opciones combinadas.

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

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

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

La exposición de LATAM frente a riesgos en los cambios en la tasa de interés de mercado está relacionada, principalmente, a obligaciones de largo plazo con tasa variable.

Con el fin de disminuir el riesgo de una eventual alza en los tipos de interés, LATAM Airlines Group mantiene vigente contratos a tasa fija y contratos swap.

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

iii. Riesgo de tipos de cambio:

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

LATAM vende la mayor parte de sus servicios en dólares estadounidenses, en precios equivalentes al dólar estadounidense y reales brasileños. Aproximadamente un 58% de los ingresos están denominados en dólar estadounidense mientras que aproximadamente un 21% 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 56%, mientras que el porcentaje aproximado de costos en real brasileño es de un 17%.

LATAM Airlines Group tarifica los negocios de carga y pasajeros internacionales mayoritariamente en dólares estadounidenses. Una porción de las tarifas de los negocios de pasajeros internacionales depende de manera importante del euro. En los negocios domésticos la mayoría de las tarifas son en moneda local sin ningún tipo de indexación al dólar. Para el caso 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 y euro.

LATAM Airlines Group ha realizado coberturas de exposición al riesgo de tipo de cambio principalmente utilizando contratos forward y opciones de moneda. Al 31 de diciembre 2016, LATAM mantiene principalmente cobertura para el real brasileño por US\$ 60 millones para el período Enero-Marzo 2017.

Por otro lado, el riesgo de balance se presenta cuando partidas registradas en balance están expuestas a variaciones del tipo de cambio, dado que estas partidas están expresadas en una unidad monetaria distinta a la moneda funcional. Si bien LATAM puede suscribir contratos de derivados de cobertura para proteger el impacto de una posible apreciación o depreciación de monedas respecto a la moneda funcional utilizada por la sociedad matriz, durante el año 2016, LATAM no realizó cobertura para cubrir el riesgo de balance.

El principal factor de descalce se produce en la sociedad TAM S.A, cuya moneda funcional es el real brasileño y gran parte de sus pasivos están expresados en moneda dólar, no obstante que sus activos están expresados en moneda local. Al cierre 2016 TAM suscribió un contrato de derivado de cobertura (*Cross Currency Swap*) para cubrir parcialmente este descalce, cuyo valor neto en el balance de TAM fue aproximadamente US\$1.100 millones.

4.0 ANTECEDENTES FINANCIEROS

A continuación se presentan los antecedentes financieros de LATAM Airlines Group S.A. bajo normas internacionales de información financiera ("*IFRS*"), los que se encuentran disponibles en el sitio web de la Superintendencia de Valores y Seguros ("*SVS*").

4.1 ESTADOS FINANCIEROS NORMAS IFRS

Las cifras de los estados financieros (auditados anualmente) se presentan en millones de dólares

4.2 ESTADOS DE SITUACIÓN FINANCIERA

Balance Consolidado (en millones de US\$)	Al 31 de diciembre		Al 31 de marzo	
	2016	2015	2017	2016
Activos				
Efectivo y equivalentes al efectivo	949,3	753,5	853,2	768,0
Otros activos financieros, corrientes	712,8	651,3	652,9	604,8
Otros activos no financieros, corrientes	212,2	330,0	237,0	275,6
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	1.107,9	797,0	1.092,1	815,2
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	0,6	0,2	0,7	0,2
Inventarios	241,4	224,9	235,3	229,5
Activos por impuestos, corrientes	65,4	64,0	85,8	66,9
Activos no corrientes mantenidos para la venta	337,2	2,0	350,1	2,0
Total activos corrientes	3.626,8	2.822,9	3.507,0	2.762,1
Otros activos financieros, no corrientes	102,1	89,5	102,2	103,1
Otros activos no financieros, no corrientes	237,3	235,5	235,2	309,8
Cuentas por cobrar, no corrientes	8,3	10,7	8,3	7,0
Activos intangibles distintos de la plusvalía	1.610,3	1.321,4	1.656,3	1.443,5
Plusvalía	2.710,4	2.280,6	2.787,0	2.493,1
Propiedades, planta y equipos	10.498,1	10.938,7	10.386,5	11.116,7
Activos por impuestos corrientes, no corrientes	20,3	25,6	19,6	25,6
Activos por impuestos diferidos	384,6	376,6	403,3	370,9
Total activos no corrientes	15.571,4	15.278,5	15.598,5	15.869,8
Total activos	19.198,2	18.101,4	19.105,5	18.631,8

Patrimonio y Pasivos

Otros pasivos financieros, corrientes	1.839,5	1.644,2	1.823,9	1.641,6
Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	1.593,1	1.484,0	1.512,8	1.452,8
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	0,3	0,4	0,3	0,5
Otras provisiones, corrientes	2,6	2,9	2,7	2,4
Pasivos por impuestos, corrientes	14,3	19,4	18,4	25,8
Otros pasivos no financieros, corrientes	2.762,2	2.490,0	2.693,7	2.468,5
Pasivos incluidos en grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	10,2	-	13,8	-
Total pasivos corrientes	6.222,2	5.641,0	6.065,6	5.591,6
Otros pasivos financieros, no corrientes	6.797,0	7.532,4	6.628,5	7.687,4
Otras cuentas por pagar, no corrientes	359,4	417,1	403,8	410,4
Otras provisiones, no corrientes	422,5	424,5	431,2	464,1
Pasivos por impuestos diferidos	915,8	811,6	962,1	857,1
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	82,3	65,3	84,0	71,5
Otros pasivos no financieros, no corrientes	213,8	272,1	199,0	273,0
Total pasivos no corrientes	8.790,7	9.522,9	8.708,7	9.763,6
Total pasivos	15.012,9	15.163,9	14.774,2	15.355,1
Capital emitido	3.149,6	2.545,7	3.149,6	2.545,7
Ganancias acumuladas	366,4	318,0	412,3	389,2
Acciones propias en cartera	(0,2)	(0,2)	(0,2)	(0,2)
Otras reservas	580,9	(6,9)	678,9	256,4
Patrimonio atribuible al controlador	4.096,7	2.856,5	4.240,6	3.191,1
Participaciones no controladoras	88,6	81,0	90,6	85,6
Total patrimonio	4.185,3	2.937,5	4.331,2	3.276,7
Total pasivos y patrimonio	19.198,2	18.101,4	19.105,4	18.631,8

4.3 ESTADO DE RESULTADO POR FUNCIÓN

Estado de resultados consolidado (en millones de US\$)	Año terminado el 31 de diciembre		Para el trimestre terminado el 31 de marzo	
	2016	2015	2017	2016
Ingresos Operacionales:				
Pasajeros	7.877,7	8.410,6	2.106,2	1.958,3
Carga	1.110,6	1.329,4	253,7	276,0
Ingresos Operacionales Totales	8.988,3	9.740,0	2.359,9	2.234,3
Costo de Ventas	(6.967,0)	(7.636,7)	(1.857,8)	(1.661,5)
Ganancia Bruta	2.021,3	2.103,3	502,1	572,8
Otros Ingresos Operacionales	538,7	385,8	117,5	93,4
Costos de Distribución	(747,4)	(783,3)	(173,5)	(175,7)
Gastos de Administración	(873,0)	(878,0)	(204,9)	(181,8)
Otros gastos	(373,7)	(324,0)	(89,1)	(89,5)
Otras ganancias /(pérdidas)	(72,6)	(55,3)	13,6	3,6
Ingresos Financieros	74,9	75,1	22,9	10,9
Costos Financieros	(416,3)	(413,4)	(95,8)	(103,0)
Ganancias de Capital	-	-	-	-
Diferencias de tipo de cambio	121,7	(467,9)	35,4	67,9
Resultados por unidades de reajuste	0,3	0,5	0,0	-
Utilidad (pérdida) antes de impuestos	273,9	(357,1)	128,3	198,4
Gasto por impuesto a las ganancias	(163,2)	178,4	(53,5)	(82,3)
Utilidad/ Pérdida Neta del Periodo	110,7	(178,7)	74,8	116,0
Utilidad/ Pérdida atribuible a los propietarios de la controladora	69,2	(219,3)	65,6	102,2
Utilidad/ Pérdida atribuible participaciones no controladoras	41,5	40,5	9,2	13,8
Utilidad/ Pérdida neta del periodo	110,7	(178,7)	74,8	116,0

La controladora al 31 de marzo de 2017 registró una ganancia de MUS\$ 65.557, lo que representa una disminución del resultado de MUS\$ 36.651 comparado con la utilidad de MUS\$ 102.208 del mismo período del año anterior. El margen neto disminuyó desde 4,4% a 2,6% durante 2017.

El Resultado operacional al 31 de marzo de 2017 asciende a MUS\$ 152.278, que comparado con el mismo período de 2016 registra una disminución de MUS\$ 66.832, equivalente a un 30,5%, mientras que el margen operacional alcanza 6,1%, registrando una disminución de 3,3 puntos porcentuales.

Los Ingresos operacionales al 31 de marzo de 2017 aumentaron un 6,4% con respecto al mismo período de 2016, alcanzando MUS\$ 2.477.449. Lo anterior debido a un aumento de 7,6% en los Ingresos pasajeros y de 25,9% en el ítem Otros ingresos, parcialmente compensado por una

disminución de 8,1% en los Ingresos de carga. El impacto de la apreciación del real brasileño representa mayores ingresos ordinarios por aproximadamente US\$ 130 millones.

Los Ingresos de pasajeros alcanzaron MUS\$ 2.106.161, que comparado con MUS\$ 1.958.290 del mismo período de 2016, representa un aumento de 7,6%. Esta variación se debe, principalmente, a un aumento de 7,5% en el RASK producto de un aumento de 6,9% en los *yields*, impulsados principalmente por un mejor desempeño en los mercados internacional y doméstico Brasil, sumado al efecto de la apreciación de las monedas locales (especialmente el real brasileño, el peso colombiano y el peso chileno). Adicionalmente, el factor de ocupación alcanzó un 84,7%, lo que representa un aumento de 0,5 puntos porcentuales con respecto al mismo período del año anterior. Lo anterior fue parcialmente compensado por una menor demanda en otros mercados de habla hispana, sin variaciones importantes en la capacidad medida en ASK.

Al 31 de marzo de 2017, los Ingresos de carga alcanzaron MUS\$ 253.746, lo que representa una disminución de 8,1% respecto al mismo período de 2016. Esta baja responde a una caída de 0,8% en los *yields* y de 7,3% en el tráfico medido en RTK. Esta caída en el tráfico se explica, principalmente, por una menor producción de la industria del salmón y a menores volúmenes de exportación de fruta desde Chile, en comparación con el mismo período del año 2016. Lo anterior fue parcialmente compensado por una recuperación de las importaciones desde Norteamérica y Europa a Brasil. Adicionalmente, la capacidad medida en ATK disminuyó un 10,2%.

Por otro lado, el ítem Otros ingresos presenta un aumento de MUS\$ 24.182 debido, principalmente, a mayores ingresos del programa de fidelización en Brasil, sumado al impacto de la apreciación del real brasileño. Adicionalmente, durante el primer trimestre de 2017 se percibieron mayores ingresos por servicios terrestres y arriendo de aeronaves a terceros.

