

**EN LO PRINCIPAL:** Presenta nuevos y graves antecedentes; **EN EL PRIMER OTROSÍ:** Acompaña documentos; **EN EL SEGUNDO OTROSÍ:** Suma nuevos Señores Accionistas a la denuncia; **EN EL TERCER OTROSÍ:** Forma especial de notificación.

**AL SEÑOR PRESIDENTE  
DE LA  
COMISIÓN PARA EL MERCADO FINANCIERO**

**CARLOS FERNÁNDEZ VILLABLANCA**, cédula de identidad N.º 19.077.388-4, en representación de la parte reclamante, en causa de ingreso N.º 1237338, a Usted respetuosamente digo:

Que, en virtud de la presentación realizada el día 29 de julio de 2020 en la que se solicitaba se ordenase citar a Junta Extraordinaria de Accionistas de **LATAM AIRLINES GROUP S.A.**, persona jurídica de derecho privado, rol único tributario N.º 89.862.200-2, en adelante e indistintamente la “Compañía” o “LATAM”, hemos tomado conocimiento de nuevos y graves antecedentes que consideramos deben ser tenidos a la vista para resolver tal presentación:

I. Exclusión deliberada de accionistas minoritarios en la participación del financiamiento de la Compañía.

1. Como se señaló en la presentación de 29 de julio de 2020, “consta en el acta de la Junta Extraordinaria de Accionistas de la Compañía de 18 de junio de 2020 que, frente a la fórmula del financiamiento vía DIP que realizarían Costa Verde Aeronáutica S.A. y Qatar Airways Company, varios accionistas minoritarios manifestaron su interés de participar a través de tal fórmula en la inyección de capital a LATAM. La respuesta, como se observa reiteradamente, fue la misma: contactar a los agentes de la corredora Larraín Vial a efectos de poder participar en el DIP”.

2. Pues bien, a los señores accionistas que requirieron a Larraín Vial la posibilidad de financiar la propuesta a través del DIP, **se les respondió de la corredora señalada que por disposiciones de la Compañía el financiamiento para los accionistas se había dado por**

**finalizado el día 17 de junio, esto es, un día antes de la Junta señalada**, cuando ya entonces la Compañía sabía que no podrían acceder al financiamiento otros accionistas. Frente a la insistencia, se señaló por Larraín Vial que se abriría una nueva oportunidad para acceder al financiamiento vía DIP, lo que en definitiva, se hizo, pero **exigiendo como capital mínimo para ingresar al financiamiento, la cantidad de US 1 millón de dólares**. Suma que es injustificada, irracional, y que al precio de la acción actual, en realidad, parece reservado exclusivamente para grandes accionistas. Por lo mismo, no es de extrañar que el capital levantado a través de esa fórmula sea prácticamente nulo.

3. Así las cosas hemos tomado conocimiento de que fueron reiterados los casos en los que accionistas minoritarios desearon acceder a la fórmula de financiamiento señalada, pero derechamente los ejecutivos de Larraín Vial no tenían ningún antecedente sobre tal posibilidad, por eso se bloqueó el acceso, instrucción que entendemos emanó de la Compañía al contratar los servicios de la corredora, pues era ésta la que fijó los términos para nuevos aportantes.

4. En adición de lo anterior, **en la Junta de Accionistas señalada, se dio certeza de que los accionistas minoritarios podrían participar, sin condiciones, pero ello nunca fue efectivo**.

5. La verdad de las cosas es que el tramo “C”, reservado para estos aportantes ya se encontraba cerrado y sólo comprometía los US\$ 900 millones de dólares de los accionistas Costa Verde Aeronáutica S.A. y Qatar Airways Company. Ello, porque cuando se formuló la propuesta de financiamiento del tramo “C”, sólo se incluyó a los accionistas señalados, ya que el monto máximo que se había establecido, US\$ 900 millones de dólares, se encontraba copado y cerrado, como se señaló.

6. Como reacción de lo anterior la Compañía efectivamente abrió una nueva posibilidad de financiamiento, que se explica por el aumento en US\$ 250 millones de dólares del tramo “C”, pero tal circunstancia aun ni siquiera ha sido sometida a consideración del Juez encargado de resolver el asunto, señor James L. Garrity, situación que parece de absoluta gravedad, toda vez que lo informado en la Junta de Accionistas fue precisamente que no existía un condicionamiento.

7. Recién en esta oportunidad podremos saber si podrán existir nuevos aportes y en qué terminos, pero la verdad es que no existe ninguna evidencia de que ello pueda llegar a concretarse, porque la Compañía ha señalado que ya logró el financiamiento requerido y la moción para ampliar el tramo “C”, a la fecha, no ha sido presentada al Juez, por lo que

nuevamente vemos como, en los hechos, deliberadamente se ha bloqueado el acceso al financiamiento.

**8. Lo denunciado en el párrafo anterior es precisamente el mismo modo de operar con lo ocurrido por Knighthead Capital Management, esto es, la existencia injustificada de trabas, condiciones, requisitos y una serie de desincentivos para participar en el financiamiento, lo que claramente no ocurrió con los accionistas señores accionistas Costa Verde Aeronáutica S.A. y Qatar Airways Company.**

II. Compromiso del interés de determinados accionistas mayoritarios por sobre el de LATAM.

1. En consecuencia con todo lo anterior, así como con la documentación acompañada en esta presentación, hacen presumir que se trata de una prototípica situación de conflicto de interés, en que se ve comprometida la integridad de la Compañía por el patrimonio de determinados accionistas mayoritarios.

2. Como hemos dicho, los señores Accionistas confían en la necesidad de financiamiento de la Compañía y que debe trabajarse en conjunto entre todos los socios de LATAM para poder sortear el Capítulo 11 con éxito, pero ello implica la necesidad de igualdad en el trato que merecen los señores Accionistas.

3. No dudamos de la buena fe de la Compañía, pero se hace difícil creer que no se trata de una operación concertada cuando la evidencia que aumenta con creces a medida que esta noticia se conoce, da a conocer nuevos casos de anómalas situaciones que no debieron haber ocurrido y tienen extraña explicación.

4. En adición a lo anterior, debe considerarse que sigue pareciendo extraño que la Compañía señale que es de su “mejor interés” la propuesta realizada por los señores accionistas Costa Verde Aeronáutica S.A. y Qatar Airways Company, en condiciones que existe otra de mejores condiciones que ahorra a la empresa por sobre los US\$ 400 millones de dólares.

5. En definitiva, circunstancias como las descritas pueden dar pie a graves conductas sancionadas en el artículo 60 de la Ley N.º 18.045, que merecen ser resueltas y esclarecidas a la brevedad, porque nada se ha dicho o explicado a los señores Accionistas sobre lo anterior, y, en caso de tener una justificación plausible, deben ser argumentadas a la brevedad.

6. Confiamos en el futuro de la Compañía, en su personal y en que retomaremos las operaciones con los más altos estándares de servicio y atención que nuestros pasajeros merecen,

pero nos parece que resulta urgente esclarecer con urgencia a través de Junta Extraordinaria de Accionistas especialmente citada al efecto, todas las circunstancias expuestas en esta causa.

**POR TANTO**

**A USTED RESPETUOSAMENTE PIDO:** Tenerlo presente al momento de resolver.

**PRIMER OTROSÍ.**

A Usted respetuosamente pido tener por acompañados los siguientes documentos:

1. Acta de Junta Extraordinaria de Accionistas de LATAM Airlines Group S.A. de 18 de junio de 2020, en la que se ha destacado las secciones en la que los representantes de la Compañía señalaban la fórmula para participar en el financiamiento del procedimiento a través del DIP.

2. Correo electrónico N.º 1 entre accionista de LATAM y Larraín Vial en la que se le niega la participación en el financiamiento del DIP.

3. Correo electrónico N.º 2 entre accionista de LATAM y Larraín Vial en la que se le niega la participación en el financiamiento del DIP.

**POR TANTO**

**A USTED RESPETUOSAMENTE PIDO:** Tenerlos por acompañados.

**SEGUNDO OTROSÍ.**

A Usted respetuosamente pido tener presente que, en apoyo del pliego de posiciones realizado en la presentación inicial de este caso, se suman los siguientes Señores Accionistas de LATAM Airlines Group S.A.:

1. Fernando Igor Saavedra Solís
2. Sebastián Andrés Salinas Cereceda
3. Francisco Ruiz Valenzuela
4. Manoj Arjandas Mukhi

5. Miguel Eduardo Muñoz Palma

6. Hugo Toledo González

7. Carolina Romero Briones

**POR TANTO**

**A USTED RESPETUOSAMENTE PIDO:** Tenerlo presente.

**TERCER OTROSÍ.**

A Usted respetuosamente pido que todas las resoluciones, comunicaciones e instrucciones que se dicten en la substanciación de la presente causa, sean notificadas al correo electrónico: [cufernandez@uc.cl](mailto:cufernandez@uc.cl)

**POR TANTO**

**A USTED RESPETUOSAMENTE PIDO:** Acceder a lo solicitado.

**Asunto:** Re: Consultas por DIP y situación accionista minoritario  
**Fecha:** jueves, 2 de julio de 2020, 11:21:13 hora estándar de Chile  
**De:** Investor Relations  
**A:** Paula Afani  
**Datos adjuntos:** image001.png, image002.png

Hola Paula, cómo estás? Aún no se ha comenzado a contactar a los accionistas. La información que te entregaron de LV era para el Tranche A del DIP, mientras que el de los accionistas es el Tranche C que fue enviado a la corte el lunes para aprobación del juez. En los próximos días los deberían contactar.

Saludos,

José Tomás

El jue., 2 jul. 2020 a las 11:12, Paula Afani (<[pafani@vtr.net](mailto:pafani@vtr.net)>) escribió:

Estimado José Tomás: Junto con saludarte cordialmente, te informo que aún nadie de Larraín Vial me ha contactado. Lo último que me dijeron tras enviarles correos y llamar fue que el DIP se cerró el 17 de junio y que el aporte mínimo era de un millón de dólares. Me parece que el mecanismo no está siendo transparente y que los accionistas minoritarios nos estamos viendo afectados sin posibilidad de mejorar nuestra posición.

Quedo a la espera de tu respuesta.

Muy Atte.

**Paula Afani S.**

**Directora Ejecutiva**

**TARGET Comunicaciones**

**Av. Apoquindo 7935, of. 918 Torre B, Las Condes - Santiago.**

**569-98255662**

[pafani@targetcomunicaciones.cl](mailto:pafani@targetcomunicaciones.cl)

[www.targetcomunicaciones.cl](http://www.targetcomunicaciones.cl)

---

**De:** Investor Relations <[investorrelations@latam.com](mailto:investorrelations@latam.com)>

**Fecha:** viernes, 26 de junio de 2020, 09:42

**Para:** paula <[pafani@vtr.net](mailto:pafani@vtr.net)>

**Asunto:** Re: Consultas por DIP y situación accionista minoritario

Hola Paula, cómo estás? Gracias por tu correo.

El mecanismo aún está en conversaciones, no está cerrado.

Voy a compartir tu contacto para que LarrainVial se ponga en contacto contigo en los próximos días con la información del mecanismo final para que puedas tomar una decisión.

Me cuentas cualquier cosa.

Saludos,

José Tomás

El jue., 25 jun. 2020 a las 18:09, Paula Afani (<[pafani@vtr.net](mailto:pafani@vtr.net)>) escribió:

Sres. Latam:

Con fecha 18 de junio participé en la Junta de Accionistas de la compañía y en el marco de las consultas que se hicieron por los riesgos de dilución por la figura del DIP, los ejecutivos informaron que cualquier accionista podía aportar con financiamiento y para ello había que contactarse con Larraín Vial.

Siguiendo las instrucciones, tomé contacto y la respuesta de Larraín Vial fue que el libro se había cerrado el 17 de junio, es decir, un día antes de la junta, y que el monto mínimo para aportar era de 1 millón de dólares.

¿Cómo un accionista minoritario va a tener ese capital? ¿Por qué cerraron el libro? ¿Significa que ya consiguieron todo el financiamiento?

Quedo a la espera de su respuesta.

Atte.

**Paula Afani S.**

**Directora Ejecutiva**

Estimado XXX

Junto con saludar, la posibilidad de participar en el DIP está cerrada ( 12 de junio ) y el ticket mínimo para participar fue de 1 millón de dólares, además de ser inversionista calificado .

Actualmente no sabemos cómo va a ser la dilución actual de los accionistas ,nos iremos informando según cómo avanza el proceso y la negociación de la deuda que tiene la empresa.

