



Santiago, 8 de Noviembre de 2011

Señor
Fernando Coloma Correa
Superintendente
Superintendencia de Valores y Seguros
Presente



2011110159943

08/11/2011 - 10:18

Operador: ESALINAS

Nro. Inscrip: 306v - División Control Financiero Valores



SUPERINTENDENCIA
VALORES Y SEGUROS

REF: Copia Formulario de Referencia

De mi consideración:

Adjunto a la presente copia en idioma original del Documento denominado "Formulário de Referência", presentado ante la Comissão de Valores Mobiliários (CVM) de Brasil el día 6 de Septiembre de 2011.

Le informamos que este documento se encuentra disponible en nuestro sitio Web, www.lan.com.

Le saluda atentamente,

Ignacio Bunster González
Abogado
Lan Airlines S.A.

Índice

1. Responsáveis pelo formulário

1.1 - Declaração e Identificação dos responsáveis	1
---	---

2. Auditores independentes

2.1/2.2 - Identificação e remuneração dos Auditores	2
2.3 - Outras informações relevantes	4

3. Informações financ. selecionadas

3.1 - Informações Financeiras	5
3.2 - Medições não contábeis	6
3.3 - Eventos subsequentes às últimas demonstrações financeiras	8
3.4 - Política de destinação dos resultados	10
3.5 - Distribuição de dividendos e retenção de lucro líquido	12
3.6 - Declaração de dividendos à conta de lucros retidos ou reservas	13
3.7 - Nível de endividamento	14
3.8 - Obrigações de acordo com a natureza e prazo de vencimento	15
3.9 - Outras informações relevantes	16

4. Fatores de risco

4.1 - Descrição dos fatores de risco	17
4.2 - Comentários sobre expectativas de alterações na exposição aos fatores de risco	34
4.3 - Processos judiciais, administrativos ou arbitrais não sigilosos e relevantes	35
4.4 - Processos judiciais, administrativos ou arbitrais não sigilosos cujas partes contrárias sejam administradores, ex-administradores, controladores, ex-controladores ou investidores	43
4.5 - Processos sigilosos relevantes	44
4.6 - Processos judiciais, administrativos ou arbitrais repetitivos ou conexos, não sigilosos e relevantes em conjunto	45
4.7 - Outras contingências relevantes	46
4.8 - Regras do país de origem e do país em que os valores mobiliários estão custodiados	47

5. Risco de mercado

5.1 - Descrição dos principais riscos de mercado	48
--	----

Índice

5.2 - Descrição da política de gerenciamento de riscos de mercado	49
5.3 - Alterações significativas nos principais riscos de mercado	57
5.4 - Outras informações relevantes	58

6. Histórico do emissor

6.1 / 6.2 / 6.4 - Constituição do emissor, prazo de duração e data de registro na CVM	59
6.3 - Breve histórico	60
6.5 - Principais eventos societários ocorridos no emissor, controladas ou coligadas	62
6.6 - Informações de pedido de falência fundado em valor relevante ou de recuperação judicial ou extrajudicial	67
6.7 - Outras informações relevantes	68

7. Atividades do emissor

7.1 - Descrição das atividades do emissor e suas controladas	69
7.2 - Informações sobre segmentos operacionais	71
7.3 - Informações sobre produtos e serviços relativos aos segmentos operacionais	72
7.4 - Clientes responsáveis por mais de 10% da receita líquida total	100
7.5 - Efeitos relevantes da regulação estatal nas atividades	101
7.6 - Receitas relevantes provenientes do exterior	106
7.7 - Efeitos da regulação estrangeira nas atividades	107
7.8 - Relações de longo prazo relevantes	117
7.9 - Outras informações relevantes	119

8. Grupo econômico

8.1 - Descrição do Grupo Econômico	126
8.2 - Organograma do Grupo Econômico	128
8.3 - Operações de reestruturação	129
8.4 - Outras informações relevantes	131

9. Ativos relevantes

9.1 - Bens do ativo não-circulante relevantes - outros	132
9.1 - Bens do ativo não-circulante relevantes / 9.1.a - Ativos imobilizados	133

Índice

9.1 - Bens do ativo não-circulante relevantes / 9.1.b - Patentes, marcas, licenças, concessões, franquias e contratos de transferência de tecnologia	134
9.1 - Bens do ativo não-circulante relevantes / 9.1.c - Participações em sociedades	140
9.2 - Outras informações relevantes	146

10. Comentários dos diretores

10.1 - Condições financeiras e patrimoniais gerais	147
10.2 - Resultado operacional e financeiro	165
10.3 - Eventos com efeitos relevantes, ocorridos e esperados, nas demonstrações financeiras	171
10.4 - Mudanças significativas nas práticas contábeis - Ressalvas e ênfases no parecer do auditor	172
10.5 - Políticas contábeis críticas	173
10.6 - Controles internos relativos à elaboração das demonstrações financeiras - Grau de eficiência e deficiência e recomendações presentes no relatório do auditor	178
10.7 - Destinação de recursos de ofertas públicas de distribuição e eventuais desvios	179
10.8 - Itens relevantes não evidenciados nas demonstrações financeiras	180
10.9 - Comentários sobre itens não evidenciados nas demonstrações financeiras	181
10.10 - Plano de negócios	182
10.11 - Outros fatores com influência relevante	186

11. Projeções

11.1 - Projeções divulgadas e premissas	188
11.2 - Acompanhamento e alterações das projeções divulgadas	191

12. Assembléia e administração

12.1 - Descrição da estrutura administrativa	193
12.2 - Regras, políticas e práticas relativas às assembleias gerais	196
12.3 - Datas e jornais de publicação das informações exigidas pela Lei nº6.404/76	199
12.4 - Regras, políticas e práticas relativas ao Conselho de Administração	200
12.5 - Descrição da cláusula compromissória para resolução de conflitos por meio de arbitragem	201
12.6 / 8 - Composição e experiência profissional da administração e do conselho fiscal	202
12.7 - Composição dos comitês estatutários e dos comitês de auditoria, financeiro e de remuneração	208
12.9 - Existência de relação conjugal, união estável ou parentesco até o 2º grau relacionadas a administradores do emissor, controladas e controladores	209

Índice

12.10 - Relações de subordinação, prestação de serviço ou controle entre administradores e controladas, controladores e outros	211
12.11 - Acordos, inclusive apólices de seguros, para pagamento ou reembolso de despesas suportadas pelos administradores	223
12.12 - Outras informações relevantes	224

13. Remuneração dos administradores

13.1 - Descrição da política ou prática de remuneração, inclusive da diretoria não estatutária	225
13.2 - Remuneração total do conselho de administração, diretoria estatutária e conselho fiscal	228
13.3 - Remuneração variável do conselho de administração, diretoria estatutária e conselho fiscal	231
13.4 - Plano de remuneração baseado em ações do conselho de administração e diretoria estatutária	233
13.5 - Participações em ações, cotas e outros valores mobiliários conversíveis, detidas por administradores e conselheiros fiscais - por órgão	236
13.6 - Remuneração baseada em ações do conselho de administração e da diretoria estatutária	237
13.7 - Informações sobre as opções em aberto detidas pelo conselho de administração e pela diretoria estatutária	238
13.8 - Opções exercidas e ações entregues relativas à remuneração baseada em ações do conselho de administração e da diretoria estatutária	239
13.9 - Informações necessárias para a compreensão dos dados divulgados nos itens 13.6 a 13.8 - Método de precificação do valor das ações e das opções	240
13.10 - Informações sobre planos de previdência conferidos aos membros do conselho de administração e aos diretores estatutários	241
13.11 - Remuneração individual máxima, mínima e média do conselho de administração, da diretoria estatutária e do conselho fiscal	242
13.12 - Mecanismos de remuneração ou indenização para os administradores em caso de destituição do cargo ou de aposentadoria	243
13.13 - Percentual na remuneração total detido por administradores e membros do conselho fiscal que sejam partes relacionadas aos controladores	244
13.14 - Remuneração de administradores e membros do conselho fiscal, agrupados por órgão, recebida por qualquer razão que não a função que ocupam	245
13.15 - Remuneração de administradores e membros do conselho fiscal reconhecida no resultado de controladores, diretos ou indiretos, de sociedades sob controle comum e de controladas do emissor	246
13.16 - Outras informações relevantes	247

14. Recursos humanos

14.1 - Descrição dos recursos humanos	248
14.2 - Alterações relevantes - Recursos humanos	250
14.3 - Descrição da política de remuneração dos empregados	251

Índice

14.4 - Descrição das relações entre o emissor e sindicatos	253
--	-----

15. Controle

15.1 / 15.2 - Posição acionária	254
15.3 - Distribuição de capital	269
15.4 - Organograma dos acionistas	270
15.5 - Acordo de acionistas arquivado na sede do emissor ou do qual o controlador seja parte	271
15.6 - Alterações relevantes nas participações dos membros do grupo de controle e administradores do emissor	272
15.7 - Outras informações relevantes	274

16. Transações partes relacionadas

16.1 - Descrição das regras, políticas e práticas do emissor quanto à realização de transações com partes relacionadas	275
16.2 - Informações sobre as transações com partes relacionadas	276
16.3 - Identificação das medidas tomadas para tratar de conflitos de interesses e demonstração do caráter estritamente comutativo das condições pactuadas ou do pagamento compensatório adequado	278

17. Capital social

17.1 - Informações sobre o capital social	279
17.2 - Aumentos do capital social	280
17.3 - Informações sobre desdobramentos, grupamentos e bonificações de ações	281
17.4 - Informações sobre reduções do capital social	282
17.5 - Outras informações relevantes	283

18. Valores mobiliários

18.1 - Direitos das ações	284
18.2 - Descrição de eventuais regras estatutárias que limitem o direito de voto de acionistas significativos ou que os obriguem a realizar oferta pública	285
18.3 - Descrição de exceções e cláusulas suspensivas relativas a direitos patrimoniais ou políticos previstos no estatuto	286
18.4 - Volume de negociações e maiores e menores cotações dos valores mobiliários negociados	287
18.5 - Descrição dos outros valores mobiliários emitidos	288
18.6 - Mercados brasileiros em que valores mobiliários são admitidos à negociação	289

Índice

18.7 - Informação sobre classe e espécie de valor mobiliário admitida à negociação em mercados estrangeiros	290
18.8 - Ofertas públicas de distribuição efetuadas pelo emissor ou por terceiros, incluindo controladores e sociedades coligadas e controladas, relativas a valores mobiliários do emissor	291
18.9 - Descrição das ofertas públicas de aquisição feitas pelo emissor relativas a ações de emissão de terceiros	292
18.10 - Outras informações relevantes	293

19. Planos de recompra/tesouraria

19.1 - Informações sobre planos de recompra de ações do emissor	300
19.2 - Movimentação dos valores mobiliários mantidos em tesouraria	301
19.3 - Informações sobre valores mobiliários mantidos em tesouraria na data de encerramento do último exercício social	302
19.4 - Outras informações relevantes	303

20. Política de negociação

20.1 - Informações sobre a política de negociação de valores mobiliários	304
20.2 - Outras informações relevantes	305

21. Política de divulgação

21.1 - Descrição das normas, regimentos ou procedimentos internos relativos à divulgação de informações	306
21.2 - Descrição da política de divulgação de ato ou fato relevante e dos procedimentos relativos à manutenção de sigilo sobre informações relevantes não divulgadas	307
21.3 - Administradores responsáveis pela implementação, manutenção, avaliação e fiscalização da política de divulgação de informações	308
21.4 - Outras informações relevantes	309

22. Negócios extraordinários

22.1 - Aquisição ou alienação de qualquer ativo relevante que não se enquadre como operação normal nos negócios do emissor	310
22.2 - Alterações significativas na forma de condução dos negócios do emissor	311
22.3 - Contratos relevantes celebrados pelo emissor e suas controladas não diretamente relacionados com suas atividades operacionais	312
22.4 - Outras informações relevantes	313

1.1 - Declaração e Identificação dos responsáveis

Nome do responsável pelo conteúdo do formulário

Jaime Alberto Fernández Dib

Cargo do responsável

Diretor de Relações com Investidores

Nome do responsável pelo conteúdo do formulário

Enrique Cueto Plaza

Cargo do responsável

Diretor Presidente

Os diretores acima qualificados, declaram que:

- a. reviram o formulário de referência
- b. todas as informações contidas no formulário atendem ao disposto na Instrução CVM nº 480, em especial aos arts. 14 a 19
- c. o conjunto de informações nele contido é um retrato verdadeiro, preciso e completo da situação econômico-financeira do emissor e dos riscos inerentes às suas atividades e dos valores mobiliários por ele emitidos

2.1/2.2 - Identificação e remuneração dos Auditores

Possui auditor?	SIM		
Código CVM	287-9		
Tipo auditor	Nacional		
Nome/Razão social	PricewaterhouseCoopers Auditores Independentes		
CPF/CNPJ	61.562.112/0002-01		
Período de prestação de serviço	31/12/2010		
Descrição do serviço contratado	Revisão da conversão em reais das demonstrações financeiras.		
Montante total da remuneração dos auditores independentes segregado por serviço	A remuneração dos auditores independentes brasileiros relativa ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2010 foi de, por segmento: (em milhares de R\$). Serviços de Auditoria: R\$276,0. Despesas Diversas Relacionadas à auditoria na operação com a TAM realizada pela PricewaterhouseCoopers Auditores Independentes no valor de R\$58,0.		
Justificativa da substituição	Não houve substituição		
Razão apresentada pelo auditor em caso da discordância da justificativa do emissor	Não houve substituição e portanto não houve discordância		
Nome responsável técnico	Período de prestação de serviço	CPF	Endereço
Carlos Alberto de Souza	31/12/2010	212.825.888-00	Av Francisco Matarazzo nº 1400, Torre Torino, Água Branca, São Paulo, SP, Brasil, CEP 05001-903, Telefone (11) 36742000, Fax (11) 36742000

Possui auditor?

SIM

Código CVM

Tipo auditor

Nome/Razão social

CPF/CNPJ

Período de prestação de serviço

Descrição do serviço contratado

Montante total da remuneração dos auditores independentes segregado por serviço

Justificativa da substituição

Razão apresentada pelo auditor em caso da discordância da justificativa do emissor

Nome responsável técnico

Período de prestação de serviço

CPF

Endereço

Renzo Corona Spedalliere

01/01/2008 a 31/12/2010

Av Francisco Matarazzo nº 1400, Torre Torino, Água Branca, São Paulo, SP, Brasil, CEP 05001-903, Telefone (11) 36742000, Fax (11) 36742000

2.3 - Outras informações relevantes

Todas as informações relevantes e pertinentes a este tópico já foram divulgadas nos itens anteriores.

3.1 - Informações Financeiras - Consolidado

(Reais)	Exercício social (31/12/2010)	Exercício social (31/12/2009)	Exercício social (31/12/2008)
Patrimônio Líquido	2.146.399.000,00	1.906.617.000,00	0,00
Ativo Total	11.203.516.000,00	9.950.880.000,00	0,00
Rec. Liq./Rec. Intermed. Fin./Prem. Seg. Ganhos	7.709.364.000,00	6.968.563.000,00	0,00
Resultado Bruto	2.416.971.000,00	1.958.301.000,00	0,00
Resultado Líquido	734.775.000,00	451.817.000,00	0,00
Número de Ações, Ex-Tesouraria (Unidades)	338.790.909	338.790.909	0
Valor Patrimonial de Ação (Reais Unidade)	6,319650	5,591580	0,000000
Resultado Líquido por Ação	2,162680	1,320080	0,000000
Patrimônio Líquido Atribuível aos Acionistas Controladoras	2.141.040.000,00	1.894.378.000,00	0,00
Patrimônio Líquido Atribuível à Participações Não Controladoras	5.359.000,00	12.239.000,00	0,00
Resultado Líquido Atribuível aos Acionistas Controladoras	732.696.000,00	447.231.000,00	0,00
Resultado Líquido Atribuível à Participações Não Controladoras	2.079.000,00	4.586.000,00	0,00

3.2 - Medições não contábeis

a. Valor das Medições não Contábeis

	Exercício social encerrado em 31 de dezembro de	
	2010	2009
EBITDA	1.682.230.000,00	1.454.929.000,00
Margem EBITDA	21,3%	20,2%

b. Conciliações entre os valores divulgados e os valores das demonstrações financeiras auditadas.

	Exercício social encerrado em 31 de dezembro de	
	2010	2009
Lucro líquido atribuível aos acionistas controladores	732.696.000,00	447.231.000,00
Lucro líquido atribuível à participações não controladoras	(+) 2.079.000,00	(+) 4.586.000,00
Lucro Líquido do exercício	734.775.000,00	451.817.000,00
Despesas com impostos sobre os lucros	(+) 141.706.000,00	(+) 86.346.000,00
Lucro antes dos impostos	876.481.000,00	538.163.000,00
Receitas financeiras	(-) 26.155.000,00	(-) 35.547.000,00
Variações Cambiais	(-) 23.643.000,00	(+) 12.888.000,00
Efeito da variação no valor da unidade de reajuste	(-) 254.000,00	(+) 1.267.000,00
Despesas financeiras	(+) 273.299.000,00	(+) 306.127.000,00
Outras receitas (despesas)	(-) 9.039.000,00	(+) 25.857.000,00
EBIT	1.090.689.000,00	848.755.000,00
Depreciação & Amortização	(+) 591.541.000,00	(+) 606.174.000,00
EBITDA	1.682.230,00	1.454.929.000,00
Margem EBITDA	21,3%	20,2%

"Outras receitas" é a soma dos seguintes itens das demonstrações financeiras: Outras receitas (despesas), Participação nos lucros de coligadas e joint-ventures avaliadas pelo método da equivalência patrimonial..

c. Motivo pelo qual entendemos que tal medição é mais apropriada para a correta compreensão de nossa condição financeira e do resultado de nossas operações.

O EBITDA é uma medição não contábil, calculada tomando como base as disposições do Ofício Circular CVM/SNC/SEP n.º 01/2007, definido por nós como sendo o lucro (prejuízo) líquido excluindo o resultado financeiro líquido, as despesas de depreciação e amortização, o imposto de renda sobre o lucro líquido, a participação de acionistas não controladores e outras receitas (despesas) correspondentes a correspondentes a Outras receitas (despesas), Participação nos lucros de coligadas e joint-ventures avaliadas pelo método da equivalência patrimonial, Variações cambiais, Efeito da variação no valor de unidades de reajuste. A Companhia optou por apresentar o EBITDA, que é utilizado como uma medida de desempenho das companhias e é bastante utilizada por investidores e analistas de mercado. Todos estes itens encontram-se em nossas demonstrações financeiras auditadas.

A Margem EBITDA consiste no resultado da divisão do EBITDA pela receita líquida de vendas e serviços.

3.2 - Medições não contábeis

Destacamos que o EBITDA é utilizado como uma medida de desempenho pela nossa administração, porém não é uma medida adotada pelas normas internacionais IFRS, pelas práticas contábeis adotada no Brasil, pelas práticas contábeis geralmente aceitas no Chile ou pelas práticas contábeis geralmente aceitas nos Estados Unidos. Tal medida não representa o fluxo de caixa para os períodos apresentados e não deve ser considerado como um substituto para o lucro líquido, como um indicador de desempenho operacional, nem tampouco como um indicador de liquidez. O EBITDA não possui significado padronizado e nossa definição de EBITDA pode não ser comparável aquelas utilizadas por outras empresas.

3.3 - Eventos subsequentes às últimas demonstrações financeiras

Aprovação das Demonstrações Financeiras

As demonstrações financeiras consolidadas da Companhia em 31 de dezembro de 2010 foram aprovadas na Reunião de Diretoria realizada dia 1º de março de 2011, à qual assistiram os seguintes diretores:

1. Jorge Awad Mehech,
2. Darío Calderón González,
3. José Cox Donoso,
4. Ramón Eblen Kadis,
5. Bernardo Fontaine Talavera,
6. Carlos Heller Solari, e
7. Juan Gerardo Jofré Miranda

Blue Express Intl. S.A. e Blue Express S.A.

Em 25 de janeiro de 2011, as subsidiárias diretas Lan Cargo S.A. e Inversiones Lan S.A. assinaram um compromisso de venda, na qualidade de vendedoras compromissadas, com a Bethia S.A., na qualidade de compradora compromissada, referente a 100% das ações das empresas Blue Express Intl S.A. e Blue Express S.A., as quais se dedicam a serviços de entrega em solo, marcas operacionais e certos programas de computador. O mesmo compromisso prevê a futura venda pela Lan Airlines S.A. de marcas comerciais e domínios de internet relacionados à Blue Express Intl S.A. e à Blue Express S.A. junto com alguns sistemas de informática. O preço final está sujeito à conclusão de um processo de due diligence e à satisfação de certas condições do contrato de compromisso. O preço previsto no contrato de compromisso era de US\$ 54,0 milhões (equivalente as R\$ 89,0 milhões), estando sujeito a ajustes decorrentes da diligencia realizada em nome da Bethia S.A. A operação foi fechada em 6 de abril de 2011, nos termos contratados no compromisso de compra e venda.

A Bethia S.A. é uma entidade relacionada com a LAN Airlines S.A., conforme as leis chilenas.

TAM

No dia 13 de agosto de 2010, a Companhia e a TAM S.A. (TAM) anunciaram que celebraram um Memorando de Entendimentos ("MOU") não vinculante, onde acordam levar adiante sua intenção de efetuar a fusão das suas empresas sob uma única entidade matriz que se chamaria LATAM Airlines Group. A fusão proposta da Companhia com a TAM colocaria a nova sociedade dentro dos 10 maiores grupos de aviação do mundo. LATAM forneceria serviços de transporte de passageiros e de carga a mais de 115 destinos em 23 países, operando através de uma frota de mais de 280 aeronaves, com mais de 40.000 empregados. Cada uma das companhias aéreas do grupo continuaria operando com seus atuais certificados de operação e marcas, de maneira independente. Dentro do grupo, TAM continuaria operando como uma companhia brasileira, com sua própria estrutura. Por sua vez, a Companhia operaria como uma unidade de negócios independente dentro do grupo. Em 20 de outubro de 2010, a Companhia e a TAM anunciaram que as subsidiárias operacionais da TAM submeteram à Agência Nacional de Aviação Civil ("ANAC") a estrutura definitiva da operação para aprovação.