Al 31 de marzo de 2017, los Costos operacionales ascienden a MUS\$ 2.325.171, que comparados con el mismo período del año anterior, representan mayores costos por MUS\$ 216.664, equivalentes a un 10,3% de aumento, mientras que el costo unitario por ASK-equivalente aumentó en 12,1%. Adicionalmente, el impacto de la apreciación del real brasileño en este rubro representa mayores costos por aproximadamente US\$ 108 millones. Las variaciones por ítem se explican de la siguiente manera:

a) Las Remuneraciones y beneficios aumentaron MUS\$ 36.503 debido, principalmente, a la apreciación del real brasileño y del peso chileno de 19,4% y 6,6% respectivamente, y a mayores costos por pago de indemnizaciones. Lo anterior fue parcialmente compensado por una disminución de 12,4% de la plantilla media para el período, en línea con la reducción de la oferta en Brasil y las iniciativas de control de costos impulsadas por la Compañía.

b) El Combustible aumentó 29,0% equivalente a MUS\$ 133.598 de mayor costo. Esta alza responde principalmente a un aumento de 44,4% en los precios sin cobertura, levemente compensado por una caída de 4,6% en el consumo medido en galones. La Sociedad reconoció durante el primer trimestre de 2017 un ingreso de MUS\$ 2.428 por cobertura de combustible, comparado con una pérdida de MUS\$ 28.755 durante el mismo período del año anterior, y una pérdida de MUS\$ 2.923 por cobertura de moneda.

c) Las Comisiones muestran una disminución de MUS\$ 4.937, la que se debe, principalmente, a menor pago de comisiones de venta a agencias y la disminución de los ingresos del negocio carguero.

d) La Depreciación y amortización aumentó en MUS\$ 12.764. Esta variación se explica, principalmente, por la incorporación a la flota de 11 aeronaves Airbus familia A320, 5 Airbus A350 y 3 Boeing 787, sumado al efecto de la apreciación del real brasileño. Lo anterior fue parcialmente compensado con la salida de 11 Airbus familia A320, 9 Airbus A330 y 2 Boeing 767.

e) Los Otros arriendos y tasas de aterrizaje aumentaron MUS\$ 17.168, debido, en gran medida, al impacto de la apreciación de las monedas locales en las tarifas de tasas aeronáuticas y a menores ingresos por arriendo de espacio en aeronaves de carga a terceros.

f) El Servicio a pasajeros disminuyó en MUS\$ 3.136, lo que representa una variación de 4,0%, explicado, principalmente, por una disminución de las compensaciones a pasajeros, además de una disminución de 2,4% en el número de pasajeros transportados.

g) El Arriendo de aviones aumentó en MUS\$ 16.793, debido, principalmente, a la incorporación de 8 Airbus familia A320, 2 Airbus A350 y 3 Boeing 787. Lo anterior se encuentra parcialmente compensado por la devolución de 9 Airbus familia A320, 2 Airbus A330 y 2 Boeing 767.

h) El Mantenimiento presenta menores costos por MUS\$ 9.610, equivalentes a una variación de 10,1% debido, principalmente, a menores costos por devolución de aeronaves y a eficiencias producto de la renovación de flota.

i) Los Otros costos operacionales presentan un aumento de MUS\$ 17.521, equivalentes a una variación de 6,1% debido, principalmente, a la apreciación del real brasileño y al aumento de los costos por canje de puntos con terceros asociado al programa de fidelización de Brasil.

Los Ingresos financieros totalizaron MUS\$ 22.924, que comparados a los MUS\$ 10.864 del mismo período de 2016, representan mayores ingresos por MUS\$ 12.060 debido, principalmente, al aumento en el nivel de la caja.

Los Costos financieros disminuyeron 7,0%, totalizando MUS\$ 95.788 al 31 de marzo de 2017 debido, principalmente, a menores costos producto de un menor nivel de deuda.

Los Otros ingresos / costos registraron un resultado positivo de MUS\$ 48.874, explicado principalmente, por ingresos mayormente reconocidos por TAM como resultado de la apreciación del real brasileño durante el primer trimestre de 2017.

4.4 ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO

Flujo de caja consolidado (en millones de US\$)	Año terminado el 31 de diciembre		Para el trimestre terminado el 31 de marzo	
	2016	2015	2017	2016
Flujos de efectivo procedentes de actividades de operación				
Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios	9.918,6	11.372,4	2.517,7	2.388,3
Otros cobros por actividades de operación	70,4	88,2	13,1	12,6
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios	(6.756,1)	(7.029,6)	(1.757,8)	(1.665,2)
Pagos a y por cuenta de los empleados	(1.820,3)	(2.165,2)	(496,6)	(581,1)
Otros pagos por actividades de operación	(162,8)	(351,2)	(63,6)	(44,5)
Intereses recibidos	11,2	43,4	5,7	9,4
Impuestos a las ganancias pagados	(59,6)	(58,0)	(18,8)	(12,0)
Otras entradas (salidas) de efectivo	(209,3)	(184,6)	(26,2)	(32,3)

Flujos de efectivo neto procedentes de actividades de operación	992,1	1.715,5	173,5	75,1
Flujos de efectivo utilizados e actividades de inversión				
Otros cobros por la venta de patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades	2.969,7	519,5	742,5	755,5
Otros pagos para adquirir patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades	(2.706,7)	(704,1)	(719,9)	(664,6)
Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo	76,1	57,1	1,5	12,4
Compras de propiedades, planta y equipo	(694,4)	(1.569,7)	(67,1)	(290,1)
Importes procedentes de la venta de activos intangibles	-	0,1	-	-
Compras de activos intangibles	(88,6)	(52,4)	(18,5)	(13,2)
Otras entradas (salidas) de efectivo	0,8	10,6	(1,7)	(3,4)
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	(443,0)	(1.739,1)	(63,3)	(203,4)
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación				
Importes procedentes de la emisión de acciones	608,5	-	-	-
Importes procedentes de préstamos de largo plazo	1.820,0	1.791,5	49,7	607,6
Importes procedentes de préstamos de corto plazo	279,6	205,0	100,0	120,0
Reembolsos de préstamos	(2.121,1)	(1.263,8)	(288,2)	(405,8)
Pagos de pasivos por arrendamientos financieros	(314,6)	(342,6)	(84,5)	(90,3)
Dividendos pagados	(41,2)	(35,0)	(11,8)	(13,9)
Intereses pagados	(398,3)	(383,6)	(63,9)	(73,3)
Otras entradas (salidas) de efectivo	(229,2)	(99,8)	80,6	(82,9)
Flujos de efectivo neto procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	(396,3)	(128,4)	(218,1)	61,6
Incremento (disminución) neto en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	152,8	(152,0)	(107,9)	(66,7)
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	43,0	(83,9)	11,7	81,2
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	195,8	(235,9)	(96,2)	14,5
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL PRINCIPIO DEL PERÍODO	753,5	989,4	949,3	753,5
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL FINAL DEL PERÍODO	949,3	753,5	853,2	768,0

4.5 RATIOS FINANCIEROS

	Al 31 de diciembre		Al 31 de marzo	
	2016	2015	2017	2016
Activos				
INDICES DE LIQUIDEZ				
Liquidez Corriente (veces)	0,58	0,50	0,58	0,49
Activo corriente / Pasivo corriente				
Razón Ácida (veces)	0,15	0,13	0,14	0,14
Fondos disponibles ⁽¹⁾ / Pasivo corriente				
INDICES DE ENDEUDAMIENTO				
Razón de endeudamiento (veces)	3,66	5,31	3,48	4,81
(Pasivo corriente + Pasivo no corriente) / patrimonio neto				
Total pasivos corrientes / Total pasivos(%)	41,38	37,20	40,96	36,41
Total pasivos no corrientes / Total pasivos(%)	58,55	62,80	58,95	63,59
Cobertura de gastos financieros (veces)				
Utilidad antes de impuesto e intereses / (Ingresos financieros + Costos Financieros)	1,80	-0,06	2,76	3,06
INDICES DE ACTIVIDAD				
Total Activos (US\$m)	19.198.194	18.101.418	19.105.401	18.631.847
Inversiones (US\$m)	3.401.103	1.533.637	787.021	939.827
Enajenaciones (US\$m)	3.046.658	587.153	742.240	764.414
INDICES DE RENTABILIDAD				
Rentabilidad del patrimonio (veces)	0,02	-0,08	0,02	0,03
Utilidad neta / patrimonio neto promedio				
Rentabilidad del activo (veces)	0,00	-0,01	0,00	0,01
Utilidad neta / total activos promedio				
Rendimiento de activos operacionales (veces)	0,00	-0,01	0,00	0,01
Utilidad neta / activos operacionales promedio				
Utilidad por acción (US\$)	0,11	-0,40	0,11	0,19
Utilidad neta / N° de acciones suscritas y pagadas al final del período				
Retorno de dividendos (US\$)	0,00	0,00	0,00	0,00
Dividendos pagados / precio de mercado				

(1) Fondos disponibles: Total efectivo y equivalentes al efectivo

Nota: Las cuentas de estado de resultado utilizadas para calcular los índices de rentabilidad consideran el período enero a la fecha de que se trate, esto es, 1° de enero de 2015 al 31 de diciembre del mismo año; 1° de enero de 2016 al 31 de diciembre del mismo año; 1° de enero de 2016 al 31 de marzo del mismo año; y 1° de enero de 2017 al 31 de marzo del mismo año, según sea el caso.

4.6 CRÉDITOS PREFERENTES

Salvo por excepciones limitadas, la mayoría de los bienes que conforman el activo físico de la Compañía, esto es, inmuebles, flota de aeronaves, motores, repuestos u otros, se encuentran gravados con prendas o hipotecas, según el caso, para responder al pago del financiamiento de sus respectivos costos de adquisición y respecto de un financiamiento específico, de costos generales de la operación. Por lo anterior, dichos acreedores, hasta por la concurrencia del valor de ejecución de sus respectivas garantías, de corresponder, serán acreedores preferentes por sobre los acreedores de las obligaciones que emanan de los Bonos, que no tendrán preferencia.

De los flujos derivados del negocio de la Compañía, todos se encuentran libres de gravamen, con excepción de los flujos cedidos a Guanay Finance Limited, una compañía de las Islas Caimán con responsabilidad limitada, quién emitió US \$450 millones de sus Notas 2013-1 negociables a tasa fija con vencimiento en 2020. Este bono está respaldado por los flujos futuros de las ventas de tarjetas de crédito de LATAM Airlines en los Estados Unidos y Canadá. Al 31 de marzo de 2017 aproximadamente US \$350 millones correspondían al saldo insoluto del bono.

4.7 RESTRICCIONES AL EMISOR EN RELACIÓN A OTROS ACREEDORES

Los contratos de financiamiento suscritos por la Compañía le imponen ciertas restricciones que se encuentran debidamente reveladas en los estados financieros de la Compañía:

- En relación con los diversos contratos celebrados por la Sociedad para el financiamiento de aeronaves Boeing 767, 767F, 777F y 787 que cuentan con la garantía del Export – Import Bank de los Estados Unidos de Norteamérica, se han establecido límites a algunos indicadores financieros de la Sociedad matriz sobre base consolidada. Por otra parte, y relacionado con estos mismos contratos, se establecen restricciones a la gestión de la Sociedad en términos de composición accionaria y disposición de los activos.
- La Sociedad y sus filiales no mantienen contratos de crédito financiero con bancos de la plaza que señalen límites a algunos indicadores financieros de la Sociedad o las filiales.
- La línea de crédito renovable ("*Revolving Credit Facility*") garantizada con gravámenes sobre aviones, motores, repuestos y suministros por un monto total disponible de US\$325 millones contempla restricciones de liquidez mínima medida a nivel de la Sociedad Consolidada y medida a nivel individual para las sociedades LATAM Airlines Group S.A. y TAM Linhas Aéreas S.A.

Al 31 de marzo de 2017, la Sociedad estaba en cumplimiento de todos los indicadores y restricciones detallados anteriormente.

5.0 DESCRIPCIÓN DE LA EMISIÓN

5.1 ANTECEDENTES LEGALES

5.1.1 ACUERDO DE EMISIÓN

Por acuerdo adoptado en sesión ordinaria del Directorio de la Compañía celebrada con fecha 21 de abril de 2017, cuya acta se redujo a escritura pública con fecha 24 de abril de 2017, en la Notaría de Santiago de don Roberto Antonio Cifuentes Allel bajo el número de repertorio 3.438/2017, se acordó la emisión de bonos por líneas de títulos de deuda desmaterializados (los "Bonos"), en los términos ahí establecidos. Dicho acuerdo fue confirmado por sesión ordinaria del Directorio de la Compañía celebrada con fecha 6 de junio de 2017, cuya acta se redujo a escritura pública con fecha 9 de junio de 2017, en la Notaría de Santiago de don Patricio Raby Benavente bajo el número de repertorio 5534/2017.

5.1.2 ESCRITURA DE EMISIÓN

El contrato de emisión fue otorgado por escritura pública de fecha 24 de abril de 2017 en la Notaría de Santiago de don Roberto Antonio Cifuentes Allel bajo el repertorio N° 3.439/2017, modificado por escritura pública otorgada con fecha 12 de junio de 2017, en la Notaría de Santiago de don Roberto Antonio Cifuentes Allel bajo el número de repertorio 5184/2017 y por escritura pública otorgada con fecha 12 de julio de 2017, en la Notaría de Santiago de don Roberto Antonio Cifuentes Allel bajo el número de repertorio 6.256/2017 (en adelante el "Contrato de Emisión").

La escritura complementaria que establece la "Serie A", la "Serie B", la "Serie C" y la "Serie D" fue otorgada por escritura pública en la notaría de Santiago de don Roberto Antonio Cifuentes Allel con fecha 28 de julio de 2017, bajo el repertorio N° 6.879/2017 y modificada por escritura pública de fecha 9 de agosto de 2017, otorgada en la Notaría de Santiago de don Roberto Antonio Cifuentes Allel, bajo el repertorio N° 7.298/2017 (la "Escritura Complementaria Serie A, Serie B, Serie C y Serie D").