Financiamiento de *Debtor in Possession* de LATAM Airlines Group S.A., tiene por objetivo financiar la operación durante el proceso de reorganización bajo la protección del Capítulo 11 de la ley de Estados Unidos de Norteamérica, y los vehículos de inversión para esta operación de financiamiento es a través de Fondos de Inversión públicos que están en proceso de creación y que serán administrados por Larraín Vial Activos S.A. Administradora General de Fondo, cuyo nombre y características más relevantes serían las siguientes:

#### **Fondo de Inversión Deuda Estructurada IV (tranche A):**

- Moneda del Fondo: USD
- Plazo: 36 meses
- Requisito de Ingreso: **Inversionista Calificado**
- Series de Cuotas:  
Serie P: **monto mínimo USD 1 MM USD** - Remuneración 0,6% + IVA  
Serie I: monto mínimo USD 3 MM USD - Remuneración 0,35% + IVA

#### **Fondo de Inversión Deuda Estructurada V (tranche C):**

- Moneda del Fondo: USD
- Plazo: 36 meses
- Requisito de Ingreso: **Inversionista Calificado**
- Series de Cuotas:  
Serie P: **monto mínimo USD 1 MM USD** - Remuneración 0,6% + IVA  
Serie I: monto mínimo USD 3 MM USD - Remuneración 0,35% + IVA  
Serie S: monto mínimo USD 15 MM USD - Remuneración 0,15% + IVA  
Serie A: monto mínimo USD 50 MM USD - Remuneración 0,08% + IVA

Se deja expresa constancia que las características señaladas pueden estar sujetas a cambios, por lo que son meramente ilustrativas y no definitivas.

Le invitamos a preferir nuestros servicios digitales ingresando con su rut y clave a su sitio privado en [larrainvial.com](http://larrainvial.com), donde podrá revisar y gestionar sus inversiones, realizar transferencias desde o hacia su banco, realizar aportes y rescates de Fondos Mutuos y descargar toda la documentación como certificados tributarios, facturas, cartolas.

Ante cualquier duda o en caso que no cuente con su clave de acceso al sitio, solicítela llamando al +562 2339 8500

Saludos cordiales

---

Virginia Herrera Asenjo

Gestor Patrimonial

Equipo Gestión de Inversiones

[Av. El Bosque Norte 0181, piso 1](#)

[Las Condes, Santiago, Chile](#)

+562 2339-8500

[gestiondeinversiones@larrainvial.com](mailto:gestiondeinversiones@larrainvial.com)

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

Jefe directo: Isabel Espinoza | [iespinoza@larrainvial.com](mailto:iespinoza@larrainvial.com) | +562 2339 8751

---

Nuestro compromiso es entregar la mejor **experiencia de servicio**

Si usted cree que el nivel de atención no cumple con sus expectativas, agradeceré comentarlo a:

**image003.png**

27K

**LATAM AIRLINES GROUP S.A.**  
**JUNTA EXTRAORDINARIA DE ACCIONISTAS DE**  
**DE FECHA 18 DE JUNIO DEL AÑO 2020.**

La siguiente es el acta de la Junta Extraordinaria de Accionistas de LATAM Airlines Group S.A. (en adelante también la “Sociedad”, la “Compañía” o “LATAM”), celebrada el 18 de junio de 2020, que fuera citada para efectuarse en el Hotel Best Western Premier Marina Las Condes, Salón Atacama B, ubicado en Alonso de Córdova 5727, Las Condes, Santiago, pero que se efectuó en forma remota, en el marco de lo dispuesto en la Norma de Carácter General N° 435 y en el Oficio Circular N° 1.141, complementados por el Oficio Circular N° 1.149, todos de la Comisión para el Mercado Financiero (en adelante también la “Comisión”).

Actúa como Presidente el titular, señor Ignacio Cueto Plaza.

***Presidente, señor Ignacio Cueto:***

Buenas tardes. Siendo las 12:22 horas doy comienzo a esta Junta Extraordinaria de Accionistas que fue convocada por el Directorio, para esta fecha, por acuerdo adoptado en su Sesión de 29 de mayo pasado, todo ello de conformidad con lo dispuesto en los Artículos 59 y siguientes de la Ley sobre Sociedades Anónimas y en los Estatutos de la Sociedad.

Actuará como Secretario don Juan Carlos Menció, Vicepresidente Legal de la Compañía. Nos acompaña también el Gerente General, don Roberto Alvo.

Solicito al señor Secretario que continúe leyendo la minuta.

***Secretario, señor Juan Carlos Menció:***

Esta Junta se celebra en forma remota, en el marco de lo dispuesto en la Norma de Carácter General N° 435 y en el Oficio Circular N° 1.141 de la Comisión, complementados por el Oficio Circular N° 1.149 de la misma Comisión. En vista de la pandemia del Coronavirus, de la cantidad de personas que se anticipaba podían asistir a esta reunión y de las recomendaciones y medidas obligatorias del Ministerio de Salud y el Gobierno de Chile, se resolvió, en el marco de dicha normativa de la Comisión, que esta Junta se celebrara en forma exclusivamente remota. De esta manera, la implementación de los medios tecnológicos utilizados constituyen el mecanismo único para participar en esta Junta, con el objeto de evitar así que los asistentes se expongan a contagio.

En conformidad con lo establecido en el artículo 45 bis del Decreto Ley N° 3.500, sobre Administradoras de Fondos de Pensiones, corresponde que los representantes de estas instituciones se identifiquen, a objeto de dejar constancia en el acta de su determinación por consultas a la Junta.

Se solicita que los señores representantes de estas instituciones den su nombre, señalando también el de la institución que representan.

***Respuestas:***

Nombre del representante	Nombre de la AFP que representa
--------------------------	---------------------------------

Mario Barrera Foncea	AFP Cuprum S.A.
Ariel Schonberger Podbielski	AFP Capital S.A.
Andrés Araya Medina	AFP Modelo S.A. Fondos A y E
Andrés Flisfisch Camhi	AFP Modelo S.A. Fondo B
Massiel Cortés Álvarez	AFP Modelo S.A. Fondo C
Jessica Salas Troncoso	AFP Modelo S.A. Fondo D
Raul Barros Pardo	AFP Planvital S.A.
Constanza Araneda Acuña	AFP Provida S.A.
Rodrigo Quezada Alvarado	AFP Uno S.A.

**Secretario:**

## I. VOTACIÓN.

Esta Junta es de carácter meramente informativo de la situación de Sociedad y, por ende, no habrá materias que votar por los señores accionistas. Sólo habrá, como en toda Junta, materias de mero trámite que someter a su consideración, tales como la designación de Secretario, el acuerdo de omisión del aviso de citación, la aprobación de los firmantes del acta, de los poderes y de acuerdos complementarios formales, respecto de los cuales, como es usual, se propone proceder por aclamación o a viva voz y dejar constancia de quienes se abstengan o rechacen la materia. Para aprobar esta proposición se requiere la unanimidad de los accionistas presentes.

**Presidente:**

Si hay acuerdo de la Junta, se propone que sea aprobado por unanimidad.

**Aprobado por unanimidad. De acuerdo a lo dispuesto por el artículo 45 bis del Decreto Ley N° 3.500, se deja expresa constancia en el acta de la aprobación de esta proposición por las Administradoras de Fondos de Pensiones a través de sus respectivos representantes autorizados, todos quienes están presentes en esta Junta.**

**Presidente:**

## II. DESIGNACIÓN DE SECRETARIO.

Propongo designar como Secretario de la Junta al Vicepresidente Legal de la Compañía, don Juan Carlos Menció.

**Aprobado por unanimidad. De acuerdo a lo dispuesto por el artículo 45 bis del Decreto Ley N° 3.500, se deja expresa constancia en el acta de la aprobación de esta proposición por las Administradoras de Fondos de Pensiones a través de sus respectivos representantes autorizados, todos quienes están presentes en esta Junta.**

**Secretario:**

## III. FORMALIDADES DE CITACIÓN.

En cumplimiento de las disposiciones legales vigentes, se ha citado a los señores accionistas mediante avisos publicados en diario “La Tercera” de Santiago, en sus ediciones de los días 3, 9 y 15 de junio en

curso, cuya lectura podrá ser omitida si los señores accionistas así lo aprueban, sin perjuicio de dejar constancia en acta de su texto.

**Presidente:**

Si no hay objeciones, se dará por aprobada la omisión de la lectura del aviso de convocatoria a Junta de Accionistas, sin perjuicio de dejar constancia en acta de su texto.

**Aprobado por unanimidad. De acuerdo a lo dispuesto por el artículo 45 bis del Decreto Ley N° 3.500, se deja expresa constancia en el acta de la aprobación de esta proposición por las Administradoras de Fondos de Pensiones a través de sus respectivos representantes autorizados, todos quienes están presentes en esta Junta.**

El aviso de convocatoria cuya lectura la Junta aprobó omitir por unanimidad, es del siguiente tenor:

**“LATAM AIRLINES GROUP S.A.**  
*Sociedad Anónima Abierta*  
*Inscripción Registro de Valores N° 306*

**JUNTA EXTRAORDINARIA DE ACCIONISTAS**

*Por acuerdo del Directorio, se cita a los accionistas de LATAM Airlines Group S.A. (la “Compañía”) a Junta Extraordinaria de Accionistas para el día 18 de junio de 2020, a las 12:00 horas, en el Hotel Best Western Premier Marina Las Condes, Salón Atacama B, ubicado en Alonso de Córdova 5727, Las Condes, Santiago, con el objeto de informar ampliamente sobre la situación legal, económica y financiera de la Compañía, de acuerdo a lo previsto en el Artículo 101 de la Ley sobre Sociedades Anónimas. Esta citación se hace atendido a que la solicitud voluntaria de amparo bajo el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América que fuera presentada por la Compañía con fecha 26 de mayo de 2020 importa una suspensión automática de los cobros y ejecuciones contra la Compañía.*

**Participación exclusivamente en forma remota**

*El Directorio de la Compañía ha resuelto que la Junta se celebrará de manera remota, de modo que los medios tecnológicos que se utilicen van a constituir el mecanismo único y exclusivo para participar y votar en ella, con el objeto de evitar que las personas que asistan a la misma se expongan a contagio, conforme a las recomendaciones y medidas obligatorias de la autoridad.*

*La información respecto de cómo acreditarse, conectarse y participar en forma remota en la Junta, quedará disponible y se comunicará oportunamente en la página web de la Compañía [www.latamairlinesgroup.net](http://www.latamairlinesgroup.net).*

**Obtención de Documentos**

*Los señores accionistas podrán obtener copia de los documentos que fundamentan las materias sobre las cuales se informará a la Junta, a contar del 3 de junio de 2020, en el sitio en Internet de la Compañía, [www.latamairlinesgroup.net](http://www.latamairlinesgroup.net). Además, todo accionista que desee obtener copia de dichos documentos puede contactar, también a contar del 3 de junio de 2020, al departamento de atención a los inversionistas de la Compañía a la dirección de correo electrónico [InvestorRelations@latam.com](mailto:InvestorRelations@latam.com) o al teléfono (562) 2565-8785, con tal objeto.*

Participación en la Junta

*Tendrán derecho a participar en la Junta, y a ejercer en ella su derecho a voz y voto, los titulares de acciones inscritos en el Registro de Accionistas a la medianoche del quinto día hábil anterior al día de su celebración, es decir, inscritos a la medianoche del día 12 de junio de 2020.*

*PRESIDENTE*

*GERENTE GENERAL”*

**Secretario:**

Además, se procedió a citar a los señores accionistas por correo, con la anticipación prevista en el inciso segundo del artículo 59 de la Ley sobre Sociedades Anónimas, señalando en esa citación las materias objeto de la convocatoria y la forma de obtener copia de los documentos que fundamentan las materias sobre las cuales se informará a esta Junta, los que, además, se pusieron a disposición de los señores accionistas en el sitio de Internet de la Compañía.

Con fecha 3 de junio recién pasado la Comisión y las Bolsas fueron informadas de la citación a esta Junta.

Asimismo, se informó oportunamente de la celebración de la presente Junta a J.P. Morgan Chase Bank, N.A., en su calidad de banco depositario de los *American Depositary Shares* de LATAM.

Se deja constancia que de la publicación del primer aviso de convocatoria se envió copia a la Comisión y a las Bolsas de Valores, indicándoles la fecha de publicación de los avisos restantes, conforme lo dispone la normativa vigente; y que, en consecuencia, fueron cumplidas todas las exigencias requeridas por la Ley y los Estatutos de la Sociedad para que esta Junta pueda reunirse válidamente.