Em 18 de janeiro de 2011, as partes do MOU e os senhores Maria Cláudia Oliveira Amaro, Maurício Rolim Amaro, Noemy Almeida Oliveira Amaro e João Francisco Amaro (a "Família Amaro"), como únicos acionistas da new Chilean corporation TEP Chile ("TEP"),, celebraram (a) o Implementation Agreement e (b) o Exchange Offer Agreement, que contém os termos e condições definitivos da associação proposta entre a Companhia e a TAM. Entretanto, a efetivação da associação proposta entre a Companhia e a TAM ainda depende da obtenção de autorização de entidades regulatórias chilenas.

3.3 - Eventos subsequentes às últimas demonstrações financeiras

À exceção do disposto neste item 3.3, não constaram das nossas últimas demonstrações financeiras consolidadas eventos subsequentes a sua data base, qual seja, o dia 31 de dezembro de 2010, que as altere substancialmente.

3.4 - Política de destinação dos resultados

a. Regras sobre retenção de lucros para os três últimos exercícios sociais

A Companhia não adotou, e não era obrigada a observar em virtude de lei, regras sobre retenção de lucros para os três últimos exercícios sociais.

b. Regras sobre distribuição de dividendos para os três últimos exercícios

De acordo com a Lei de Sociedades por Ações Chilena, a Lan Airlines tem que distribuir dividendos não inferiores a 30% de seu lucro líquido anual consolidado calculado de acordo com o IFRS, a menos que decidido de outro modo por votação unânime dos detentores de todas as ações emitidas, e a menos que, e exceto na medida em que a Lan Airlines tenha prejuízos acumulados. Caso não haja lucro líquido em um determinado exercício, a Lan Airlines poderá optar por, mas não será legalmente obrigada a distribuir dividendos da retenção de lucros. O conselho de administração poderá declarar dividendos intermediários como resultado de lucros auferidos durante o período interino. De acordo com o estatuto social da Lan Airlines, o dividendo anual é aprovado pelos acionistas na assembleia geral ordinária dos acionistas realizada entre 1º de fevereiro e 30 de abril do ano seguinte ao ano em relação ao qual o dividendo foi proposto. Todas as ações ordinárias em circulação têm o direito a dividir igualmente todos os dividendos declarados pela Lan Airlines, a menos que as ações não tenham sido totalmente integralizadas pelo acionista depois de sua subscrição.

Os detentores de ADSs e/ou BDRs terão o direito de receber dividendos sobre as ações ordinárias subjacentes na mesma medida que os detentores de ações ordinárias. Os detentores de ADRs e/ou BDRs nas datas de registro aplicáveis terão o direito de receber os dividendos pagos sobre as ações ordinárias representadas pelos ADRs e/ou BDRs.

As regras descritas acima foram adotadas para os três últimos exercícios sociais da Companhia.

c. Periodicidade das distribuições de dividendos

A Lei Chilena de Sociedades faz referência apenas à distribuição obrigatória de dividendo definitivo a ser aprovado pela assembleia geral ordinária de acionistas. Dividendos intermediários podem ser declarados pelo Conselho de Administração a qualquer momento. Nos últimos três anos, a LAN distribuiu três dividendos por ano: um dividendo definitivo distribuído em maio e dois dividendos intermediários distribuídos em agosto do mesmo ano e em janeiro do ano seguinte. Entretanto, os dividendos de maio são usualmente creditados considerando as distribuições de dividendos realizadas no exercício social imediatamente anterior e, dessa forma, apenas o que for excedido é distribuído aos acionistas da Companhia.

As regras descritas acima foram adotadas para os três últimos exercícios sociais da Companhia.

d. Eventuais restrições à distribuição de dividendos impostas por legislação ou regulamentação especial aplicável ao emissor, assim como contratos, decisões judiciais, administrativas ou arbitrais

Os dividendos a serem pagos aos detentores de ADSs e/ou BDRs serão pagos por nós ao depositário em pesos chilenos e remetidos pelo depositário aos detentores líquidos de taxas e despesas de conversão de moeda do depositário, e estarão sujeitos ao imposto chileno retido na fonte atualmente cobrado à alíquota de 35% (sujeito a restrições em alguns casos). Não será cobrada dos detentores de ADSs e/ou BDRs nenhuma taxa de remessa de dividendo pelo depositário no que se refere aos dividendos.

A lei chilena exige que os detentores de ações de sociedades chilenas não domiciliados no Chile se registrem como investidores estrangeiros conforme um dos regimes de investimento estrangeiro estabelecidos pela lei chilena para que os dividendos, resultados das vendas ou outros valores relacionados às suas ações, sejam remetidos para fora do Chile através do Mercado Cambiário Formal. Se o investimento for feito de acordo

3.4 - Política de destinação dos resultados

com o nosso "Regime de Investimento Estrangeiro", o depositário, em nome dos detentores de ADSs e/ou BDRs, terá acesso ao "Mercado Cambiário Formal" para converter os dividendos de pesos chilenos para dólares norte-americanos e/ou reais e pagar os dólares norte-americanos e/ou reais a detentores de ADSs e/ou BDRs, respectivamente, fora do Chile. No entanto, se o investimento se materializa no âmbito do *Central Bank Act*, essa garantia não existe

3.5 - Distribuição de dividendos e retenção de lucro líquido

(Reais)	Exercício social 31/12/2010	Exercício social 31/12/2009	Exercício social 31/12/2008
Lucro líquido ajustado	734.775.000,00	451.817.000,00	
Dividendo distribuído em relação ao lucro líquido ajustado	48.952264	45.591910	
Taxa de retorno em relação ao patrimônio líquido do emissor	16.757788	10.804058	
Dividendo distribuído total	359.689.000,00	205.992.000,00	
Lucro líquido retido	375.086.000,00	245.825.000,00	
Data da aprovação da retenção	29/04/2011	29/04/2010	

Lucro líquido retido		Pagamento dividendo		Pagamento dividendo	
	Montante	Pagamento dividendo	Montante	Pagamento dividendo	Montante
Outros					
Ordinária	212.074.000,00	13/01/2011	121.709.000,00	21/01/2010	
Ordinária	130.298.000,00	19/08/2010			
Ordinária	17.317.000,00	19/05/2011			
Ordinária			64.671.000,00	20/08/2009	
Ordinária			19.612.000,00	20/05/2010	

3.6 - Declaração de dividendos à conta de lucros retidos ou reservas

Todos os dividendos distribuídos (intermediário e final) são distribuídos com base em resultados do ano corrente, e não em resultados acumulados, como visto na seção 3.5.

3.7 - Nível de endividamento

Exercício Social	Montante total da dívida, de qualquer natureza	Tipo de índice	Índice de endividamento	Descrição e motivo da utilização de outro índice
31/12/2010	9.057.117.000,00	Índice de Endividamento	4,22000000	

3.8 - Obrigações de acordo com a natureza e prazo de vencimento

Exercício social (31/12/2010)					
Tipo de dívida	Inferior a um ano	Um a três anos	Três a cinco anos	Superior a cinco anos	Total
Garantia Real	557.929.000,00	956.376.000,00	871.867.000,00	1.798.905.000,00	4.185.077.000,00
Quirografárias	2.981.846.000,00	1.179.712.000,00	133.916.000,00	576.566.000,00	4.872.040.000,00
Total	3.539.775.000,00	2.136.088.000,00	1.005.783.000,00	2.375.471.000,00	9.057.117.000,00
Observação					

3.9 - Outras informações relevantes

3.9. Outras informações relevantes:

Todas as informações apresentadas nessa seção 3 referem-se à informações consolidadas da Companhia.

As demonstrações financeiras consolidadas da Companhia, correspondentes aos exercícios findos em 31 de dezembro de 2009 e 2010, foram preparadas em conformidade com as Normas Internacionais de Relatório Financeiro (IFRS) emitidas pelo International Accounting Standards Board (IASB).

Não apresentamos neste Formulário as informações financeiras relativas ao ano de 2008, observado que a Instrução CVM 480, em seu anexo 3, determina que o emissor estrangeiro deva apresentar "demonstrações financeiras referentes aos 3 (três) últimos exercícios sociais, apresentadas no país em que os valores mobiliários do emissor são admitidos à negociação;" e "demonstrações financeiras especialmente elaboradas para fins de registro, nos termos dos arts. 25 e 27 da Instrução (480), referentes: a) ao último exercício social, desde que tais demonstrações reflitam, de maneira razoável, a estrutura patrimonial do emissor quando do protocolo de registro; ou (...)". Sendo assim, como as demonstrações financeiras auditadas de 2008 foram elaboradas em dólares e as demonstrações financeiras auditadas apresentadas nos termos da Instrução CVM 480 para os anos de 2010 e 2009 foram elaboradas em reais, as informações financeiras de 2008 não são comparáveis às informações financeiras de 2009 e 2010 e portanto não são incluídas nos quadros comparativos do Formulário de Referência.

No item 3.1 deste Formulário, os valores do Resultado Líquido Por Ação e o do Valor Patrimonial por Ação informados para os anos de 2009 e 2010 não correspondem à divisão do Resultado Líquido consolidado da Companhia pelo Número de Ações, Ex-Tesouraria correspondente a cada ano, pois os valores do Resultado Líquido por Ação e do Valor Patrimonial por Ação informados consideram o Resultado Líquido e o Patrimônio Líquido atribuível aos Controladores, sem considerar o Resultado Líquido e o Patrimônio Líquido atribuível à Participações Não Controladoras.

O valor em dólares (moeda funcional da Companhia) aprovado para a distribuição dos dividendos referentes aos exercícios de 2009 e 2010 equivalia, nas datas de suas aprovações, a 50% do lucro líquido ajustado apurado nos períodos correspondentes. No entanto, no item 3.5 deste Formulário, se feita a conta do item "dividendo distribuído em relação ao lucro líquido ajustado" com valores em reais (R\$), tais percentuais serão diferentes. Isso ocorre por esses números serem apurados em dólares americanos e pagos no mês seguinte de sua respectiva declaração em montante fixado em dólares americanos, fazendo com que a variação cambial distorça o número apresentado.

4.1 - Descrição dos fatores de risco

a. Ao Emissor

Riscos relacionados à nossa fusão proposta com a TAM.

A conclusão da combinação proposta está sujeita a condições precedentes e muitos se estes não forem satisfeitos ou renunciadas a combinação proposta não será concluída.

O início da oferta de câmbio está sujeita a determinadas condições estabelecidas nos acordos de transação, conforme descrito nos "Transactions – Agreements", incluindo o recebimento de todas as aprovações regulatórias necessárias (incluindo as aprovações necessárias da Comissão de Valores Mobiliários, da Superintendência de Valores y Seguros (Comissão de Valores chilena, ou "SVS"), e a SEC, a aprovação da fusão proposta pelos acionistas da LAN e a condição de que os titulares de não mais de 2,5% de nossas ações ordinárias em circulação. A conclusão da oferta de permuta também está sujeita a determinadas condições estabelecidas nos acordos da transação, incluindo as condições que a oferta de permuta seja aceita por (i) os titulares de pelo menos 66% das ações em circulação da TAM não detida por acionistas controladores da TAM e suas afiliadas (que é o limite mínimo necessário para permitir o fechamento de capital da TAM, e (ii) os titulares de um número suficiente de ações da TAM para que a soma de (A) o número total de ações da TAM que aceitaram a oferta de permuta e (B) o número de das ações da TAM propriedade de acionistas controladores da TAM é mais do que 95% das ações da TAM em circulação (que é o limiar mínimo necessário para permitir squeeze-out sob as leis brasileiras de todas as ações da TAM que não aceitam a oferta de permuta após a conclusão do proposta combinação). Algumas dessas condições não podem ser dispensadas sem o acordo escrito de ambas as LAN companhias e seus acionistas controladores da TAM. Portanto, mesmo se estamos podemos não ser capazes de completar a oferta de permuta, se os acionistas controladores da TAM se recusam a renunciar à condição. Além disso, a obrigação dos acionistas controladores da TAM no âmbito dos acordos de transação para contribuir as suas ações da TAM para a combinação proposta antes da conclusão da oferta de permuta está sujeita a determinadas condições relativas às operações e negócios da LAN e certos eventos fora de nosso controle. Se qualquer uma dessas condições não sejam satisfeitas ou retiradas, a combinação proposta não será concluída.

A combinação proposta pode não ser concluída a menos que recebamos consentimentos e autorizações das autoridades reguladoras e tais autoridades poderiam impor condições que poderiam afetar adversamente LAN e / ou das empresas combinadas.

Antes da combinação proposta de LAN e TAM pode ser concluída, a operação deve ser aprovada por autoridades antitruste e de concorrência, incluindo o Tribunal de Defesa de La Libre Competencia, ou o TDLC. Ao decidir se concede autorização para tal operação as autoridades de antitruste e as entidades governamentais relevantes irão considerar, entre outras coisas, o efeito que a combinação proposta terá sobre a concorrência e as operações dentro de suas jurisdições relevantes. Os termos e condições das aprovações que podem ser concedidas podem impor exigências, limitações ou custos ou restrições de localização na condução dos negócios da empresas combinadas.

Os acordos da transação prevêm expressamente que nem nós nem a TAM é obrigada a vender, onerar manter separadas ou de outra forma qualquer de nossos respectivos ativos ou tomar outras ações nele especificados, a fim de obter tais aprovações e, assim, ambas as companhias podem se recusar a completar a combinação proposta com base em tais condições regulamentares. Não há garantias de que os reguladores não irão impor condições, termos, obrigações ou restrições, ou que tais condições, termos, obrigações ou restrições não atrasarão a conclusão da fusão proposta ou a imposição de custos materiais adicionais sobre, ou materialmente limitar a receita das companhias combinadas após a combinação proposta. Além disso, é uma condição para a nossa obrigação e da TAM para completar a combinação proposta que nenhuma autoridade governamental deva ter emitido qualquer lei ou despacho que a combinação proposta é ilegal ou materialmente limitar ou prejudicar a propriedade ou operação de qualquer parte material das empresas combinadas.

4.1 - Descrição dos fatores de risco

Qualquer atraso na conclusão da combinação proposta pode reduzir ou eliminar os benefícios que esperamos alcançar como resultado da combinação proposta.

A combinação proposta está sujeita a uma série de outras condições além do nosso controle que podem prevenir, retardar ou de outra forma afetar adversamente sua implementação. Não podemos prever se ou quando essas outras condições serão satisfeitas. Além disso, os requisitos para a obtenção da permissão exigida e aprovações podem atrasar a conclusão da fusão proposta por um período significativo de tempo ou evitar que ele ocorra. Qualquer atraso na conclusão da fusão proposta poderia causar às empresas combinadas não apropriar algumas ou todas as sinergias que esperamos alcançar.

Falha em completar a combinação proposta poderia impactar negativamente preço de nossas ações e de negócios futuros e resultados financeiros.

Se a combinação proposta não for concluída, os nossos negócios em andamento podem ser adversamente afetados, e nós estaríamos sujeito a vários riscos, incluindo os seguintes:

- pagar uma taxa de rescisão à TAM de US\$ 200 milhões e reembolsar em até US\$ 25 milhões em despesas da TAM, em determinadas circunstâncias previstas nos acordos de transação;
- ter que pagar certos custos relacionados com a combinação proposta, como jurídica, contábil, consultivo, financeiros e taxas de impressão, e
- ter tido o foco de nossa Administração à combinação proposta em vez de perseguir outras oportunidades que poderiam ter sido benéficas para nós. Se a combinação proposta não for concluída, não podemos assegurar aos nossos acionistas que esses riscos não se concretizem e que não afetarão adversamente nossos negócios, resultados financeiros e preço das ações.

O laudo de avaliação obtidos por nosso conselho de administração não irá refletir mudanças nas circunstâncias entre a assinatura dos acordos de transação e da conclusão da fusão proposta.

Nosso Conselho de Administração recebeu um laudo de avaliação do JP Morgan, o nosso consultor financeiro, antes de firmarmos os acordos de transação, mas não obtivemos um laudo atualizado a partir da data deste Formulário de Referência. Mudanças em nossas operações e perspectivas da TAM, mercado e condições gerais econômicas e outros fatores que podem estar além do nosso controle e em que o parecer foi baseado pode alterar o valor da LAN ou TAM ou a preços de nossas ações ordinárias ou as ações da TAM no momento em que a combinação proposta estiver concluída.

Os acordos de transação contém disposições que podem desencorajar um comprador em potencial concorrente de LAN.

Os acordos de transação exigem nosso Conselho de Administração a recomendar que seus acionistas aprove a proposta de união e não permitem que nosso conselho de administração retire ou modifique negativamente essas recomendações. Os acordos de transação também contém disposições que nos proíbem de solicitar, iniciar ou encorajar qualquer proposta concorrente de terceiros, incluindo aquisições de nossas ações ou bens materiais, e não há exceções a estas disposições. Além disso, se os acordos de transação são encerrados em determinadas circunstâncias, e podemos ser obrigados a pagar a TAM uma taxa de rescisão de US\$ 200 milhões e reembolsar a TAM por até US\$ 25 milhões de despesas incorridas em conexão com os acordos de transação e da proposta combinação. Estas disposições podem desencorajar um adquirente potencial que possa ter interesse em adquirir a totalidade ou uma parte significativa da LAN de considerar ou propor que a aquisição.

Incertezas associadas com a combinação proposta pode causar uma perda de gestão de pessoal e outros funcionários-chave que poderiam afetar adversamente TAM LAN, e / ou das empresas combinadas.

4.1 - Descrição dos fatores de risco

O sucesso das operações da LAN, TAM e as companhias combinadas depende, entre outras coisas, sobre a experiência e conhecimento do setor entre seus diretores e outros funcionários-chave e sua capacidade de executar seus planos de negócios. Para ser bem sucedido, a LAN, TAM, e as empresas combinadas devem ser capazes de reter os seus quadros superiores e outros funcionários-chave e sua capacidade de atrair pessoal altamente qualificado no futuro. Empregados atuais e potenciais de LAN e TAM podem ter incerteza sobre seus papéis dentro das empresas combinadas após a conclusão da fusão proposta, que pode ter um efeito adverso sobre a capacidade de LAN TAM ou das empresas combinadas para reter ou atrair a gerência sênior e outros funcionários-chave.

Competição por pessoal altamente qualificado em diversas localidades e segmentos de negócio em que LAN e TAM operam é intensa.

Nenhuma garantia pode ser dada de que LAN, TAM ou, após a conclusão da fusão proposta, as companhias combinadas vão ser capazes de reter ou atrair a alta administração e outros funcionários-chave, na mesma medida que a LAN e TAM têm sido capazes de fazê-lo.

Nós temos e continuaremos a incorrer em custos significativos e despesas relacionadas com a combinação proposta e integração das operações de negócios da LAN e TAM.

Temos incorridos e esperamos continuar a incorrer em despesas substanciais em conexão com a combinação proposta e a integração de LAN e TAM. Estimamos que as despesas não-recorrentes que se espera incorrer em conexão com a combinação serão de aproximadamente US\$ 25 milhões em 2011. Esses custos e despesas incluem assessoria financeira, legais e contábeis e as despesas, os custos de reorganização e reestruturação, indenizações relacionados as despesas, taxas de arquivamento, despesas de impressão e outros encargos relacionados. Alguns desses custos são pagos independentemente de a combinação proposta ser concluída. Há também um grande número de processos, políticas, procedimentos, operações, tecnologias e sistemas que devem ser integrados em conexão com a combinação proposta. Embora ambos os nós e TAM assumirmos que um certo nível de despesas seriam incorridas em conexão com essas transações, há muitos fatores fora de nosso controle que podem afetar o valor total ou o momento de as despesas de integração. Além disso, também pode haver custos significativos para compensar acionistas dissidentes da LAN que exercem os seus direitos de avaliação em lei chilena. Também pode haver imprevistos adicionais significativos custos em conexão com as transações. Esses custos e despesas poderiam, particularmente no curto prazo, ultrapassar os ganhos que podemos esperar das empresas combinadas para atingir a eliminação da duplicação de despesas e a realização de economias de escala, outras eficiências e economia de custos. Embora esperemos que essas economias vão compensar essas transações e combinação de custos relacionados com o passar do tempo, este benefício líquido não pode ser alcançado no curto prazo ou em tudo.

Podemos não ser capazes de realizar plenamente os benefícios esperados da fusão proposta.

Após a conclusão da fusão proposta, vamos mudar nosso nome para "LATAM Airlines Group SA". A combinação proposta envolve a reunião de duas empresas grandes e complexas que atualmente funcionam como empresas independentes público. Seremos obrigados a dedicar a atenção da gerência e recursos significativos para integrar certos aspectos das práticas de negócios e operações da LAN e TAM. O sucesso da combinação proposta dependerá, em parte, de nossa capacidade de realizar sinergias de receitas antecipadas, redução de custos e oportunidades de crescimento através da combinação de negócios da LAN e TAM. Esperamos gerar sinergias resultantes da consolidação de recursos, racionalização de operações e de pessoal, maior eficiência de aumento de escala e a integração do mercado, a experiência de ofertas de produtos e serviços e de crescimento orgânico. Existe o risco, no entanto, que podemos não ser capazes de combinar os negócios da TAM e LAN de uma maneira que nos permite realizar estas sinergias de receita, redução de custos e oportunidades de crescimento no tempo de forma, ou quantidades que esperamos atualmente, ou em tudo.