5.2 INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO DE VALORES.

Inscripción bajo el número 862 con fecha 26 de julio de 2017.

5.3 CARACTERÍSTICAS DE LA EMISIÓN.

5.3.1 EMISIÓN POR MONTO FIJO O POR LÍNEA DE TÍTULOS DE DEUDA.

La emisión que se inscribe corresponde a una línea de títulos de deuda (la "Línea").

5.3.2 MONTO MÁXIMO DE LA LÍNEA

El monto máximo de la emisión por Línea es la suma de 9.000.000 Unidades de Fomento (en adelante "UF").

En todo caso, el monto colocado en Unidades de Fomento no podrá exceder el monto autorizado de la Línea a la fecha de inicio de la colocación de cada emisión. Del mismo modo, en ningún momento el valor de los bonos emitidos con cargo a la Línea y que estuvieren vigentes podrá exceder el monto

máximo en UF de 9.000.000 UF considerando los bonos vigentes y emitidos con cargo a la Línea. Lo anterior es sin perjuicio que dentro de los 10 días hábiles anteriores al vencimiento de los bonos, el Emisor podrá realizar una nueva colocación dentro de la Línea, por un monto de hasta el 100% del máximo autorizado de dicha Línea, para financiar exclusivamente el pago de los instrumentos que estén por vencer.

El monto nominal de los Bonos en circulación emitidos con cargo a la Línea de Bonos y el monto nominal de los Bonos que se colocarán con cargo a la Línea de Bonos, se determinará en cada Escritura Complementaria que se suscriba con motivo de cada una de las respectivas colocaciones de Bonos que se efectúen con cargo a la Línea de Bonos. Toda suma que represente los Bonos en circulación y los Bonos que se colocarán con cargo a la Línea de Bonos, se expresará en Unidades de Fomento, según el valor de esta unidad a la fecha de cada Escritura Complementaria que se emita con cargo a la Línea.

El Emisor podrá renunciar a emitir y colocar el total de la Línea y, además, podrá reducir su monto al equivalente del valor nominal de los bonos emitidos con cargo a la Línea y colocados a la fecha de la reducción. Para este último efecto deberá contar con la autorización expresa del Representante de los Tenedores de Bonos (en adelante también el “Representante”). Esta renuncia y la consecuente reducción del valor nominal de la Línea, deberá constar por escritura pública otorgada por el Emisor y el Representante de los Tenedores de Bonos, y ser comunicadas al Depósito Central de Valores S.A. (en adelante el “DCV”) y a la SVS. A partir de la fecha en que dicha declaración de reducción se registre en la SVS, el monto de la Línea quedará reducido al monto que se señale en la declaración. Desde la fecha del Contrato de Emisión el Representante se entiende facultado para concurrir, en conjunto con el Emisor, al otorgamiento de la escritura pública en que conste la reducción del monto máximo de la Línea, pudiendo acordar con el Emisor los términos de dicha escritura sin necesidad de autorización previa por parte de la junta de tenedores de bonos.

5.3.3 PLAZO DE VENCIMIENTO DE LA LÍNEA

La Línea tiene un plazo máximo de duración de 11 años contado desde su fecha de inscripción en el Registro de Valores, dentro del cual deberán colocarse y vencer todas las obligaciones de pago de las distintas emisiones de Bonos que se efectúen con cargo a la Línea.

5.3.4 BONOS AL PORTADOR, A LA ORDEN O NOMINATIVOS

Los títulos de los Bonos que se emitan con cargo a la Línea serán al portador.

5.3.5 BONOS MATERIALIZADOS O DESMATERIALIZADOS

Los títulos de los Bonos que se emitan con cargo a la Línea serán desmaterializados.

5.3.6 AMORTIZACIÓN EXTRAORDINARIA

5.3.6.1 Cláusula de Rescate Anticipado.

El Emisor definirá en cada Escritura Complementaria si podrá o no rescatar anticipadamente en forma total o parcial los Bonos de cualquiera de las series, y en su caso, los términos, las condiciones, las fechas y los periodos correspondientes, en cualquier fecha, sea o no una fecha de pago de intereses o de amortizaciones de capital, a contar de la fecha que se indique en la respectiva Escritura Complementaria para la respectiva serie o sub-serie.

5.3.6.2 Determinación de la Tasa de Prepago.

En la Escritura Complementaria, se especificará si los Bonos de la respectiva serie tendrán la opción de amortización extraordinaria al equivalente del saldo insoluto de su capital o si tendrán la opción de ser rescatados al mayor valor entre:

/i/ el equivalente al saldo insoluto de su capital debidamente reajustado, o

/ii/ el equivalente a la suma del valor presente de los pagos de intereses y la amortización de capital establecidos en la respectiva Tabla de Desarrollo /excluidos los intereses devengados y no pagados a la fecha de prepago/ descontados a la Tasa de Prepago, compuesta semestralmente sobre semestres de 180 días; en ambos casos más los intereses devengados durante el último período de intereses anterior a la fecha de la amortización extraordinaria.

La Tasa de Prepago aplicable a los Bonos que sean objeto de rescate anticipado, será la resultante de sumar la Tasa Referencial más los puntos porcentuales que se indiquen en la respectiva Escritura Complementaria /en adelante, la **"Tasa de Prepago"**/. Se entenderá por **"Tasa Referencial"** aquella que se determine dependiendo o no de la posibilidad de utilizar categorías referenciales de renta fija /en adelante, las **"Categorías Benchmark de Renta Fija"**/, según éstas sean determinadas por la Bolsa de Comercio o, en su defecto, el promedio de cotizaciones de Bancos de Referencia /en adelante, el **"Promedio de Cotizaciones Bancarias"**/.

Para estos efectos, se entenderá por: /i/ **"Bancos de Referencia"** a los siguientes bancos o sus sucesores legales: Banco de Chile; Banco BICE; Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, Chile; Banco Santander-Chile; Banco del Estado de Chile; Banco de Crédito e Inversiones; Scotiabank; Itaú Corpbanca y Banco Security; y /ii/ **"Bolsa de Comercio"** la Bolsa de Comercio de Santiago, Bolsa de Valores S.A.

5.3.6.3 Determinación de la Tasa Referencial mediante la utilización de Categorías Benchmark de Renta Fija.

(i) **Tipos de Categorías Benchmark de Renta Fija.** Se utilizarán las siguientes Categorías Benchmark de Renta Fija de instrumentos emitidos por el Banco Central de Chile y la Tesorería General de la República de Chile: "UF-02", "UF-05" y "UF-07", "UF-10", de acuerdo al criterio establecido por la Bolsa de Comercio;

(ii) Para calcular el precio y la duración de los instrumentos y de las Categorías Benchmark de Renta Fija, se utilizará el valor determinado por la "Tasa Benchmark trece horas veinte minutos" del sistema valorizador de instrumentos de renta fija del sistema computacional de la Bolsa de Comercio ("SEBRA") o aquel sistema que lo suceda o reemplace.

(iii) El quinto Día Hábil Bancario previo a la fecha de amortización extraordinaria, todos los instrumentos que componen las Categorías Benchmark de Renta Fija antes mencionadas se ordenarán de menor a mayor duración, obteniéndose un rango de duraciones para cada una de las categorías antes señaladas.

(iv) Si la duración de los Bonos amortizables, determinada utilizando la tasa de carátula de tales Bonos, estuviere contenida dentro de alguno de los rangos de duraciones de las Categorías Benchmark de Renta Fija, se utilizará como Tasa Referencial la tasa de la Categoría Benchmark de Renta Fija respectiva. En caso contrario, se realizará una interpolación lineal sobre la base de las duraciones y tasas de las Categorías Benchmark de Renta Fija antes señaladas. Estas determinaciones serán efectuadas por el Emisor y serán definitivas, salvo error de hecho que aparezca de manifiesto en las determinaciones, como por

ejemplo, errores numéricos, de referencias, o los que resulten de haberse realizado las determinaciones sobre bases incorrectas o distintas de la realidad.

(v) A más tardar a las 15:00 horas del Día Hábil Bancario previo al día en que se realice la amortización extraordinaria, el Emisor deberá comunicar por escrito al Representante de los Tenedores de Bonos la Tasa de Prepago que se aplicará.

(vi) Si se agregaran, sustituyeran o eliminaran Categorías Benchmark de Renta Fija para operaciones en UF por parte de la Bolsa de Comercio, se utilizarán las Categorías Benchmark de Renta Fija que estén vigentes al quinto Día Hábil Bancario previo al día en que se realice la amortización extraordinaria, sobre la base del mismo procedimiento establecido en el numeral (iii) anterior. Si no hubiere Categorías Benchmark de Renta Fija, se utilizarán los procedimientos establecidos en el número 5.4.6.4 siguiente en relación con esta circunstancia.

5.3.6.4 Determinación de la Tasa Referencial mediante la utilización del Promedio de Cotizaciones Bancarias.

(i) Si al quinto Día Hábil Bancario previo al de la fecha de la amortización extraordinaria la Tasa Referencial no pudiere ser determinada en la forma indicada en el número 5.4.6.3 anterior, el Emisor dará aviso de ello por escrito al Representante de los Tenedores de Bonos, tan pronto como tenga conocimiento de esta situación. Recibida dicha comunicación, el Representante de los Tenedores de Bonos procederá a solicitar, ese mismo día, al menos a 5 de los Bancos de Referencia que libremente escoja, una cotización de la tasa de interés para las Categorías Benchmark de Renta Fija referidas en el número 5.4.6.3 anterior, tanto para una oferta de compra como para una oferta de venta. Las correspondientes cotizaciones deberán realizarse y entregarse al Representante de los Tenedores de Bonos por los Bancos de Referencia a los cuales les hubieran sido solicitadas, antes de las 14:00 horas de ese mismo día, y se mantendrán vigentes hasta la fecha de la respectiva amortización extraordinaria de los Bonos.

(ii) El Representante de los Tenedores de Bonos deberá entregar por escrito la información de las cotizaciones bancarias recibidas al Emisor en un plazo máximo de dos días corridos, contados desde la fecha en que el Emisor hubiere dado al Representante de los Tenedores de Bonos el aviso señalado en el numeral (i) de este número 5.4.6.4.

(iii) La Tasa Referencial será en estos casos el promedio aritmético de las cotizaciones bancarias recibidas de parte de los Bancos de Referencia. La Tasa Referencial así determinada por el Emisor será definitiva, salvo error de hecho que aparezca de manifiesto en las determinaciones, como por ejemplo, errores numéricos, de referencias o los que resulten de haberse realizado las determinaciones sobre bases incorrectas o distintas de la realidad.

(iv) A más tardar a las 17:00 horas del Día Hábil Bancario previo al día en que se realice la amortización extraordinaria, el Emisor deberá comunicar por escrito al Representante de los Tenedores de Bonos la Tasa de Prepago que se aplicará, calculada sobre la base del Promedio de Cotizaciones Bancarias.

(v) Si no hubiere Categorías Benchmark de Renta Fija, las cotizaciones de los Bancos de Referencia de que trata este número 5.4.6.4 deberán referirse a instrumentos de deuda emitidos o garantizados por el Estado de Chile que se encuentren entonces vigentes, de una duración similar a la de los instrumentos constitutivos de Categorías Benchmark de Renta Fija, y se aplicará para la determinación de la Tasa de Prepago el procedimiento establecido en los numerales anteriores de este número 5.4.6.4.

5.3.6.5 Procedimiento de Rescate Anticipado de Parte de los Bonos.

En caso que se rescate anticipadamente sólo una parte de los Bonos, el Emisor efectuará un sorteo ante Notario para determinar los Bonos que se rescatarán anticipadamente. Para estos efectos, el Emisor publicará un aviso en el Diario y notificará al Representante de los Tenedores de Bonos y al DCV mediante carta certificada, todo ello con a lo menos veinte Días Hábiles Bancarios de anticipación a la fecha en que se vaya a efectuar el sorteo. En tal aviso se señalará el monto que se quiere rescatar anticipadamente, el Notario ante el cual se efectuará el sorteo, el día, hora y lugar en que este se llevará a efecto y si correspondiere, el mecanismo para calcular la Tasa de Prepago o indicar la cláusula del Contrato de Emisión donde se establece la tasa a la cual corresponde el prepago y la oportunidad en que la Tasa de Prepago será comunicada al Representante de los Tenedores de Bonos. A la diligencia del sorteo podrán asistir el Emisor, el Representante de los Tenedores de Bonos y los Tenedores de Bonos que lo deseen, sin que la presencia de ellos sea un requisito de validez del rescate anticipado. El Notario levantará un acta en la que se dejará constancia del número y serie o sub-serie de los Bonos sorteados. El acta será protocolizada en los registros de escrituras públicas del Notario ante el cual se hubiere efectuado el sorteo. El sorteo deberá realizarse con a lo menos treinta días corridos de anticipación a la fecha en el cual se vaya a efectuar el rescate anticipado. Dentro de los cinco Días Hábiles Bancarios siguientes al sorteo se publicará por una sola vez, en el Diario, la lista de los Bonos que según el sorteo serán rescatados anticipadamente con indicación del número y serie de cada uno de ellos. Además, copia del acta se remitirá al DCV a más tardar al Día Hábil Bancario siguiente a la realización del sorteo, para que éste pueda informar a través de sus propios sistemas del resultado del sorteo a sus depositantes. Si en el sorteo resultaren rescatados Bonos desmaterializados, esto es, que estuvieren en depósito en el DCV, se aplicará lo dispuesto en el Reglamento del DCV para determinar los depositantes cuyos Bonos han sido rescatados, conforme a lo dispuesto en el artículo noveno de la Ley del DCV. Los intereses y reajustes de los Bonos sorteados cesarán y serán pagaderos desde la fecha en que se efectúe el pago de la amortización correspondiente.