**IV. ACCIONISTAS CON DERECHO A PARTICIPAR EN LA JUNTA.**

De acuerdo con lo establecido en el artículo 62 de la Ley sobre Sociedades Anónimas y en el artículo 103 de su Reglamento, solamente pueden participar en esta Junta y ejercer sus derechos de voz y voto, los titulares de acciones inscritos en el Registro de Accionistas a la medianoche del quinto día hábil anterior a esta fecha, es decir, inscritos a la medianoche del día 12 de junio de 2020.

El listado con los accionistas registrados a la medianoche del día 12 de junio de 2020, se encuentra a disposición de los señores accionistas presentes.

**V. QUÓRUM.**

De acuerdo con lo indicado en el artículo 20 de los Estatutos de la Sociedad, la presente Junta puede constituirse válidamente con la mayoría absoluta de las acciones emitidas con derecho a voto.

El quórum para esta Asamblea es el siguiente:

Acciones emitidas con derecho a voto:	606.407.693
Acciones presentes:	410.709.430
Porcentaje de acciones presentes:	67,728268%

Las citadas 410.709.430 acciones representan el 67,728268% de las 606.407.693 acciones emitidas con derecho a voto, cantidad que supera holgadamente el quórum mínimo exigido por los Estatutos y la Ley sobre Sociedades Anónimas.

## **VI. PODERES.**

Se encuentran a disposición de los señores accionistas los poderes que han sido conferidos para representar a aquellos accionistas que no concurren personalmente, los cuales constan de escrituras públicas o de instrumentos privados extendidos de acuerdo con el Reglamento de Sociedades Anónimas. Unos y otros han sido revisados y aprobados por la Sociedad. Estos poderes se tendrán por aprobados si no merecieren observaciones.

### ***Presidente:***

¿Hay alguna objeción a los poderes? Si no la hubiere, se tendrán por aprobados.

**Aprobados por unanimidad. De acuerdo a lo dispuesto por el artículo 45 bis del Decreto Ley N° 3.500, se deja expresa constancia en el acta de la aprobación de esta proposición por las Administradoras de Fondos de Pensiones a través de sus respectivos representantes autorizados, todos quienes están presentes en esta Junta.**

### ***Secretario:***

## **VII. ASISTENCIA.**

El quórum de asistencia, que ya fue indicado, se contiene en el registro de asistencia, el que se encuentra a disposición de los señores accionistas que deseen consultarlo. De acuerdo al artículo 124 del Reglamento de Sociedades Anónimas, se adjunta a esta acta el referido registro de asistencia, el cual contiene los nombres de los accionistas presentes y el número de acciones que cada uno posee o representa.

Se deja especial constancia que el número de asistentes fue de 83, que poseían y representaban las citadas 410.709.430 acciones. Y se deja constancia, asimismo, que los accionistas que asistieron, ya sea por sí o representados, fue de 91, los que correspondían a las mismas 410.709.430 acciones, y que constituían el citado quórum de 67,728268%.

### ***Presidente:***

Con el objeto de dejar constancia en el acta, agradeceré indicar si se encuentra presente algún delegado de la Comisión, y en caso afirmativo, por favor indicar su nombre.

Se deja constancia que la Comisión no se hace representar en esta Junta.

### ***Secretario:***

## **VIII. ACTA DE LA JUNTA ANTERIOR.**

El acta de la anterior Junta Ordinaria celebrada con fecha 30 de abril de 2020 se encuentra firmada por el Presidente, el Secretario y los accionistas designados al efecto. El acta de la última Junta Extraordinaria de Accionistas, celebrada con fecha 27 de abril de 2017, también fue firmada por el Presidente, el Secretario y los accionistas designados al efecto.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 72 de la Ley sobre Sociedades Anónimas, esas actas se entienden aprobadas desde el momento en que fueron firmadas y, por este motivo, no procede su lectura y sólo se deja constancia de su aprobación.

#### **IX. FIRMA DEL ACTA.**

Según el artículo 72 de la Ley sobre Sociedades Anónimas, las actas de las Juntas de Accionistas deben ser firmadas por el Presidente y el Secretario de la misma y por tres accionistas elegidos en ella o por todos los asistentes si éstos fueren menos de tres.

En consecuencia, es necesario designar a los señores accionistas que deben firmar el acta.

#### ***Presidente:***

Como han llegado proposiciones de cinco nombres para la firma del acta, los propongo a todos, bastando la firma, en el acta, de tres cualesquiera de ellos:

- 1.- Pablo Iacobelli del Río, representante del accionista Qatar Airways Investments (UK) Ltd.;
- 2.- Pablo Guerrero Valenzuela, representante del accionista Delta Air Lines, Inc.;
- 3.- María Jesús Sánchez del Río, representante del accionista Inversiones Caravia Dos y Cía. Ltda.;
- 4.- Constanza Araneda Acuña, representante del accionista AFP Provida S.A.; y
- 5.- Mario Barrera Foncea, representante del accionista AFP Cuprum S.A.

Si no hubiera objeción se dará por aprobado.

**Aprobado por unanimidad. De acuerdo a lo dispuesto por el artículo 45 bis del Decreto Ley N° 3.500, se deja expresa constancia en el acta de la aprobación de esta proposición por las Administradoras de Fondos de Pensiones a través de sus respectivos representantes autorizados, todos quienes están presentes en esta Junta.**

#### ***Presidente:***

#### **X. CONSTITUCIÓN LEGAL DE LA JUNTA.**

Habiéndose dado cumplimiento a las exigencias previstas por la Ley sobre Sociedades Anónimas y los Estatutos de la Sociedad, esta Junta puede válidamente reunirse y se declara legalmente constituida.

#### ***Secretario:***

#### **XI. OBJETO DE LA PRESENTE JUNTA.**

El Directorio de la Sociedad acordó citar a esta Junta con el objeto de informar ampliamente sobre la situación legal, económica y financiera de la Compañía con motivo de la presentación del proceso de reorganización en los Estados Unidos de América bajo el Capítulo 11, de acuerdo a lo previsto en el Artículo 101 de la Ley sobre Sociedades Anónimas.

Esta citación se hace atendido a que la solicitud voluntaria de amparo bajo el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América que fuera presentada por la Compañía con fecha 26 de mayo de 2020, importa una suspensión automática de los cobros y ejecuciones contra la Compañía.

***Presidente:***

A continuación, el señor Gerente General de LATAM, don Roberto Alvo, informará a ustedes ampliamente sobre la situación legal, económica y financiera de la Compañía, con motivo de la presentación del proceso de reorganización en los Estados Unidos de América bajo el Capítulo 11.

***Gerente General, señor Roberto Alvo:***

Gracias señor Presidente.

Muy buenas tardes señores accionistas y gracias por acompañarnos el día de hoy. Me dirijo a Uds. para dar cuenta de los eventos ocurridos tras nuestra última Junta a fines de abril.

Extensiones de cuarentenas y restricciones de vuelo continúan afectando el retorno de las operaciones en la región

Lamentablemente hemos visto como la pandemia en Sudamérica ha seguido en aumento. Esto ha implicado que las restricciones sanitarias en los países en los que opera el Grupo LATAM se han ido extendiendo en el tiempo. Por causa de esta situación, la recuperación de las operaciones de LATAM y sus filiales ha sido más lenta a lo anticipado hace unos meses, lo que significa que el Grupo actualmente opera menos de un 10% del total de la capacidad de pasajeros. Si bien hace 2 meses nuestra perspectiva era que, hacia fines de año, LATAM y sus filiales operarían entre 50 al 70% del total de su capacidad, hoy en día creemos que estaremos en el límite inferior de ese rango.

Durante estos meses, nuestras filiales en Chile y Brasil han seguido operando, aunque con frecuencias limitadas. Sin embargo, nuestras filiales en Colombia, Perú y Argentina siguieron sin operar tras la extensión de las cuarentenas. En Colombia, la cuarentena que comenzó a regir en marzo y que inicialmente terminaba el 27 de abril, se extendió primeramente hasta el 25 de mayo y luego fue extendida nuevamente hasta el 1 de julio, lo que afecta vuelos domésticos, mientras que el cierre de fronteras se extenderá hasta fines de agosto. En Perú, la cuarentena que comenzó el 16 de marzo y que inicialmente finalizaba el 24 de mayo, también fue extendida hasta el 30 de junio. Por último, en Argentina, a fines de abril se anunció la extensión de la suspensión de cualquier vuelo comercial hasta el 1 de septiembre.

Por otro lado, Ecuador ha comenzado gradualmente a levantar las restricciones sanitarias luego de casi 3 meses de cuarentena, por lo que nuestra filial LATAM Airlines Ecuador ya ha comenzado a operar con frecuencias limitadas desde el 15 de junio.

Previo a la crisis estábamos con una posición financiera sólida

No quisiera dejar de mencionar que antes de la pandemia estábamos en una buena posición financiera y que tanto nuestras cifras operacionales como de balance venían mejorando.

Durante los últimos 5 años, reorientamos nuestras inversiones en los pasajeros y pusimos más esfuerzo que nunca en la excelencia operacional, lo que nos llevó a ser elegidos por ellos como la mejor aerolínea de Sudamérica y por la industria como el grupo aéreo más puntual del mundo durante los últimos dos años de forma consecutiva.

Junto con el crecimiento que tuvo el Grupo LATAM durante los últimos 5 años, llegando a transportar más de 74 millones de pasajeros el año pasado, fuimos reduciendo nuestra deuda de forma gradual en más de US\$2.000 millones.

Además, a pesar de las grandes inversiones que hicimos en nuestros pasajeros, sostuvimos una posición saludable de caja en torno a los US\$1.500 millones en promedio durante los últimos años, que representaba aproximadamente el 15% de nuestros ingresos.

#### Escenario continúa deteriorándose

La disminución de nuestras expectativas de reducción en la demanda también ha sido compartida por muchos otros actores de la industria. En particular, la Agencia Internacional del Transporte Aéreo (IATA) publicó hace pocos días su nueva estimación de impacto en demanda para el año 2020. En menos de 2 meses, las perspectivas de demanda global cayeron 17 puntos y en particular para Latinoamérica pasaron de una caída de la demanda de 41% a 57% para el año 2020.

#### El impacto en las operaciones y resultados del Grupo LATAM ha sido muy profundo

Este efecto ha tenido un impacto dramático en las cifras del Grupo.

Nuestra estructura de costos y nuestra deuda financiera están dimensionados para una compañía que genera ventas de US\$850 millones mensuales, que opera 1.400 vuelos diarios y que transporta más de 6 millones de pasajeros mensuales.

Durante mayo, nuestras ventas fueron aproximadamente US\$150 millones, operamos cerca de 60 vuelos diarios, los que tuvieron la mitad de la ocupación normal, y transportamos menos de 200.000 pasajeros. Si bien, hemos visto una recuperación durante junio, lo que nos ha permitido aumentar nuestra oferta a cerca de 100 vuelos y nuestros factores de ocupación sobre 60%, seguimos muy lejos de una operación normalizada.

#### Las pérdidas esperadas para 2020 motivaron que diferentes gobiernos apoyaran a la industria aérea con US\$123.000 millones

Cuando miramos la situación a nivel industrial, la magnitud de la crisis es de similares características. Recientemente la IATA publicó su nueva estimación de resultados para la industria en el 2020. En su análisis, ella estima que esta crisis generará pérdidas industriales por cerca de US\$84.000 millones en 2020, comparado con una utilidad global de US\$26.000 millones en 2019. Esto implica una caída de US\$110.000 millones en los resultados de la industria a nivel global entre un año y otro.

La reacción de los gobiernos de gran parte de los países desarrollados ha sido salir a ayudar a la industria aérea. A fines de mayo, la IATA publicó una recopilación de la ayuda otorgada, lo que muestra que los distintos gobiernos han entregado apoyos al sector por un monto aproximado de US\$120.000 millones. Estos apoyos no solo han sido préstamos y garantías, sino que además incluyen más de US\$35 mil millones en subsidios y otros US\$11 mil millones en inyecciones de capital. La ayuda entregada a la fecha beneficia a compañías que concentran el 84% de la oferta aérea mundial. Es evidente que este apoyo ha evitado que gran parte de la industria no haya entrado en un proceso de reorganización como al que LATAM ha tenido que acudir.

#### En este contexto, la magnitud del impacto hizo que las medidas tomadas no fueran suficientes

Con el fin de preservar la liquidez, durante la Junta de Accionistas del pasado 30 de abril les informamos de las iniciativas que estaba tomando el Grupo para sortear en lo posible esta crisis, algunas de ellas muy difíciles, pero completamente necesarias.