Possíveis dificuldades que possamos encontrar como parte do processo de integração incluem, entre outras coisas:

4.1 - Descrição dos fatores de risco

- a incapacidade de combinar com sucesso os negócios da TAM e LAN de uma maneira que nos permite alcançar o total de receitas e sinergias de custos esperadas como resultado da combinação proposta;
- complexidades associadas à gestão das empresas combinadas;
- a necessidade de implementar, integrar e harmonizar os vários negócios específicos de procedimentos operacionais e sistemas, bem como a financeira, contabilidade, informações e outros sistemas de LAN e TAM;
- sobreposição entre os produtos operacionais e bases de clientes da LAN e TAM;
- potencial perda de funcionários-chave, como resultado da implementação da fusão proposta; e
- potencial de passivos desconhecidos e imprevistos despesas aumentaram ou atrasos associados com a oferta de permuta, as fusões e as transações outra combinação, incluindo os custos de uma só vez em dinheiro para integrar as duas companhias aéreas que podem exceder os custos de uma só vez em dinheiro que atualmente antecipar.

Além disso, nós e TAM temos operado e, até a conclusão da fusão proposta, continuaremos a operar independentemente. É possível que o processo de integração pode resultar em:

- desvio de atenção da administração de suas áreas normais de responsabilidade de tratar da integração questões; e
- O rompimento de, ou a perda de ímpeto em negócios em andamento de cada empresa ou inconsistências em suas normas, controles, procedimentos e políticas, cada qual poderia afetar adversamente a capacidade de cada empresa para manter um bom relacionamento com seus clientes, fornecedores, funcionários e outros circunscrições ou alcançar os benefícios esperados da combinação proposta ou poderia aumentar os custos ou reduzir os ganhos de cada empresa ou de outra forma afetar adversamente os negócios, condição financeira, resultados operacionais e / ou perspectivas da LATAM após a conclusão da oferta de permuta.

A integração de duas grandes empresas também apresenta desafios de gestão significativos. Para alcançar os benefícios esperados da combinação proposta de LAN e TAM, as operações das duas empresas terão de ser reorganizadas e seus recursos terão de ser combinados em uma maneira oportuna e flexível. Não há garantias de que seremos capazes de implementar estas medidas como previsto ou em tudo. Se não conseguirmos atingir a reestruturação planejada de forma eficaz dentro do prazo que está contemplado ou na medida em que está previsto, ou se por qualquer outro motivo as sinergias esperadas não se materializarem, a combinação proposta pode não produzir os benefícios que atualmente antecipar

Nós não vamos controlar o capital votante ou conselho de administração da TAM.

Sob os termos dos acordos da transação, os acionistas controladores da TAM manterão pelo menos 80% do capital votante da TAM e terão o direito de nomear 66% dos membros do conselho de administração da TAM e suas subsidiárias. Seremos detentores do capital votante restante da TAM e termos o direito de nomear os demais membros do conselho de administração da TAM e suas subsidiárias. Também vamos deter todas as ações sem direito a voto da TAM, que nos darão substancialmente todos os direitos patrimoniais sobre TAM.

Nossos resultados financeiros serão mais expostos a flutuações cambiais, como resultado da combinação de propostas e conseqüente aumento na proporção de ativos, passivos e ganhos que são denominados em outras moedas que não pesos chilenos.

4.1 - Descrição dos fatores de risco

A combinação proposta irá aumentar significativamente a proporção de nosso ativo líquido consolidado, as receitas e renda em outras moedas que não o dólar ou o peso. Nossa situação financeira consolidada e o resultado das operações, portanto, podem ser mais sensíveis aos movimentos nas taxas de câmbio.

Nossos resultados futuros sofrerão se não pudermos gerir eficazmente as nossas operações expandidas após a conclusão da fusão proposta.

Após a conclusão da fusão proposta, o tamanho do negócio das empresas combinadas será significativamente maior e mais complexo do que o negócio atual da LAN ou TAM. O nosso sucesso futuro dependerá, em parte, de nossa capacidade para gerir este negócio, o que irá colocar desafios substanciais para a gestão, incluindo os desafios relacionados com a gestão e ao acompanhamento de novas operações e os custos e complexidade crescentes. Não há garantias de que seremos bem sucedidos ou que vamos perceber a eficiência operacional esperada, redução de custos, aumento de receita e outros benefícios que atualmente antecipamos a partir da combinação proposta.

A combinação proposta pode causar um rebaixamento de nossos ratings de crédito, o que poderia ter um efeito negativo em nossos negócios.

A TAM tem atualmente uma classificação de crédito mais baixa do que a nossa e é mais alavancada do que nós. Como resultado da combinação proposta com a TAM, nossa classificação de crédito poderá ser rebaixada por uma ou mais agências de classificação de crédito, o que poderia afetar negativamente os resultados e a situação financeira das empresas combinadas. Se o nosso rating de crédito for rebaixada, poder afetar nossa capacidade de financiar aquisições de frota e / ou aumentar nossos custos de financiamento.

Demais fatores de risco relacionados ao Emissor

Nosso negócio poderá ser afetado negativamente por uma desaceleração no setor aéreo causada por eventos externos que afetem o comportamento em relação às viagens ou aumente os custos, tais como epidemia de doenças, desastres naturais, guerras ou ataques terroristas.

A demanda por transporte aéreo pode ser negativamente impactada por eventos externos, tais como desastres naturais, epidemias, ataques terroristas, guerras ou instabilidades políticas e sociais. Situações como as mencionadas anteriormente que ocorram em um ou mais mercados nos quais atuamos podem ter um impacto relevante sobre nosso negócio, situação financeira e resultados das operações. Ademais, essas situações podem ter um efeito prolongado sobre a demanda de transporte aéreo e sobre determinados itens de custo.

Durante o mês de janeiro de 2010, o mau tempo afetou a cidade de Cuzco, Peru, causando grandes danos humanos e materiais e afetando gravemente esse destino turístico. Isso afetou nossas operações, o que nos fez reduzir a nossa capacidade para melhorar a taxa de ocupação. Estimamos que o impacto líquido na redução das operações com passageiros foi de aproximadamente US\$ 15 milhões (R\$ 25 milhões).

Além disso, em 27 de fevereiro de 2010, um terremoto abalou o Chile e causou grandes danos principalmente nas regiões do sul do país. Esse terremoto danificou o terminal do Aeroporto Internacional de Santiago, causando a suspensão dos serviços aos passageiros da LAN que desejavam ir e vir do Chile até 1º de março de 2010. As operações da Lan Cargo não sofreram nenhum impacto, uma vez que a Lan Cargo tem flexibilidade para reprogramar itinerários se e quando necessário. Em 28 de março de 2010, as operações voltaram aos níveis normais e o aeroporto começou a operar normalmente. Em 31 de dezembro de 2010, estimamos que o impacto líquido da redução nas operações com passageiros devido ao terremoto foi de aproximadamente US\$ 30 milhões (R\$ 50 milhões).

Ataques terroristas também podem ter um grave impacto negativo no setor de aviação. Por exemplo, os ataques terroristas de 11 de setembro de 2001 nos Estados Unidos afetaram substancialmente o setor de aviação, principalmente as transportadoras aéreas estrangeiras que operam serviços internacionais de e

4.1 - Descrição dos fatores de risco

para os Estados Unidos. Em toda a América do Sul, o tráfego de passageiros também caiu substancialmente, embora essa queda tenha sido menos severa do que nos Estados Unidos. O setor de aviação sofreu aumento de custos após os ataques terroristas de 11 de setembro de 2001. As companhias aéreas tiveram que adotar medidas de segurança adicionais e poderão ser obrigadas a cumprir com diretrizes de segurança ainda mais rigorosas no futuro.

Além disso, os preços do combustível e suprimentos, que consistem em um custo significativo para nossa Companhia, poderão aumentar em razão de quaisquer ataques terroristas futuros, de um aumento geral em animosidades ou de uma redução na oferta de combustível, voluntariamente ou de outro modo, por países produtores de petróleo. Esses aumentos podem resultar no aumento dos preços de passagens aéreas e na redução da demanda por viagens aéreas em geral, o que pode ter um efeito negativo sobre nossas receitas e resultados de operações. Atualmente, há uma tendência de aumento dos preços do jato de combustível por causa do aumento da demanda causado pela recuperação na economia global em 2010, juntamente com os conflitos em fevereiro de 2011 no Egito e na Líbia, que afetam a oferta mundial de combustíveis. Apesar de ter implementado uma série de estratégias para mitigar o impacto da volatilidade dos preços dos combustíveis, incluindo cobertura financeira e a utilização de sobretaxas de combustível, é impossível para nós prever se seremos capazes de nos proteger totalmente contra a volatilidade dos preços de combustíveis.

Uma parte significativa de nossas receitas geradas pelos serviços de carga são oriundas de uma quantidade relativamente pequena de tipos de produtos e podem ser impactadas por eventos que afetem a sua produção ou negócios.

Nossa demanda de carga, especialmente de exportadores da América Latina, concentra-se em um pequeno número de categorias de produtos, tais como a exportação de peixes e produtos marinhos do Chile e do Peru, e flores frescas do Equador e da Colômbia. Eventos que afetem negativamente a produção ou o comércio dessas mercadorias poderão afetar adversamente o volume de mercadorias que transportamos, assim como poderão ter um impacto significativo sobre nossos resultados de operações. Alguns de nossos produtos de carga são suscetíveis às taxas de câmbio e, portanto, os volumes de tráfego podem ser impactados pela valorização ou pela depreciação das moedas locais.

Na metade de 2007, houve um surto de vírus de anemia infecciosa causada pelo salmão ("Vírus ISA") no Chile, que foi temporariamente contido durante o ano de 2008, mas continuou afetando as exportações desde então. O surto do Vírus ISA causou, e poderá continuar causando, uma queda significativa nas exportações de salmão. Ele teve e poderá continuar tendo um impacto adverso sobre nossas operações de carga.

Mantemos uma alta taxa de utilização diária de aeronaves para aumentar nossas receitas, o que nos deixa especialmente vulneráveis a atrasos.

Um dos elementos principais de nossa estratégia comercial é manter uma alta taxa de utilização diária de aeronaves, que avalia o número de horas de voo de nossas aeronaves por dia. A alta taxa de utilização diária de aeronaves nos permite maximizar o valor da receita gerada por nossas aeronaves e é alcançada, em parte, pela redução do tempo de reabastecimento e recarga nos aeroportos e pela elaboração de cronogramas que nos permitam aumentar a média de horas de voo por dia. Nossa taxa de utilização de aeronaves poderia ser adversamente afetada por diversos fatores diferentes que estão além de nosso controle, incluindo tráfego aéreo e congestionamento em aeroportos, condições meteorológicas adversas e atrasos por prestadores de serviços terceirizados responsáveis, por exemplo, pelo abastecimento e serviço em solo.

Ademais, as altas taxas de utilização de aeronaves aumentam o risco de que, se uma aeronave atrasar, esse atraso poderá acarretar atrasos no cronograma por até dois dias. Esses atrasos podem resultar na interrupção de nosso desempenho operacional, ocasionando insatisfação dos clientes devido a atrasos resultantes ou conexões perdidas.

4.1 - Descrição dos fatores de risco

Perdas e responsabilidades em caso de acidente envolvendo uma ou mais de nossas aeronaves podem afetar substancialmente o nosso negócio.

Estamos expostos a perdas relevantes em potencial em caso de acidente aéreo, incidente terrorista ou qualquer outro evento similar. Não há garantias que, em razão de um acidente aéreo ou incidente relevante que:

- não precisaremos aumentar nossa cobertura de seguro;
- nossos prêmios de seguro não aumentarão significativamente;
- nossa cobertura de seguro irá cobrar integralmente todas as nossas responsabilidades; ou
- não seremos forçados a arcar com perdas substanciais.

Reivindicações substanciais resultantes de um acidente ou incidente relevante além de nossa cobertura de seguro relacionada poderão ter um efeito substancial adverso sobre nosso negócio, situação financeira e resultados de operações. Ademais, qualquer acidente aéreo, mesmo se completamente segurado poderia causar impressão negativa ao público a respeito da segurança e confiabilidade de nossas aeronaves do que as operadas por outras companhias aéreas, o que poderia ter um efeito substancial adverso sobre nosso negócio, situação financeira e resultados de operações.

Os prêmios de seguro também poderão sofrer aumento devido a um acidente ou incidente que venha a afetar uma de nossas companhias aéreas afiliadas ou parceiros de alianças, ou que venha a afetar outras companhias aéreas.

Estamos incorporando diversas tecnologias e equipamentos novos e a fase de sua introdução poderá ter um impacto negativo sobre nossos serviços e padrões operacionais.

Nos últimos anos, decidimos incorporar diversas aeronaves, equipamentos e sistemas novos. A decisão de incorporar esses novos elementos foi fundamentada no potencial que eles possuem para aumentar a satisfação do cliente, melhorar a eficiência e/ou otimizar processos. No entanto, a fase de introdução desses elementos poderá resultar temporariamente em serviços e padrões operacionais inferiores, o que poderá afetar a percepção dos clientes a nosso respeito e ter um impacto negativo sobre nossos resultados operacionais.

Nosso negócio pode ser adversamente afetado se não conseguirmos atender a nossas futuras necessidades de financiamento.

Precisamos de quantidades significativas de financiamento para atender a nossas exigências de capital relacionadas às aeronaves e poderemos precisar de mais financiamentos para custear nossas necessidades comerciais. Não podemos garantir que no futuro teremos acesso ou conseguiremos obter financiamento a termos favoráveis. Caso não consigamos obter financiamento para uma parcela significativa de nossas exigências de capital, nossa capacidade de adquirir novas aeronaves ou de expandir nossas operações poderá ser prejudicada e o nosso negócio negativamente afetado.

Nosso negócio pode ser adversamente afetado por nosso alto índice de endividamento e obrigações de arrendamento de aeronave em comparação com nosso capital acionário.

Temos um alto índice de endividamento e obrigações de pagamento em relação a nossos arrendamentos operacionais de aeronaves em comparação com o nosso capital acionário. Para financiarmos nossa dívida, dependemos, em parte, de nosso fluxo de caixa gerado pelas operações. Não podemos garantir que no futuro conseguiremos honrar nossas obrigações de pagamento. Além disso, a maioria de nossos bens e equipamentos está sujeita a ônus que garantem nossa dívida. Caso deixemos de efetuar pagamentos relacionados à dívida garantida, a execução dos ônus pelos credores poderia limitar ou acabar com a nossa

4.1 - Descrição dos fatores de risco

capacidade de usar os bens e equipamentos afetados para atender às nossas necessidades operacionais e, portanto, gerar receita.

Problemas com os sistemas de controle de tráfego aéreo ou outras falhas técnicas poderiam interromper nossas operações e ter um efeito substancial adverso sobre nosso negócio.

Nossas operações, incluindo a nossa capacidade de oferecer serviços ao cliente, dependem do funcionamento eficaz de nossos equipamentos, incluindo nossas aeronaves, sistemas de manutenção e sistemas de reserva. Nossas operações também dependem do funcionamento efetivo de sistemas de controle de tráfego aéreo nacionais e internacionais e da infraestrutura de controle de tráfego aéreo nos mercados em que atuamos. Falhas em equipamentos, falta de pessoal, problemas com o controle de tráfego aéreo, e outros fatores que possam interromper as operações, podem afetar adversamente nossas operações e resultados financeiros, bem como a nossa reputação.

Nosso sucesso financeiro dependa da disponibilidade e do desempenho de o pessoal chave, os quais não estão sujeitos às restrições de não concorrência.

Nosso sucesso depende, em grande parte, da capacidade de nossa equipe da alta administração e pessoal chave em operar e administrar nosso negócio efetivamente. Nossos contratos de trabalho firmados com o pessoal chave não contêm nenhuma disposição de não concorrência aplicável em caso de desligamento. A competição por pessoal altamente qualificado é intensa. Se perdermos um diretor executivo, gerente sênior ou outro funcionário chave e não conseguirmos encontrar um substituto adequado, ou se não conseguirmos atrair e manter novos funcionários qualificados, nosso negócio, situação financeira e resultados operacionais podem ser substancial e adversamente afetados.

Nosso negócio pode sofrer consequências adversas se não conseguirmos firmar acordos de dissídio coletivo satisfatórios com nossos funcionários sindicalizados.

Aproximadamente 39% de nossos funcionários, incluindo o pessoal administrativo, tripulação de cabine, comissários de bordo, pilotos e técnicos de manutenção são membros de sindicatos e possuem acordos de dissídio coletivo que expiram regularmente. Nosso negócio, situação financeira e resultados operacionais podem ser substancial e adversamente afetados se não conseguirmos chegar a um acordo com qualquer sindicato trabalhista que represente esses funcionários, ou por um acordo com um sindicato trabalhista no qual contenha termos que não estejam em conformidade com nossas expectativas ou que nos impeçam de competir de maneira efetiva com outras companhias aéreas.

A pressão por parte dos funcionários pode causar interrupções operacionais e ter impacto negativo em nosso negócio.

Determinados grupos de funcionários, tais como pilotos, comissários de bordo, mecânicos e nosso pessoal de aeroporto possuem habilidades muito especializadas. Como consequência, atos praticados por esses grupos, tais como greves, boicotes ou paralisações, podem interromper gravemente as nossas operações e impactar negativamente nosso desempenho operacional e financeiro, assim como a percepção dos clientes a nosso respeito.

Por exemplo, no terceiro trimestre de 2001, membros de um de nossos sindicatos de pilotos implementaram uma série de atos que interromperam nossos serviços antes da negociação do acordo de dissídio coletivo, o que teve um impacto negativo sobre nossas operações e lucratividade.

Aumentos em nossos custos com mão-de-obra, que consistem em uma parcela substancial de nossos custos operacionais totais, podem impactar diretamente nossos rendimentos.

Os custos com mão-de-obra consistem em uma porcentagem significativa de nossos custos operacionais totais (20.4% em 2010) e, algumas vezes, em nosso histórico operacional. Sofremos pressão para aumentar

4.1 - Descrição dos fatores de risco

salários e benefícios de nossos funcionários. Um aumento significativo em nossos custos com mão-de-obra acima dos custos estimados pode resultar em uma redução relevante de nossos rendimentos.

Poderemos ter dificuldade em encontrar, treinar e manter funcionários.

Nosso negócio é altamente dependente de mão-de-obra. Empregamos um número significativo de pilotos, comissários de bordo, técnicos de manutenção e outro pessoal operacional e administrativo. O setor de aviação tem enfrentado, de tempos em tempos, falta de pessoal qualificado, especificamente pilotos e técnicos de manutenção. Além disso, como é comum à maioria de nossos concorrentes, poderemos passar, de tempos em tempos, por rotatividade de nosso quadro de funcionários. Caso essa rotatividade de funcionários, principalmente de pilotos e técnicos de manutenção, aumente acentuadamente, nossos custos com treinamento serão significativamente aumentados. Não podemos garantir que conseguiremos recrutar, treinar e manter os funcionários qualificados que precisamos para dar continuidade a nossas operações ou que conseguiremos substituir os funcionários que deixarem nossa companhia. A não contratação e manutenção de funcionários qualificados a custos razoáveis podem afetar de maneira substancial e adversa nosso negócio, situação financeira e resultados operacionais.

O não cumprimento com os regulamentos ambientais aplicáveis pode afetar adversamente nosso negócio e reputação.

Nossas operações são cobertas por regulamentos ambientais nas esferas locais, nacionais e internacionais. Esses regulamentos compreendem, dentre outras coisas, emissões para a atmosfera, descarte de resíduos sólidos e efluentes aquosos, ruído da aeronave e outras atividades relacionadas ao nosso negócio. Operações e resultados financeiros futuros podem variar em razão desses regulamentos. O cumprimento desses regulamentos e de regulamentos novos ou existentes que possam vir a ser aplicáveis a nós no futuro pode aumentar nossa base de custos e afetar adversamente nossas operações e resultados financeiros. Além disso, o não cumprimento desses regulamentos pode nos afetar adversamente de diversas formas, incluindo os efeitos adversos sobre nossa reputação.

Poderemos ser regularmente afetados por fatores que estão além de nosso controle, incluindo condições meteorológicas, que podem afetar nossas operações.

A receita das companhias aéreas depende do número de passageiros transportados, da tarifa paga por passageiro e dos fatores relacionados ao atendimento, tais como pontualidade das partidas e chegadas dos voos. Durante períodos de neblina, neve, baixas temperaturas, tempestades ou outras condições meteorológicas adversas, alguns ou todos os nossos voos podem ser cancelados ou significativamente atrasados, reduzindo nossas receitas.

b. a seu controlador, direto ou indireto, ou grupo de controle

Nossos acionistas controladores podem ter interesses diferentes dos interesses de nossos demais acionistas.

Em 31 de março de 2011, nossos acionistas controladores detinham direta e indiretamente 34,03% de nossas ações ordinárias com direito a voto. Os acionistas controladores podem eleger quatro dos nove membros de nosso conselho de administração e estão em posição de orientar a nossa administração.

c. a seus acionistas

A não implementação bem sucedida de nossa estratégia de crescimento pode prejudicar nosso negócio e o valor de mercado dos ADSs, BDRs e de nossas ações ordinárias.

Nossa estratégia de crescimento envolve o aumento da frequência de vôos nos mercados que atendemos atualmente e a expansão de nossos serviços a novos mercados. Para colocar em prática essa estratégia,

4.1 - Descrição dos fatores de risco

temos que conseguir identificar os mercados geográficos adequados para enfoque e obtenção de acesso adequado a aeroportos e aprovação de rotas nesses mercados. Não existe nenhuma garantia de que os novos mercados nos quais entrarmos ou nos quais estamos tentando expandir nossas operações terão tráfego de passageiros e cargas suficiente para que nossas operações nesses novos mercados sejam lucrativas.