5.3.6.6 Procedimiento de Rescate Anticipado de la Totalidad de los Bonos.

En caso que el rescate anticipado contemple la totalidad de los Bonos en circulación, se publicará un aviso en el Diario, por una vez, indicando este hecho, el mecanismo de rescate y, en caso que sea a valor presente, la fórmula de cálculo de la Tasa de Prepago y se notificará al Representante de los Tenedores de Bonos y al DCV mediante carta entregada en sus domicilios por intermedio de Notario Público, todo ello con a lo menos 30 Días Hábiles Bancarios de anticipación a la fecha en que se vaya a efectuar el rescate anticipado. Igualmente, se procurará que el DCV informe de esta circunstancia a sus depositantes a través de sus propios sistemas. La fecha elegida para efectuar el rescate anticipado deberá ser un Día Hábil Bancario. Los intereses y reajustes de los Bonos rescatados se devengarán solo hasta el día en que se efectúe el rescate anticipado.

5.3.7 REAJUSTABLE/NO REAJUSTABLE

Los Bonos emitidos con cargo a la Línea y el monto a pagar en cada cuota, tanto de capital como de intereses, estarán expresados en UF, y deberán pagarse en su equivalente en Pesos conforme al valor que la UF tenga el día del pago de la respectiva cuota, por lo que tendrán la reajustabilidad que experimente la referida unidad.

5.3.8 MONEDA DE PAGO

Los Bonos que se emitan con cargo a la Línea se pagarán al respectivo vencimiento en Pesos, conforme al valor de la UF a la fecha del pago de la respectiva cuota.

5.3.9 GARANTÍAS

Los Bonos que se emitan con cargo a Línea no tendrán garantía alguna, salvo el derecho de prenda general sobre los bienes del Emisor de acuerdo a los artículos 2.465 y 2.479 del Código Civil.

5.3.10 USO GENERAL DE LOS FONDOS

Los fondos provenientes de la colocación de los Bonos correspondientes a la Línea se destinarán a fines generales del Emisor, incluyendo tanto el financiamiento de sus inversiones, como el refinanciamiento de sus pasivos de corto y largo plazo, independientemente de que estén expresados en moneda nacional o extranjera.

5.3.11 CLASIFICACIONES DE RIESGO

La Línea y los Bonos de la Serie A, Serie B, Serie C y Serie D han recibido las siguientes clasificaciones por las entidades clasificadoras de riesgo que se indican a continuación:

Clasificador: Feller Rate Clasificadora de Riesgo Ltda.

Categoría: BBB+ (Estable)

Fecha últimos estados financieros considerados en la clasificación: 31 de marzo de 2017.

Clasificador: Standard & Poor's Rating Chile Clasificadora de Riesgo Ltda.

Categoría: cBBB-

Fecha últimos estados financieros considerados en la clasificación: 31 de marzo de 2017.

5.3.12 CARACTERÍSTICAS ESPECÍFICAS DE LA EMISIÓN

5.3.13 MONTO DE LA EMISIÓN A COLOCAR

El monto de la emisión a colocar es de 8.700.000 de Unidades de Fomento compuesto por 4 series: Serie A, Serie B, Serie C y Serie D.

Serie A: La Serie A, expresada en Unidades de Fomento, considera Bonos por un valor nominal de hasta 2.500.000 de Unidades de Fomento.

Serie B: La Serie B, expresada en Unidades de Fomento, considera Bonos por un valor nominal de hasta 2.500.000 de Unidades de Fomento.

Serie C: La Serie C, expresada en Unidades de Fomento, considera Bonos por un valor nominal de hasta 1.850.000 de Unidades de Fomento.

Serie D: La Serie D, expresada en Unidades de Fomento, considera Bonos por un valor nominal de hasta 1.850.000 de Unidades de Fomento.

Se deja expresa constancia que el Emisor sólo podrá colocar Bonos por un valor nominal total máximo de hasta 8.700.000 de Unidades de Fomento, considerando conjuntamente los Bonos Serie A, Serie B, Serie C y Serie D emitidos mediante la Escritura Complementaria Serie A, Serie B, Serie C y Serie D.

5.3.14 SERIES Y/O SUB-SERIES

La Escritura Complementaria Serie A, Serie B, Serie C y Serie D contempla 4 series de Bonos denominadas "Serie A", "Serie B", "Serie C" y "Serie D".

5.3.15 CANTIDAD DE BONOS

Serie A: La Serie A contempla hasta 5.000 Bonos.

Serie B: La Serie B contempla hasta 5.000 Bonos.

Serie C: La Serie C contempla hasta 3.700 Bonos.

Serie D: La Serie D contempla hasta 3.700 Bonos.

5.3.16 CORTES

Serie A: Bonos de 500 Unidades de Fomento de capital cada uno.

Serie B: Bonos de 500 Unidades de Fomento de capital cada uno.

Serie C: Bonos de 500 Unidades de Fomento de capital cada uno.

Serie D: Bonos de 500 Unidades de Fomento de capital cada uno.

5.3.17 VALOR NOMINAL DE LA SERIE

Serie A: 2.500.000 Unidades de Fomento.

Serie B: 2.500.000 Unidades de Fomento.

Serie C: 1.850.000 Unidades de Fomento.

Serie D: 1.850.000 Unidades de Fomento.

5.3.18 NUMERACIÓN DE LOS TÍTULOS CORRESPONDIENTES

Serie A: Desde el número 1 hasta el número 5.000, ambos inclusive.

Serie B: Desde el número 1 hasta el número 5.000, ambos inclusive.

Serie C: Desde el número 1 hasta el número 3.700, ambos inclusive.

Serie D: Desde el número 1 hasta el número 3.700, ambos inclusive.

5.3.19 MONEDA DE PAGO

Serie A: Pesos.

Serie B: Pesos.

Serie C: Pesos.

Serie D: Pesos.

5.3.20 REAJUSTABLE / NO REAJUSTABLE

Serie A: Los Bonos Serie A emitidos con cargo a la Línea y el monto a pagar en cuotas, tanto de capital como de intereses, se encuentran denominados en UF, por lo que el monto de los mismos se reajustará según la variación que experimente el valor de la UF, debiendo pagarse en su equivalente en Pesos al día de vencimiento de la respectiva cuota.

Serie B: Los Bonos Serie B emitidos con cargo a la Línea y el monto a pagar en cuotas, tanto de capital como de intereses, se encuentran denominados en UF, por lo que el monto de los mismos se reajustará según la variación que experimente el valor de la UF, debiendo pagarse en su equivalente en Pesos al día de vencimiento de la respectiva cuota.

Serie C: Los Bonos Serie C emitidos con cargo a la Línea y el monto a pagar en cuotas, tanto de capital como de intereses, se encuentran denominados en UF, por lo que el monto de los mismos se reajustará según la variación que experimente el valor de la UF, debiendo pagarse en su equivalente en Pesos al día de vencimiento de la respectiva cuota.

Serie D: Los Bonos Serie D emitidos con cargo a la Línea y el monto a pagar en cuotas, tanto de capital como de intereses, se encuentran denominados en UF, por lo que el monto de los mismos se reajustará según la variación que experimente el valor de la UF, debiendo pagarse en su equivalente en Pesos al día de vencimiento de la respectiva cuota.

5.3.21 TASA DE INTERÉS

Serie A: Los Bonos Serie A devengarán sobre el capital insoluto, expresado en Unidades de Fomento, un interés de 5,25% anual, lineal, vencido, calculado sobre la base de semestres iguales de ciento ochenta días, equivalente a 2,625% semestral.

Serie B: Los Bonos Serie B devengarán sobre el capital insoluto, expresado en Unidades de Fomento, un interés de 5,75% anual, lineal, vencido, calculado sobre la base de semestres iguales de ciento ochenta días, equivalente a 2,875% semestral con excepción del último cupón, número 21, que,

teniendo igual tasa, se pagará en 7 meses, igual a 210 días sobre una base de 360 días, equivalente a una tasa de 3,3542%.

Serie C: Los Bonos Serie C devengarán sobre el capital insoluto, expresado en Unidades de Fomento, un interés de 5,25% anual, lineal, vencido, calculado sobre la base de semestres iguales de ciento ochenta días, equivalente a 2,625% semestral.

Serie D: Los Bonos Serie D devengarán sobre el capital insoluto, expresado en Unidades de Fomento, un interés de 5,75% anual, lineal, vencido, calculado sobre la base de semestres iguales de ciento ochenta días, equivalente a 2,875% semestral con excepción del último cupón, número 21, que, teniendo igual tasa, se pagará en 7 meses, igual a 210 días sobre una base de 360 días, equivalente a una tasa de 3,3542%.

5.3.22 FECHA INICIO DEVENGO DE INTERESES Y REAJUSTES

Los intereses de los Bonos de las Serie A, Serie B, Serie C y Serie D se devengarán desde el día 1 de junio del año 2017 y se pagarán semestralmente en los días 1 de junio y 1 de diciembre de cada año según se indican en las respectivas Tablas de Desarrollo.

5.3.23 TABLAS DE DESARROLLO

Serie A:

Monto Máximo Serie A	UF 2.500.000,00000
Valor Nominal	UF 500,00000
Cantidad de Bonos	5.000
Intereses	Semestrales
Amortización desde	1 de Junio de 2017
Tasa Carátula Anual	5,25000% anual
Tasa Carátula Semestral	2,62500% semestral
Fecha Inicio Devengo de Intereses	1 de junio de 2017
Fecha Vencimiento	1 de junio de 2022
Prepago a partir de	En cualquier fecha, sea o no fecha de pago de intereses o amortizaciones

Cupón	Cuota de Intereses	Cuota de Amortizaciones	Fecha de Vencimiento	Interés	Amortización	Valor Cuota	Saldo Insoluto
1	1		1 de diciembre de 2017	13,12500	-	13,12500	500,00000
2	2		1 de junio de 2018	13,12500	-	13,12500	500,00000
3	3		1 de diciembre de 2018	13,12500	-	13,12500	500,00000
4	4		1 de junio de 2019	13,12500	-	13,12500	500,00000
5	5		1 de diciembre de 2019	13,12500	-	13,12500	500,00000
6	6		1 de junio de 2020	13,12500	-	13,12500	500,00000
7	7		1 de diciembre de 2020	13,12500	-	13,12500	500,00000
8	8		1 de junio de 2021	13,12500	-	13,12500	500,00000
9	9		1 de diciembre de 2021	13,12500	-	13,12500	500,00000
10	10	1	1 de junio de 2022	13,12500	500,00000	513,12500	-

Serie B:

Monto Máximo Serie B UF 2.500.000,00000
Valor Nominal UF 500,00000
Cantidad de Bonos 5.000
Intereses Semestrales
Amortización desde 1 de Junio de 2017
Tasa Carátula Anual 5,75000% anual
Tasa Carátula Semestral 2,8750% semestral
Fecha Inicio Devengo de Intereses 1 de junio de 2017
Fecha Vencimiento 1 de enero de 2028
Prepago a partir de En cualquier fecha, sea o no fecha de pago de intereses o amortizaciones