Sin embargo, la velocidad con que se desarrolló esta crisis, la falta de apoyo gubernamental oportuno y la intensidad con la que nos afectó fueron tan grandes que, a pesar de todos estos esfuerzos, no fue posible evitar entrar a un proceso de reorganización. Dentro de las medidas tomadas están la reducción en más de US\$900 millones de nuestras inversiones de este año, las cuales seguiremos ajustando en la medida de lo posible.

En segundo lugar, implementamos una reducción temporal de salarios de 50% para los meses de abril, mayo y junio la que fue aceptada por más del 90% de nuestros empleados. No obstante este esfuerzo, lamentablemente a la fecha hemos tenido que tomar la dolorosa decisión de dejar ir a cerca de 5.000 personas que eran parte del Grupo LATAM, de los cuales 1.800 han salido de forma voluntaria y más de 3.000 a través de desvinculaciones. El desarrollo de la crisis nos ha obligado a adaptar al Grupo a esta nueva realidad para asegurar la sostenibilidad de LATAM en el largo plazo.

En tercer lugar, tal como les comenté en la última Junta, las restricciones que se han impuesto en los países no afectan al negocio de carga y LATAM es uno de los pocos grupos de aerolíneas de la región que cuenta con una flota de aviones cargueros dedicados. Típicamente la carga se mueve en las bodegas de los aviones de pasajeros, pero producto de las restricciones para vuelos de pasajeros comerciales, el contar con una flota carguera dedicada es muy valioso en estas circunstancias.

LATAM Cargo y sus filiales han aumentado un 40% su capacidad para Europa y un 15% hacia Miami, además de lanzar nuevas rutas a Los Ángeles y Ciudad de México. Hemos desempeñado un rol fundamental para mantener las cadenas de suministros, apoyando a los exportadores de la región y trayendo insumos médicos hacia Sudamérica, incluyendo respiradores artificiales, mascarillas y otros insumos necesarios para enfrentar la propagación del coronavirus.

Por último, redoblamos también nuestros esfuerzos en proteger nuestra caja y salimos a renegociar los contratos con nuestros acreedores para lograr la mayor flexibilidad posible a las condiciones de pago, postergando pagos para meses posteriores e intentamos lograr financiamiento adicional, incluyendo, y principalmente, ayuda de los distintos gobiernos donde el Grupo opera que nos entregara flexibilidad para los siguientes meses.

Lamentablemente, pese a los esfuerzos, al no contar oportunamente con ayuda estatal y a la evidencia del empeoramiento de la crisis del COVID-19 concluimos que la mejor alternativa para proteger lo más posible la integridad del Grupo, sus trabajadores y sus operaciones, nos obligaba a acogernos a un proceso de reorganización voluntaria, el cual se decidió realizarlo en Estados Unidos.

No obstante esto último, somos plenamente conscientes de la situación fiscal de los gobiernos en donde el Grupo opera, y de las múltiples prioridades que dichos países enfrentan.

### ¿En qué consiste el *Chapter 11*?

Antes de explicarles el por qué nos acogimos al proceso en Estados Unidos, permítanme explicarles brevemente en que consiste el proceso llamado Capítulo 11 o *Chapter 11*.

Primero, es un proceso de reorganización voluntaria. Nadie nos obligó a acogernos, sino que voluntariamente buscamos reorganizar nuestros pasivos en un proceso reglado.

Segundo, es un proceso de reorganización, no es una liquidación, quiebra o bancarrota. Bajo la protección del Capítulo 11, LATAM y sus filiales siguen operando normalmente sus vuelos, sujeto a restricciones sanitarias y demanda.

Tercero, genera una suspensión automática o “*automatic stay*”, respecto de las deudas previas al acogimiento, lo que protege al Grupo de posibles demandas o solicitudes de sus acreedores para las deudas impagas.

Por último, es un proceso que busca la continuidad del Grupo LATAM, es reglado, abierto y público, y donde bajo la supervisión de un juez especializado en procesos de reorganización, la entidad busca un acuerdo con sus acreedores.

### El Capítulo 11 fue la mejor alternativa para mantener las operaciones y ajustar el tamaño del Grupo LATAM a la nueva realidad

Las particularidades de una reorganización bajo el Capítulo 11 y las condiciones del Grupo la convierten en nuestra mejor alternativa para buscar la sostenibilidad de LATAM y sus filiales.

Primeramente, es un proceso que preserva la operación normal del Grupo y que le permite redimensionarse de manera rápida y eficiente. Esto es una consideración fundamental pues permite al deudor terminar determinados contratos, lo que otorga la flexibilidad para definir su nuevo tamaño mientras se desarrolla la pandemia y sus consecuencias. Más aún, la única jurisdicción en que convergen todas las operaciones del Grupo es los Estados Unidos, y no haberla hecho en el lugar común habría obligado a hacer un procedimiento en cada jurisdicción, cosa que habría sido impracticable pues las legislaciones relativas a reorganización de los diferentes países donde el Grupo opera no son compatibles entre ellas.

Además, entrega al Grupo la posibilidad de obtener fuentes de financiamiento adicional, en magnitudes suficientes, a través de lo que se llama un Financiamiento DIP (*Debtor in Possession*), lo que asegura la continuidad de las operaciones. Este financiamiento tiene prioridad sobre las deudas existentes no garantizadas de la Compañía, por lo que es un mecanismo atractivo para inversionistas que desean financiar a compañías que se encuentran en reestructuración.

### ¿Por qué en Estados Unidos?

El proceso de capítulo 11 además tiene eficacia global, pues genera órdenes de protección que surten efecto más allá de los Estados Unidos y sobre todos los activos y operaciones del deudor, aunque estos se encuentren distribuidos por el mundo.

Además, en el caso de LATAM, gran parte de la deuda del Grupo se encuentra estructurada bajo la ley de los Estados Unidos y los contratos de estos créditos someten a las partes a la jurisdicción de los tribunales de ese país.

Finalmente, en nuestro caso, la reorganización es llevada en un foro especializado en reestructuraciones transnacionales, mundialmente aceptado, con mucha experiencia previa en reorganización de aerolíneas y es una sede que asegura un trato equitativo a sus acreedores.

### Importancia de LATAM

Acogernos al proceso de reorganización no fue una decisión fácil y es un proceso doloroso, pero estamos convencidos que es el camino correcto.

LATAM es un actor muy relevante en la sociedad y contribuye enormemente al desarrollo económico de la región y del país.

Estimamos el Grupo LATAM aporta US\$33.200 millones al Producto Interno Bruto de Sudamérica, genera casi 2 millones de empleos directos e indirectos, transporta medio millón de toneladas de carga y conecta la región con el mundo en alrededor de 145 destinos.

En Chile, contribuye con US\$6.200 millones al Producto Interno bruto del país, lo que representa más del 2% del total. Genera más de 200.000 empleos directos e indirectos, mueve 161.000 toneladas de carga entre exportaciones e importaciones, y sirve directamente más de 50 destinos nacionales e internacionales.

Hoy necesitamos ajustar nuestro tamaño y creemos que nos tomará unos 3 a 4 años a volver a ser de la magnitud que teníamos previo a esta crisis, pero seguiremos trabajando para asegurar la conectividad de Latinoamérica con el mundo como el principal grupo de aerolíneas de la región.

#### Sociedades que son parte del proceso consolidan la mayor parte de la deuda

Como pudieron ver, no todas las subsidiarias del Grupo LATAM se acogieron al proceso del Capítulo 11 debido a la naturaleza de su deuda y situación financiera actual.

Las sociedades que se acogieron al proceso de reorganización (LATAM Airlines Group S.A., LATAM Cargo y filiales, LATAM Airlines Chile, LATAM Airlines Ecuador, LATAM Airlines, Perú, LATAM Airlines Colombia, entre otras) consolidan el 94% de la deuda de la Compañía. Visto de otra forma, de los 340 aviones que opera LATAM, 320 pertenecen o son contratos que mantienen dichas sociedades y que incluyen a las filiales de Chile, Perú, Colombia y Ecuador.

Por otro lado, las filiales de Brasil, Paraguay y Argentina quedaron fuera del proceso. En el caso de LATAM Airlines Brasil, que mantiene los 20 aviones restantes, la deuda es muy baja y se encuentra actualmente en conversaciones por un potencial financiamiento por parte del Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social de Brasil (BNDES).

En el caso de LATAM Airlines Paraguay, esta filial prácticamente no tiene deudas.

Para LATAM Airlines Argentina, la razón de no incluirla en el proceso inicialmente fue que la reorganización judicial en Estados Unidos no es reconocida en Argentina. Ayer nuestra filial en Argentina anunció el cese indefinido de sus operaciones. LATAM Airlines Argentina, opera principalmente en el mercado doméstico de dicho país y sus operaciones corresponden a menos del 2% de la operación total del Grupo. En las condiciones de operación actuales, lamentablemente la operación de LATAM Airlines Argentina no es sustentable. El Grupo y la filial han hecho todos los esfuerzos para ajustar el tamaño de LATAM Argentina y cambiar las condiciones laborales, pero lamentablemente no logramos los acuerdos necesarios. El Grupo LATAM, a través de sus otras filiales, continuará ofreciendo vuelos internacionales a Argentina en la medida que la demanda y las restricciones sanitarias así lo permitan.

#### Proceso de reorganización normalmente lleva entre 12 – 18 meses

Si bien el proceso de reorganización bajo el Capítulo 11 es variable, típicamente toma entre 12 a 18 meses y se divide en cuatro etapas.

Al inicio del proceso, el Grupo busca asegurar la continuidad operacional, protección frente a acreedores y reconocimiento del proceso en los países donde sus filiales operan.

Una vez asegurada la protección, comienza la búsqueda de financiamiento adicional que serán los fondos con que contarán LATAM y sus filiales para operar mientras dura el proceso del Capítulo 11.

A su vez, a través de un procedimiento muy simple, los acreedores solicitan en la corte que se reconozcan sus acreencias y el *US Trustee*, que es parte del Departamento de Justicia de Estados Unidos, forma el llamado “Comité de Acreedores”, el que representa los intereses de los acreedores en la corte y supervisa la administración del negocio para proteger los intereses de los acreedores. El Comité de acreedores contrata profesionales que apoyan a los acreedores con la evaluación del plan de reorganización y la supervisión del negocio, los cuales son con cargo al deudor.

La Compañía por su parte, elabora un plan de reorganización, que se presenta en la corte al comité de acreedores y que busca acordar el pago que recibirán por las acreencias que mantiene la Compañía previo al inicio del proceso de reorganización. La Compañía tiene 120 días para presentar el plan de reorganización, el que puede ser extendido en caso de ser autorizado por el juez.

Luego de presentado el plan de reorganización, los acreedores deben votar, y en caso de ser necesario, la Compañía hace ajustes al plan de reorganización en caso de así se haya decidido en la corte.

Finalmente, para salir del Capítulo 11, la compañía ejecuta el plan de reorganización acordado en la corte y debe repagar el Financiamiento DIP, de acuerdo a las condiciones que se hayan establecido en el contrato de financiamiento.

#### Próximos pasos

Actualmente estamos en la segunda etapa del proceso. Ya se ha formado el comité de acreedores el que estará representado por AerCap y Aircastle por el lado de los arrendadores de aviones, Lufthansa Technik y Repsol por el lado de los proveedores, Bank of New York Mellon y Compañía de Seguros de Vida Consorcio por el lado de los acreedores financieros, y el Sindicato de Pilotos de LATAM por el lado de los empleados.

Mientras, la Compañía se encuentra buscando financiamiento por aproximadamente US\$2.000 millones a través de financiamiento DIP. Los actuales accionistas Costa Verde Aeronáutica, a la que pertenecen las familias Cueto y Amaro, y Qatar Airways ya han comprometido US\$900 millones, sujeto a condiciones, por lo que aproximadamente la mitad ya está conseguida y esperamos presentar en los próximos días en la corte el financiamiento adicional, el que debe ser aprobado por el juez.

Señores accionistas, entendemos la complejidad del momento y que las circunstancias antes descritas nos han obligado a acogernos a un proceso de reorganización bajo el Capítulo 11 de los Estados Unidos. En este contexto, estamos plenamente enfocados en superar esta crisis y reformar nuestro Grupo para prosperar en un mundo después del coronavirus, convirtiéndonos en un grupo de aerolíneas mucho más ágil, resiliente y sostenible en el largo plazo.

Finalmente, quiero agradecer a cada uno de ustedes, nuestros accionistas, que se han mantenido a nuestro lado en estos momentos difíciles, y en particular agradecer a todos los empleados por el esfuerzo y compromiso demostrado día a día.

Muchas gracias.