A expansão de nosso negócio também precisará de pessoal qualificado, equipamentos e recursos adicionais. A inabilidade de contratar e manter pessoal qualificado ou conseguir os equipamentos e instalações necessários de forma eficiente e com boa relação de custo-benefício poderá afetar adversamente a nossa capacidade de executar nossa estratégia de crescimento. A expansão de nossos mercados e frequências de vôo também podem enfraquecer nossos recursos administrativos existentes e nossos sistemas de informações operacionais, financeiras e administrativas a ponto de não serem mais adequados para suportar nossas operações, fazendo com que tenhamos que efetuar gastos significativos nessas áreas.

A negociação de nossas ADSs, BDRs e ações ordinárias nos mercados de valores mobiliários é limitada e pode enfrentar iliquidez e volatilidade de preço.

Os mercados de valores mobiliários chilenos são substancialmente menores, menos líquidos e mais voláteis do que os principais mercados de valores mobiliários dos Estados Unidos. Além disso, os mercados de valores mobiliários chilenos podem ser substancialmente afetados por acontecimentos em outros mercados emergentes, particularmente em outros países da América Latina. Consequentemente, embora você possa retirar as ações ordinárias subjacentes às ADSs e/ou BDRs do depositário a qualquer momento, a sua capacidade de vendê-las na quantidade, preço e no momento que quiser pode ser substancialmente limitada. Esse mercado de negociação limitado também pode aumentar a volatilidade do preço das ADSs e/ou BDRs ou das ações ordinárias subjacentes às ADSs e/ou BDRs.

Os detentores de BDRs podem ser adversamente afetados por desvalorizações da moeda e oscilações do câmbio.

Caso a taxa de câmbio do peso chileno caia em relação ao real, o valor das BDRs e de quaisquer distribuições feitas sobre elas pelo depositário poderá ser adversamente afetado. As distribuições em dinheiro feitas em relação aos BDRs são recebidas pelo depositário (representado pelo banco custodiante no Chile) em pesos chilenos, convertidas pelo banco custodiante em reais à taxa de câmbio prevalecente e distribuídas pelo depositário aos detentores de BDRs. Além disso, o depositário incorrerá custos de conversão de moeda estrangeira (os quais deverão ser arcados pelos detentores de BDRs) em relação à conversão da moeda estrangeira e à subsequente distribuição de dividendos ou outros pagamentos relacionados às BDRs.

Futuras mudanças nos controles de investimento estrangeiros e nas retenções de impostos na fonte chilenos podem afetar negativamente os residentes não chilenos que investem em nossas ações.

Os investimentos em ações no Chile por não residentes chilenos estiveram, no passado, sujeitos a diversos regulamentos de controle cambial que regem a repatriação de investimentos e os rendimentos sobre eles. Embora não atualmente vigentes, os regulamentos do Banco Central do Chile exigiam no passado, e podem exigir novamente, que os investidores estrangeiros que adquirirem valores mobiliários no mercado secundário do Chile mantenham uma reserva em dinheiro ou paguem uma taxa sobre a conversão da moeda estrangeira para a compra desses valores mobiliários. Ademais, futuras mudanças na retenção de impostos na fonte podem afetar negativamente os residentes não chilenos que investirem em nossas ações.

Quando estabelecemos o nosso programa de ADSs como parte de nossa oferta pública inicial em 1997, havia controles cambiais no Chile. Na ocasião, para permitir que o depositário e investidores conseguissem firmar transações cambiais para repatriar do Chile valores por eles recebidos em relação às ações depositadas do capital ordinário (incluindo dividendos e proventos da venda, no Chile, de ações subjacentes

4.1 - Descrição dos fatores de risco

ao capital ordinário e quaisquer direitos relacionados), firmamos um contrato de investimento estrangeiros ("Contrato de Investimento Estrangeiro") com o Banco Central e o depositário. O Contrato de Investimento Estrangeiro garantia aos investidores em ADSs e ao depositário acesso ao Mercado de Câmbio Formal para converter valores de pesos chilenos para dólares norte-americanos e repatriar esses valores.

Em 2001, um novo Compêndio de Regulamentos Cambiais ("Novo Compêndio") excluiu os controles cambiais e muitas outras barreiras ao investimento. Contudo, mesmo não havendo mais nenhum controle cambial no Chile, todos os contratos de investimento estrangeiro (incluindo o Contrato de Investimento Estrangeiro) continuam em vigor.

Não podemos garantir que restrições chilenas adicionais aplicáveis a detentores de BDRs, à alienação de ações ordinárias subjacentes aos BDRs, à repatriação de recursos de uma aquisição, à alienação ou ao pagamento de dividendos não serão impostas ou exigidas no futuro, assim como não podemos fazer nenhuma avaliação sobre a duração ou o impacto caso essas restrições venham a ser impostas ou necessárias.

Poderá haver diluição do valor econômico do investimento dos investidores.

Caso tenhamos necessidade de obtenção de capital para nossas atividades por meio de emissão de novas ações, essas futuras emissões poderão ser feitas por valor inferior ao valor contábil de nossas ações na data em questão. Nessa hipótese, os detentores à época de nossos BDRs poderão sofrer imediata e substancial diluição de seus investimentos.

Os titulares de BDRs poderão encontrar dificuldades para exercerem os seus direitos.

Os titulares de BDRs poderão encontrar dificuldades para exercerem os seus direitos, na medida que os tais direitos devem ser exercidos por meio da instituição depositária. O fato de os direitos somente poderem ser exercidos por meio da instituição depositária por si só dificulta seu exercício. Os aspectos relacionados ao exercício de seus direitos como titulares de BDRs encontram-se regulados pelo contrato de Depósito, celebrado entre a instituição depositária e a Companhia. Entre as dificuldades que poderão ser enfrentadas pelos detentores de BDRs no exercício de seus direitos, destaca-se que o direito de voto conferido à ações e, indiretamente, aos BDRs, deve ser exercido pelos detentores de BDRs por intermédio da instituição depositária.

A Instituição Depositária não será responsabilizada caso considere ilícito ou inviável estender uma distribuição a qualquer detentor de BDR. A Companhia não tem nenhuma obrigação de registrar BDRs, ações, direitos ou outros valores mobiliários nos termos da legislação brasileira no caso de distribuições que não sejam realizadas em dinheiro.

Nos termo do contrato de depósito, a instituição depositária poderá não distribuir dividendos ou outras distribuições em dinheiro aos detentores de BDRs caso considere ilícito ou inviável estender uma distribuição para qualquer titular de BDRs, como, por exemplo, no caso de imposição de restrições de fluxo de capitais no Brasil ou Chile, ou no caso de ausência dos registros necessários ao titular do BDR para estar apto a receber tais distribuições. Isso significa que o investidor pode não receber distribuições efetuadas pela Companhia sobre suas ações ou não receber nenhum valor pelas ações no caso de que seja ilícito ou inviável para a Companhia estender tal pagamento ao investidor.

Os titulares dos BDRs podem enfrentar dificuldades de exercer seus direitos de preferência.

Sob a lei chilena, caso a Companhia emita novas ações como consequência de um aumento de capital, seus acionistas possuem direito de preferência na subscrição dessas novas ações. Quando, no futuro, ocorrer um aumento do capital social da Companhia, os titulares de BDRs podem não ter condições de exercer o direito de preferência correspondente a tais BDRs devido à dificuldades inerentes ao exercício por limitações das leis de valores mobiliários aplicáveis a outros países. Em que pese a obrigação da instituição depositária de

4.1 - Descrição dos fatores de risco

assegurar aos detentores de BDRs o direito de preferência nos aumento de capital da Companhia, conforme o contrato de depósito, a instituição depositária dos BDRs poderá não realizar distribuições aos detentores de BDRs, caso considere ilícito ou inviável estender uma distribuição para qualquer titular de BDRs, como, por exemplo, no caso de imposição de restrições à fluxo de capitais no Brasil ou Chile.

O contrato de depósito prevê limitações de obrigações à Companhia e à instituição depositária e atribui responsabilidades aos titulares de BDRs.

O contrato de depósito estabelece, expressamente, as obrigações da Companhia e da instituição depositária, assim como também limita a responsabilidade da Companhia e da instituição depositária. A Companhia e a instituição depositária:

- somente estão obrigados a tomar medidas especificamente definidas no contrato de depósito sem negligencia ou má-fé;
- não serão responsáveis no caso de que uma das partes se veja impossibilitada de cumprir ou atrase o cumprimento, por motivos legais ou por circunstancias alheias ao seu controle, de suas obrigações nos termos do contrato de depósito; e
- poderá confiar nos documentos que as partes julguem, de boa fé legítimos e firmados ou apresentados pela parte pertinente. A companhia e a instituição depositária não serão responsáveis pela falha na execução de qualquer instrução de voto, de qualquer das ações depositadas na instituição custodiante, ou pela forma como o voto foi registrado, sempre que a referida ação ou omissão seja de boa fé. A instituição depositária não está obrigada a participar de processos judiciais ou de outros procedimentos relativos aos BDRs ou ao contrato de depósito em nome do titular de BDRs ou em nome de qualquer outra pessoa.

A legislação societária chilena é diferente da legislação societária brasileira. As regras aplicáveis ao Estatuto Social da Companhia diferem daquelas sob lei brasileira, e os investidores em BDRs não terão as mesmas proteções estendidas a acionistas minoritários de empresas brasileiras.

A legislação societária chilena é diferente da legislação societária brasileira. A legislação chilena não estende aos acionistas minoritários os mesmos direitos conferidos aos acionistas minoritários brasileiros, em especial, nos casos de realização de OPAs, alterações aos direitos essenciais dos acionistas, entre outras. Em outras palavras, a legislação brasileira normalmente oferece maior proteção ao acionista minoritário.

d. *a suas controladas e coligadas*

As controladas e coligadas da Companhia estão sujeitas aos riscos relacionados à Companhia descritos na seção acima.

e. *a seus fornecedores*

Nossas operações estão sujeitas a oscilações no fornecimento e custo de combustível para aviação, o que pode impactar negativamente nosso negócio.

Preços de combustível mais elevados ou falha no fornecimento de combustível podem causar uma redução em nossos serviços e ter um efeito negativo substancial sobre nosso negócio, nossa situação financeira e nossos resultados operacionais. Os custos de combustível para aviação historicamente respondem por uma quantidade significativa de nossas despesas operacionais, e respondem por aproximadamente 30% de nossas despesas operacionais em 2010. Tanto o custo quanto à disponibilidade de combustível estão sujeitos a muitos fatores e eventos econômicos e políticos que não podemos prever nem controlar. Firmamos acordos de hedge de combustível, mas não existe garantia de que esses acordos serão adequados para nos proteger de um aumento significativo nos preços de combustível em um futuro próximo ou a longo prazo. Ainda, como esses acordos de hedge se destinam a limitar o efeito de um aumento nos preços do combustível, alguns de nossos métodos de hedge também podem limitar a nossa capacidade de tirar

4.1 - Descrição dos fatores de risco

vantagem de qualquer queda no preço de combustível. Embora tenhamos implementado medidas para repassar uma parte dos custos incrementais do combustível a nossos clientes, a nossa capacidade de diminuir o impacto de qualquer aumento usando esses tipos de mecanismos também pode ser limitada.

Voamos e dependemos de aeronaves Airbus e Boeing e nosso negócio estará em risco se não recebermos as entregas de aeronaves no prazo, se aeronaves dessas empresas não estiverem disponíveis ou se o público tiver uma imagem negativa de nossas aeronaves.

Como a nossa frota cresceu, também aumentou nossa dependência em relação à Airbus e Boeing. Em 28 de fevereiro de 2011 operávamos uma frota de 74 aeronaves da Airbus e 51 aeronaves da Boeing. Esses riscos incluem:

- a omissão ou incapacidade de nossa parte em conseguir aeronaves, peças ou serviços de suporte relacionados da Airbus ou da Boeing em tempo oportuno devido à grande demanda ou a outros fatores;
- a interrupção do serviço de nossa frota em razão de necessidades de manutenção não programadas ou não previstas para essas aeronaves;
- a emissão de determinações pelas autoridades de aviação chilenas ou de outras diretrizes que restrinjam ou proíbam o uso de aeronaves da Airbus ou da Boeing, ou que exijam inspeções e manutenções demoradas;
- a imagem negativa por parte do público de um fabricante em razão de um acidente ou outra publicidade negativa; ou
- atrasos entre o tempo que estimamos para a necessidade de novas aeronaves e o tempo que demora para conseguir que a Airbus e a Boeing ou qualquer outro terceiro entregue essas aeronaves.

A ocorrência de qualquer um ou mais desses fatores poderá restringir a nossa capacidade de usar a aeronave para gerar lucros ou de responder à crescente demanda, assim como pode, de outro modo, limitar nossas operações e afetar adversamente nosso negócio.

Se no futuro não conseguirmos incorporar aeronaves arrendadas à nossa frota a custos e prazos aceitáveis, nosso negócio poderá ser adversamente afetado.

Uma grande parte de nossas aeronaves está sujeita a arrendamentos operacionais de longo prazo. Nossos arrendamentos operacionais normalmente vigoram de três a doze anos a contar da data de entrega. Podemos enfrentar maior concorrência ou ter o fornecimento de aeronaves arrendadas limitado, tornando difícil a negociação de termos competitivos quando do vencimento de nossos arrendamentos operacionais vigentes ou o arrendamento adicional necessário para o nosso nível de operações pretendido. Se no futuro formos forçados a pagar taxas de arrendamento mais elevadas para manter a nossa capacidade e o número de aeronaves de nossa frota, nossa lucratividade poderá ser adversamente afetada.

Aumentos nos custos de seguro e/ou reduções significativas na cobertura podem prejudicar a nossa situação financeira e nossos resultados operacionais.

Os principais eventos que afetam o setor de seguros de aviação (tais como ataques terroristas, seqüestros e acidentes aéreos), podem resultar em aumentos significativos dos prêmios das companhias aéreas, de seguros ou de redução significativa da cobertura de seguro, como aconteceu após o ataque terrorista de 11 de setembro de 2001. Aumentos nos custos de seguro e / ou redução significativa na cobertura podem prejudicar nossa situação financeira e resultados operacionais.

f. a seus clientes

Não há clientes responsáveis por mais de 10% da receita líquida total da Companhia.

4.1 - Descrição dos fatores de risco

g. aos setores da economia nos quais o emissor atue

Altos níveis de concorrência no setor aéreo podem afetar adversamente o nível de nossas operações.

Nosso negócio, nossa situação financeira e nossos resultados operacionais podem ser adversamente afetados pelos altos índices de concorrência no setor, particularmente pela entrada de novos concorrentes nos mercados em que atuamos. Normalmente, as companhias aéreas competem por tarifa, frequência e fidelidade do serviço, reconhecimento da marca, cortesia aos passageiros (como programas de fidelidade) e disponibilidade e conveniência de outros serviços de passageiro ou de carga. Companhias aéreas novas e existentes podem entrar em nossos mercados e concorrer conosco em qualquer um desses aspectos. Muitos de nossos concorrentes são maiores do que nós, têm maior reconhecimento da marca e contam com mais recursos do que nós. Transportadoras concorrentes incluem transportadores pertencentes a investidores, subsidiadas pelo governo e de bandeira nacional de países estrangeiros, assim como transportadoras de baixo custo que oferecem tarifas com desconto. Os acordos de céu aberto entre os Estados Unidos e o Chile e outros acordos de céu aberto podem nos sujeitar a maior concorrência de transportadoras internacionais. Além da concorrência tradicional entre as companhias aéreas, enfrentamos a concorrência de empresas que oferecem transporte terrestre, especialmente em nossos negócios de transporte nacional de cargas e passageiros, assim como o transporte marítimo em relação ao nosso negócio de transporte de carga. A concorrência pode reduzir a nossa demanda de tráfego de passageiros e carga, nos forçando a reduzir nossas tarifas, o que pode ter um efeito substancial adverso sobre nossas receitas e operações.

O setor de aviação é particularmente sensível a alterações das condições econômicas e a contínuas condições econômicas negativas que tenham a probabilidade de continuar a prejudicar nossos resultados operacionais e nossa capacidade de obtenção de financiamento em condições aceitáveis.

Nossas operações e o setor de aviação em geral são particularmente sensíveis a alterações das condições econômicas. Condições econômicas gerais desfavoráveis, tais como aumento das taxas de desemprego, restrição do mercado de crédito e aumento das despesas operacionais e comerciais em países nos quais atuamos, podem reduzir os gastos destinados a viagem de lazer e viagem de negócios. Condições econômicas desfavoráveis podem também causar impacto sobre nossa capacidade de aumentar tarifas visando compensar aumentos de despesas com combustível, mão de obra e despesas de outra natureza. Um ambiente econômico cada vez mais desfavorável tem a probabilidade de causar impacto negativo sobre nossos resultados operacionais. Fatores tais como condições econômicas continuamente desfavoráveis, redução significativa da demanda de viagens aéreas ou instabilidade contínua dos mercados de crédito e de capital poderão acarretar pressão sobre os custos dos nossos empréstimos, sobre nossos resultados operacionais e sobre nossa situação financeira, afetando nossos planos de crescimento e investimento. Estes fatores poderão também causar impacto negativo sobre nossa capacidade de obtenção de financiamento em condições favoráveis e sobre nossa liquidez de modo geral.

Nossas operações são freqüentemente afetadas por fatores fora do nosso controle, inclusive por congestionamentos nos aeroportos, condições climáticas adversas e aumento das medidas de segurança.

Estamos sujeitos a atrasos causados por fatores fora do nosso controle, inclusive congestionamentos nos aeroportos, condições climáticas adversas e aumento das medidas de segurança. Atrasos deixam os passageiros insatisfeitos, reduzem as taxas de utilização de aeronave (o número médio de horas por dia em que uma aeronave está em operação) e aumenta as despesas, o que pode afetar nossa rentabilidade. Em caso de condições climáticas adversas, os vôos podem ser cancelados ou sofrer atrasos significativos. Cancelamentos ou atrasos devido a condições climáticas, problemas de controle de tráfego aéreo e medidas

4.1 - Descrição dos fatores de risco

de segurança podem reduzir nossas receitas e afetar nossa reputação como companhia aérea de alta pontualidade, o que pode causar a redução na demanda por nossos serviços.

h. à regulação dos setores em que o emissor atue

Nosso negócio e nossos resultados operacionais podem sofrer se deixarmos de obter e manter rotas, acesso adequado a aeroportos, slots (autorização para pouso ou decolagem) e outros alvarás operacionais.

Nosso negócio depende de nosso acesso às principais rotas e aeroportos. Nossas operações podem ser limitadas por qualquer atraso ou incapacidade em ter acesso às principais rotas ou aeroportos, incluindo:

- limitações sobre a nossa capacidade de processar mais passageiros;
- a imposição de restrições sobre a capacidade de voo;
- a impossibilidade de conseguir ou manter direitos de rota em mercados locais ou em acordos bilaterais; ou
- a impossibilidade de manter nossos slots existentes e de conseguir slots adicionais.

Operamos diversas rotas internacionais sujeitas a acordos bilaterais e também voos internacionais dentro do Chile, da Argentina, do Peru e de outros países sujeitos a aprovações locais de rotas e acesso a aeroportos. Acordos de aviação bilaterais e aprovações de aviação locais geralmente envolvem considerações políticas e outras considerações que estão fora de nosso controle.

Não existe nenhuma garantia de que nossos acordos bilaterais existentes com os países em que nossas empresas estão localizadas e que os alvarás de governos estrangeiros continuarão valendo. A modificação, suspensão ou rescisão de um ou mais acordos bilaterais poderá ter um efeito substancial adverso sobre nosso negócio, nossa situação financeira e nossos resultados operacionais. A suspensão de nosso alvará para operar em certos aeroportos ou destinos ou a imposição de outras sanções também podem ter um efeito substancial adverso. Não podemos garantir que uma mudança na administração de leis e regulamentos vigentes por um governo estrangeiro ou que a adoção de novas leis e regulamentos não terá um efeito substancial adverso sobre nosso negócio, nossa situação financeira e nossos resultados operacionais.

Se não conseguirmos obter autorizações favoráveis de decolagem e aterrissagem em certos aeroportos de grande movimento, nosso negócio, nossa situação financeira e nossos resultados operacionais podem ser adversamente afetados. Não há nenhuma garantia de que no futuro conseguiremos obter todas as autorizações e slots necessários uma vez que, dentre outros fatores, a políticas governamentais que regulamentam a distribuição de autorizações e slots estão sujeitas à alteração.

i. aos países estrangeiros onde o emissor atue

O sucesso de nosso negócio depende de questões reguladoras chaves e essas questões podem afetar adversamente nosso negócio e nossos resultados operacionais.

Nosso negócio é muito regulamentado e depende substancialmente do ambiente regulador dos países em que atuamos ou pretendemos atuar. Por exemplo, os controles de preço das tarifas podem limitar a nossa capacidade de aplicar efetivamente as técnicas de maximização de lucro por segmentação de clientes ("gestão de receita gerada por passageiros") (técnicas administrativas que utilizam previsões de demanda por passageiros e técnicas de otimização mista de tarifas para maximizar o lucro de uma companhia aérea) e de reajustar os preços para refletir nas pressões de custo. Altos níveis de regulamentações governamentais podem limitar o escopo de nossas operações e nossos planos de crescimento, especialmente no caso de deterioração das relações entre os países em que atuamos ou a impressão do

4.1 - Descrição dos fatores de risco

público de empresas estrangeiras em mercados locais. Consequentemente, as questões reguladoras podem afetar adversamente nosso negócio e nossos resultados operacionais.