Cupón	Cuota de Intereses	Cuota de Amortizaciones	Fecha de Vencimiento	Interés	Amortización	Valor Cuota	Saldo Insoluto
1	1		1 de diciembre de 2017	14,37500	-	14,37500	500,00000
2	2		1 de junio de 2018	14,37500	-	14,37500	500,00000
3	3		1 de diciembre de 2018	14,37500	-	14,37500	500,00000
4	4		1 de junio de 2019	14,37500	-	14,37500	500,00000
5	5		1 de diciembre de 2019	14,37500	-	14,37500	500,00000
6	6		1 de junio de 2020	14,37500	-	14,37500	500,00000
7	7		1 de diciembre de 2020	14,37500	-	14,37500	500,00000
8	8		1 de junio de 2021	14,37500	-	14,37500	500,00000
9	9		1 de diciembre de 2021	14,37500	-	14,37500	500,00000
10	10		1 de junio de 2022	14,37500	-	14,37500	500,00000
11	11		1 de diciembre de 2022	14,37500	-	14,37500	500,00000
12	12		1 de junio de 2023	14,37500	-	14,37500	500,00000
13	13		1 de diciembre de 2023	14,37500	-	14,37500	500,00000
14	14		1 de junio de 2024	14,37500	-	14,37500	500,00000
15	15		1 de diciembre de 2024	14,37500	-	14,37500	500,00000
16	16		1 de junio de 2025	14,37500	-	14,37500	500,00000
17	17		1 de diciembre de 2025	14,37500	-	14,37500	500,00000
18	18		1 de junio de 2026	14,37500	-	14,37500	500,00000
19	19		1 de diciembre de 2026	14,37500	-	14,37500	500,00000
20	20		1 de junio de 2027	14,37500	-	14,37500	500,00000
21	21	1	1 de enero de 2028	16,77083	500,00000	516,77083	-

Serie C:

Monto Máximo Serie C	UF 1.850.000,00000
Valor Nominal	UF 500,00000
Cantidad de Bonos	3.700
Intereses	Semestrales
Amortización desde	1 de Junio de 2017
Tasa Carátula Anual	5,25000% anual
Tasa Carátula Semestral	2,62500% semestral
Fecha Inicio Devengo de Intereses	1 de junio de 2017
Fecha Vencimiento	1 de junio de 2022
Prepago a partir de	En cualquier fecha, sea o no fecha de pago de intereses o amortizaciones

Cupón	Cuota de Intereses	Cuota de Amortizaciones	Fecha de Vencimiento	Interés	Amortización	Valor Cuota	Saldo Insoluto
1	1		1 de diciembre de 2017	13,12500	-	13,12500	500,00000
2	2		1 de junio de 2018	13,12500	-	13,12500	500,00000
3	3		1 de diciembre de 2018	13,12500	-	13,12500	500,00000
4	4		1 de junio de 2019	13,12500	-	13,12500	500,00000
5	5		1 de diciembre de 2019	13,12500	-	13,12500	500,00000
6	6		1 de junio de 2020	13,12500	-	13,12500	500,00000
7	7		1 de diciembre de 2020	13,12500	-	13,12500	500,00000
8	8		1 de junio de 2021	13,12500	-	13,12500	500,00000
9	9		1 de diciembre de 2021	13,12500	-	13,12500	500,00000
10	10	1	1 de junio de 2022	13,12500	500,00000	513,12500	-

Serie D:

Monto Máximo Serie D	UF 1.850.000,00000
Valor Nominal	UF 500,00000
Cantidad de Bonos	3.700
Intereses	Semestrales
Amortización desde	1 de Junio de 2017
Tasa Carátula Anual	5,75000% anual
Tasa Carátula Semestral	2,87500% semestral
Fecha Inicio Devengo de Intereses	1 de junio de 2017
Fecha Vencimiento	1 de enero de 2028
Prepago a partir de	En cualquier fecha, sea o no fecha de pago de intereses o amortizaciones

Cupón	Cuota de Intereses	Cuota de Amortizaciones	Fecha de Vencimiento	Interés	Amortización	Valor Cuota	Saldo Insoluto
1	1		1 de diciembre de 2017	14,37500	-	14,37500	500,00000
2	2		1 de junio de 2018	14,37500	-	14,37500	500,00000
3	3		1 de diciembre de 2018	14,37500	-	14,37500	500,00000
4	4		1 de junio de 2019	14,37500	-	14,37500	500,00000
5	5		1 de diciembre de 2019	14,37500	-	14,37500	500,00000
6	6		1 de junio de 2020	14,37500	-	14,37500	500,00000
7	7		1 de diciembre de 2020	14,37500	-	14,37500	500,00000
8	8		1 de junio de 2021	14,37500	-	14,37500	500,00000
9	9		1 de diciembre de 2021	14,37500	-	14,37500	500,00000
10	10		1 de junio de 2022	14,37500	-	14,37500	500,00000
11	11		1 de diciembre de 2022	14,37500	-	14,37500	500,00000
12	12		1 de junio de 2023	14,37500	-	14,37500	500,00000
13	13		1 de diciembre de 2023	14,37500	-	14,37500	500,00000
14	14		1 de junio de 2024	14,37500	-	14,37500	500,00000
15	15		1 de diciembre de 2024	14,37500	-	14,37500	500,00000
16	16		1 de junio de 2025	14,37500	-	14,37500	500,00000
17	17		1 de diciembre de 2025	14,37500	-	14,37500	500,00000
18	18		1 de junio de 2026	14,37500	-	14,37500	500,00000
19	19		1 de diciembre de 2026	14,37500	-	14,37500	500,00000
20	20		1 de junio de 2027	14,37500	-	14,37500	500,00000
21	21	1	1 de enero de 2028	16,77083	500,00000	516,77083	-

5.3.24 FECHAS DE AMORTIZACIÓN EXTRAORDINARIA

El Emisor podrá rescatar anticipadamente los Bonos Serie A, Serie B, Serie C y Serie D, en cualquier tiempo, sea o no en una fecha de pago de intereses o de amortización de capital, y de acuerdo al procedimiento establecido en el numeral Uno de la Cláusula Séptima del Contrato de Emisión.

Los Bonos Serie A, Serie B, Serie C y Serie D se rescatarán al mayor valor entre: (i) el equivalente al saldo insoluto de su capital debidamente reajustado, o (ii) el equivalente a la suma del valor presente de los pagos de intereses y la amortización de capital establecidos en la respectiva Tabla de Desarrollo (excluidos los intereses devengados y no pagados a la fecha de prepago) descontados a la Tasa de Prepago, compuesta semestralmente sobre semestres de 180 días; en ambos casos más los intereses devengados durante el último período de intereses anterior a la fecha de la amortización extraordinaria. Se entenderá por “Tasa de Prepago”, el equivalente a la suma de la Tasa Referencial (según dicho término se define en el Contrato de Emisión) más 1,5 puntos porcentuales, esto es, 1,5%.

5.3.25 PLAZO DE COLOCACIÓN

Serie A: El plazo de colocación de los Bonos Serie A será de 36 meses, contados a partir de la fecha del oficio por el que la Superintendencia de Valores y Seguros autorice la colocación de los Bonos Serie A. De corresponder, los Bonos Serie A que no se colocaren en dicho plazo quedarán sin efecto.

Serie B: El plazo de colocación de los Bonos Serie B será de 36 meses, contados a partir de la fecha del oficio por el que la Superintendencia de Valores y Seguros autorice la colocación de los Bonos Serie B. De corresponder, los Bonos Serie B que no se colocaren en dicho plazo quedarán sin efecto.

Serie C: El plazo de colocación de los Bonos Serie C será de 36 meses, contados a partir de la fecha del oficio por el que la Superintendencia de Valores y Seguros autorice la colocación de los Bonos Serie C. De corresponder, los Bonos Serie C que no se colocaren en dicho plazo quedarán sin efecto.

Serie D: El plazo de colocación de los Bonos Serie D será de 36 meses, contados a partir de la fecha del oficio por el que la Superintendencia de Valores y Seguros autorice la colocación de los Bonos Serie D. De corresponder, los Bonos Serie D que no se colocaren en dicho plazo quedarán sin efecto.

5.3.26 USO ESPECÍFICO DE LOS FONDOS

Serie A: Los fondos provenientes de la colocación de los Bonos Serie A se destinarán en un 100 % a proporcionar recursos parciales a TAM S.A., compañía que consolida sus estados financieros con el Emisor, para que proceda al rescate anticipado total de los bonos de su filial TAM Capital 3 Inc., colocados en el extranjero con fecha 3 de junio de 2011, por un monto de 500 millones de dólares de los Estados Unidos de América a una tasa de 8,375% y con fecha de vencimiento el 3 de junio de 2021, de conformidad a las condiciones de mercado existentes a la fecha de dicho rescate parcial.

Serie B: Los fondos provenientes de la colocación de los Bonos Serie B se destinarán en un 100 % a proporcionar recursos parciales a TAM S.A., compañía que consolida sus estados financieros con el Emisor, para que proceda al rescate anticipado total de los bonos de su filial TAM Capital 3 Inc., colocados en el extranjero con fecha 3 de junio de 2011, por un monto de 500 millones de dólares de los Estados Unidos de América a una tasa de 8,375% y con fecha de vencimiento el 3 de junio de 2021, de conformidad a las condiciones de mercado existentes a la fecha de dicho rescate parcial.

Serie C: Los fondos provenientes de la colocación de los Bonos Serie C se destinarán en un 100 % proporcionar recursos parciales a TAM S.A., compañía que consolida sus estados financieros con el Emisor, para que proceda al rescate anticipado total de los bonos de su filial TAM Capital 3 Inc., colocados en el extranjero con fecha 3 de junio de 2011, por un monto de 500 millones de dólares de los Estados Unidos de América a una tasa de 8,375% y con fecha de vencimiento el 3 de junio de 2021, de conformidad a las condiciones de mercado existentes a la fecha de dicho rescate parcial.

Serie D: Los fondos provenientes de la colocación de los Bonos Serie D se destinarán en un 100 % proporcionar recursos parciales a TAM S.A., compañía que consolida sus estados financieros con el Emisor, para que proceda al rescate anticipado total de los bonos de su filial TAM Capital 3 Inc., colocados en el extranjero con fecha 3 de junio de 2011, por un monto de 500 millones de dólares de los Estados Unidos de América a una tasa de 8,375% y con fecha de vencimiento el 3 de junio de 2021, de conformidad a las condiciones de mercado existentes a la fecha de dicho rescate parcial.

5.3.27 CÓDIGO NEMOTÉCNICO

Serie A: BLATM-A.

Serie B: BLATM-B.

Serie C: BLATM-C.

Serie D: BLATM-D.

5.3.28 PROCEDIMIENTO PARA BONOS CONVERTIBLES

Los Bonos emitidos con cargo a la Línea no serán convertibles en acciones.

5.3.29 RÉGIMEN TRIBUTARIO APLICABLE

Los Bonos Serie A, Serie B, Serie C y Serie D se acogen al régimen tributario establecido en el artículo 104 de la Ley sobre Impuesto a la Renta contenida en el Decreto Ley Número 824 de 1974 y sus modificaciones. Además de la tasa de cupón o carátula se determinará, después de la colocación, una tasa de interés fiscal para los efectos del cálculo de intereses devengados, en los términos establecidos en el numeral 1) del referido artículo 104 de la Ley sobre Impuesto a la Renta. Se deja constancia que, para los efectos de las retenciones de impuestos aplicables de conformidad con el artículo 74 de la Ley sobre Impuesto a la Renta, los Bonos Serie A, Serie B, Serie C y Serie D se acogen a la forma de retención señalada en el numeral 8 del citado artículo.

5.4 RESGUARDOS Y COVENANTS A FAVOR DE LOS TENEDORES DE BONOS

Mientras el Emisor no haya pagado a los Tenedores de Bonos el total del capital e intereses relativos a los Bonos en circulación emitidos con cargo a la Línea, éste se sujetará a las siguientes obligaciones, limitaciones y prohibiciones, sin perjuicio de las que le sean aplicables conforme a las normas generales de la legislación chilena.

5.4.1 OBLIGACIONES

Uno/ Sistemas de Contabilidad y Auditoría.

/a/ El Emisor deberá establecer y mantener adecuados sistemas de contabilidad sobre la base de las normas IFRS y las instrucciones de la SVS.