***Presidente:***

Muchas gracias, señor Gerente General. Para lograr un expedito desarrollo de esta Junta, guardaremos las preguntas para el final de la misma, dentro de unos pocos minutos más.

**Secretario:**

### **XIII. APROBACIÓN Y REDUCCIÓN A ESCRITURA PÚBLICA.**

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 72 inciso tercero de la Ley N° 18.046 sobre Sociedades Anónimas, el acta de la presente reunión se entenderá aprobada sin necesidad de cumplir con otra formalidad posterior, una vez que ella se encuentre insertada en el Libro de Actas respectivo y firmada por el Presidente, el Secretario de la Junta y tres de los accionistas designados para este efecto.

Se propone a esta Junta facultar indistintamente a los señores Juan Carlos Menció, Claudia Pavez González, José María Eyzaguirre Baeza, Felipe Larraín Tejeda y Cristián Lagos García de la Huerta para reducir a escritura pública todo o parte del acta de esta Junta.

**Presidente:**

Ofrezco la palabra y si hay acuerdo se da por aprobado.

**Aprobado por unanimidad. De acuerdo a lo dispuesto por el artículo 45 bis del Decreto Ley N° 3.500, se deja expresa constancia en el acta de la aprobación de esta proposición por las Administradoras de Fondos de Pensiones a través de sus respectivos representantes autorizados, todos quienes están presentes en esta Junta.**

**Presidente:**

Con lo anterior, hemos revisado todas las materias objeto de la convocatoria a esta Junta. Les recuerdo que esta es una Junta informativa sobre la materia definida.

Antes de finalizar, ofrezco la palabra a los señores accionistas, en caso que alguno quisiera hacer alguna consulta u observación.

**Intervención Accionistas:**

El accionista **señor Jorge Said Yarur** consultó la razón por la cual en la Junta Ordinaria de Accionistas de abril pasado no se informó a los accionistas de la grave situación de la Compañía y del Capítulo 11 en Estados Unidos.

En respuesta, el **Gerente General** señaló que, de conformidad a la ley, acogerse al Capítulo 11 en Estados Unidos tenía que ser previamente aprobado por el Directorio de la Compañía y luego anunciado como hecho esencial, todo lo cual se hizo recién a fines de mayo. Por lo tanto, era imposible para la Compañía dar cuenta en abril de una decisión que se tomó en mayo y que además debía ser aprobada por el Directorio e informado al mercado mediante hecho esencial. Aclaró que en la Junta Ordinaria de abril pasado se dio cuenta de la grave situación de la Compañía producto de la pandemia del Coronavirus, de los impactos que ella estaba teniendo sobre la Compañía, de las medidas que se estaban tomando y la forma de cómo se estaba tratando de conducir la crisis. A lo largo del mes de mayo, con posterioridad a la Junta, se fueron tomando muchas medidas en función de tratar de evitar tener que acogerse al Capítulo 11, lo cual, en última instancia, fue la decisión más viable hacia adelante.

El accionista **señor Jorge Said Yarur** continuó criticando el actuar de la Compañía afirmando que ella hacía promesas sin fundamento, en su momento con la fusión y sus sinergias y ahora con el *Chapter 11*, poniendo en duda su beneficio para los accionistas. Hizo alusión a US\$3.000 millones de pérdidas a marzo y que con el período abril a junio la Compañía iba a quedar con patrimonio negativo, tildando la situación de más que grave. Agregó que una Compañía con patrimonio negativo y con US\$ 11.000 millones de deuda no tenía viabilidad y criticó el manejo de la Compañía. Agregó que, en su opinión, el *Chapter 11* solo beneficiaría el patrimonio de los accionistas principales y no el de los accionistas minoritarios; que con la deuda DIP, que él llamaba “deuda prime”, se iba a diluir a los accionistas minoritarios entre un 50 y un 60% de su inversión.

En respuesta, el **Presidente** desestimó las críticas y su tono, indicando que no compartía en absoluto el punto de vista del accionista sobre que la Compañía hacía promesas sin fundamento ni que se estaba haciendo diferencia entre unos accionistas y otros; y pidió al accionista continuar con su próxima pregunta para no caer en un debate estéril.

El accionista **señor Jorge Said Yarur** continuó consultando por qué en febrero se había pagado la deuda a la sociedad Inversiones Odisea Limitada, antes del acogerse al *Chapter 11*; y le consultó al Presidente si se había ocupado algún avión de filial Transportes Aéreos S.A. para fines personales.

En respuesta, el **Presidente** aclaró que se estaba en la Junta de Accionistas de LATAM; que la Compañía no había hecho el pago aludido; y le agradeció atenerse a los temas de esta Junta y no de otras compañías, como era el caso de Costa Verde. Y que a ninguno de los activos de la filial Transportes Aéreos S.A. se le había dado uso ajeno al interés social.

El **señor Hugo Toledo González, representante del accionista Servicios e Inversiones Hugo Toledo SpA**, consultó sobre la eventual dilución que este proceso podría generar a los accionistas y cuál era el grado de esa dilución y el objetivo de la reorganización, principalmente respecto del patrimonio de los accionistas.

En respuesta, el **Presidente** aclaró que el principal objetivo que se perseguía con este proceso era salvar la Compañía, es decir, su continuidad operacional, su manejo futuro y la mantención de la mayor cantidad de empleos posibles. Para ello había que hacerse cargo de la situación actual. La Compañía estaba en una situación compleja, largamente explicada. El mundo entero entendía lo que estaba sucediendo y obviamente había medidas tremendamente lamentables y duras que se debían tomar para que la Compañía como tal tuviera algún futuro. Lamentablemente, todos los accionistas se han visto tremendamente afectados. Aseguró que se estaban haciendo todos los esfuerzos para recuperar, hacia adelante, todo lo que se pueda en este camino, ya que había que hacerse cargo de los actuales acreedores, de un nuevo financiamiento y también de los actuales accionistas. El término de este proceso no era todavía posible de identificar. Dependerá principalmente de cómo siga evolucionando la pandemia, de cómo logre seguir operando la Compañía y del resultado de las negociaciones con los acreedores. Una vez que se vayan resolviendo estos temas, se sabría en qué condiciones se va a salir del Capítulo 11.

Luego, el mismo **señor Hugo Toledo González, representante del accionista Servicios e Inversiones Hugo Toledo SpA**, consultó si los accionistas minoritarios tendrían la posibilidad de participar, como lo hacían los mayoritarios, del refinanciamiento vía DIP o de alguna otra forma. Haciendo presente que no conocía bien la estructura legal que regulaba en este caso a los accionistas minoritarios, consultó si tenían alguna opción de invertir en esta nueva LATAM que iba a haber.

En respuesta, el **Gerente General** recordó que, cuando se hizo el anuncio del ingreso voluntario del Capítulo 11, la Compañía comunicó que, en la medida en que la legislación lo permitiera, todos los accionistas podrían participar o podrían procurar participar del DIP. La Compañía, y esto es público,

contrató a Larraín Vial para estos efectos. Agregó que en la página de la Compañía encontrarían los datos de contacto del Departamento de Relación con Inversionistas de la Compañía, quien los contactaría a su vez con Larraín Vial para estos efectos.

El accionista **señor Iván Arriagada Bahamondes**, hizo presente que de acuerdo a una publicación de la Comisión de la Bolsa de Valores de Estados Unidos, se señalaba que aunque una empresa pudiera terminar el proceso del Capítulo 11 de buena forma, en general los acreedores y los tenedores de bonos se convertían en los nuevos propietarios de las acciones, y en la mayoría de los casos, el plan de reorganización de la compañía redundaría en la cancelación de las acciones existentes, e incluso si los accionistas participaran en el plan, sus acciones generalmente estarían sujetas a una dilución sustancial. Consultó si existía la posibilidad real de que se cancelaran las acciones existentes, aunque no se produjera la bancarrota; y si se produjera dicha dilución, de qué magnitud se estimaba que sería.

En respuesta, el **Secretario** indicó que la Bolsa de Nueva York deslistó las acciones de la Compañía. Explicó que ello constituía un procedimiento rutinario en Estados Unidos que se aplicaba cada vez que una empresa entraba en Capítulo 11. Aclaró que las acciones continuaban transándose, ahora *over the counter*. Explicó que el programa de ADRs se mantenía vigente y se esperaba que una vez que la Compañía saliera del Capítulo 11 sus acciones volverían a listarse en la Bolsa de Nueva York. Concluyó que lo anterior era lo único que había ocurrido hasta la fecha en cuanto a movimiento de acciones de la Compañía. En cuanto al movimiento de acciones a que se refirió el accionista, hizo presente que se estaba en una situación aún muy preliminar para entender qué es lo que pudiera o no ocurrir cuando termine el proceso. Indicó que, en todo lo demás, no había habido cambios.

El accionista **señor Marcelo Espinoza Henríquez** felicitó a la Compañía por el trabajo que había hecho. Hizo presente, con la intención de poner un poco en contexto a todos los accionistas, que recolectar toda esa cantidad de dinero vía DIP no debía ser fácil, atendida la situación actual de la Compañía. Al mismo tiempo de manifestar su preocupación por la dilución, ya que nadie quería que la hubiera, pidió que se le aclarara que, de acuerdo con lo que le había entendido al Gerente General, la Compañía tenía que generar US\$850 millones de ingresos mensuales y que la expectativa actual era llegar a operar a aproximadamente un 50% de capacidad a diciembre de este año. En otras palabras, pidió se le confirmara si la idea era que la Compañía generara ingresos del orden de US\$ 400 millones mensuales en diciembre de este año.

En respuesta, el **Gerente General** señaló que era correcto que antes de la crisis los ingresos promedio mensuales de la Compañía eran aproximadamente de US\$850 millones. Por otra parte, indicó que se esperaba que la Compañía operara hacia fin de año a una capacidad de aproximadamente el 50%; pero precisó que por capacidad oferta se entendía oferta, esto es, cantidad de vuelos, que se esperaba estar operando, no cantidad de ingresos. Los ingresos se definirán en función de los precios de los tickets en su momento. Aclaró que ello era solo la estimación que se tenía hasta ahora, ya que todo dependía de cómo evolucionara la pandemia. Concluyó que era muy difícil hacer predicciones, pero que con la información de que se disponía esa era la mejor estimación de la Compañía de lo que podría ser su operación hacia fin de año.

El accionista **señor Marcelo Espinoza Henríquez** agradeció al Gerente General y lo felicitó por su presentación, que tildó de muy clara, y pidió se le confirmara si la Compañía no estaría solicitando ayuda estatal; ya que con la ayuda vía DIP y con la reducción del tamaño de la Compañía, como se había venido haciendo a propósito de esta crisis, y generando ingresos más o menos del orden de US\$300 ó 400 millones mensuales, la Compañía no necesitaría más ayuda; y si ello constituía el plan base de la Compañía.

En respuesta, el **Gerente General** señaló que, de acuerdo al Capítulo 11, la Compañía tenía que presentar un plan a la Corte dentro de los 120 días siguientes a la solicitud respectiva, esto es, hacia fines de septiembre próximo. Indicó que la Compañía estaba trabajando en ese plan para entregarlo dentro de dicho plazo. Señaló que creía que el financiamiento que la Compañía estaba buscando a la fecha, de US\$2.000 millones aproximadamente, era una buena estimación para poder sortear la crisis del coronavirus que estaba sufriendo.

El mismo accionista **señor Marcelo Espinoza Henríquez** pidió al Gerente General si se les podría adelantar cómo habían sido las negociaciones con los principales acreedores, si la recepción de éstos había sido positiva o no, ya que, a su juicio, atendido el actual contexto, los acreedores debieran estar dispuestos a hacer una quita.

En respuesta, el **Gerente General** señaló que se estaba en una etapa muy preliminar. Hacía solamente algunos días que se había conformado el Comité de Acreedores de la Compañía respecto de las empresas incluidas en la reorganización ya mencionadas en la presentación, con quien se negociaría el plan de reestructuración que la Compañía tenía que presentarles. Ese Comité revisaría el plan y recién con ello comenzarían las negociaciones. Aclaró que lo único que sí había hecho la Compañía hasta el momento, y que era de público conocimiento, era poner término unilateralmente determinados contratos a que le daba derecho el proceso del Capítulo 11 de los Estados Unidos; en particular, algunos contratos de arrendamiento de aviones. El ejercicio de esta opción permitiría redimensionar la Compañía de una manera más rápida y barata.

El mismo accionista **señor Marcelo Espinoza Henríquez** agradeció y destacó la claridad de todo e hizo presente sus deseos de que se saliera adelante.