Nosso negócio, nossa situação financeira e nossos resultados operacionais podem ser adversamente afetados se nós ou certas autoridades de aviação (dentre elas, da Argentina, do Brasil, do Chile, do Equador, do México, do Peru, da Colômbia e dos Estados Unidos) deixarmos de manter as autorizações governamentais nacionais e estrangeiras necessárias. A fim de manter as autorizações necessárias emitidas pela Junta Aeronáutica Civil Chilena, a qual nos referimos como "JAC," e as autorizações operacionais técnicas emitidas pela Dirección General de Aeronáutica Civil do Chile, à qual nos referimos como "DGAC", e outras autoridades locais correspondentes dos países em que atuamos, teremos que continuar cumprindo com as determinações, normas e regulamentos aplicáveis relacionados ao setor de aviação, incluindo quaisquer normas e regulamentos que possam ser adotados no futuro.

Nosso desempenho depende muito das condições econômicas dos países em que fazemos negócio e condições econômicas negativas nesses países podem ter um impacto adverso sobre nosso negócio.

A demanda de passageiros e cargas é muito cíclica e depende muito do crescimento econômico global e local, de expectativas econômicas e da oscilação da taxa de câmbio, dentre outras coisas. No passado, nosso negócio foi negativamente afetado pelas condições de recessão da economia global, fraco crescimento econômico no Chile, recessão na Argentina e baixo desempenho econômico em determinados países emergentes em que atuamos. A ocorrência de eventos similares no futuro poderá afetar adversamente o nosso negócio. Com início no final de 2008 e durante o ano de 2009, muitos dos países que servimos, incluindo o Chile, passaram por redução no ritmo de desenvolvimento econômico ou recessão, o que acarretou em redução relevante da demanda. Pretendemos continuar expandindo nossas operações com base na América Latina e, portanto, nosso desempenho continuará a depender fortemente das condições econômicas nessa região. Qualquer dos fatores abaixo pode afetar adversamente nosso negócio, nossa situação financeira e nossos resultados operacionais nos países em que atuamos:

- mudança na política econômica ou em outra política governamental;
- desempenho econômico fraco, incluindo, entre outros, baixo crescimento econômico, baixo consumo e/ou taxas de investimento e aumento nas taxas de inflação; ou
- outros acontecimentos políticos ou econômicos sobre os quais não temos controle.

Devido à grave recessão na economia mundial, incluindo as economias de muitos dos países em que atuamos, começamos a sentir a queda da demanda nos serviços de carga no final de 2008, e essa baixa demanda continuou em 2009. Contudo, começamos a sentir a recuperação da demanda em tráfego de carga no final de 2009, que continuou melhorando durante o ano de 2010. Se o ambiente econômico regional continuar tendo desempenho positivo, a demanda pelos serviços de carga poderá continuar a crescer durante o ano vigente. Não existe nenhuma garantia que as reduções de capacidade ou outras medidas que possamos vir a tomar serão adequadas para compensar qualquer redução futura em nossa demanda de serviços de carga e/ou viagens aéreas.

Alguns de nossos concorrentes podem receber auxílio externo, o que pode impactar negativamente nossa posição competitiva.

Alguns de nossos concorrentes podem receber auxílio de fontes externas, tais como governos nacionais, que podem não estar disponíveis a nós. Auxílios podem incluir, dentre outros, subsídios, ajuda financeira ou isenções fiscais. Esses auxílios podem nos colocar em desvantagem competitiva e afetar adversamente nossas operações e desempenho financeiro.

Dependemos de alianças estratégicas ou parcerias comerciais em muitos dos países em que atuamos, e nosso negócio pode sofrer caso alguma de nossas alianças estratégicas ou parcerias comerciais terminem.

4.1 - Descrição dos fatores de risco

Em muitas das jurisdições em que atuamos, consideramos estar de acordo com os nossos interesses manter diversas alianças e outras parcerias comerciais. Essas alianças ou parcerias comerciais nos possibilitam otimizar nossa rede e, em alguns casos, oferecer a nossos clientes serviços que não poderíamos oferecer. Se alguma de nossas alianças estratégicas ou parcerias comerciais e, em particular, com a American Airlines, Iberia, Qantas ou oneworld® terminar ou se qualquer um desses acordos for rescindido, nosso negócio, nossa situação financeira e nossos resultados operacionais podem ser negativamente afetados.

Acontecimentos em países da América Latina e em outros países de mercado emergente podem afetar adversamente a economia do Chile, impactar negativamente nosso negócio e nossos resultados operacionais e fazer com que o preço de mercado de nossas ações ordinárias, BDRs e ADSs caia.

Conduzimos uma parte significativa de nossas operações em países de mercado emergente, principalmente na América Latina. Consequentemente, acontecimentos econômicos e políticos nesses países, incluindo futuras crises econômicas e instabilidade política, podem impactar a economia chilena ou o valor de mercado de nossos valores mobiliários e ter um efeito substancial adverso sobre nosso negócio, nossa situação financeira e nossos resultados operacionais. Com início no final de 2008 e continuando durante o ano de 2009, muitos dos países que servimos, incluindo o Chile, passaram por fraco crescimento econômico ou recessão, o que se converteu em queda substancial da demanda. Embora as condições econômicas de outros países de mercado emergente possam ser significativamente diferentes das condições econômicas do Chile, não podemos garantir que eventos em outros países, especialmente em outros países de mercado emergente, não afetarão adversamente o valor de mercado ou o mercado de nossas ações ordinárias, BDRs ou ADSs.

Oscilações no valor do peso chileno e de outras moedas dos países em que atuamos podem afetar adversamente nossa receita e nossa lucratividade.

Oscilações na taxa de câmbio entre o peso chileno e o dólar norte-americano e/ou o real ou outras moedas dos países em que atuamos podem afetar adversamente o nosso negócio, nossa situação financeira e nossos resultados operacionais. Atuamos em diversos países e enfrentamos o risco de oscilação nas taxas de câmbio de moedas estrangeiras frente ao dólar norte-americano ou entre as moedas desses diversos países. Uma parte significativa de nossa dívida está denominada em dólares norte-americanos, 15% de nossa receita e 40% de nossas despesas operacionais de 2010 estavam denominadas em moedas que não o dólar norte-americano, principalmente em peso chileno. Se o valor do peso ou de outras moedas em que as receitas estão denominadas cair em relação ao dólar norte-americano, precisaremos de mais pesos ou outra moeda local para pagar o mesmo valor em dólares norte-americanos. O peso chileno esteve sujeito à volatilidade nos últimos anos, incluindo uma depreciação nominal média de 1,3% frente ao dólar norte-americano em 2008, uma depreciação nominal média de 4,7% frente ao dólar norte-americano em 2009 e uma valorização nominal média de 4,6% frente ao dólar norte-americano em 2010. A taxa de câmbio do peso chileno e de outras moedas frente ao dólar norte-americano pode oscilar significativamente no futuro. Mudanças nas políticas do Chile e em outras políticas econômicas governamentais que afetarem as taxas de câmbio também podem afetar adversamente nosso negócio, nossa situação financeira, nossos resultados operacionais e o retorno a nossos acionistas sobre suas ações ordinárias, BDRs ou ADSs.

Os controles cambiais da Venezuela atrasam nossa capacidade de repatriar o dinheiro gerado por operações na Venezuela e aumentam a nossa exposição a perdas cambiais devido à desvalorização em potencial do bolívar venezuelano frente ao dólar norte-americano durante o intervalo entre o momento em que recebemos um pagamento em bolívares venezuelanos e o momento em que conseguimos repatriar esses valores em dólares norte-americanos.

4.2 - Comentários sobre expectativas de alterações na exposição aos fatores de risco

Temos como prática a análise constante dos riscos aos quais estamos expostos e que possam afetar nossos negócios, nossa situação financeira e os resultados de nossas operações de forma adversa bem como monitorando mudanças no cenário macroeconômico e setorial que possam influenciar nossas atividades, através do acompanhamento dos principais indicadores desempenho.

Atualmente, não identificamos cenário de aumento ou redução dos riscos mencionados no item 4.1 deste Formulário de Referência. Entretanto, se aprovarmos nosso programa de emissão de BDRs, novos riscos específicos relacionados aos BDRs surgirão e serão devidamente descritos previamente à sua emissão.

4.3 - Processos judiciais, administrativos ou arbitrais não sigilosos e relevantes

a. juízo	Suprema Corte do Estado de Nova York
b. instância	Primeira
c. data de instauração	29 de agosto de 2007
d. partes no processo	Atlantic Aviation Investments LLC vs. Varig Logística S.A. ("VarigLog")
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$28.232,0 mil, mais juros e custas judiciais.
f. principais fatos	Estágio de execução na Suíça de condenando a VarigLog a devolver o principal, juros e custas em favor da Atlantic Aviation Investments LLC ("AAI"). AAI é uma sociedade controlada diretamente pela LAN Airlines S.A., constituída sob as leis do Estado de Delaware, processou a VarigLog pelo não pagamento de quatro empréstimos documentados em contrato de crédito regidos pela lei de Nova York. Tais Contratos estabelecem o vencimento antecipado de tais créditos em caso de venda do devedor principal, a VRG Linhas Aéreas S.A. A VarigLog encontra-se em processo de recuperação judicial no Brasil.
g. chance de perda	Remota
h. análise do impacto em caso de perda do processo	A perda do processo em questão implicará no pagamento dos valores envolvidos. Acreditamos que a perda do processo não causará impacto relevante na situação financeira e/ou patrimonial da Companhia ou de suas controladas ou sobre seus negócios.
i. valor provisionado (se houver provisão)	Não há.

a. juízo	Suprema Corte do Estado de Nova York, Estados Unidos.
b. instância	Primeira
c. data de instauração	Julho de 2009
d. partes no processo	Atlantic Aviation Investments LLC vs. Matlin Patterson Global Opportunities Partners II LLP, Matlin Patterson Global Opportunities Partners (Cayman) II LP e Volo Logistics LLC
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$28.232 mil, mais juros e custos.
f. principais fatos	As partes estão conduzindo a fase de provas. Atlantic Aviation Investments LLC. demandou de Matlin Patterson Global Advisers LLC, Matlin Patterson Global Opportunities Partners II LP, Matlin Patterson Global Opportunities Partners (Cayman) II LP y Volo Logistics LLC (a) como alter ego da VarigLog pelo pagamento dos quatros empréstimos descritos no quadro acima e (b) pelo cumprimento de suas obrigações como garantidora e de outras obrigações assumidas sob o Memorando de Entendimentos celebrado entre as partes em 29 de setembro de 2006. O tribunal negou parcialmente e acolheu parcialmente o pedido de encerramento apresentado pelos réus na causa.
g. chance de perda	Remota
h. análise do impacto em caso de perda do processo	A perda do processo em questão implicará no pagamento dos valores envolvidos. Acreditamos que a perda do processo não causará impacto relevante na situação financeira e/ou patrimonial da Companhia ou de suas controladas ou sobre seus negócios.
i. valor provisionado (se houver provisão)	Não há.

4.3 - Processos judiciais, administrativos ou arbitrais não sigilosos e relevantes

a. juízo	Comissão Européia
b. instância	Segunda
c. data de instauração	Fevereiro de 2006
d. partes no processo	Lan Airlines S.A. e Lan Cargo S.A. vs. Diretor Geral da Comissão Européia de Concorrência
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$18.022,0 mil
f. principais fatos	Investigação por eventuais infrações à livre concorrência de companhias de carga, especialmente de sobretaxa de combustível. Em 26 de dezembro de 2007, a Direção Geral da Comissão Européia de Concorrência notificou a Lan Cargo S.A. e a Lan Airlines S.A. da instrução de um processo contra linhas aéreas de carga, entre elas Lan Cargo S.A., por eventuais infrações a livre concorrência no mercado de transporte de cargas europeu, especialmente a pretensa fixação de uma sobretaxa de combustíveis e fretes. Em 9 de novembro de 2010, a Direção Geral da Comissão Européia de Concorrência notificou Lan Cargo S.A. e Lan Airlines S.A. da imposição de multa no montante de R\$18.022,0 mil. A sentença que impôs essa multa foi objeto de apelação da Lan Airlines S.A. Não é possível prever o resultado da apelação.
g. chance de perda	Provável
h. análise do impacto em caso de perda do processo	A perda do processo em questão implicará no pagamento dos valores envolvidos. Acreditamos que a perda do processo não causará impacto relevante na situação financeira e/ou patrimonial da Companhia ou de suas controladas ou sobre seus negócios.
i. valor provisionado (se houver provisão)	R\$18.022,0 mil

a. juízo	Conselho Administrativo de Defesa Econômica, Brasil
b. instância	Conselho Administrativo de Defesa Econômica, Brasil
c. data de instauração	21 de dezembro de 2006
d. partes no processo	Aerolinhas Brasileiras S.A. vs. Brasil
e. valores, bens ou direitos envolvidos	1% a 30% do valor do faturamento da empresa no ano do fato
f. principais fatos	Investigação de eventual infração a livre concorrência, especialmente com relação a sobretaxa de combustível. Investigação pendente. A Companhia tem interesse na demanda contra a ABSA pois se trata de uma sociedade coligada e eventual condenação por parte do CADE poderá afetá-la.
g. chance de perda	Possível
h. análise do impacto em caso de perda do processo	A perda do processo em questão implicará no pagamento dos valores envolvidos. Acreditamos que a perda do processo não causará impacto relevante na situação financeira e/ou patrimonial da Companhia ou de suas controladas ou sobre seus negócios.
i. valor provisionado (se houver provisão)	Não há.

Tributários

4.3 - Processos judiciais, administrativos ou arbitrais não sigilosos e relevantes

a. juízo	Corte Fiscal Distrital Nº 2, Guayaquil,- Equador
b. instância	Segunda Instancia
c. data de instauração	21 de dezembro de 2010
d. partes no processo	Aerolane, Lineas Aereas Nacionales del Ecuador S.A. vs Diretor Regional da Receita Federal de Guayaquil.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$6.951,0 mil
f. principais fatos	Trata-se de um trâmite judicial segundo o qual a Receita Federal de Guayaquil alega que a <i>Aerolane, Líneas Aéreas Nacionales Del Ecuador</i> não teria pago o adiantamento do imposto de renda referente ao ano de 2010. Pendente sentença.
g. chance de perda	Remota
h. análise do impacto em caso de perda do processo	A perda do processo em questão implicará no pagamento dos valores envolvidos. Acreditamos que a perda do processo não causará impacto relevante na situação financeira e/ou patrimonial da Companhia ou de suas controladas ou sobre seus negócios.
i. valor provisionado (se houver provisão)	Não há.

a. juízo	Corte Fiscal Distrital Nº 2, Guayaquil, Equador
b. instância	Segunda Instancia
c. data de instauração	22 de setembro de 2005
d. partes no processo	Aerolane, Lineas Aereas Nacionales del Ecuador S.A. vs Diretor Regional da Receita Federal de Guayaquil.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$7.537,0 mil
f. principais fatos	Pendente a sentença. Tramite judicial contra o Diretor Regional da Receita Federal de Guayaquil, pelo pagamento em excesso de IVA.
g. chance de perda	Remota
h. análise do impacto em caso de perda do processo	A perda do processo em questão implicará no pagamento dos valores envolvidos. Acreditamos que a perda do processo não causará impacto relevante na situação financeira e/ou patrimonial da Companhia ou de suas controladas ou sobre seus negócios.
i. valor provisionado (se houver provisão)	Não há.

a. juízo	Secretaria da Fazenda do Estado do Rio de Janeiro (Brasil)
b. instância	Administrativa
c. data de instauração	Maior de 2003
d. partes no processo	Aerolinhas Brasileiras S.A. vs Secretaria da Fazenda do Estado do Rio de Janeiro
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$4.953,0 mil
f. principais fatos	A autoridade administrativa do Rio de Janeiro, Brasil, emitiu um auto de infração e multa pelo suposto não pagamento de ICMS (IVA) pela importação da aeronave Boeing-767, matrícula PR-ABB.
g. chance de perda	Pendente a resolução da junta de revisores para anulação da multa. Remota
h. análise do impacto em caso de	A perda do processo em questão implicará no pagamento dos

4.3 - Processos judiciais, administrativos ou arbitrais não sigilosos e relevantes

perda do processo valores envolvidos. Acreditamos que a perda do processo não causará impacto relevante na situação financeira e/ou patrimonial da Companhia ou de suas controladas ou sobre seus negócios.

i. valor provisionado (se houver provisão) Não há.

Casos Administrativos:

a. juízo	Corte Administrativa Contenciosa, Peru
b. instância	Primeira Instancia
c. data de instauração	01 de fevereiro de 2011
d. partes no processo	LAP vs OSITRAN
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$3.482,0 mil
f. principais fatos	LAP (concessionário do aeroporto de Lima, Peru) esta questionando perante o tribunal administrativo a decisão da autoridade administrativa Ositran, a qual em sua oportunidade declarou que LAP está questionando perante tribunal administrativo a decisão da autoridade administrativa Ositran, que declarou que a LAP teria que devolver a Lan Perú montantes indevidamente cobrados pela utilização de "Fingers" do Aeroporto de Lima.
g. chance de perda	Possível
h. análise do impacto em caso de perda do processo	A perda do processo em questão implicará no pagamento dos valores envolvidos. Acreditamos que a perda do processo não causará impacto relevante na situação financeira e/ou patrimonial da Companhia ou de suas controladas ou sobre seus negócios.
i. valor provisionado (se houver provisão)	Não há.

a. juízo	Corte Administrativa Contenciosa, Peru
b. instância	Primeira Instância
c. data de instauração	11 de novembro de 2011
d. partes no processo	LAN vs LAP
e. valores, bens ou direitos envolvidos	R\$1.222,0 mil
f. principais fatos	Lan Perú demanda da LAP montantes indevidamente cobrados pela utilização de "Fingers" do Aeroporto de Lima. Tais montantes deveriam complementar os montantes já obtidos em uma sentença da Ositran que determinou a LAP devolva os montantes indevidamente cobrados.
g. chance de perda	Possível
h. análise do impacto em caso de perda do processo	A perda do processo em questão implicará no pagamento dos valores envolvidos. Acreditamos que a perda do processo não causará impacto relevante na situação financeira e/ou patrimonial da Companhia ou de suas controladas ou sobre seus negócios.
i. valor provisionado (se houver provisão)	Não há.

Processo nº

a. juízo	Instituto de Defesa do Consumidor de São Paulo (Brasil)
b. instância	Administrativa
c. data de instauração	Maior de 2010
d. partes no processo	PROCON vs LAN Airlines

4.3 - Processos judiciais, administrativos ou arbitrais não sigilosos e relevantes

e. valores, bens ou direitos envolvidos R\$1.688,0 mil

f. principais fatos

Trata-se de uma multa aplicada pelo PROCON.

O departamento de Proteção e Defesa do Consumidor ("PROCON") aplicou uma multa à Lan Airlines S.A. no valor de R\$ 1.688.240,00. O motivo de sua aplicação foi o cancelamento de vôos a Chile em função do terremoto, sustentando-se que Lan Airlines S.A. não teria atuado conforme a normativa aplicável ao não oferecer facilidades e compensações aos passageiros que não puderam viajar em função desta circunstância extraordinária.

g. chance de perda

Remota

h. análise do impacto em caso de perda do processo

A perda do processo em questão implicará no pagamento dos valores envolvidos. Acreditamos que a perda do processo não causará impacto relevante na situação financeira e/ou patrimonial da Companhia ou de suas controladas ou sobre seus negócios.

i. valor provisionado (se houver provisão)

Não há.

a. juízo

INDECOPI - Agência de Defesa ao Consumidor

b. instância

Primeira Instancia da esfera administrativa

c. data de instauração

31 de novembro de 2009

d. partes no processo

INDECOPI vs LAN

e. valores, bens ou direitos envolvidos

R\$205,0 mil

f. principais fatos

Indecopi está processando a Lan Peru no tribunal que preside por suposta prática discriminatória consistente em fixar tarifas preferenciais para pessoas residentes no Peru

g. chance de perda

Possível

h. análise do impacto em caso de perda do processo

A perda do processo em questão implicará no pagamento dos valores envolvidos. Acreditamos que a perda do processo não causará impacto relevante na situação financeira e/ou patrimonial da Companhia ou de suas controladas ou sobre seus negócios.

i. valor provisionado (se houver provisão)

Não há.

a. juízo

Secretaria da Fazenda do Estado do Rio de Janeiro

b. instância

Secretaria da Fazenda do Estado do Rio de Janeiro

c. data de instauração

Maio de 2003

d. partes no processo

Aerolinhas Brasileiras S.A. vs autoridade administrativa do Rio de Janeiro

e. valores, bens ou direitos envolvidos

R\$4.953,0 mil

f. principais fatos

Pendente a resolução do grupo de revisão para anulação da multa. A autoridade administrativa do Rio de Janeiro, Brasil, notificou um auto de infração e multa por suposto não pagamento de ICMS por importação de uma aeronave Boeing-767 matrícula PR-ABB.

g. chance de perda

Remota

h. análise do impacto em caso de perda do processo

A perda do processo em questão implicará no pagamento dos valores envolvidos. Acreditamos que a perda do processo não causará impacto relevante na situação financeira e/ou patrimonial da Companhia ou de suas controladas ou sobre seus negócios.