/b/ Además, el Emisor deberá contratar y mantener a una firma de auditores externos independientes que forme parte del registro que para este efectos lleva la SVS, de acuerdo con el artículo 91 del Decreto Supremo de Hacienda número 702 de 2011 que aprueba el Nuevo Reglamento de Sociedades Anónimas de Sociedades para el examen y análisis de sus Estados Financieros Consolidados, respecto de los cuales ésta deberá emitir una opinión al 31 de diciembre de cada año, en cumplimiento de la normativa vigente. No obstante lo anterior, se acuerda expresamente que: (i) en caso que por disposición de la SVS, se modifique la normativa contable actualmente vigente, sustituyendo las normas IFRS, y ello afecte una o más restricciones contempladas en el Contrato de Emisión y/o las definiciones señaladas en la sección Definiciones del Contrato de Emisión que se relacionen con esta sección y/o cualquier otra cláusula o sección del Contrato de Emisión, o (ii) se modificaren por la entidad competente facultada para emitir normas contables, los criterios de valorización establecidos para las partidas contables de los actuales Estados Financieros Consolidados, el Emisor deberá, dentro del plazo de 15 Días Hábiles contados desde que las nuevas disposiciones hayan sido reflejadas por primera vez en sus Estados Financieros Consolidados, exponer estos cambios al Representante de los Tenedores de Bonos. El Emisor, dentro de un plazo de 20 Días Hábiles contados también desde que las nuevas disposiciones hayan sido reflejadas por primera vez en sus Estados Financieros Consolidados, solicitará a sus auditores externos para que en el plazo de 30 días corridos procedan a adaptar las obligaciones indicadas en esta sección y/o las definiciones señaladas en la sección Definiciones del Contrato de Emisión que se relacionen con esta sección y/o cualquier otra sección o cláusula del Contrato de Emisión según la nueva situación contable. El Emisor y el Representante de los Tenedores de Bonos deberán modificar el Contrato de Emisión a fin de ajustarlo a lo que determinen los referidos auditores, dentro del plazo de 20 Días Hábiles

contados a partir de la fecha en que los auditores evacuen su informe, debiendo el Emisor ingresar a la SVS la solicitud relativa a esta modificación al Contrato de Emisión, junto con la documentación respectiva. El procedimiento antes mencionado deberá estar completado en forma previa a la fecha en que deban ser presentados los Estados Financieros Consolidados ante la SVS por parte del Emisor, por el período de reporte posterior a aquél en que las nuevas disposiciones hayan sido reflejadas por primera vez en sus Estados Financieros Consolidados. Para lo anterior no se necesitará de consentimiento previo de la Junta de Tenedores de Bonos, sin perjuicio de lo cual, el Representante de los Tenedores de Bonos deberá informar a los Tenedores de Bonos respecto de las modificaciones al Contrato de Emisión mediante una publicación en el Diario, y en caso de suspensión o desaparición de éste, en el Diario Oficial, la cual deberá efectuarse dentro de los 10 Días Hábiles siguientes a fecha en que la SVS emita el certificado respectivo aprobando la modificación del Contrato de Emisión. En los casos mencionados precedentemente, y mientras el Contrato de Emisión no sea modificado conforme al procedimiento anterior, las infracciones que se produzcan con motivo del cambio de las normas contables utilizadas en los Estados Financieros Consolidados del Emisor antes de tal modificación, no serán consideradas como un incumplimiento del Emisor al Contrato de Emisión en los términos de la Cláusula Undécima del mismo y/o alguna otra sección de dicho Contrato. Una vez modificado el Contrato de Emisión conforme a lo antes señalado, el Emisor deberá cumplir con las modificaciones que sean acordadas para reflejar la nueva situación contable. Se deja constancia que el procedimiento indicado en la presente sección tiene por objetivo resguardar los cambios generados exclusivamente por disposiciones relativas a materias contables, y en ningún caso aquéllos generados por variaciones en las condiciones de mercado que afecten al Emisor. Todos los gastos que se deriven de lo anterior, serán de cargo del Emisor.

Dos/ Clasificadoras de Riesgos. El Emisor deberá contratar y mantener en forma continua e ininterrumpida a 2 clasificadoras de riesgo inscritas en la SVS, las que deberán realizar la clasificación de riesgo en tanto se mantenga vigente la Línea de Bonos. Dichas entidades clasificadoras de riesgo podrán ser reemplazadas en la medida que se cumpla con la obligación de mantener 2 de ellas en forma continua e ininterrumpida en tanto se mantengan vigentes las emisiones efectuadas de conformidad con la Línea.

Tres/ Entrega de Información Tenedores de Bonos. El Emisor deberá entregar, mediante correo electrónico, al Representante de los Tenedores de Bonos en el mismo plazo en que deba entregarla a la SVS, copia de toda la información que conforme a la legislación chilena esté obligado a enviar a ésta, siempre que no tenga la calidad de información reservada, según ésta se define en la Norma de Carácter General número 30 de la SVS y sus modificaciones posteriores. El Emisor deberá también enviar al Representante de los Tenedores de Bonos, mediante correo electrónico, en el mismo plazo en que deban entregarse a la SVS, copia de sus Estados Financieros Consolidados trimestrales y anuales, en la forma que éstos sean requeridos por la SVS. Asimismo, el Emisor deberá enviar al Representante de los Tenedores de Bonos, mediante correo electrónico, copias de los informes de clasificación de riesgo, a más tardar dentro de los 5 días hábiles después de recibidos de sus clasificadores privados. Además, el Emisor deberá comunicar por escrito al Representante de los Tenedores de Bonos: a) tan pronto como tenga conocimiento, y en todo caso dentro de un plazo de 5 días hábiles, cualquier hecho esencial, siempre que no tenga la calidad de reservado, según éste se define en la Norma de Carácter General número treinta de la SVS y sus modificaciones posteriores; y b) cualquier infracción o incumplimiento a sus obligaciones bajo el Contrato de Emisión, tan pronto como el hecho de la infracción o incumplimiento llegue a su conocimiento. El Emisor deberá entregar, mediante correo electrónico, al Representante de los Tenedores de Bonos, la información que proporcione a la SEC /U.S. Securities and Exchange Commission de los Estados Unidos de América/ siempre que dicha información sea aquella que estará disponible al público general, al mismo tiempo en que entregue esa información a esa autoridad.

Cuatro/ Entrega de Información SVS. El Emisor deberá informar a la SVS el estado de la emisión y colocación de los Bonos con cargo a la Línea de Bonos conforme a las instrucciones que dicho organismo ha impartido o impartirá en el futuro.

Cinco/ Cumplimiento de la Legislación Aplicable. El Emisor deberá cumplir con las leyes, reglamentos y demás disposiciones legales que le sean aplicables, debiendo incluirse en dicho cumplimiento, sin limitación alguna, el pago en tiempo y forma de todos los impuestos, tributos, tasas, derechos y cargos que afecten al propio Emisor o a sus bienes muebles e inmuebles, salvo aquellos que impugne de buena fe y de acuerdo a los procedimientos judiciales y/o administrativos pertinentes, y siempre que, en este caso, se mantengan reservas adecuadas para cubrir tal contingencia, de conformidad con IFRS.

Seis/ Pago de Capital e Interés. El Emisor deberá pagar puntualmente el capital e interés devengado, en las fechas y de la manera establecida en el Contrato de Emisión y en las escrituras complementarias respectivas, y deberá proveer de los fondos necesarios al efecto, al Banco Pagador, en una fecha que no sea posterior a un día hábil bancario anterior a la fecha de pago respectiva.

Siete/ Mantenimiento de Existencia Corporativa. El Emisor deberá y hará que cada una de sus Filiales deba, (i) mantener su existencia corporativa y todos los registros necesarios para ello, siempre que estas restricciones no prohíban la transferencia, arriendo o venta de todo o más del 50% de sus activos como universalidad, o la fusión de cualquier Filial con o en LATAM Airlines Group S.A. o con o en cualquier otra filial de propiedad exclusiva de LATAM Airlines Group S.A.; (ii) tomar todas las medidas razonables para mantener todos los derechos, privilegios, títulos de propiedad, franquicias y similares necesarios para el normal desarrollo de sus actividades, actividades u operaciones; y (iii) mantener o hacer que se mantengan en buen estado, orden y condición (exceptuado el desgaste ordinario) todos los bienes usados en su negocio; en el entendido, que, ni LATAM Airlines Group S.A. ni sus Filiales quedarán impedidas de interrumpir aquellas operaciones (incluso mediante la transferencia o disolución de una Filial) o de suspender el mantenimiento de esos bienes (incluso mediante la venta de los mismos) que, en juicio razonable de LATAM Airlines Group S.A. ya no sean necesarias en la conducción de los negocios de LATAM Airlines Group S.A. o de sus Filiales; y en el entendido, además, que tales interrupciones de las operaciones o tal suspensión del mantenimiento no producirán un Efecto Material Adverso.

Ocho/ Pago de impuestos y Reclamos. LATAM Airlines Group S.A. deberá, y hará que cada una de sus Filiales pague todos los impuestos, tasaciones y demás cargos administrativos que se le impongan a ellas o alguno de sus bienes con respecto a cualquiera de sus franquicias, negocios, ingresos o ganancias antes de que se devenguen las multas o intereses, y pague todos los reclamos (incluyendo reclamos de mano de obra, servicios, materiales y suministros) por las cantidades devengadas y exigibles y las que por ley tienen o podrían convertirse en un gravamen sobre sus bienes; en el entendido, sin embargo, que dicho pago no será requerido a menos que la falta de dicho pago tenga un Efecto Material Adverso; y en el entendido, además, que ninguna carga o reclamo deberá ser pagada mientras sea impugnada de buena fe, en procedimientos apropiados y respecto de las que se hubieran hecho reservas apropiadas u otras provisiones.

Nueve/ Pago de cantidades adicionales. Todos los pagos que sean realizados por el Emisor con respecto a los Bonos (incluidos los costos de prepago), deberán ser libres de, y sin retención ni deducción o a cuenta de, impuestos, derechos, gravámenes u otros cargos gubernamentales, de cualquier naturaleza, sean presentes o futuros, gravados por o impuestos por Chile o cualquier autoridad chilena o de cualquier otra jurisdicción en que el Emisor esté organizado, en que haga negocios o a través de la cual se efectúen pagos de los bonos. Lo anterior, a menos que el Emisor esté obligada por la ley a deducir o retener tales impuestos, derechos, cargos administrativos. En tal caso, el Emisor realizará dicha deducción o retención, efectuará el pago de la cantidad así retenida a la autoridad gubernamental apropiada y pagará las cantidades adicionales que sean necesarias para asegurar que los valores netos que reciban los Tenedores de Bonos, después de dicha retención o

deducción, sean iguales a los montos de capital y de intereses (y de otros importes que deban pagarse) que hubieran debido recibir los Tenedores de Bonos bajo el Contrato de Emisión, si tales deducciones o retenciones no hubiesen existido.

Diez/ Oferta de Rescate Anticipado de los Bonos por Cambio de Control. No más allá de 30 días después de ocurrido un Evento de Cambio de Control, el Emisor deberá realizar una Oferta de Rescate Anticipado al representante de los Tenedores de Bonos actuando en representación de todos los Tenedores de Bonos cuyos Bonos hayan sido colocados y se encuentren pendientes de pago (sea que hayan vencido o no las fechas de pago). El Representante de los Tenedores de Bonos deberá, no más allá de 3 días contados desde la fecha en que haya recibido la Oferta de Rescate Anticipado, comunicarla a los Tenedores de Bonos. Los Tenedores de Bonos serán libres de aceptar o rechazar la Oferta de Rescate Anticipado en un periodo de 20 Días Hábiles Bancarios contado desde su comunicación por el Representante de los Tenedores de Bonos. En caso que los Tenedores de Bonos no se pronuncien respecto a si aceptan o rechazan dicha Oferta de Rescate Anticipado, se entenderá que la rechazan. En caso que los Tenedores de Bonos acepten la Oferta de Rescate Anticipado, se procederá de conformidad a lo establecido en la Cláusula Séptima número Uno/ letras /e/ o /f/ del Contrato de Emisión, según corresponda, excepto que el valor del rescate será igual a un 101% del valor nominal de los Bonos, entendiéndose por tal el monto de capital adeudado más los intereses devengados y adeudados a esa fecha, pero sin incluir la fecha de rescate anticipado en el cálculo. El Emisor no estará obligado a efectuar una Oferta de Rescate Anticipado, en el caso que, /a/ un tercero realice una Oferta de Compra, según dicha expresión se define más adelante, en los mismos términos en que debiese efectuarse por el Emisor el rescate anticipado bajo esta sección y /b/ dicho tercero compre todos los bonos válidamente colocados y no retirados bajo su Oferta de Compra.