El **señor Carlos Fernández Villablanca, representante de la accionista Viviana Villablanca Gómez**, hizo presente que la Compañía tenía una deuda, especialmente con sus ex trabajadores, sus familias, con sus accionistas y con los chilenos en general; y el Capítulo 11 era una oportunidad para demostrar el gran grupo humano y metodología con que la Compañía contaba y que fueron los pilares que la habían hecho fuerte. La reorganización no debía ser solo económica y estratégica, sino también una readaptación hacia una empresa económicamente viable, con énfasis en el bienestar de sus trabajadores y respeto a sus pasajeros.

Destacó el trabajo que habían hecho las familias Cueto y Amaro y se refirió que los desafíos más urgentes que tenía la Compañía, los que, a su juicio, eran asegurar su viabilidad económica, responder por sus equivocaciones y comprometerse para con sus acreedores, trabajadores, clientes y gobiernos, con miras a demostrar que no solo era una sociedad económicamente viable, sino también capaz de adaptarse a los nuevos tiempos y demostrar su carácter de empresa estratégica. Solicitó que, como señal de confianza al mercado y sus accionistas, los fondos comprometidos para rescatar a LATAM no se entregaran vía DIP, sino que vía inyección de capital directo, no condicionado e inmediato.

Luego, el accionista **señor Diego Valdivia Guajardo** consultó qué sucedería en el caso de que el plan de reestructuración no fuere aprobado por el Comité de Acreedores en la Corte.

En respuesta, el **Secretario** indicó que el plan sería negociado y discutido con el Comité de Acreedores y que la expectativa era que se llegase a un acuerdo que fuera aprobado por el Comité y que contribuyera a que la empresa pudiese salir del Capítulo 11.

Luego el **Gerente General** explicó que si no hubiera una salida del Capítulo 11, la Compañía entraría en liquidación, en cuyo caso los acreedores que conformaban el Comité de Acreedores no recibirían

compensación alguna. De esta forma, los incentivos estaban alineados con lograr un acuerdo, en la medida que se lograra un plan viable para la Compañía.

El mismo accionista **señor Diego Valdivia Guajardo**, por último, hizo presente que, en su opinión, había sido bastante sabio entrar en reorganización; y, en especial, haberlo hecho en Estados Unidos, bajo el Capítulo 11.

Luego, la accionista **señora Paula Afani Saud** consultó la razón de porqué se había suspendido el dividendo justo dos días antes de su pago, en circunstancias que había quedado aprobado antes de entrar en el Capítulo 11, en la Junta Ordinaria por corresponder a las utilidades del año 2019.

En respuesta, el **Secretario** indicó que una vez radicado el Capítulo 11, quedó prohibido a la Compañía proceder con ciertos pagos, entre los que se encontraba el dividendo. Recordó que la opinión del Directorio había sido de diferir su pago.

Luego, la misma accionista **señora Paula Afani Saud** consultó sobre cuándo debía decidirse sobre la conversión de los financiamientos DIP en acciones de la Compañía, en caso que dichos DIP fueren obtenidos, y si esa conversión dependía de la decisión de los aportantes, haciendo presente el temor de los accionistas al riesgo de una dilución fuerte, en contraste con los accionistas con alta participación que financiarían vía DIP, como los Cueto, Amaro, Qatar e incluso los Bethia que querían vender sus acciones para entrar vía DIP. Consultó, además, si los contratos DIP se hacían públicos.

En respuesta, el **Gerente General** señaló que los financiamientos DIP tenían que ser pagados como condición necesaria para salir del Capítulo 11. Precisó que podrían ser pagados alternativamente con caja, con otra deuda o bien eventualmente capitalizados, todo ello según lo que permitieran los contratos del DIP, los cuales debían ser primero aprobados por el Comité de Acreedores y luego validados por el juez. Confirmó que los contratos DIP se hacían públicos cuando se presentaban a la Corte. Agregó que mientras no se pagaren los DIP mediante alguno de los tres mecanismos, la Compañía formalmente no podría salir del Capítulo 11. En caso que el DIP pudiera ser transformado en acciones, ello ocurriría a la salida, al final del proceso. Precisó que todos los accionistas actuales de LATAM iban a seguir siendo accionistas de la Compañía, en su respectiva proporción, durante todo el proceso del Capítulo 11, y solamente al final ocurriría, eventualmente, la capitalización del DIP o de algunas de las deudas que, según el plan, se haya acordado serían capitalizables. Hizo presente que el Capítulo 11 como proceso no tenía plazos definidos, pero, que, normalmente estos procesos duraban entre 12 y 18 meses.

Luego, el accionista **señor Marcelo Pérez Osses** consultó sobre cuál era el proyecto concreto hoy y qué ganas y energía había de para dar vuelta esta situación, haciendo presente que entendía --como cualquier ciudadano-- la grave crisis que se vivía por la pandemia, destacando la calidad de los directivos de la Compañía, su conocimiento y experiencia de 25 años, sabiendo siempre salir delante de varias crisis, comprando y administrado aerolíneas que estaban en quiebra, fusionando y siempre creciendo, lo que constituía a su juicio una historia muy entretenida que se podía incluso ver hasta en Wikipedia. Consultó si ese proyecto contemplaba achicar la Compañía, recordando los momentos en que LATAM alcanzó su valor máximo no teniendo tantos aviones.

En respuesta, el **Presidente** señaló que, efectivamente, eran muchos años que habían trabajado en este proyecto, con un grupo de ejecutivos muy profesionales. Como era lógico, con el correr de los años fueron llegando nuevos ejecutivos a la Compañía, con una nueva energía. Dio fe de que, en este minuto, con Roberto Alvo a la cabeza, se estaba en la senda correcta para poder recuperarse y salir adelante de la situación compleja que se estaba viviendo. Indicó que nunca se habían visto envueltos en una situación tan difícil como esta. Si bien era cierto que había mucha experiencia y durante muchos años se había avanzado en un trabajo que había resultado bastante exitoso y reconocido, no era menos cierto que tenían

que hacerse cargo de la dura realidad actual. Que sin duda había mucho entusiasmo y mucha energía, pero también había mucho realismo que nos llevaba a partir de la base de que había una gran incertidumbre y que tenían que navegar con esa incertidumbre, porque nadie en el mundo sabía cómo se iba a seguir comportando el coronavirus. Se tenía cierta idea, la experiencia de cómo se habían ido comportando los países que habían ido de a poco saliendo; pero, por ejemplo, la posibilidad de una segunda ola de pandemia por supuesto que era un elemento que generaba una tremenda incertidumbre para toda la industria y para todo el mundo. Por lo tanto, con esa experiencia que daban los años también había que ir dándose cuenta de que tenían que ir dando los pasos acertados, con mucha cautela, sin dar pasos en falso. Se habían tomado decisiones muy difíciles, en pos de buscar soluciones futuras, que muchas veces, en el corto plazo, parecían decisiones poco claras o confusas. Su percepción era que no era así y que hoy día LATAM contaba con un equipo tremendamente profesional, con mucha energía, con un compromiso infinito para salir de esto de la mejor manera. Señaló que, si nos acompañaba un poco la fortuna de que esta pandemia fuera poco a poco disminuyendo, iban a encontrar los caminos que permitieran salir adelante con éxito y volverían a ser esa compañía que había sido un ejemplo y un puntal importante para el desarrollo de la región. Le cedió la palabra al Gerente General sobre el tema.

El **Gerente General** agregó que había un grupo, de más de 37.000 personas hoy en día, que componían LATAM, y que le daba mucho orgullo ver como ellos cada día, con mucho cariño por lo que hacían y por la Compañía, trataban de hacer su trabajo de la mejor forma posible. Solamente podía decir que el equipo de ejecutivos de la Compañía estaba trabajando día y noche, de lunes a domingo, en tratar de encontrar una salida para esta crisis. Agregó que no iban a dejar piedra sin levantar ni acción sin tomar para preservar a LATAM lo más íntegra posible, para preservar la mayor cantidad de puestos de trabajo que fuere posible, para asegurarse de que la Compañía estuviera fortalecida cuando esta crisis pasare, para asegurarse de que LATAM pudiera volver a surcar los cielos de Sudamérica con el orgullo que todos sentíamos por ella.

Agregó que se estaba en un momento impensado; que él llevaba menos de tres meses en el cargo y nunca imaginó que iba a tener que enfrentar una situación tan difícil, tan extraña e impredecible como la que enfrentaban hoy en día. Solamente quiso expresar que, independientemente de lo que les iba a deparar el futuro, que no lo sabían, todas las personas que componían LATAM estaban dando lo mejor de sí para sacar la Compañía adelante, y aseguró a los accionistas que tenían el compromiso del equipo ejecutivo de hacer el mejor esfuerzo posible para sacar a LATAM adelante.

El accionista **señor René Aravena Vega** criticó en general la administración de la Compañía, su estrategia financiera, sus deudas, sus gastos en asesores y, en general, su gran tamaño, haciendo alusión a una reciente compra de acciones de Lan Perú S.A. Se refirió con preocupación al Capítulo 11, ya que con eso la Compañía entraba en un proceso judicial, que como tal era complejo, y a la participación del Consejo de Defensa del Estado y de accionistas en ese proceso. Sugirió en general cortar compromisos comerciales con empresas e instituciones y el nombramiento de un “primer ministro” que se hiciera cargo y que apoyara al presidente en el proceso, lidiando con los acreedores y nuevos financiamientos, DIP y demás factores de esta compleja situación por la que atravesaba la Compañía.

En respuesta, el **Presidente** agradeció al accionista y le confirmó tenían consciencia de que haberse acogido al Capítulo 11 había sido una decisión muy compleja y difícil, al mismo tiempo que estaban seguros que constituía el mejor camino disponible para una mejor negociación con los acreedores y darle viabilidad a la Compañía en el tiempo. Y agregó que en este minuto la Compañía tenía al mejor “primer ministro”, que era Roberto Alvo, destacando todas sus capacidades, conocimiento y experiencia necesarias para sacar adelante a la Compañía de esta situación compleja; y pidió confianza en que la Compañía estaba haciendo las cosas lo mejor posible, bajo la dirección y muy buenas manos de Roberto Alvo.

El accionista **señor Cristián Tapia Rivera** consultó acerca de la estimación del valor final de la acción de la Compañía al final del Capítulo 11, haciendo presente que el precio de la acción de LATAM estaba en aproximadamente \$1.300; que el *peak* había sido de unos \$7.000; y que su estimación era que, al final, el precio debería estar alrededor de los \$4.000.

En respuesta, el **Gerente General** señaló que la Compañía no se pronunciaba sobre el valor de sus acciones; y que era un tema de cómo el mercado valorizaba el patrimonio de la Compañía. Solamente agregó que todo el proceso de Capítulo 11 llevaba aproximadamente un año y la salida del Capítulo 11 solamente se iba a conocer al final, por lo que la información relevante para entender el precio de la acción iba a saberse en ese momento y no antes. No obstante, la Compañía no podía opinar, ni lo iba a hacer, sobre el precio de la acción.

El mismo accionista **señor Cristián Tapia Rivera** consultó si al finalizar el Capítulo 11 iba a haber una reducción del monto y cantidad de acciones de los accionistas; su porcentaje y valor final.

En respuesta, el **Gerente General** señaló que habían ido aprendiendo en estas semanas de cómo funcionaba el Capítulo 11, admitió que era un poco distinto a lo que se estaba acostumbrado y que era consciente de que en general en Chile nadie lo conocía. Por lo mismo, indicó, a modo de resumen del proceso para entender cómo funcionaba, que la Compañía presentaría un plan, el que dependía, como es lógico, de la oferta y la demanda que se proyectaba para el futuro; luego, los acreedores opinaban sobre ese plan y éste se negociaba; y, finalmente, el plan acordado se sometía a la aprobación del juez. Concluyó que como no se conocía todavía ni el plan ni tampoco su negociación, no sabían aún cómo se iba a configurar la Compañía hacia el final. La conformación final de la estructura del capital de la empresa, así como la deuda final que ésta tenga y su composición accionaria, iban a ser todos parámetros que iban a ser definidos al cierre del proceso. Concluyó que el proceso funcionaba de manera tal de que solo al final del mismo se podrían visualizar mejor la situación.

El mismo accionista **señor Cristián Tapia Rivera** consultó sobre la razón de haberse acogido al Capítulo 11 antes de haber pagado el dividendo que había sido previamente aprobado; que por qué no se había pagado primero y después acogido a ese proceso.