4.3 - Processos judiciais, administrativos ou arbitrais não sigilosos e relevantes

i. valor provisionado (se houver provisão) Não há.

a. juízo	Tribunal de Justiça Federal – Fiscal e Administrativo (México)
b. instância	Primeira Instancia
c. data de instauração	Setembro de 2008
d. partes no processo	Aerotransportes Mas de Carga S.A de C.V vs Tribunal de Justiça Federal – Fiscal e Administrativo
e. valores, bens ou direitos envolvidos	US\$1.000,0 mil
f. principais fatos	Juízo de nulidade contra a autoridade fiscal pela negativa de devolver créditos a favor do IVA
g. chance de perda	Remota
h. análise do impacto em caso de perda do processo	A perda do processo em questão implicará no pagamento dos valores envolvidos. Acreditamos que a perda do processo não causará impacto relevante na situação financeira e/ou patrimonial da Companhia ou de suas controladas ou sobre seus negócios.
i. valor provisionado (se houver provisão)	Não há.

a. juízo	Tribunal de Justiça Federal – Fiscal e Administrativo (México)
b. instância	Primeira Instancia
c. data de instauração	Outubro de 2007
d. partes no processo	LAN Airlines vs Tribunal Federal de Justiça Fiscal y Administrativa
e. valores, bens ou direitos envolvidos	US\$200,0 mil
f. principais fatos	Juízo de nulidade contra a autoridade fiscal pela decisão pela qual se confirmou a validade de diversos créditos fiscais por considerar falsos os selos oferecidos do Banco colocado nos cheques com os que a companhia realizou os pagamentos pelos serviços prestados pelo serviço de Navegação no espaço aéreo do México.
g. chance de perda	Remota
h. análise do impacto em caso de perda do processo	A perda do processo em questão implicará no pagamento dos valores envolvidos. Acreditamos que a perda do processo não causará impacto relevante na situação financeira e/ou patrimonial da Companhia ou de suas controladas ou sobre seus negócios.
i. valor provisionado (se houver provisão)	Não há.

a. juízo	Competition Bureau of Canada -
b. instância	Primeira Instancia
c. data de instauração	Fevereiro de 2006
d. partes no processo	LAN AIRLINES S.A e LAN CARGO S.A vs Competition Bureau Canada -
e. valores, bens ou direitos envolvidos	Indeterminado – não há valor, bens ou direitos definidos para a causa.
f. principais fatos	Investigação por eventuais infrações a livre concorrência de companhias aéreas de transporte de cargas, especialmente no que diz respeito a sobretaxa de combustível (Fuel Surcharge)
g. chance de perda	Possível
h. análise do impacto em caso de	Acreditamos que a perda do processo não causará impacto relevante

4.3 - Processos judiciais, administrativos ou arbitrais não sigilosos e relevantes

perda do processo	na situação financeira e/ou patrimonial da Companhia ou de suas controladas ou sobre seus negócios.
i. valor provisionado (se houver provisão)	Não há.

a. juízo	Canada - Corte Superior de Quebec, Suprema Corte de British Colômbia, Corte Superior de Ontario.
b. instância	Primeira instancia
c. data de instauração	Maio de 2006
d. partes no processo	Lan Cargo S.A. y Lan Airlines S.A. vs Canada - Corte Superior de Quebec, Suprema Corte de British Colombia, Corte Superior de Ontario.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	Indeterminado – não há valor, bens ou direitos definidos para a causa.
f. principais fatos	Investigação por eventuais infrações a livre concorrência de companhias aéreas de transporte de cargas, especialmente no que diz respeito a sobretaxa de combustível (Fuel Surcharge)
g. chance de perda	Possível
h. análise do impacto em caso de perda do processo	Acreditamos que a perda do processo não causará impacto relevante na situação financeira e/ou patrimonial da Companhia ou de suas controladas ou sobre seus negócios.
i. valor provisionado (se houver provisão)	Não há.

a. juízo	High Court of Justice Chancery Division (Inglaterra) e Directie Juridische Zaken Afdeling Ceveil Recht (Países Baixos)
b. instância	Primeira Instancia
c. data de instauração	Dezembro de 2010.
d. partes no processo	In the High Court of Justice Chancery Division (Inglaterra) e Directie Juridische Zaken Afdeling Ceveil Recht (Países Baixos) - Lan Cargo S.A. y Lan Airlines S.A.
e. valores, bens ou direitos envolvidos	Indeterminado – não há valor, bens ou direitos definidos para a causa.
f. principais fatos	Demandas contra linhas aéreas européias por usuários de serviços de transporte de carga em ações judiciais provadas , como consequência da investigação por eventuais infrações a livre concorrência de companhias aéreas de transportes de cargas, especialmente sobretaxa de combustível (Fuel Surcharge). Lan Cargo e Lan Airlines tem sido demandadas em litisconsórcio nesses processos ajuizados na Inglaterra e Países Baixos.
g. chance de perda	Possível
h. análise do impacto em caso de perda do processo	Acreditamos que a perda do processo não causará impacto relevante na situação financeira e/ou patrimonial da Companhia ou de suas controladas ou sobre seus negócios.
i. valor provisionado (se houver provisão)	Não há.

a. juízo	United States District Court, Southern District of Florida e United States Court of Appeals For the Eleventh Circuit
b. instância	Segunda Instancia -
c. data de instauração	Junho de 2008
d. partes no processo	Lan Logistic Corp vs Albert P. Hernandez and Holston Investments,

4.3 - Processos judiciais, administrativos ou arbitrais não sigilosos e relevantes

e. valores, bens ou direitos envolvidos	Inc. BVI US\$ 5.050 mil, acrescido de juros.
f. principais fatos	Em meados de julho de 2008, foi apresentada uma demanda pelo direito de opção de compra da venda de LanBox. Atualmente encontra-se em sentença contrária à LAN Logistic Corps, que está sendo apelada no tribunal de apelações. O processo de apelação demora cerca de seis meses a um ano.
g. chance de perda	Provável
h. análise do impacto em caso de perda do processo	A perda do processo em questão implicará no pagamento dos valores envolvidos. Acreditamos que a perda do processo não causará impacto relevante na situação financeira e/ou patrimonial da Companhia ou de suas controladas ou sobre seus negócios.
i. valor provisionado (se houver provisão)	US\$ 3.500 mil

4.4 - Processos judiciais, administrativos ou arbitrais não sigilosos cujas partes contrárias sejam administradores, ex-administradores, controladores, ex-controladores ou investidores

Não há processos judiciais, administrativos ou arbitrais, que estejam sob sigilo, em que a Companhia ou suas controladas sejam parte e cujas partes contrárias sejam administradores, ou ex-administradores, controladores ou ex-controladores ou investidores da Companhia ou de suas controladas.

4.5 - Processos sigilosos relevantes

Não há processos sigilosos relevantes em que o emissor ou suas controladas sejam parte e que não tenham sido divulgados nos itens 4.3 e 4.4 acima.

4.6 - Processos judiciais, administrativos ou arbitrais repetitivos ou conexos, não sigilosos e relevantes em conjunto

Não foram provisionados pela Companhia e correspondem a perdas cuja probabilidade de perda é remota.

Civil

Causas Jurídicas e Fatos Discutidos nos Processos Repetitivos ou Conexos Que em Conjunto são Relevantes	Montante Envolvido Em milhares de R\$ (US\$)
Danos ou perdas de carga	R\$ 1.238,00 (US\$ 750,00)
Problemas com atraso nos voos, cancelamento de voos, mudanças de itinerários, etc.	R\$1.304,00 (US\$790,00)
Demissão ilegal ou injusta.	R\$1.568,00 (US\$950,00)

Os valores envolvidos nas contingências descritas neste item 4.6 não foram provisionados pela Companhia.

4.7 - Outras contingências relevantes

Não há outras contingências relevantes não abrangidas pelos itens anteriores desta seção 4.

4.8 - Regras do país de origem e do país em que os valores mobiliários estão custodiados

Nossas ações são negociadas no Chile e, portanto, este item não é aplicável.

5.1 - Descrição dos principais riscos de mercado

Geral

Devido à natureza de seu negócio, a LAN está exposta principalmente a três riscos de mercado:

- Oscilações no preço do combustível para aviação;
- Oscilações nas taxas de juros; e
- Oscilações cambiais.

Risco de Oscilações no Preço de Combustível para Aviação

As oscilações no preço de combustível para aviação dependem muito do fornecimento e da demanda de petróleo bruto, das decisões da OPEC, das capacidades das refinarias, nos níveis de estoque de petróleo bruto e de fatores geopolíticos. Para minimizar o risco de oscilações no preço do combustível para aviação, a LAN se protege desse risco através do uso de instrumentos derivativos. Uma vez que o combustível para aviação não é negociado em bolsas de futuros organizadas, há opções limitadas de proteção contra a oscilação no preço do combustível para aviação. Contudo, a LAN considera instrumentos financeiros derivativos de outras commodities como petróleo bruto ou óleo de aquecimento úteis para diminuir a sua exposição a aumentos no preço de combustível para aviação.

Uma vez que as posições atuais não representam alterações nos fluxos de caixa, e sim uma variação na exposição ao valor de mercado, as posições de hedge vigentes da Companhia não têm nenhum impacto sobre a receita (uma vez que elas são contabilizadas como contratos de hedge de fluxo de caixa, de modo que a variação no preço do combustível tenha impacto sobre o patrimônio líquido Companhia).

Risco de Oscilações nas Taxas de Juros

Em 31 de dezembro de 2010, a dívida da LAN totalizava US\$2.955,00 (R\$ 4.879,0) milhões em empréstimos com incidência de juros, sendo que 94% de nossa dívida em aberto estava sujeita a uma taxa fixa seja através de um empréstimo à taxa fixa ou de contratos de hedge contendo uma variação para fixar o instrumento derivativo. Dessa forma, a LAN está exposta ao risco decorrente das taxas de juros, pelo fato de um incremento nas taxas de juros acarretar um aumento em seus custos financeiros.

Risco de Oscilação nas Taxas de Câmbio

A LAN vende a maioria de seus serviços em dólares norte-americanos (ou a preços equivalentes ao dólar norte-americano) e a maior parte de suas despesas está denominada em dólares norte-americanos (ou seus equivalentes), em especial custos com combustível, encargos aeronáuticos, arrendamentos de aeronave, seguro e peças e acessórios de aeronave. Do total de despesas, o principal item denominado em moeda local é a Remuneração. Durante o ano de 2010, 85% de nossas receitas operacionais e 60% de nossas despesas operacionais estavam denominadas em dólares norte-americanos. No entanto, como fazemos negócio na moeda local de diversos países, correremos o risco de oscilações nas taxas de câmbio. A depreciação do peso chileno, do real brasileiro, do peso argentino, do peso mexicano, do nuevo sol peruano, do bolívar venezuelano ou do euro frente ao dólar norte-americano pode ter um efeito adverso sobre nós uma vez que parte de nossas receitas e recebíveis estão denominados nessas moedas.

5.2 - Descrição da política de gerenciamento de riscos de mercado

a. Riscos para os quais se busca proteção.

Conforme mencionado no item 5.1 acima, o programa de gerenciamento de risco da LAN visa limitar a nossa exposição ao risco de preço do combustível para aviação, ao risco da taxa de juros e aos riscos da taxa de câmbio. A LAN possui diferentes tipos de contratos de derivativos para se proteger de impactos sobre os fluxos de caixa causados pelos riscos de mercado mencionados.

A implantação da política de hedge da LAN fundamenta-se no entendimento que o hedge não é um centro de lucros, e sim uma ferramenta prudente para gerenciar o risco de preço do combustível para aviação, os riscos da taxa de juros e/ou os riscos da taxa de câmbio da Companhia.

Devido à natureza de nossas atividades operacionais e financeiras, a LAN está exposta a Transações de risco da contraparte que envolvem hedges de combustível e de taxa de juros contratados com contrapartes de baixo risco de crédito.

b. Estratégia de proteção patrimonial (hedge).

Abaixo segue um resumo das estratégias de proteção patrimonial da LAN para seus principais riscos de mercado.

Risco de Oscilações no Preço de Combustível para Aviação

Nossa estratégia de proteção contra oscilações no preço de combustível para aviação envolve cobrir uma parte do consumo usando um mix de instrumentos de proteção (chamadas, cotações máximas e mínimas) e instrumentos de fixação (*swaps*). Para que a Companhia continue competitiva, uma parte do consumo de combustível não é protegida, uma vez que uma baixa no preço do combustível afeta positivamente a Companhia através de uma redução de custos.

Em um típico contrato de swap, a LAN recebe remuneração se o preço de mercado estiver acima do preço fixo em certas datas pré-determinadas ou precisa fazer desembolsos se o preço de mercado estiver abaixo do preço fixo nas referidas datas. As opções de compra nos protege contra o aumento dos preços. Uma opção de compra somente é exercida quando o preço de mercado está acima do preço de exercício pré-determinado, fornecendo proteção sem risco de queda. Cotações mínimas e máximas são uma combinação de opções de compra e venda que limitam a variação de possíveis resultados positivos ou negativos a uma variação de preço específica. Acima do preço máximo pré-determinado, a LAN recebe a diferença entre o preço de mercado e o teto. Para preços abaixo do preço mínimo pré-determinado, a LAN precisa desembolsar a diferença entre o preço de mercado e o piso.

Para gerenciar esse risco de crédito, escolhemos contrapartes com base em suas classificações de crédito e monitoramos nossa posição relativa de mercado diariamente.

Risco de Oscilações nas Taxas de Juros

A estratégia da LAN é manter um percentual racional de taxa de juros fixa para reduzir o impacto de um aumento nas taxas de juros, o que impactaria seus custos financeiros. Para isso, a LAN realiza swaps e opções com taxa de juros. Devido à porcentagem de nossa dívida em aberto que está protegida e aos instrumentos que usamos para proteção, um aumento nas taxas de juros não terá impacto relevante sobre os custos da LAN.

Risco de Oscilação nas Taxas de Câmbio

5.2 - Descrição da política de gerenciamento de riscos de mercado

Devido ao percentual de receitas e despesas denominadas em dólares, a LAN não possui um risco significativo decorrente de oscilações nas taxas de câmbio. Sua estratégia de proteção é medir periodicamente o nível destes riscos para determinar os mecanismos mais efetivos de proteção quando acreditar necessário.

A estratégia da LAN é comprar instrumentos derivativos em mercados estrangeiros para compensar a exposição ao risco de mercado. A LAN não tem contratos derivativos para fins de negociação.

c. *Instrumentos utilizados para a proteção patrimonial (hedge).*

O programa de proteção patrimonial das empresas visa reduzir, com cobertura parcial ou total, os riscos decorrentes de aumento no preço do combustível para aviação, das taxas de juros e das taxas de câmbio. A proteção é obtida através do uso de instrumentos derivativos (swaps, calls, contratos futuros e swaps cambiais) que podem fixar ou limitar aumentos nos ativos subjacentes.

Abaixo segue um resumo dos principais instrumentos utilizados pela LAN para proteção patrimonial:

Risco de Oscilações no Preço de Combustível para Aviação

Durante os anos de 2010, 2009 e 2008, celebramos um mix de contratos de swaps, chamadas, posições intermediárias sem custos e opção de máximas e mínimas referentes ao WTI com bancos de investimento e outras instituições financeiras para compras nocionais de combustível de 282,7 milhões de galões, 205,2 milhões de galões e 218,5 milhões de galões, respectivamente (que representam 55,5%, 45,7% e 48,0% de nosso consumo total de combustível, respectivamente). O resultado combinado desses contratos acarretou em um ganho de US\$0,96 (R\$ 1,6) milhão em 2010, em comparação com uma perda de US\$128,7 (R\$ 221,9) milhões em 2009 e um ganho de US\$35,4 (R\$ 82,5) milhões em 2008. Em 31 de dezembro de 2010, o valor justo de nossos contratos de derivativos relacionados a combustível em aberto foi estimado como sendo positivo em US\$45,8 (R\$ 75,6) milhões.

	Valor justo por trimestre, em 31 de dezembro de 2010				
	1Q11	2Q11	3Q11	4Q11	Total
	(em milhões de R\$)				
Valor justo dos contratos de derivativos de combustível em aberto	33.8	21,1	14.7	5.9	75.6

Os ganhos e perdas sobre os contratos de hedge previstos acima são refletidos como custo de vendas na demonstração de resultados quando o combustível sujeito ao hedge é consumido. Os prêmios pagos em relação aos contratos de derivativos de combustível são registrados como despesas pré-pagas (ativos circulantes) e amortizados durante os respectivos períodos contratuais.

De acordo com as IFRS, o valor justo dos derivativos de hedge é contabilizado como um ativo ou passivo não circulante se o vencimento restante do item protegido for maior que 12 meses, e como ativo ou passivo circulante se o vencimento restante do item protegido for menor que 12 meses. O valor justo dos contratos derivativos é diferido em uma conta de reserva patrimonial. Consulte a Nota Explicativa 2.10 de nossas demonstrações financeiras consolidadas auditadas.

As tabelas abaixo mostram a análise sensitiva dos instrumentos financeiros refletindo alterações razoáveis no preço do combustível e o efeito delas sobre o patrimônio. O período usado para a projeção foi 31 de dezembro de 2011, a data final do último contrato de hedge de combustível vigente. Os cálculos foram feitos considerando uma movimentação paralela de US\$ 5 (R\$ 8,3) por barril na curva do preço de referência de futuros do WTI bruto no final de dezembro de 2010, 2009 e 2008.

Posição em 31 de dezembro de (efeito sobre o patrimônio),

5.2 - Descrição da política de gerenciamento de riscos de mercado

Preço de referência do WTI (US\$ por barril)	2010	2009 (em milhões de R\$)		2008	
+5	27.6	27.6	27.6	27.6	27.6
-5	25.9	25.9	25.9	25.9	25.9

Análise sensitiva

A Companhia tenta reduzir o risco de aumento no preço do combustível para manter a sua competitividade e, portanto, instrumentos de hedge como swaps, opções e cotações máximas e mínimas são usados para a proteção parcial contra as oscilações do preço do combustível.

Durante os períodos apresentados, a Companhia não registrou valores por inefetividade na demonstração de resultados consolidada de acordo com o IAS 39 (princípios das IFRS para reconhecimento e medição de instrumentos financeiros).

Dada à estrutura de hedge de combustível em 31 de dezembro de 2010, que considera uma parte livre de hedges, uma queda vertical por US\$ 5 (R\$ 8,3) no preço de referência do WTI (a média diária mensal) para cada mês teria significado uma economia de aproximadamente US\$ 27,1 (R\$ 44,7) milhões no custo de consumo total de combustível da Companhia. Um aumento vertical de US\$ 5 (R\$ 8,3) no preço de referência do WTI (a média diária mensal) para cada mês teria significado um custo adicional de aproximadamente US\$ 26,0 (R\$ 42,9) milhões no consumo total de combustível da Companhia.

Risco de Oscilações nas Taxas de Juros

Em maio de 2001, celebramos seis contratos de swap para proteger nossa exposição à taxa flutuante sobre US\$331 (R\$ 788) milhões de nossa dívida. De acordo com esses contratos, pagamos ou recebemos, dependendo do caso, a diferença entre a taxa fixa acordada e a taxa flutuante, calculada sobre o valor nominal de cada contrato. Em outubro de 2005, a Companhia celebrou dois contratos de swap de taxa de juros para proteger a exposição à LIBOR do financiamento de duas aeronaves Airbus A319 entregues em 2005.

Em julho de 2003, compramos quatro contratos de taxa de juros máxima por um valor nominal total de US\$127,7 (R\$ 379) milhões. Essas opções de taxa de juros máxima visam limitar a exposição da Companhia decorrente da dívida de taxa variável. Esses contratos se qualificam como hedges de fluxo de caixa sem nenhuma inefetividade relacionada a eles devido ao fato de que todos os termos importantes da dívida e das opções de taxa de juros máxima se equivalem perfeitamente. Em 31 de dezembro de 2010, o valor justo desses contratos foi estimado em US\$102,7 (R\$ 169,6) mil.

Em julho de 2003, a Companhia comprou mais dois contratos de taxa de juros máxima. Essas opções de taxa de juros máxima visam limitar a exposição de pagamentos de arrendamentos operacionais de aeronaves relacionados à LIBOR recebidos durante o ano de 2004. Em dezembro de 2010, o valor justo desses contratos no final do ano totalizou US\$142,4 (R\$ 235,1) mil.

Em abril de 2004, a Companhia comprou mais dois contratos de taxa de juros máxima. Essas opções de taxa de juros máxima visam limitar a exposição de pagamentos de arrendamentos operacionais de aeronaves relacionados à LIBOR recebidos durante o ano de 2005. Em 31 de dezembro de 2010, o valor justo desses contratos no final do ano totalizou US\$176,1 (R\$ 290,7) mil.

Em 2005, a Companhia comprou mais três contratos de taxa de juros máxima. Esses contratos visam limitar a exposição do financiamento relacionado à LIBOR de aeronaves entregues em 2005 e 2006. Em 31 de dezembro de 2010, o valor justo desses contratos no final do ano totalizou US\$0,84 (R\$ 1,4) mil.

Os prêmios pagos sobre a opção de taxa de juros máxima foram alocados a tetos individuais e reconhecidos na demonstração de resultados durante toda a vigência de cada um dos contratos. Conforme o IAS 39, esses derivativos são qualificados como hedges de fluxo de caixa mesmo existindo algumas inefetividades já

5.2 - Descrição da política de gerenciamento de riscos de mercado

que o valor nominal sobre o qual algumas opções de taxa de juros máxima são calculadas é diferente daquele usado para determinar os pagamentos de juros e de arrendamento da aeronave. Para os fins das IFRS, não houve nenhum valor de inefetividade registrado nos rendimentos porque a mudança no valor justo da opção hipotética formalizada foi maior do que a mudança no valor justo da opção da Companhia.

Na primeira metade de 2006, a Companhia também celebrou dez contratos de swap de taxa de juros fixa-flutuante para proteger os pagamentos de juros variáveis sobre a parte não protegida da dívida existente de aproximadamente US\$46,7 (R\$ 107,7) milhões. Adicionalmente, em maio de 2006, a Companhia celebrou trinta e dois contratos de swap de taxa de juros pré-datados para proteger a exposição à LIBOR referente ao financiamento de trinta e duas Aeronaves da família A320 a serem entregues entre 2006 e 2009. Desses trinta e dois contratos, vinte e cinco foram contratados diretamente com o credor da dívida, enquanto que os sete swaps restantes foram contratados com uma instituição diferente. Em 31 de dezembro de 2009, todas as trinta e duas aeronaves tinham sido entregues à Companhia. Dessas, vinte e cinco foram convertidas em dívida à taxa de juros fixa.