Para estos efectos se entenderá por /A/ "Evento de Cambio de Control": /i/ La venta o transferencia directa o indirecta de al menos el 70% de los activos de LATAM Airlines Group S.A. y sus filiales, consideradas como un conjunto /a/ a cualquier otra persona, natural o jurídica, distinta de un Comprador Permitido; o /b/ que tengan un origen distinto a, o bien no se hayan producido a través de, una Fusión Permitida; /iii/ Llevar a cabo una transacción /incluyendo, aunque no limitado a, una fusión, consolidación, adquisición, etc./ cuyo resultado sea que cualquier Persona que no sea un Comprador Permitido, pase a ser el beneficiario /"beneficial owner", según dicho término es utilizado en la Regla trece /d/ guion tres del Securities Exchange Act de Estados Unidos de América, de 1934/, directa o indirectamente, del 51% o más de las acciones con derecho a voto emitidas por LATAM Airlines Group S.A.. /B/ "Comprador Permitido" significa /i/ Enrique Cueto Plaza, Ignacio Cueto Plaza y/o Juan José Cueto Plaza; /b/ la cónyuge, descendiente o heredero de Enrique Cueto Plaza, Ignacio Cueto Plaza o Juan José Cueto Plaza; o /iii/ cualquier persona jurídica en la cual el cincuenta por ciento o más de las acciones con derecho a voto, o de los derechos sociales en dicha entidad, pertenezcan, directa o indirectamente, en calidad de beneficiario /"beneficial owner", según dicho término se utiliza en la Regla trece /d/ guion tres del Securities Exchange Act de Estados Unidos de América, de 1934 / a uno o más de las personas indicadas en los números /i/ y /ii/ precedentes. /C/ "Fusión Permitida" significa /i/ la consolidación o fusión o /ii/ la compra directa o indirecta, transferencia, asignación, acuerdo, arriendo o cualquier otra disposición de al menos el 50% de los activos de LATAM Airlines Group S.A. y sus filiales a cualquier otra Persona que no se encuentre considerada como un Comprador Permitido cuando: /a/ LATAM Airlines Group S.A. sea la sociedad continuadora legal y/o la persona formada o continuadora legal resultante de cualquier tipo de consolidación o fusión, o a quien dicha venta, transferencia, asignación, acuerdo, arriendo, y cualquier otro tipo de disposición, se haya hecho, es una entidad constituida bajo las leyes de Chile; o /b/ la persona formada o continuadora legal resultante de aquella consolidación o fusión o a cualquier tipo de venta, transferencia, asignación, acuerdo, arriendo y cualquier otro tipo de división o transformación, asuma todas las obligaciones de LATAM Airlines Group S.A. bajo el Contrato de Compraventa. Cualquier Fusión Permitida estará sujeta a que LATAM Airlines Group S.A. mantenga al menos clasificaciones de riesgo equivalentes a las que se encuentran vigentes a la fecha de suscripción del Contrato de Compraventa. /D/ "Oferta de Rescate Anticipado", será aquella oferta que el Emisor debe realizar a todos los Tenedores de Bonos para rescatar anticipadamente los Bonos, en caso de la ocurrencia de un Evento de Cambio de Control. /E/

"Oferta de Compra", deberá ser una oferta por escrito que especificará el precio de compra. La oferta deberá especificar una fecha de vencimiento que no podrá ser menos de treinta días ni más de sesenta días después de la fecha de la oferta y una fecha de liquidación para la compra de no más de cinco Días Hábiles después de la fecha de vencimiento. Una Oferta de Compra puede realizarse antes de verificarse un Evento de Cambio de Control en la medida que se realice sujeta a la condición que ocurra un Evento de Cambio de Control y siempre que a la fecha de la Oferta de Compra condicional se hubiere celebrado un acuerdo definitivo que, si estuviere en vigor, daría lugar a un Evento de Cambio de Control. La oferta deberá incluir la información requerida por la Ley de Mercado de Valores o cualquier otra ley aplicable. La oferta también contendrá instrucciones y materiales necesarios para permitir a los Tenedores de Bonos vender sus Bonos en conformidad a la oferta.

Once/ Obligación de Informar el Cumplimiento e Incumplimiento de Obligaciones. El Emisor deberá informar al Representante de los Tenedores de Bonos, a más tardar, 5 Días Hábiles Bancarios después del plazo en que deban entregarse los Estados Financieros bajo IFRS a la SVS, del cumplimiento continuo y permanente de las obligaciones contraídas en la Cláusula Décima del Contrato de Emisión, con el grado de detalle que el Representante de los Tenedores de Bonos solicite. Sin perjuicio de lo anterior, el Emisor se obliga a dar aviso al Representante de los Tenedores de Bonos, de todo hecho relevante vinculado a, o de cualquier infracción a, dichas obligaciones, tan pronto como el hecho se produzca o llegue a su conocimiento. Se entenderá que los Tenedores de Bonos están debidamente informados de los antecedentes del Emisor, a través de los informes que éste proporcione al Representante de los Tenedores de Bonos.

5.4.2 LIMITACIONES Y PROHIBICIONES DEL EMISOR

Uno/ El Emisor deberá, y velará porque sus Filiales deban cumplir con, las normas legales aplicables a sociedades anónimas abiertas y filiales de las mismas, en la ley chilena, en sus operaciones con Personas Relacionadas.

Dos/ El Emisor deberá contratar y mantener seguros que protejan razonablemente los activos del Emisor, de acuerdo a las prácticas usuales de la industria donde opera el Emisor. El Emisor velará a su vez porque sus sociedades Filiales se ajusten a la misma condición.

5.5 CAUSALES DE INCUMPLIMIENTO DEL EMISOR RESPECTO DE LAS OBLIGACIONES ASUMIDAS EN EL CONTRATO DE EMISIÓN.

El Emisor otorgará una protección igualitaria a todos los Tenedores de los Bonos emitidos y colocados en virtud del Contrato de Emisión. En consecuencia, y en defensa de los Tenedores de Bonos, estos, por intermedio del Representante de los Tenedores de Bonos y previo acuerdo de la Junta de Tenedores de Bonos tomado con el quórum establecido en el artículo 124 de la Ley de Mercado de Valores, podrán hacer exigible íntegra y anticipadamente el capital insoluto, los reajustes y los intereses devengados por la totalidad de los Bonos. Así todas las obligaciones asumidas por el Emisor para con los Tenedores de Bonos en virtud del Contrato de Emisión se considerarán como de plazo vencido, en la misma fecha en que la junta de Tenedores de Bonos adopte el acuerdo respectivo, si ocurriere cualquiera de los siguientes eventos, y sin perjuicio del ejercicio de los derechos que asisten a cada Tenedor de Bonos al amparo de los dos primeros incisos del artículo 120 de la Ley de Mercado de Valores:

Uno. Mora o Simple Retardo en el Pago de Intereses de los Bonos. Si el Emisor incurriere en mora o simple retardo en el pago de cualquier cuota de intereses de los Bonos, sin perjuicio de la obligación de pagar los intereses penales que correspondan; siempre y cuando dicho incumplimiento no hubiera

sido remediado satisfactoriamente por el Emisor dentro del plazo de 30 Días Hábiles Bancarios contados desde la fecha del incumplimiento. No constituirá mora o simple retardo, el atraso en el cobro en que incurran los Tenedores de Bonos.

Dos. Mora o Simple Retardo en el Pago de Capital de los Bonos. Si el Emisor incurriere en mora o simple retardo en el pago de cualquier cuota de capital de los Bonos, incluyendo aquellos casos en que el pago sea exigible en virtud del acaecimiento de una causal de aceleración, o a causa del rescate anticipado de los Bonos, sin perjuicio de la obligación de pagar los intereses penales que correspondan.

Tres. Declaraciones Falsas o Incompletas. Si cualquier declaración efectuada por el Emisor en los instrumentos otorgados o suscritos con motivo de la obligación de información derivada del Contrato de Emisión o en las Escrituras Complementarias que se otorgaren al emitir los Bonos con cargo a esta

Línea, fuere o resultare ser falsa o incompleta de forma tal que produzca un Efecto Material Adverso.

Cuatro. Incumplimiento de Otras Obligaciones del Contrato de Emisión. Si el Emisor infringiere cualquier obligación, limitación o prohibición establecida en los números Uno al Cinco, Siete al Nueve y Once, todos de la cláusula Décima del Contrato de Emisión, y no hubiere subsanado tal infracción dentro de los 60 días siguientes a la fecha en que hubiese sido requerido por escrito para tales efectos por el Representante de los Tenedores de Bonos, mediante carta certificada. Las obligaciones de los numerales Seis y Diez de la cláusula Décima del Contrato de Emisión, tendrán el plazo de subsanación indicado en el numeral Uno de esta sección 5.6.

Cinco. Incumplimiento Máximo Línea. Si, mientras permanezcan vigentes colocaciones de Bonos efectuadas con cargo a la Línea de Bonos, el Emisor infringiera la obligación establecida en el número Uno/ de la cláusula Sexta del Contrato de Emisión, esto es, que en ningún momento el valor nominal de la totalidad de Bonos emitidos con cargo a la Línea de Bonos que simultáneamente estuvieren en circulación exceda de la cantidad de 9.000.000 de Unidades de Fomento.

Seis. Insolvencia y Reorganización. Si, una vez registrada la Línea, el Emisor incurriera en cesación de pagos o suspendiera sus pagos o reconociera por escrito la imposibilidad de pagar sus deudas, o hiciere cesión general o abandono de bienes en beneficio de sus acreedores o solicitara el inicio de un procedimiento concursal de liquidación; o si se iniciare cualquier procedimiento por o en contra del Emisor con el objeto de que éste sea objeto de un procedimiento concursal de liquidación; o si se iniciare cualquier procedimiento por o en contra del Emisor tendiente a su disolución, liquidación, acuerdo de reorganización, concurso o arreglo de pago, de acuerdo con la Ley número veinte mil setecientos veinte de Reorganización y Liquidación de Activos de Empresas y Personas o la que la modifique o reemplace; o solicitara la designación de un liquidador, veedor, interventor u otro funcionario similar respecto del Emisor o de parte importante de sus bienes, o si el Emisor tomare cualquier medida para permitir alguno de los actos señalados precedentemente en este número. No se considerará que el Emisor ha incurrido en esta causal si dichos procedimientos son objetados o disputados en su legitimidad por parte del Emisor con antecedentes escritos y fundados ante los tribunales de justicia, dentro de los plazos que al efecto están establecidos en la ley y hasta en tanto esas objeciones y disputas no sean desechadas por el tribunal respectivo. Para todos los efectos de esta sección, se considerará que se ha iniciado un procedimiento, cuando se hayan notificado las respectivas acciones judiciales de cobro en contra del Emisor.

Siete. Disolución del Emisor. Si, mientras permanezcan vigentes colocaciones de Bonos efectuadas con cargo a la Línea de Bonos, el Emisor modificare su plazo de duración social a una fecha anterior al plazo de vigencia de los Bonos o si se disolviera antes del vencimiento de los Bonos.

Ocho. Mora o Simple Retardo en el Pago de Obligaciones de Dinero. Si el Emisor incurriere en mora o simple retardo en el pago de obligaciones directas o indirectas de dinero por un monto total

acumulado superior a 75.000.000 dólares de los Estados Unidos de América /en adelante, Dólares/, la fecha de pago de las obligaciones incluidas en ese monto no se hubiera prorrogado, y no subsanare esta situación dentro del plazo de subsanación que se contemple en el título de la obligación incumplida respectiva. En dicho monto no se considerarán las obligaciones que se encuentren sujetas a juicios o litigios pendientes, en los cuales exista defensa judicial del Emisor, por obligaciones no reconocidas por el Emisor en su contabilidad ni en sus notas.

Nueve. Aceleración de créditos por préstamos de dinero. (i) Si uno o más acreedores del Emisor o de cualquiera de sus Filiales Relevantes cobraren al Emisor o a cualquiera de sus Filiales Relevantes, judicialmente y en forma anticipada, la totalidad de uno o más créditos por préstamos de dinero sujetos a plazo por un monto total acumulado igual o superior a 75.000.000 de Dólares, en virtud de haber ejercido el derecho de anticipar el vencimiento del respectivo crédito por una causal de incumplimiento por parte del Emisor contenida en el contrato que dé cuenta del mismo, o (ii) si se dictase una sentencia firme y ejecutoriada, no susceptible de recurso alguno en su contra, que obligue al Emisor o a cualquiera de sus Filiales Relevantes a pagar una suma igual o superior a 75.000.000 de Dólares, en su equivalencia a la fecha de determinación de la suma (neto de toda suma cubierta por una o más pólizas de seguro emitidas por compañías de seguros con suficientes recursos para responder de sus obligaciones respecto de dichas pólizas), y dicha suma no fuere pagada por el Emisor o la Filial Relevante dentro del plazo correspondiente, y, además, respecto de la referida sentencia, se hubiere iniciado el procedimiento de cumplimiento forzado por parte del acreedor correspondiente y ésta no hubiere sido desestimado en un plazo de treinta días contados desde el inicio del procedimiento de cumplimiento forzado. Para estos efectos se entenderá por Filiales Relevantes a una filial de LATAM Airlines Group S.A. o de su sucesor, que tenga (i) activos, medidos en la fecha de cierre de los estados financieros trimestrales consolidados más reciente, equivalentes a lo menos al 10% del total de activos consolidados del Emisor o (ii) ingresos, medidos en la fecha de cierre de los estados financieros trimestrales consolidados más reciente, equivalentes a lo menos al 10% del total de ingresos consolidados del Emisor.