En respuesta, el **Secretario** recordó que el Directorio de la Compañía había emitido con anterioridad a la Junta una resolución recomendando no pagar el dividendo. Sin embargo, en la Junta Ordinaria celebrada el 30 de abril pasado se había tenido que dar por aprobado el reparto del dividendo pues, no obstante haber existido un amplio porcentaje de acciones que rechazó el reparto, la legislación vigente en Chile exigía --para suspenderlo-- el acuerdo de la unanimidad de las acciones emitidas por la Compañía. No obstante, al acogerse la Compañía al Capítulo 11, dicho cuerpo legal le impuso una serie de limitaciones, tales como las de efectuar algunos pagos, entre los que se incluían los dividendos. Dichos pagos se vieron suspendidos al momento de la presentación de la solicitud de acogimiento al Capítulo 11 y esa era la principal razón por la cual no se había procedido con el pago de los dividendos.

El accionista **señor José Trigari Olave** consultó si los señores Cueto eran parte también de los acreedores y, a modo de ejemplo, si eran dueños de aviones entregados a la Compañía en leasing. Consultó, además, qué pasaba con Delta; si la Compañía iba a hacer más despidos y, en caso afirmativo, qué porcentaje de despidos se estimaba; y sobre la estrategia que se iba a adoptar para salir del Capítulo 11.

En respuesta, el **Presidente** confirmó que ni la familia Cueto ni el Grupo Costa Verde tenían vínculo alguno con la Compañía a través de aviones. No eran dueños de ninguno de los aviones ni le arrendaban aviones a la Compañía, ni existía relación comercial alguna de aquellas por las que el accionista consultó.

Agregó que Delta era un accionista que había entrado a la Compañía en el mes de enero pasado y que se había visto igualmente afectado que el resto de los accionistas.

El **Gerente General** añadió, en relación con la consulta relativa a los despidos, que la Compañía estaba haciendo todos los esfuerzos por tratar de mantener la mayor cantidad de gente posible. De hecho, las primeras medidas que se habían tomado fueron de carácter voluntario, otorgando permisos sin goce de sueldo y planes de retiro voluntario que fueron aceptados por un grupo importante de personas. Lamentablemente, habían tenido que seguir redimensionando la Compañía, por la situación en la que se encontraba. Recordó que la Compañía estaba operando más o menos el 7% de los vuelos normales, y que esperaban hacia fin de año estar operando aproximadamente el 50%. Hizo presente que estaban tratando de preservar todos los puestos de trabajo posibles, tanto en Chile como fuera de Chile, pero que no podían, como ya lo había dicho en otras oportunidades, prometer que no tuvieran que seguir redimensionando la Compañía; y era probable tuvieran que hacerlo. Hoy en día la Compañía no necesitaba más de 5.000 ó 6.000 personas para operar; y tenía 37.500 personas, lo que era una demostración de que la Compañía estaba tratando de preservar la mayor cantidad de empleos posibles, independientemente de la situación en la que estaba. Dependiendo de cómo evolucionara la crisis y la demanda, probablemente tendrían que hacer ajustes a los planes y no descartaba que tuvieran que tomar medidas adicionales, en Chile o en los demás países donde la Compañía opera.

El accionista **señor Manuel Candia Fuentes** consultó si con el fin de informar a los accionistas y de facilitar el seguimiento al proceso al que se había acogido LATAM, existía alguna planificación de próximas reuniones y, en caso afirmativo, cuáles serían las fechas.

En respuesta, el **Secretario** invitó a los accionistas a ingresar al sitio web [www.latamreorganization.com](http://www.latamreorganization.com), que a su vez tenía links directos donde se podía hacer seguimiento en detalle al proceso del Capítulo 11, incluyendo información bastante detallada de qué era lo que el Tribunal había aprobado a la fecha, qué estaba pendiente y cuáles eran los próximos pasos y etapas ante el Tribunal, etcétera. Adicionalmente, también los invitó a dirigirse al Departamento de Relación con Inversionistas de la Compañía para obtener su apoyo para acceder a esa información, la cual, como indicó, era pública.

El mismo accionista **señor Manuel Candia Fuentes** consultó si las decisiones que LATAM adoptare directamente iban, además, a ser informadas directamente a los accionistas.

En respuesta, el **Gerente General** indicó que la Compañía era una sociedad anónima abierta y, como tal, se regía por las normas que regulaban este tipo de sociedades, las cuales propendían a que el mercado se mantuviera informado. Además de la información que estaba disponible en el sitio web como había mencionado el Secretario, la Compañía iba a comunicar la información que correspondiere, a los accionistas y al mercado en general, a través de hechos esenciales o comunicados de interés que se publicaban en el sitio web de la Compañía. Aseguró que se daría cumplimiento a la normativa tanto de la Comisión como de la *Securities and Exchange Commission* respecto de la información que se debía brindar a los accionistas.

El accionista **señor Felipe Campillo Campillo** consultó cuál era la situación actual con algunos arrendadores y dueños de aviones, que estaban dentro del proceso y respecto de los cuales entendía, por lo que había salido en la prensa, que la Compañía no le habría entregado cierta información respecto al estado y mantención de esos aviones; y si eso podría generar alguna dificultad en el proceso de reorganización.

En respuesta, el **Gerente General** confirmó que la Compañía, por exigencia de la normativa aeronáutica, tenía la obligación de mantener los aviones en estado de aeronavegabilidad. Agregó que la Compañía no podía volar y poner en operación aviones que no estuvieran mantenidos de acuerdo a esa normativa; y

aseguró que los aviones que estaba operando cumplían, por supuesto, con todos los requisitos. Confirmó que algunos arrendadores de aviones estaban pidiendo información acerca del estado en que estaban sus aviones y que ello era algo que se estaba llevando a cabo con normalidad; y que ello no tenía nada que ver con el Capítulo 11. Concluyó indicando que de acuerdo con los contratos de arriendo, la Compañía tenía la obligación de informar periódicamente a los arrendadores de cómo estaban sus aeronaves, proceso que se estaba cumpliendo y llevando a cabo en forma totalmente normal.

El mismo accionista **señor Felipe Campillo Campillo** consultó sobre cuál era la estrategia de la Compañía en cuanto a precios y cantidad de pasajeros por vuelo, que le permitiera tener ingresos razonables para poder cubrir las deudas futuras, haciendo presente las medidas que ya estaban tomando algunas líneas aéreas en cuanto a disminuir la cantidad de pasajeros en los vuelos.

En respuesta, el **Gerente General** señaló que la industria aérea era muy competitiva y que en ella la ley de la oferta y la demanda operaba; y que los precios iban a ser fijados en función de la cantidad de asientos que hubiera disponibles y de la demanda. Agregó que, en su opinión, todas las compañías, como había ocurrido en el pasado, iban a seguir operando bajos esos principios, especialmente en una industria tan abierta y competitiva como la aérea. La realidad de precios de la industria iba a depender principalmente de ese equilibrio; de cuánta gente quisiera volar y de cuántos asientos disponibles hubiere para esos vuelos. Afirmó que ello era más que una estrategia de precios, era una estrategia comercial; y que si bien la Compañía tenía estrategias comerciales que eran confidenciales, los precios en particular los iba a definir el mercado en función de la oferta y la demanda.

El mismo accionista **señor Felipe Campillo Campillo** consultó, por último, respecto a la liquidez actual de la Compañía y cuánto tiempo más le permitiría esa liquidez soportar en las actuales condiciones; y si tenían un plan B para el caso que hubiese una segunda oleada de coronavirus, que produjera un impacto aún más fuerte.

En respuesta, el **Gerente General** señaló que el plan que la Compañía iba a presentar a la Corte incluiría mucha de la información que el accionista estaba consultando. Concluyó que, en su opinión, los aproximadamente US\$2.000 millones que la Compañía estaba buscando financiar vía DIP, iban a ser suficientes, en todos los escenarios razonables, para que la Compañía pudiera navegar la crisis del coronavirus y salir del proceso del Capítulo 11.

El accionista **señor Luis Bustamante Quiroz** consultó, en primer lugar, sobre cuándo se efectuaría el pago de los dividendos suspendidos; o si para ello se tenía que esperar que terminara el proceso Capítulo 11; luego, en segundo lugar, consultó si, más allá de las urgencias actuales de la pandemia, ya estaban trabajando en repensar las propuestas de valor, de estrategias comerciales y otras, a ejecutarse en el futuro, ante una industria que ya cambió y que no va a volver a ser la misma por lo menos dentro de los próximos cinco años; y, por último, en tercer lugar, sobre las políticas de devolución y reagentamiento de pasajes comercializados a través de agencias de viajes, haciendo alusión a que habría una diferencia con esas gestiones respecto de los pasajes comprados directamente a LATAM.

En respuesta, el **Gerente General** señaló, respecto de la primera pregunta, que la situación del pago de dividendos y las correspondientes utilidades retenidas que la Compañía tenga, iban a ser redefinidas en el proceso de salida del Capítulo 11.

Respecto de la segunda pregunta, sobre la estrategia de valor, comentó, sin querer ser cursi, que toda crisis era también una oportunidad y que, por lo mismo, al interior de la Compañía estaban aprovechando esta situación para redefinirse en cuanto a convertirse en una Compañía más rápida, liviana y ágil, que se adapte a los nuevos tiempos y requerimientos de los clientes. Hizo presente que no solamente estaban trabajando en conseguir el financiamiento que necesitaban y en reorganizar la Compañía desde el punto

de vista financiero, sino que también en velar por la seguridad de quienes volaban hoy en día con LATAM; y que estaban entendiendo cómo cambiaban las necesidades de los clientes y qué era lo que tenía que hacer la Compañía al respecto. Confirmó que habían equipos dedicados a estos temas y que él estaba involucrado personalmente en definir cuáles eran los cambios que tenían que hacerse para adelante, porque estaban partiendo de la hipótesis de que a futuro probablemente los clientes iban a volar de una manera distinta o iban a exigir cosas diferentes. Más allá de eso, hizo presente que, en su opinión, ninguna línea aérea en el mundo tenía muchas certezas en este momento.

Finalmente, respecto a la tercera pregunta, relativa a las devoluciones, confirmó que la Compañía había instaurado políticas comerciales flexibles para todos sus clientes. En particular, inicialmente, en marzo, apenas se inició la pandemia, le habían dado a los clientes la posibilidad de cambiar sus tickets con vigencia hasta el 31 de diciembre de este año. Viendo ahora que esta situación lamentablemente se estaba extendiendo en el tiempo, más allá de lo que preveía, habían extendido estas flexibilidades para que los tickets que fueran comprando pudieran ser cambiados sin penalidad, en los términos anunciados por la Compañía. Hizo presente que gran parte de los clientes habían optado por cambiar sus tickets a una fecha futura o a una fecha por definir, y que la Compañía había ido tramitando las devoluciones a quienes optaron por dicha opción. Indicó que tenían un flujo importante de devoluciones y que la Compañía no estaba haciendo distinciones en función de dónde habían sido comprados los tickets. Hizo presente que, en todo caso, si habían tickets comprados a través de agencias de viajes, eran dichas agencias las que tenían la relación con el respectivo cliente y eran ellas las que tenían que representar al cliente en el proceso de devolución y no la Compañía directamente.

El accionista **señor Pablo Javier Hozven** consultó si se iba a citar a Junta de Accionistas para aprobar en forma previa el plan de reestructuración con los acreedores o con respecto a la dilución del valor de sus acciones o bien para informarles en forma previa acerca de dichas materias o de la posibilidad de invertir en los nuevos valores, en el evento que haya dilución y emisión de nuevos valores.

En respuesta, el **Secretario** confirmó que, efectivamente, con la presente Junta se estaba cumpliendo con las normas de información a los accionistas de acuerdo a la ley chilena. En cuanto a la oportunidad de los accionistas para invertir y participar, reiteró, como había explicado el Gerente General, que para dichos efectos podían contactarse con el Departamento de Relación con Inversionistas, cuyos datos de contacto estaban en la página web de la Compañía, que los pondría en contacto con Larraín Vial, entidad financiera contratada para gestionar la participación de accionistas en las oportunidades correspondientes.

El **Gerente General** reiteró que todos los eventos importantes de la Compañía iban a ser comunicados al mercado de conformidad a la ley, lo que implicaba Hechos Esenciales o comunicados de interés al mercado en general. Confirmó que ese era el mecanismo que la ley contemplaba para asegurar, además, que todos los accionistas tuvieran la información de manera simultánea. Así, cuando tuvieran noticias importantes que dar a este respecto, usarían los canales establecidos en la ley, que eran los mencionados. Además, toda la información acerca del avance del proceso quedará registrada en el sitio [www.latamreorganization.com](http://www.latamreorganization.com).