Em junho de 2006, a Companhia celebrou onze contratos de swap de taxa de juros pré-datados para proteger a exposição à LIBOR referente ao financiamento de 11 aeronaves Boeing 767-300 ER a serem entregues entre 2006 e 2009. Todas essas aeronaves já foram entregues à Companhia, e o swap e o empréstimo correspondentes foram reestruturados em dívida à taxa fixa.

Em agosto de 2007, a Companhia celebrou três contratos de swap de taxa de juros pré-datados para proteger a exposição à LIBOR referente ao financiamento de três aeronaves Boeing 767-300 ER a serem entregues em 2009. Essa dívida permite a conversão do empréstimo à taxa de juros variável em dívida à taxa de juros fixa por financiamento de mercados de capital depois da chegada das aeronaves. Em 28 de fevereiro de 2010, as três aeronaves foram entregues para a Companhia. A primeira aeronave foi refinanciada por um título à taxa de juros fixa emitido em dezembro de 2009, a segunda foi refinanciada à taxa fixa através do uso de um swap de taxa de juros e a terceira foi refinanciada por um título à taxa de juros fixa emitido em abril de 2010. Em setembro de 2007, a Companhia celebrou outros três contratos de swap de taxa de juros pré-datados para proteger a exposição à LIBOR referente ao financiamento de três Aeronaves da família Airbus A320 a serem entregues em 2010.

Em junho de 2008, a Companhia celebrou catorze contratos de swap de taxa de juros pré-datados para proteger a exposição à LIBOR referente ao financiamento de 12 Aeronaves da família A320 a serem entregues em 2010 e 2011, dois Boeing 767-300 a serem entregues em 2011 e dois Boeing 787-8 a serem entregues em 2012.

Em 31 de dezembro de 2010, o valor justo de todos os swaps de taxa de juros supramencionados estava estimado para ser de US\$119,0 (R\$ 196,5) milhões negativos.

De acordo com as IFRS, o valor justo positivo desses swaps de taxa de juros é refletido no balanço patrimonial como ativos de hedge, e o valor justo negativo desses contratos é refletido como passivos de hedge.

A utilização dos instrumentos de hedge supramencionados, em combinação com o financiamento à taxa de juros fixa referente a duas aeronaves Boeing 767-300 F entregues em 2001, 17 aeronaves de Passageiro e Carga Boeing 767-300 entregues em 2005, 2006, 2007, 2008 e 2009 e 32 Aeronaves da família Airbus A320 entregues em 2006, 2007, 2008 e 2009 possibilitou que a Companhia tivesse custos previsíveis com a taxa de juros, reduzindo a volatilidade de caixa. Em dezembro de 2010, a taxa de juros média de nossa dívida com incidência de juros de longo prazo em aberto foi de 5,0%.

A tabela abaixo resume nossas obrigações de pagamento do principal de nossa dívida com incidência de juros de longo prazo e arrendamentos de capital em 31 de dezembro de 2010 e a média de taxas de juros relacionadas. A média das taxas de juros para passivos em dólar norte-americano é calculada com base na taxa de juros vigente em 31 de dezembro de 2010 referente a cada empréstimo.

5.2 - Descrição da política de gerenciamento de riscos de mercado

Obrigações de pagamento do principal por ano de vencimento esperado ⁽¹⁾ (em milhões de US\$)							
Passivos	Taxa de juros média ⁽²⁾	2011	2012	2013	2014	2015	Depois de 2016
Dólares norte-americanos.....	5.0%	758.0	976.1	464.9	421.0	427.6	1,831.0

Obrigações de pagamento do principal por ano de vencimento esperado ⁽¹⁾ (em milhões de R\$)							
Passivos	Taxa de juros média ⁽²⁾	2011	2012	2013	2014	2015	Depois de 2016
Dólares norte-americanos.....	5.0%	758.0	976.1	464.9	421.0	427.6	1,831.0

⁽¹⁾ A preço de custo, aproxima-se ao valor de mercado.

⁽²⁾ Taxa de juros média significa a média da taxa de juros praticada em 31 de dezembro de 2010 sobre a nossa dívida.

Análise de sensibilidade

A tabela abaixo mostra a sensibilidade das alterações das obrigações financeiras que não são protegidas contra as variações na taxa de juros. Essas alterações são consideradas razoavelmente possíveis com base nas condições de mercado vigentes.

Posição em 31 de dezembro de (efeito sobre os rendimentos antes de impostos)			
Aumento (redução) na Libor	2010	2009	2008
Em Libor		(milhões de R\$)	
+100 pontos base	-1.95	-1.5	-1.51
-100 pontos base	+1.95	+1.5	+1.51

As alterações nas condições de mercado acarretam na alteração da avaliação dos instrumentos financeiros vigentes com proteção contra oscilações nas taxas de juros, causando um efeito sobre o patrimônio da Companhia (porque eles são contabilizados como hedges de fluxo de caixa). Essas alterações são consideradas razoavelmente possíveis com base nas condições de mercado vigentes. Os cálculos foram feitos verticalmente com aumento (redução) de 100 pontos base da curva de futuros da Libor de três meses.

Posição em 31 de dezembro de (efeito sobre o patrimônio)			
Aumento (redução) na Libor de três meses	2010	2009	2008
Taxas futuras		(milhões de R\$)	
+100 pontos base	+69.99	+85.58	+147.64
-100 pontos base	-74.87	-91.77	-160.62

Durante os períodos apresentados, a companhia não registrou valores por inefetividade na demonstração de resultados consolidada de acordo com o IAS 39.

5.2 - Descrição da política de gerenciamento de riscos de mercado

Existem limitações relacionadas ao mercado quanto ao método usado para a análise de sensibilidade. Essas limitações são decorrentes do fato de que os níveis indicados pelas curvas de futuros podem não necessariamente equivaler e podem mudar em cada período.

Risco de Oscilação nas Taxas de Câmbio

A LAN celebrou contratos de moeda a termo para converter seus depósitos em pesos chilenos em dólares norte-americanos. Em 31 de dezembro de 2010, tínhamos contratos de câmbio a termo referentes a um valor nominal de US\$169 (R\$ 279) milhões, com valor de mercado negativo de US\$14 (R\$ 23,1) milhões.

Durante a primeira metade de 2009, a Companhia firmou swaps de moedas cruzadas com valor nominal de US\$ 171 (R\$ 333,8) milhões para se proteger de variação significativa dos fluxos de caixa relacionado à taxa de juros vigente e à taxa de câmbio entre o dólar e o peso referente ao empréstimo bancário. Para fins contábeis, o valor de mercado desta posição foi refletido como ativo de hedge, com valor de mercado de US\$27 (R\$ 44,6) milhões positivos em 31 de dezembro de 2010.

Nossa exposição cambial referente ao nosso balanço patrimonial em 31 de dezembro de 2010 era a seguinte:

	Dólares norte- america nos MUS\$	% sobre total	Pesos chilenos MUS\$	% sobre total	Outras moedas MUS\$	% sobre total	Total MUS\$
Ativos circulantes.....	897,687	58.55%	415,039	27.07%	220,343	14.37%	1,533,069
Outros ativos.....	5,209,233	99.17%	8,457	0.16%	35,138	0.67%	5,252,828
Total de ativos	6,106,920	89.99%	423,496	6.24%	255,481	3.76%	6,785,897
Passivos circulantes	1,689,752	78.81%	220,719	10.29%	233,548	10.89%	2,144,019
Passivos exigíveis a longo prazo	<u>3,267,164</u>	<u>97.77%</u>	<u>68,274</u>	<u>2.04%</u>	<u>6,380</u>	<u>0.19%</u>	<u>3,341,818</u>
Total de passivos e patrimônio líquido.....	6,256,976	92.21%	288,993	4.26%	239,928	3.54%	6,785,897

	Real MR\$	% sobre total	Pesos chilenos MR\$	% sobre total	Outras moedas MR\$	% sobre total	Total MR\$
Ativos circulantes.....	1.482.081	58.55%	685.229	27.07%	363.786	14.37%	2.531.097
Outros ativos.....	8.600.444	99.17%	13.963	0.16%	58.013	0.67%	8.672.419
	10.082.52						11.203.51
Total de ativos	5	89.99%	699.192	6.24%	421.799	3.76%	6
Passivos circulantes	2.789.781	78.81%	364.407	10.29%	385.588	10.89%	3.539.775
Passivos exigíveis a longo prazo	<u>5.394.088</u>	<u>97.77%</u>	<u>112.720</u>	<u>2.04%</u>	<u>10.533</u>	<u>0.19%</u>	<u>5.517.342</u>
Total de passivos e patrimônio líquido.....	10.330.26						11.203.51
	7	92.21%	477.127	4.26%	396.121	3.54%	6

d. *Parâmetros utilizados para o gerenciamento desses riscos.*

A LAN gerencia a sua exposição ao risco adotando políticas de eficiência de custo e de gerenciamento de risco não especulativas, monitorando e controlando diariamente os riscos relacionados às mudanças nos preços dos combustíveis e em taxas de câmbio. Para tanto, a LAN usa modelos estatísticos que ajudam a determinar o seu patrimônio em risco. Os parâmetros utilizados para gerenciamento dos riscos são as

5.2 - Descrição da política de gerenciamento de riscos de mercado

projeções de consumo de combustível para os meses futuros e as condições de mercado e risco. Tais parâmetros são utilizados em modelos estatísticos, de acordo com os quais se determinam os tipos de instrumentos elegíveis à contratação e os volumes destes instrumentos a serem contratados.

O Comitê de Cobertura é o órgão responsável pela discussão e aprovação das estratégias da cobertura da Companhia. Baseando-se nas projeções de consumo de combustível para os meses futuros, nas condições de mercado e nos riscos envolvidos, determina - se os tipos de instrumentos elegíveis à contratação e os volumes destes instrumentos a serem contratados. Todas as operações contratadas só podem ter a designação específica de proteção patrimonial (hedge), ou seja, nunca para fins especulativos.

e. Se o emissor opera instrumentos financeiros com objetivos diversos de proteção patrimonial (hedge) e quais são esses objetivos.

A implementação de política de hedge da Companhia é baseada no entendimento de que o hedging não é um centro de lucro, mas sim uma ferramenta para a gestão prudente da Companhia de risco do preço do combustível, às taxas de juros e/ou riscos de câmbio.

f. Estrutura organizacional de controle de gerenciamento de riscos.

O processo de supervisão de gerenciamento de risco da LAN envolve três grupos da companhia. O Comitê de Supervisão e o Comitê Estendido supervisionam o programa de hedge da perspectiva da alta administração experiente e, conforme garantido, pode fornecer orientação à equipe de profissionais do Grupo de Finanças. O Grupo de Finanças será responsável pela execução das funções de operação do programa de hedge, pela determinação dos detalhes táticos específicos necessários para colocar em prática o programa de hedge, pela escolha e avaliação de instrumentos de hedge específicos, por obter ofertas e aprovações adequadas, pela realização de transações, pelo registro de transações, pelo reporte de transações, pela avaliação das classificações de crédito de contrapartes e pelo relato ao Comitê de Supervisão e ao Comitê Estendido de qualquer deterioração inaceitável da posição de crédito de uma contraparte.

O Comitê de Supervisão deverá se reunir mensalmente e o Comitê Estendido, incluindo a alta administração de cada unidade comercial, deverá se reunir trimestralmente, a menos que haja questões ou problemas que exijam uma solução imediata.

A Contabilidade será responsável por todas as funções escriturais e de controle de livros do programa de hedge. Funções específicas da Contabilidade podem incluir verificar se todas as transações de hedge foram concluídas de acordo com os termos e limites autorizados, se todas as posições de hedge foram devidamente equiparadas com os volumes identificados, a escrituração dos resultados financeiros das transações de hedge de acordo com os princípios contábeis geralmente aceitos, o reporte dos resultados financeiros das posições de hedge à administração e o reporte de quaisquer erros relacionados ao programa de hedge ao Comitê de Supervisão ou ao Comitê Estendido.

O diretor jurídico deverá preparar e examinar todos os documentos relacionados aos contratos de Swap Principal e ISDA firmados com contrapartes. Ele também deverá revisar e aprovar a estrutura legal e o conteúdo de todos os acordos, contratos e documentação de corretagem referentes aos contratos de swap e outros derivativos financeiros e fará recomendações, quando adequado, sobre os assuntos regulatórios.

g. Adequação da estrutura operacional e controles internos para verificação da efetividade da política adotada.

De acordo com as normas IFRS, a LAN examina trimestralmente a efetividade dos instrumentos financeiros usados pelo programa de hedge. A efetividade é medida pela compensação de alterações nos preços e pela estimativa da efetividade com base em métodos estatísticos de correlações e índices entre as variações de

5.2 - Descrição da política de gerenciamento de riscos de mercado

ganhos e perdas no valor justo dos instrumentos derivativos usados como hedges e o custo da variação dos instrumentos protegidos subjacentes. Os instrumentos derivativos financeiros são efetivos quando a compensação fica entre 80% a 125% da variação no preço do instrumento subjacente.

Além dos controles acima mencionados, a Companhia também implementou um departamento para controle cruzado, no qual são verificadas avaliações financeiras, e é monitorada a atividade e revisão dos contratos de derivativos que fazem parte do hedge da Companhia.

Adicionalmente, a administração da Companhia monitora e avalia, por meios considerados por ela adequados, se as operações que a Companhia efetua estão de acordo com as políticas adotadas.

5.3 - Alterações significativas nos principais riscos de mercado

Não houve nenhuma alteração significativa nos riscos de mercado aos quais a LAN está exposta, nem alterações na estratégia de gerenciamento de risco.

5.4 - Outras informações relevantes

Não há outras informações não descritas acima que o emissor julgue relevantes para essa seção 5.

6.1 / 6.2 / 6.4 - Constituição do emissor, prazo de duração e data de registro na CVM

Data de Constituição do Emissor	30/12/1983
Forma de Constituição do Emissor	Sociedade Anônima
País de Constituição	Chile
Prazo de Duração	Prazo de Duração Indeterminado
Data de Registro CVM	02/11/2011

6.3 - Breve histórico

Histórico da Sociedade

O governo chileno fundou a Lan Airlines (antigamente Lan Chile S.A.) em 1929. A Lan Airlines foi uma sociedade estatal de 1929 até a sua constituição em 1983. Ela começou a prestar serviços internacionais para Buenos Aires, Argentina, em 1946, para os Estados Unidos em 1958 e para a Europa em 1970. Em 1989, o governo chileno vendeu 51% do capital social da Lan Airlines para investidores chilenos e para a Scandinavian Airlines System. Em 1994, nossos acionistas controladores, em conjunto com outros acionistas majoritários, adquiriram 98,7% das ações da Lan Airlines, incluindo as ações restantes detidas pelo governo chileno, em uma série de transações. Em 28 de fevereiro de 2011, os acionistas controladores detinham 34,03% de nosso capital social.

Em 1997, a LAN foi listada na Bolsa de Valores de Nova York, tornando-se a primeira companhia aérea da América Latina a negociar seus ADRs neste mercado financeiro.

Desde esta aquisição de nosso capital social em 1994 e da nomeação de nossa administração atual, aumentamos a nossa base de receita e mantivemos nossa lucratividade todos os anos, apesar dos desafios significativos. Além disso, criamos uma rede abrangente na região através da formação junto com os parceiros locais ou da aquisição de afiliadas do setor de passageiros no Peru, Equador, Argentina e Colômbia e de afiliadas do setor de carga no Brasil, México e Colômbia. No início de 2004, mudamos nossa imagem corporativa e começamos a usar a marca "LAN" para melhor refletir os valores comuns e os atributos presentes em todas as sociedades que formam a nossa rede. Complementamos nossa rede com uma série de alianças bilaterais feitas com transportadoras como a American Airlines, a Iberia e a Qantas, e somos membros da aliança oneworld® desde 2000.

Estrutura Organizacional

A LAN é uma sociedade que se dedica principalmente ao transporte de passageiros e de carga. Nossas operações são conduzidas principalmente pela Lan Airlines e também por um número de subsidiárias diversas. Em 28 de fevereiro de 2011, no setor de passageiros, operávamos por meio de seis companhias aéreas principais: a Lan Airlines, a Transporte Aéreo S.A. (que atua no mercado sob o nome de "Lan Express"), a Lan Perú S.A. ("Lan Peru"), a Aerolineas Nacionales del Equador S.A. ("Lan Equador"), a Lan Argentina S.A. ("Lan Argentina", anteriormente denominada Aero 2000 S.A.) e a recentemente adquirida Aerovías de Integración Regional, Aires S.A. ("Aires").

No setor de passageiros, realizamos nossas vendas principalmente com a marca "LAN", exceto pela Aires, que está trabalhando para alterar sua marca para "LAN". Em 28 de fevereiro de 2011, detínhamos 99,9% da participação da Lan Express por meio de participações diretas e indiretas, 70,0% da participação da Lan Peru por meio de participações diretas e indiretas, uma participação indireta de 71,9% na Lan Equador, uma participação indireta de 99,0% na Lan Argentina e uma participação indireta de 94,99% na Aires (uma empresa colombiana adquirida em 26 de novembro de 2010).

Nossas operações de carga são realizadas por diversas empresas, incluindo a Lan Airlines e a Lan Cargo. A partir de 28 de fevereiro de 2011, a Lan Airlines e a Lan Cargo foram complementadas pelas operações de algumas empresas relacionadas, tais como a Aero Transportes Mas de Carga S.A. de C.V. ("MasAir"), do México, a Aerolinhas Brasileiras S.A. ("ABSA"), no Brasil, e a Linea Aérea Carguera de Colombia S.A. ("Lanco"), da Colômbia. Em 28 de fevereiro de 2011, detínhamos uma participação de 69,2% na MasAir através de participações diretas e indiretas, uma participação de 73,3% na ABSA por meio de participações diretas e indiretas, e uma participação de 90,0% da LANCO através de participações diretas e indiretas. No setor de cargas, realizamos nossos negócios principalmente sob a marca Lan Cargo.

6.3 - Breve histórico

Além de nossas atividades de transporte aéreo, fornecemos uma série de serviços relacionados. Oferecemos serviços de manuseio, serviços de entrega e logística, serviços de entrega de pequenas encomendas e entrega expressa porta-a-porta através da Lan Airlines e de diversas subsidiárias.

6.5 - Principais eventos societários ocorridos no emissor, controladas ou coligadas

Associação da LAN e da TAM

a. Evento

Associação da LAN e da TAM

b. Principais condições do negócio

Em 13 de agosto de 2010, em conjunto com a TAM nós anunciamos que havíamos celebrado um Memorando de Entendimento Não Obrigatório relativo à proposta de combinação das holdings da LAN e da TAM sob uma única entidade ("Associação").

Em 18 de janeiro de 2011, nós, a Costa Verde Aeronáutica e a Mineras del Cantábrico (estas duas em conjunto "LAN Acionistas Controladores") celebramos dois contratos denominados respectivamente "Implementation Agreement" e "Exchange Offer Agreement" ("Contratos") com a TAM S.A., a TAM Empreendimentos e a Participações SA (em conjunto "Acionistas Controladores TAM"), e Maria Cláudia Oliveira Amaro, Maurício Rolim Amaro, Noemy Almeida Oliveira Amaro e João Francisco Amaro (esses indivíduos em conjunto, "Família Amaro"), que estabelecem os termos e condições da proposta de Associação de negócios entre a LAN e a TAM.

Nos termos e nas condições estabelecidas nos Contratos (incluindo as condições mínimas discutidas abaixo), todas ou quase a totalidade das ações ordinárias votantes da TAM serão adquiridas por uma nova empresa chilena (a "Holdco 1") e todas ou quase todas as ações preferenciais sem direito de voto da TAM serão adquiridas pela LAN se o conjunto de operações e reorganizações societárias descritas abaixo forem concluídas com êxito.

- A Família Amaro vai criar uma nova empresa chilena (a "TEP Chile"), que será totalmente controlada pela própria Família Amaro;
- A TEP Chile irá adquirir e deter pelo menos 80% do capital votante da Holdco 1, e não terá qualquer direito patrimonial na Holdco 1 (com exceção dos direitos a dividendos);
- A LAN irá adquirir no máximo 20% do capital votante da Holdco 1;
- A LAN irá adquirir e deter 100% das ações sem direito a voto da Holdco 1, e terá todos os direitos econômicos Holdco 1 (com exceção dos direitos a dividendos do capital votante da Holdco 1);
- A Holdco 1 irá adquirir e deter todas ou quase todas as ações com direito a voto da TAM;
- A LAN irá adquirir e deter todas ou quase todas as ações preferenciais não-votantes da TAM; e
- A LAN, a TAM, a TEP Chile, a Holdco 1 e os Acionistas Controladores LAN participarão de um acordo de acionistas ("Acordos de Acionistas"), abaixo descrito, relativo à detenção de ações, à governança, e às relações entre, LAN, Holdco 1, TAM e suas respectivas subsidiárias.