Tan pronto ocurra alguno de los eventos de incumplimiento indicados en esta sección 5.6, y en todo caso no más tarde que en 15 Días Hábiles Bancarios contados desde su ocurrencia, el Emisor deberá entregar una comunicación escrita al Representante de los Tenedores de Bonos entregando los detalles respectivos y explicando las acciones que acometerá para su solución.

5.6 EFECTOS DE FUSIONES, DIVISIONES Y OTROS

Uno/ Fusión. En caso de fusión del Emisor con otra u otras sociedades, sea por creación o por incorporación, siempre que no se trate de un Evento de Cambio de Control (en cuyo caso aplicarán las disposiciones del numeral Diez de la Cláusula Décima del Contrato de Emisión), la nueva sociedad que se constituya o la absorbente, en su caso, asumirá todas y cada una de las obligaciones que el Contrato de Emisión y sus Escrituras Complementarias imponen al Emisor.

Dos/ División. Si se produjere una división del Emisor, serán responsables solidariamente de las obligaciones estipuladas en el Contrato de Emisión y sus Escrituras Complementarias todas las sociedades que de la división surjan, aun cuando ellas estipulasen que las obligaciones de pago de los Bonos serán proporcionales a la cuantía del patrimonio del Emisor que a cada una de ellas se asigne u otra proporción cualquiera.

Tres/ Transformación. Si el Emisor alterare su naturaleza jurídica, todas las obligaciones emanadas del Contrato de Emisión de Línea de Bonos y sus Escrituras Complementarias serán aplicables a la sociedad transformada, sin excepción alguna.

Cuatro/ Creación de filiales. La creación de una filial no afectará los derechos de los Tenedores de Bonos ni las obligaciones del Emisor bajo el Contrato de Emisión o sus Escrituras Complementarias; sin embargo el Emisor comunicará esta circunstancia al Representante de los Tenedores de Bonos

dentro de los 30 días siguientes a la fecha de la constitución de la filial. Dicha creación no afectará los derechos de los Tenedores de Bonos ni las obligaciones del Emisor bajo el Contrato de Emisión.

5.7 DEFINICIONES

Para efectos de este Prospecto los términos en mayúscula, salvo disposición en contrario, tendrán las definiciones que se le asignan a continuación:

Uno) “Agente Colocador”: significará J.P. Morgan Corredores de Bolsa SpA u otra entidad que en el futuro pueda ser designada unilateralmente por el Emisor en su reemplazo;

Dos) “Banco Pagador”: significará el BANCO DEL ESTADO DE CHILE u otra entidad que en el futuro pueda ser designada por el Emisor en su reemplazo;

Tres) “Bono” o “Bonos”: significará los títulos de deuda a largo plazo, desmaterializados, emitidos y colocados en virtud DEL Contrato de Emisión, en cualquiera de sus series;

Cuatro) “Colocación(es)”: significará la primera adquisición de el o los Bonos por parte del Tenedor de Bonos;

Cinco) “Depósito Central de Valores” o “DCV”: significará Depósito Central de Valores S.A., Depósito de Valores;

Seis) “Día Hábil”: significará los días que no sean domingo ni festivos;

Siete) “Día Hábil Bancario”: significará cada día en que los bancos estén autorizados para abrir sus oficinas al público en Santiago de Chile,

Ocho) “Diario”: significará el diario El Mercurio de Santiago o, si éste dejare de existir, el Diario Oficial de la República de Chile;

Nueve) “Documentos de la Emisión”: significará el Contrato de Emisión, el Prospecto y los antecedentes adicionales que se hayan acompañado a la SVS con ocasión del proceso de inscripción de los Bonos;

Diez) “Efecto Material Adverso”: significará todo hecho, situación o circunstancia que acontezca y que i) afecte la legalidad y/o, validez, del Contrato de Emisión, de modo tal que impida su ejecutabilidad u obligatoriedad y ii/ afecte los negocios, condición, operaciones, resultados, propiedades o la capacidad del Emisor en una forma tal que le impida cumplir con sus obligaciones conforme al Contrato de Emisión;

Once) “Escrituras Complementarias”: significará las respectivas escrituras complementarias del Contrato de Emisión, que deberán otorgarse con motivo de cada emisión con cargo a la Línea y que contendrán las especificaciones de los Bonos que se emitan con cargo a la Línea, su monto, características y demás condiciones especiales;

Doce) “Estados Financieros Consolidados”: Corresponde al estado de situación financiera consolidado, estado de resultados integrales consolidado, estado de cambios en el patrimonio neto

consolidado, estado de flujos de efectivo consolidado y demás notas explicativas, que en conjunto conforman los Estados Financieros Consolidados bajo IFRS según las normativas aplicables de la SVS, que el Emisor trimestralmente registra en la SVS;

Trece) "Filial": significará aquellas sociedades a las que se hace mención en los artículos ochenta y seis y ochenta y siete de la Ley de Sociedades Anónimas, respecto del Emisor;

Catorce) "IFRS" o "Normas Internacionales de Información Financiera IFRS": significará los International Financial Reporting Standards o Estándares Internacionales de Información Financiera, esto es, el método que las entidades inscritas en el Registro de Valores deben utilizar para preparar sus Estados Financieros Consolidados y presentarlos periódicamente a la SVS, conforme a las normas impartidas al efecto por dicha entidad;

Quince) "Juntas de Tenedores de Bonos": significará las juntas de Tenedores de Bonos referidas en el Título V del Contrato de Emisión;

Dieciséis) "Ley de Mercado de Valores": significará la ley número 18.045 de Mercado de Valores y sus modificaciones posteriores;

Diecisiete) "Ley de Sociedades Anónimas": significará la ley número 18.046 de Sociedades Anónimas y sus modificaciones posteriores;

Dieciocho) "Ley del DCV": significará la ley número 18.876 sobre Entidades Privadas de Depósito y Custodia de Valores y sus modificaciones posteriores;

Diecinueve) "Personas Relacionadas": tendrá el significado establecido en el artículo 100 de la Ley de Mercado de Valores;

Veinte) "Peso": significará la moneda de curso legal en la República de Chile

Veintiuno) "Prospecto": significará el prospecto o folleto informativo de la Emisión que deberá ser remitido a la SVS conforme a lo dispuesto en la Norma de Carácter General número treinta de la SVS;

Veintidós) "Registro de Valores": significará el registro de valores que lleva la SVS de conformidad a la Ley de Mercado de Valores y a su normativa orgánica;

Veintitrés) "Reglamento del DCV": significará el Decreto Supremo de Hacienda número 734 de 1901;

Veinticuatro) "Representante de los Tenedores de Bonos": El BANCO DEL ESTADO DE CHILE, en su calidad de representante de los Tenedores de Bonos u otra entidad que en el futuro lo pudiera reemplazar;

Veinticinco) "Superintendencia de Valores y Seguros", "Superintendencia" o "SVS": significará el organismo autónomo del Estado con personalidad jurídica y patrimonio propio, creado por el Decreto Ley número tres mil quinientos treinta y ocho, o el organismo que lo reemplace o asuma sus funciones;

Veintiséis) "Tabla de Desarrollo": significará la tabla en que se establece el valor de los cupones de los Bonos;

Veintisiete) "Tenedores de Bonos": significará cualquier inversionista que haya adquirido y mantenga inversión en Bonos emitidos conforme al Contrato de Emisión.

Veintiocho) "Unidad de Fomento" o "UF": significará la unidad reajutable fijada por el Banco Central de Chile conforme al artículo treinta y cinco, número nueve de la Ley dieciocho mil ochocientos cuarenta, Ley Orgánica Constitucional del Banco Central de Chile, y al Capítulo Dos B Tres del Compendio de Normas Financieras del Banco Central de Chile. Si por cualquier motivo dejase de existir la Unidad de Fomento o se modificare la forma de su cálculo, sustitutivamente se aplicará como reajuste la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor en igual período con un mes de desfase, calculado por el Instituto Nacional de Estadísticas o el Organismo que lo reemplace o suceda, entre el día primero del mes calendario en que la Unidad de Fomento deje de existir o que entren en vigencia las modificaciones para su cálculo, y el último día del mes calendario inmediatamente anterior a la fecha de vencimiento de la respectiva cuota.

6.0 DESCRIPCIÓN DE LA COLOCACIÓN DE LOS VALORES

El mecanismo que será utilizado para llevar a cabo el proceso de colocación, el plazo involucrado, los intermediarios que estarán a cargo de este proceso y cualquier relación significativa que exista con LATAM (distinta de la originada por el contrato de colocación) se identificará e informará en el prospecto complementario que para cada emisión con cargo a la Línea se prepare al efecto.

7.0 INFORMACIÓN A LOS TENEDORES DE BONOS

7.1 LUGAR DE PAGO

Los pagos se efectuarán en la oficina principal del Banco del Estado de Chile, actualmente ubicada en esta ciudad, calle Avenida Libertador Bernardo O'Higgins número 1.111, ciudad y comuna de Santiago, en horario bancario normal de atención al público.

7.2 FORMA EN QUE SE AVISARÁ A LOS TENEDORES DE BONOS RESPECTO DE LOS PAGOS

No se contemplan avisos de pago a los tenedores de bonos.

7.3 INFORMES FINANCIEROS Y DEMÁS INFORMACIÓN QUE EL EMISOR PROPORCIONARÁ A LOS TENEDORES DE BONOS

El Representante de los Tenedores de Bonos y los tenedores de bonos se entenderán informados respecto de aquella información relevante desde que el Emisor informe la misma a la SVS, en los

términos y condiciones establecidos en la Ley de Mercado de Valores, en la Ley de Sociedades Anónimas y demás normas y reglamentos pertinentes y/o en el Contrato de Emisión. Dicha información se encuentra disponible en la página web de la Superintendencia de Valores y Seguros, www.svs.cl.

8.0 OTRA INFORMACIÓN

8.1 REPRESENTANTE DE LOS TENEDORES DE BONOS

Banco del Estado de Chile, con domicilio en Avenida Libertador Bernardo O'Higgins N° 1111, ciudad y comuna de Santiago.

Se deja constancia que no existe relación de propiedad, negocios o parentesco entre el Representante de los Tenedores de Bonos y los administradores de LATAM.

Como contacto del Representante de los Tenedores de Bonos, por favor dirigirse a:

Nombre: Mariela Frias Jones
Teléfono: +56 229707841
Contacto: mfrias@bancoestado.cl

8.2 ENCARGADO DE LA CUSTODIA

El encargado de la custodia de los bonos desmaterializados es el Depósito Central de Valores S.A., Depósito de Valores. Este fue designado por el Emisor y sus funciones y responsabilidades son las señaladas en la Ley N° 18.876, que establece el marco legal para la constitución y operación de entidades privados de depósito y custodia de valores.

El domicilio del Depósito Central de Valores S.A., Depósito de Valores corresponde a calle Apoquindo 4001, piso 12, comuna de Las Condes, Santiago.

8.3 PERITO(S) CALIFICADO(S)

No corresponde.

8.4 RELACIÓN CON REPRESENTANTE DE LOS TENEDORES DE BONOS, ENCARGADO DE LA CUSTODIA Y PERITO(S) CALIFICADO(S)

No existe relación de propiedad entre el Representante de los Tenedores de Bonos y los principales accionistas y administradores del Emisor, debiendo señalarse en todo caso que el Representante de los Tenedores de Bonos es uno de los tantos bancos comerciales que realiza operaciones propias de su giro con el Emisor.

8.5 ADMINISTRADOR EXTRAORDINARIO

No corresponde.

8.6 ASESORES LEGALES EXTERNOS

Carey y Cía. Limitada.

8.7 AUDITORES EXTERNOS

PriceWaterhouseCoopers Consultores, Auditores y Cía. Limitada

8.8 LUGARES DE INFORMACIÓN

Copias del presente Prospecto y demás información de LATAM se encuentra a disposición de los interesados en los siguientes lugares:

a) En la Superintendencia de Valores y Seguros, Avenida Libertador Bernardo O'Higgins 1449, Santiago, entre las 9:00 y las 13:30 horas y en su página web: www.svs.cl.

b) En las oficinas de LATAM, ubicadas en Presidente Riesco 5711, piso 20, comuna de Las Condes y ciudad de Santiago, entre las 9:00 y las 18:00 horas y en su página web: <http://www.latamairlinesgroup.net>.