El accionista **señor Antonio Ross de la Barra, representante del accionista BCI Corredor de Bolsa S.A.**, consultó sobre cuándo se tendrían a disposición la Compañía los recursos que se iban a recaudar vía DIP, haciendo presente que si eran 12 ó 18 meses lo que duraba el proceso, tal vez la caja actual no iba a alcanzar. Asimismo, consultó si era posible que se dieran algunos detalles sobre si este financiamiento DIP tenía algunos tramos distintos para nueva gente que quería participar, ya sea para los actuales accionistas u otro tipo de entidades, como el gobierno, entre otros.

En respuesta, el **Secretario**, respecto de cuándo estarían disponibles los fondos del DIP, indicó que ello sería negociado con el Comité de Acreedores bajo la supervisión de la Corte; y que sería prematuro aventurar un plazo.

Respecto de la segunda pregunta, reiteró que, efectivamente, los accionistas actuales de la Compañía tenían oportunidad de participar, para lo cual debían hacerlo a través del Departamento de Relación con Inversionistas, donde lo conectarán con la entidad financiera para Chile, que era Larraín Vial, quienes le explicarían cómo proceder para participar en el financiamiento DIP.

El **Gerente General** aclaró que el proceso del plan de reorganización y el proceso de financiamiento corrían en paralelo y el DIP podía salir, por ende, antes que el plan. Una vez que estuvieran los contratos del financiamiento, que serían revisados por el Comité de Acreedores y aprobados por el juez, esos contratos eran los que iban a permitir a los potenciales acreedores nuevos del DIP prestar los fondos. Una vez que el proceso se completare --es decir, que los contratos y los compromisos de los acreedores existieran-- y se contare con la aprobación del Comité de Acreedores respecto de los montos y de los acreedores nuevos del DIP, el juez validaría el proceso como un todo y recién con ello la Compañía podía recibir los fondos.

La accionista **señora Paula Afani Saud** señaló que en Chile, como era conocido, se había aprobado un pacto político con el Gobierno para salir adelante de esta crisis. Entre las medidas consideradas estaba un apoyo, vía garantía estatal, a las grandes empresas y empresas estratégicas. Consultó si la Compañía tenía contemplando recurrir a este tipo de garantías del Estado para obtener financiamiento o solamente se iba a considerar el mecanismo del DIP.

En respuesta, el **Gerente General** señaló que el acuerdo al que la accionista se refería era un acuerdo conceptual y que todavía no existía aún un mecanismo definido para acceder a ello. Confirmó que la Compañía seguía en diálogo con el Gobierno y también con los demás gobiernos de los países donde operaba, para poder acceder eventualmente a ayuda estatal. En particular, el Gobierno de Chile conocía bien la situación de la Compañía. Era un proceso que la Compañía había conversado públicamente desde hace un tiempo y lo seguía de cerca. Concluyó confirmando que la Compañía estaba a disposición, tanto del Gobierno de Chile como de los demás gobiernos, para entender y participar de estos mecanismos cuando éstos finalmente quedaran definidos.

La misma accionista **señora Paula Afani Saud** consultó, en relación con la figura del DIP, si la transformación de deuda o de financiamiento en acciones corría para cualquier accionista o si los accionistas mayoritarios, como Costa Verde y Qatar, por motivos de transparencia, quedaban excluidos, de esa posibilidad, al formar parte del proceso y de la toma de decisiones.

En respuesta, el **Gerente General** señaló que en el comunicado de prensa que la Compañía había hecho el 26 de mayo pasado, se dijo que en la medida que la legislación lo permitiera, también se le iba a ofrecer a otros accionistas --que no eran los dos que ya habían comprometido su participación-- y como se había comentado ya varias veces en esta Junta, la Compañía había contratado a Larraín Vial, para que canalizara cualquier eventual interés y, si legalmente se podía hacer, incorporara a los interesados dentro del proceso. Todas aquellas personas, accionistas de la Compañía, que quisieran participar del proceso, que obtuvieran la aprobación por el Comité de Acreedores y eventualmente del juez, participan en las mismas condiciones.

El accionista **señor Hugo Toledo González, representante del accionista Servicios e Inversiones Hugo Toledo SpA**, consultó si la familia Cueto iba a capitalizar su crédito contra la Compañía al final del proceso el DIP, con la consiguiente dilución de los accionistas.

En respuesta, el **Gerente General** señaló que la Compañía tendría que tener la caja disponible para pagar a sus acreedores DIP, de lo cual no se tendría certeza sino hasta el final del proceso; pero que la fórmula final de estructura de propiedad de la Compañía iba a depender, en definitiva, de la aceptación y la aprobación del Comité de Acreedores y del juez. Y aclaró que no correspondía a la Compañía comentar ni opinar sobre las preferencias de aquellos accionistas que al final del día fueren a participar en el DIP.

El **Presidente** señaló que, como muy bien había dicho el Gerente General, la fórmula del financiamiento DIP contemplaba que al final del proceso se pagara con caja, créditos o se capitalizara. Mientras más gente capitalizara, habría más acciones y, por ende, como era lógico, iba a producirse una mayor dilución. Ahora, qué iban a hacer los accionistas era una decisión de cada uno y algo que tendrían que decidir en su momento, al final del proceso, precisando que cada uno podría tomar distintas posiciones; y que ello, en definitiva, no era materia de esta Junta.

El accionista **señor Marcelo Espinoza Henríquez** consultó si una posible enajenación de algunas operaciones, por ejemplo, Colombia o Argentina, en caso de que la Compañía quisiera salir de esos países, tenía que ser aprobada por los tribunales.

Aprovechó de hacer presente que no entendía cuál era la disyuntiva de los otros accionistas acerca del tema de la dilución. Al final de cuentas, si ellos pensaban que el valor de la acción iba a disminuir, entonces les sugirió que vendieran ahora y luego con el producto de esa venta financiaran su propio DIP, para después quedar en una posición análoga a los accionistas mayoritarios y así poder volver a entrar a la Compañía.

El **Gerente General** aclaró que la Compañía no había tomado ninguna decisión de suspender la operación en Colombia. Explicó que lo que se había hecho en Colombia era suspender temporalmente el contrato de trabajo de algunas personas, a través de una figura legal disponible que se podía usar en dicho país mientras hubiere estado de emergencia. Todas las otras líneas aéreas de Colombia, mucho antes que la Compañía, lo habían hecho. Y destacó que en el caso de la Compañía, se había pagado en Colombia un porcentaje importante del sueldo durante estos tres meses, correspondiente al 50% del sueldo quienes lo habían aceptado.

El mismo accionista **señor Marcelo Espinoza Henríquez** consultó si haberse acogido al Capítulo 11 amarraba a la Compañía en sus decisiones, en cuanto a que ahora, de alguna manera, todo tenía que pasar por la Corte de Nueva York. Consultó, en específico, si el hecho de estar en Capítulo 11 necesariamente limitaba la opción de poder ejercer una enajenación de alguna operación en Argentina o en Colombia ya que se veía en los números que Colombia y Argentina no eran muy buenas operaciones para el Grupo LATAM.

En respuesta, el **Gerente General** aclaró que la Compañía seguía decidiendo por sí sola respecto de aquellos actos que se enmarcaban dentro del curso ordinario de sus negocios. Por el contrario, aquellas operaciones que estuvieran fuera del curso normal de sus negocios, requerían de ser llevadas a la Corte para su aprobación. Una de las cosas que no se consideraba curso normal en los negocios era, por ejemplo, la venta de activos relevantes. De esta forma, si la Compañía quisiera vender un activo relevante tendría que pedirle autorización al juez. Agregó que Argentina, en particular, no se encontraba dentro del proceso del Capítulo 11, aunque aclaró que tampoco la estaban enajenando.

El accionista **señor Jorge Said Yarur** pidió la palabra para decir que hace varios años que venía advirtiendo que la Compañía tenía una deuda muy alta, que la operación *low cost* generaba bajas ganancias; y que, en consecuencia, el coronavirus no era lo que los había obligado a endeudarse de esa forma y que solo había acelerado un proceso que igual se veía venir ahora o en unos años más. Hizo presente que él tenía una fórmula que era mejor que la que tenía la Compañía; y que su fórmula --a

diferencia de la fórmula de la Compañía-- sí iba a funcionar y que permitiría salvarla sin diluir tanto a sus accionistas. Consultó si la Compañía había cortado todos los leasings.

En respuesta, el **Gerente General** aclaró no habían cortado los leasings. Precisó que habían rechazado algunos contratos de leasing el día uno, pero que esos correspondían, si no se equivocaba, a 17 aviones de los 340 aviones que tenía la Compañía.

El mismo accionista **señor Jorge Said Yarur** consultó cómo iban a salvar la Compañía en las condiciones en que se encontraba, haciendo ver que la Compañía tenía sólo 35 aviones propios y una deuda de US\$11 mil millones; e insistió que la Compañía tenía 320 aviones en total, no los 340 que decía el Gerente General.

En respuesta, el **Gerente General** aclaró que la Compañía tenía 340 aviones, incluyendo los 20 de Brasil; e indicó que lo que correspondía era que la Compañía presentara su plan de reorganización ante la Corte; que dicho plan explicaría cómo la Compañía iba a seguir adelante el proceso; y que tras seguir el camino formal, que era el que el proceso los obligaba, dicho plan iba a quedar a disposición de los acreedores, de los accionistas y del público en general.

El accionista **señor Marcelo Pérez Osses** pidió una explicación acerca de lo que significaba, como *modus operandi* de la administración, la decisión de ésta de acogerse al Capítulo 11, con lo cual se había suspendido el pago del dividendo; en circunstancias que la Junta Ordinaria de abril pasado ya había dado por aprobado su pago.

En respuesta, el **Gerente General** aclaró que lo más importante en este minuto para cualquier compañía era la liquidez. Por la situación que atravesaba antes del Capítulo 11, la Compañía, al igual que el resto de las líneas aéreas, estaba quemando caja de manera bastante acelerada y tenía obligaciones bastante importantes que cumplir. Una vez que se había verificado que la mejor alternativa para darle viabilidad a la Compañía y preservarla de la mejor manera posible era acogerse al Capítulo 11 de Estados Unidos, no se esperó ningún minuto más y se hizo de la manera más rápida que se pudo, ya que normalmente estos procesos en condiciones normales tomaban más tiempo. La premura con la que se hizo respondió a que se habían dado cuenta de que no veían otra alternativa y a la intención de preservar lo más posible los recursos de la Compañía. Explicó que una compañía cualquiera, LATAM u otra, que se quedare sin caja, se quedaría sin la opción de acogerse al Capítulo 11 y tendría solamente el camino de la liquidación; y, obviamente, que lo que siempre se había querido evitar era exponer la Compañía a este último escenario. Así que la Compañía tomó la determinación de acogerse al Capítulo 11 para preservarse, y se hizo de la manera más acelerada posible, una vez que el Directorio de la Compañía se convenció de que era la única alternativa para poder salir de esta crisis.

El **Presidente** agradeció los comentarios y preguntas de los señores accionistas. Concluyó diciendo que el objetivo de esta Junta era informar y que volverían a hacerlo, si así lo ameritaba. Que como Compañía habían tratado de ser absolutamente transparentes con los accionistas y de darles la mayor información posible, con aquella que tenían disponible. Que entendía que existía mucha incertidumbre por el valor de la acción, por la salida de trabajadores de la Compañía, por si se materializaba o no el DIP, por el porcentaje de operación que tenía la Compañía, por la fecha de salida del Capítulo 11, por cómo iba la negociación con los acreedores, entre otras cosas. Agregó que entendían que había aún muchas preguntas sin respuesta. Como decía Roberto, habían ido aprendiendo semana a semana cómo operaba el Capítulo 11 y cómo operaba la Corte americana en relación a este tema, y también cómo el Grupo LATAM iba a ir sorteando los distintos desafíos que se le irían presentando en la región.

No habiendo otro asunto que tratar, siendo las 14:37 horas, y agradeció a los señores accionistas su presencia, dio por terminada la presente Junta Extraordinaria.

DocuSigned by:  
*IGNACIO CUETO*  
EFC129CF0D1D48B  
Ignacio Cueto Plaza  
Presidente

DocuSigned by:  
*Juan Carlos Mencia*  
D5418D91B47C447  
Juan Carlos Mencia  
Secretario

DocuSigned by:  
*Pablo Guerrero V.*  
32B49ACCC85744C  
Nombre: Pablo Guerrero V.  
RUT N° 7.011.036-9

DocuSigned by:  
*Constanza Arana*  
C73DD743518C4AD  
Nombre: Constanza Arana  
RUT N° 18.405.460-4

DocuSigned by:  
*Mario Barrera*  
0644DDEACE824F2  
Nombre: Mario Barrera  
RUT N° 15.760.763-4