Nos termos dos Contratos, as partes formarão uma nova empresa chilena (a "Holdco 2") que lançará, no Brasil, uma oferta pública para cancelamento de registro da TAM, com o fim de todas as ações ordinárias e todas as ações preferenciais sem direito a voto em circulação da TAM (exceto as ações detidas indiretamente pela família Amaro) em troca do mesmo número de ações ordinárias da Holdco 2 (ao qual nos referimos como a "Oferta de Troca"). Durante ou antes da conclusão da Oferta de Troca:

- A Família Amaro subscreverá para TEP Chile todas as ações ordinárias e preferenciais da TAM, efetivamente detidas por eles;
- A TEP Chile pagará uma contrapartida nominal para todas as ações ordinárias da Holdco 1 e irá subscrever todas as ações ordinárias da TAM que recebe da família Amaro para a Holdco 1 em troca de todas as ações sem direito a voto da Holdco 1;
- A TEP Chile susbscreverá (i) a totalidade das ações sem direito a voto da Holdco 1; (ii) 6,2% das ações votantes da Holdco 1; e (iii) a totalidade das ações preferenciais sem direito a voto da TAM que recebe

6.5 - Principais eventos societários ocorridos no emissor, controladas ou coligadas

da Família Amaro para uma nova empresa chilena (a "Irmã Holdco") em troca de todas as ações ordinárias da Irmã Holdco (que não ações detidas por uma pessoa nomeada TEP; Chile);

- Tanto a Holdco 2 quanto a Irmã Holco farão uma fusão com a LAN (nos referimos a essas fusões, juntamente como a "Fusões", e individualmente como "Holdco 2 Fusão" e "Irmã Holdco Fusão", respectivamente), sendo a LAN a empresa incorporadora de cada fusão; e
- Nas Fusões, cada ação ordinária da Holdco 2 e cada ação ordinária da Irmã Holdco será convertida no direito de receber 0,9 de uma ação ordinária LAN.

Como resultado da Oferta de Permuta e da Fusão Holdco 2, cada titular de uma ação ordinária com direito a voto da TAM e cada detentor de uma ação preferencial sem direito a voto da TAM que vender tais ações na Oferta de Troca vai receber uma 0,9 de uma ação ordinária da LAN para cada ação que vender. Da mesma forma, como resultado das operações precedentes e da Fusão Irmã Holdco, a Família Amaro vai receber uma 0,9 de uma ação ordinária da LAN para cada ação ordinária com direito a voto da TAM e para cada ação preferencial sem direito a voto da TAM que eles possuam.

O início da Oferta de Troca está sujeito a determinadas condições estabelecidas nos Contratos, incluindo o recebimento de todas as aprovações regulatórias necessárias, aprovação da fusão pelos titulares de ações ordinárias da LAN e a condição de que os titulares de no máximo 2,5% das ações em circulação da LAN exerçam seus direitos de avaliação nos termos da legislação chilena. A conclusão da Oferta de Troca também está sujeita a determinadas condições estabelecidas nos Contratos, incluindo o condições mínimas e a obrigação da Família Amaro de contribuir com suas ações da TAM, como descrito acima. Como resultado, nenhuma garantia pode ser dada de que a combinação proposta será concluída. Se a combinação proposta for concluída, então:

- as ações da LAN serão listadas no Brasil na BM&FBOVESPA na forma de BDRs;
- as ações da LAN continuarão a ser listadas no Chile no SSE e nos Estados Unidos na NYSE sob a forma de ADRs;
- sujeito à satisfação das condições mínimas descritas acima, todas as ações da TAM (quer sejam as ações ordinárias com direito a voto ou ações preferenciais sem direito a voto) serão deslistadas da BM&FBOVESPA no Brasil, e na NYSE nos Estados Unidos, e
- A LAN vai mudar seu nome para "LATAM Airlines Group S.A."

Em 28 de janeiro de 2011, em resposta a uma petição apresentada por uma associação de consumidores chilenos, Conadecus, o Tribunal de Defesa da Livre Concorrencia ("TDLC"), determinou a apresentação da proposta de reorganização da LAN e da TAM a um processo de revisão voluntária que é previsto pelas leis antitruste do Chile, a pedido da Promotoria Econômica Nacional ou alguém com um interesse legítimo. Este processo de revisão voluntária pode atrasar a implementação da pretendida Associação pois a LAN e a TAM não poderão concluir a operação de reorganização até que o TDLC tome a sua decisão final sobre este processo. Em 05 de abril de 2011, a LAN, em conjunto com a TAM, protocolou uma apresentação de suporte à operação de Associação.

Em 1 de março de 2011, a ANAC autorizou a transferência das ações da TAM e suas subsidiárias que são necessárias para implementar a Associação proposta. No entanto, a Associação proposta continua a ser objeto de outras aprovações regulatórias..

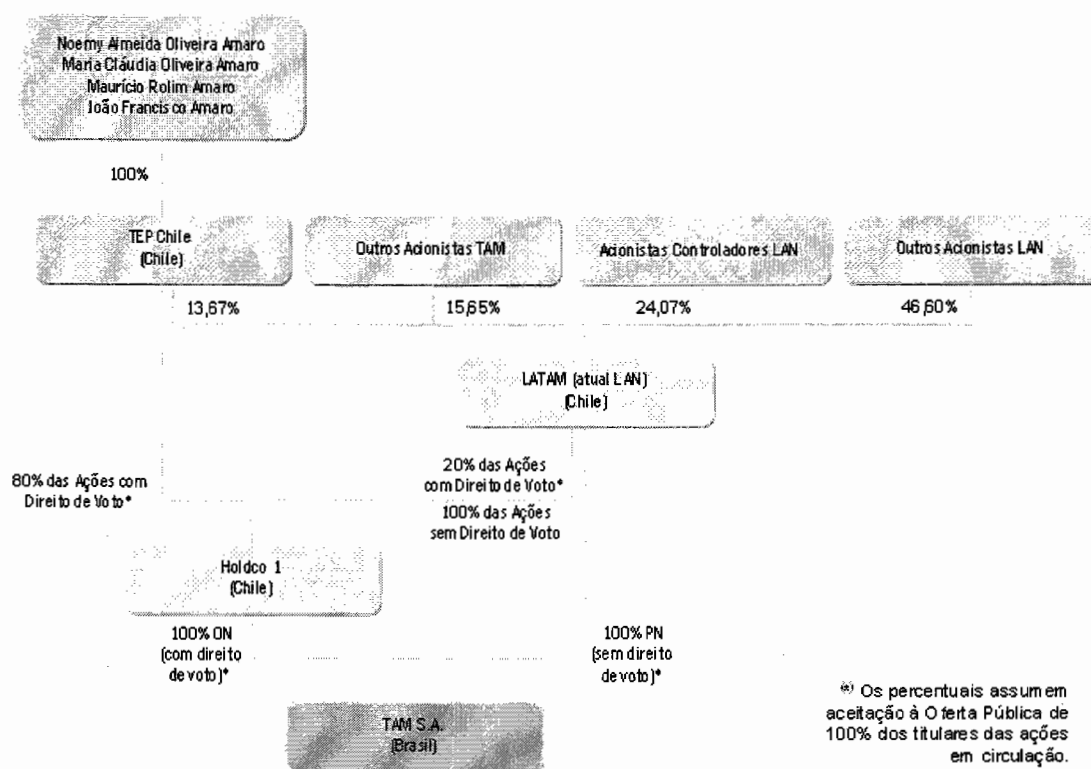
c. Sociedades Envolvidas

A Companhia e a TAM S.A.

6.5 - Principais eventos societários ocorridos no emissor, controladas ou coligadas

d./e. Quadro Acionário Antes e Depois da Operação e Efeitos Resultantes da Operação no Quadro Acionário, especialmente, sobre a Participação do Controlador, de Acionistas com Mais de 5% do Capital Social e dos Administradores do Emissor

Através das diversas reestruturações corporativas a serem implementadas no Chile e no Brasil, e de uma oferta de troca destinada a todos os detentores de ações da TAM (à exceção da família Amaro, os controladores da TAM), a nova estrutura organizacional da sociedade combinada será apresentada no quadro abaixo, supondo que todos os acionistas da TAM (à exceção da família Amaro) ofereçam suas ações na oferta de troca:



Aquisição da AIRES

a. Evento

Em 26 de novembro de 2010, a LAN adquiriu a Colombian airline Aerovías de Integración Regional S.A. ("Aires") por US\$12 milhões (R\$20 milhões) em dinheiro, além de assumir os passivos líquidos de US\$87 milhões (R\$144 milhões). O mercado colombiano é o segundo maior mercado da América do Sul, com mais de 13 milhões de passageiros domésticos anuais e representa um mercado chave para a consolidação da LAN como companhia aérea líder na região. Atualmente, a AIRES é a segunda maior operadora do mercado doméstico da Colômbia, com aproximadamente 20% de participação no mercado em dezembro de 2010. A

6.5 - Principais eventos societários ocorridos no emissor, controladas ou coligadas

frota da AIRES é formada por 9 aeronaves B737-700s, 11 aeronaves Q200 e 4 aeronaves Q400, todas estão sob arrendamento operacional.

b. Principais condições do negócio

Pela aquisição, a Companhia desembolsou R\$ 20 milhões em moeda corrente e assumiu contingências da Aires no valor de R\$ 144 milhões.

c. Sociedades Envolvidas

A Companhia e a Colombian airline Aerovías de Integración Regional S.A.

d./e. Quadro Acionário Antes e Depois da Operação e Efeitos Resultantes da Operação no Quadro Acionário, especialmente , sobre a Participação do Controlador , de Acionistas com Mais de 5% do Capital Social e dos Administradores do Emissor

O quadro Acionário da Companhia não sofreu alterações resultantes da operação.

Aquisição da Aeroasis

a. Evento

Antes da aquisição da Aires, desde 6 de maio de 2010, mantínhamos um contrato para fornecimento de suporte técnico e serviços de consultoria para a Colombian Airlines Aeroasis S.A. ("Aeroasis") enquanto a Aeroasis completava o processo de obtenção da licença operacional junto à autoridade da aviação civil Colombiana ("Unidad Administrativa Especial de Aeronautica Civil"), tendo sido estabelecido o termino do contrato em fevereiro de 2011. Esse processo incluiu a contratação de pessoal e o desenvolvimento de materiais técnicos, bem como a seleção e compra de equipamento, tudo em observância com as disposições legais e regulamentares aplicáveis.

b. Principais condições do negócio

Em fevereiro de 2011 a LAN adquiriu as sócias da Aeroasis com a intenção de unir suas operações com as operações da Aires.

c. Sociedades Envolvidas

A Companhia e a Colombian airline Aeroasis S.A.

d./e. Quadro Acionário Antes e Depois da Operação e Efeitos Resultantes da Operação no Quadro Acionário, especiaemente , sobre a Parcipação do Controlador , de Acionistas com Mais de 5% do Capital Social e dos Administradores do Emissor

O quadro Acionário da Companhia não sofreu alterações resultantes da operação.

Venda da Blue Express

a. Evento

6.5 - Principais eventos societários ocorridos no emissor, controladas ou coligadas

Em 25 de janeiro de 2011, as subsidiárias diretas Lan Cargo S.A. e Inversiones Lan S.A. assinaram um compromisso de venda, na qualidade de vendedoras compromissadas, com a Bethia S.A., na qualidade de compradora compromissada, referente a 100% das ações das empresas Blue express Intl SA e Blue Express SA, companhias dedicadas a serviços de entrega em solo, marcas operacionais e determinados programas de computador. O mesmo compromisso contempla a futura venda pela Lan Airlines S.A. de marcas e domínios de internet relacionados à Blue Express Intl S.A. e Blue Express S.A. junto com alguns sistemas de informática. O preço final está sujeito à conclusão de um processo de due diligence e à satisfação de certas condições do contrato de compromisso. O preço previsto no contrato de compromisso é de US\$54 milhões (R\$89 milhões) sujeito aos ajustes decorrentes da due diligence realizada em nome da Bethia S.A.

b. Principais condições do negócio

A transação foi concluída em 6 de abril de 2011 nos termos do compromisso de venda assinado.

c. Sociedades Envolvidas

Lan Cargo S.A. and Inversiones Lan S.A., Bethia S.A. e Blue express Intl SA and Blue Express S.A.

d./e. Quadro Acionário Antes e Depois da Operação e Efeitos Resultantes da Operação no Quadro Acionário, especialmente , sobre a Participação do Controlador , de Acionistas com Mais de 5% do Capital Social e dos Administradores do Emissor

O quadro Acionário da Companhia não sofreu alterações resultantes da operação.

Não houve eventos societários em 2008 e 2009.

6.6 - Informações de pedido de falência fundado em valor relevante ou de recuperação judicial ou extrajudicial

Não houve pedido de falência ou de recuperação judicial ou extrajudicial do emissor.

6.7 - Outras informações relevantes

Todas as informações relevantes e pertinentes a este tópico já foram divulgadas nos itens anteriores.

7.1 - Descrição das atividades do emissor e suas controladas

Somos uma das companhias aéreas de passageiros líder da América Latina e a principal operadora aérea de carga da região. Atualmente, prestamos serviços a passageiros domésticos e internacionais no Chile, Peru, Equador, Argentina e Colômbia. Realizamos as nossas operações de carga através da utilização de espaços em nossos voos de passageiros e operações de carga dedicadas usando aviões de carga por intermédio de nossas companhias aéreas de carga no Chile, Brasil, Colômbia e México. Em 2007, colocamos em ação uma estratégia para estimular a demanda por viagens aéreas em nossos mercados domésticos através da oferta de opções de tarifas reduzidas aos viajantes, redução de nossos custos e aumento das taxas de utilização das aeronaves e eficiência das operações.

Em 28 de fevereiro de 2011, prestávamos serviço em 15 destinos no Chile, 14 destinos no Peru, 4 destinos no Equador, 14 destinos na Argentina, 24 destinos na Colômbia, 14 destinos em outros países da América Latina e Caribe, 5 destinos nos Estados Unidos, 1 destino no Canadá, 3 destinos na Europa e 4 destinos no Pacífico Sul. Além disso, a partir de 28 de fevereiro de 2011, por meio de nossos diversos acordos de *code-share* (acordos de compartilhamento de voos), oferecemos serviços a mais 25 destinos na América do Norte, outros 16 destinos na Europa, outros 25 destinos adicionais na América Latina e no Caribe (incluindo o México) e 2 destinos na Ásia. Oferecemos serviço de carga em todos os nossos destinos e a aproximadamente 20 destinos atendidos apenas por meio de avião de carga. Oferecemos também outros serviços, tais como serviço de solo, entrega, logística e manutenção.

A Lan Airlines S.A. é uma companhia aberta (*sociedad anónima abierta*) constituída em conformidade com as leis do Chile. Nossa sede social está localizada em Presidente Riesco 5711, 20º andar, Las Condes, Santiago, Chile, e nosso número de telefone nesse endereço é (56-2) 565-2525.

Operações de Passageiro

Geral

Em 28 de fevereiro de 2011, nossas operações de passageiro eram realizadas através de companhias aéreas no Chile, Peru, Equador, Argentina e Colômbia, onde prestamos tanto serviços domésticos quanto serviços internacionais.

Em 28 de fevereiro de 2011, nossa rede consistia em 15 destinos no Chile, 14 destinos no Peru, 4 destinos no Equador, 14 destinos na Argentina, 24 destinos na Colômbia, 14 destinos em outros países da América Latina e Caribe, 5 destinos nos Estados Unidos, 1 destino no Canadá, 3 destinos na Europa e 4 destinos no Pacífico Sul. Na América Latina, temos rotas de e para a Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Cuba, República Dominicana, Equador, México, Peru, Uruguai e Venezuela. Também voamos para diversos destinos internacionais fora da América Latina, incluindo Auckland, Fort Lauderdale, Frankfurt, Los Angeles, Madri, Miami, Mount Pleasant (Ilhas Falkland), Nova York, Toronto, Papeete (Tahiti), Paris, San Francisco e Sydney. Além disso, a partir 28 de fevereiro de 2011, por meio de nossos diversos acordos de *code-share*, oferecemos serviços a outros 25 destinos na América do Norte, outros 16 destinos na Europa, outros 25 destinos na América Latina e no Caribe (incluindo o México) e dois destinos na Ásia.

A tabela abaixo apresenta algumas de nossas estatísticas operacionais de passageiros para rotas internacionais e domésticas nos períodos indicados.

	Exercício encerrado em 31 de dezembro de	
	2010	2009
A Companhia^{(1) (2)}		
ASKs (milhões)		
Internacional	29.582,8	26,797.1
Doméstico	12.772,4	11,979.1
Total	42.355,2	38,776.2
RPKs (milhões)		

7.1 - Descrição das atividades do emissor e suas controladas

Internacional	23.226,4	20.861,2
Doméstico	9.921,2	8.975,0
Total	33.147,5	29.836,2
Passageiros (milhares)		
Internacional	6.302,5	9,730
Doméstico	10.990,9	5,676
Total	17.293,4	15,406
Rendimento com passageiros (receitas provenientes passageiros/RPKs, em centavos de US\$)		
Internacional	8,7	8,0
Doméstico	10,8	10,4
Rendimento combinado ⁽³⁾	9,4	8,8
Rendimento com passageiros (receitas de provenientes passageiros/RPKs, em centavos de US\$)		
Internacional	15,3	16,0
Doméstico	19,0	20,8
Rendimento combinado ⁽³⁾	16,5	17,6
Fator de ocupação de passageiros (%)		
Internacional	78,5%	77,8%
Doméstico	77,7%	74,9%
Fator de ocupação combinado ⁽⁴⁾	78,3%	76,9%

⁽¹⁾ As informações fornecidas à Companhia consolidam a Lan Equador e a Lan Argentina.

⁽²⁾ As operações domésticas de passageiro incluem operações domésticas no Chile, Peru, Argentina e Equador.

⁽³⁾ Rendimento total com passageiros internacionais e domésticos.

⁽⁴⁾ Fator de ocupação agregado de passageiros internacionais e domésticos.

Operações de Carga

A tabela abaixo apresenta algumas de nossas estatísticas operacionais de carga para rotas internacionais e domésticas nos períodos indicados:

	Exercício encerrado em 31 de dezembro de	
	2010	2009
A Companhia		
Total de ATKs (milhões)	4,628.7	3,848.9
Total de RTKs (milhões)	3,245.3	2,627.4
Total de peso da carga carregada (milhares de toneladas)	780.8	649.3
Total de rendimentos da carga (receitas geradas por carga/RTKs, em centavos de US\$)	39.5	34.1
Total dos rendimentos com carga (receitas geradas por carga/RTKs, em centavos de R\$)	69.5	68.1
Total do fator de ocupação da carga (%)	70.1%	68.3%

Nosso negócio de carga opera geralmente na mesma rede de rotas usadas por nosso negócio de transporte aéreo de passageiros, sendo complementado por operações conduzidas apenas por avião de carga. Em termos gerais, consiste em aproximadamente 86 destinos (mais de 66 são operados por aviões de passageiro e/ou de carga e aproximadamente 20 são operados somente por aviões de carga). Complementamos nossas operações internacionais através da colaboração de nossas afiliadas regionais, a MasAir, no México, a ABSA, no Brasil, e a Lanco, na Colômbia. A ABSA também atua no mercado doméstico brasileiro desde março de 2009. Transportamos carga para diversos clientes, inclusive outras transportadoras aéreas internacionais, empresas de frete, empresas voltadas para a exportação e clientes pessoas físicas.

7.2 - Informações sobre segmentos operacionais

a. produtos e serviços comercializados

Nossos principais serviços comercializados são o Transporte de Passageiros e o Transporte de Cargas. A descrição detalhada de cada um dos serviços é apresentada na seção 7.3

b. receita proveniente do segmento e sua participação na receita líquida do emissor

A tabela abaixo apresenta nossas receitas operacionais por atividade referentes aos períodos indicados:

	Exercício encerrado em 31 de dezembro de		Exercício encerrado em 31 de dezembro de		Percentual da Receita	
	2010	2009	2010	2009	2010	2009
	(em milhões de US\$)		(em milhões de R\$)		(%)	
A Companhia⁽¹⁾					68.8%	71.8%
Total de receita proveniente de passageiros	3,109.8	2,623.6	5,460.8	5,203.9	28.3%	24.5%
Total de receita gerada por carga.....	1,280.7	895.6	2,248.5	1,764.7	97.1%	96.3%
Total de receita gerada por tráfego ...	4,309.5	3,519.2	7,709.4	6,968.6	68.8%	71.8%

⁽¹⁾ Informações consolidadas fornecidas pela Companhia.

c. lucro ou prejuízo resultante do segmento e sua participação no lucro líquido do emissor

A Companhia não calcula separadamente o lucro ou prejuízo para cada um dos segmentos que atua tendo em vista que algumas contas apresentadas nas demonstrações financeiras do resultado, tais como segmento de transporte de passageiros e segmento de transporte de carga.

7.3 - Informações sobre produtos e serviços relativos aos segmentos operacionais

a. características do processo de produção

Operações de passageiro

Operações Internacionais de passageiro

Em 28 de fevereiro de 2011, operávamos serviços internacionais programados do Chile, Peru, Equador e Argentina por meio da Lan Airlines; da Lan Express, no Chile; da Lan Peru, no Peru; da Lan Equador, no Equador; da Lan Argentina, na Argentina e da Aires, na Colômbia. O tráfego internacional de passageiros cresceu significativamente nos últimos anos devido ao crescimento da demanda, ganhos de participação no mercado, aumento do tráfego de conexão de e para outros países da América Latina, lançamento de novas rotas e frequências adicionais em rotas existentes e expansão para novos mercados.

Nossa rede internacional reúne nossas afiliadas chilenas, peruanas, equatorianas, argentinas e colombianas. Operamos serviços internacionais fora do Chile desde 1946, e expandimos muito nossos voos fora do Peru com a criação da Lan Peru em 1999, e do Equador por meio da Lan Equador em 2003. Em agosto de 2006, expandimos nossas operações internacionais através da Lan Argentina que, até então, oferecia apenas voos domésticos. Contudo, as operações internacionais da AIRES estão sendo reduzidas desde a sua aquisição em 2010. Essa estratégia de expandir nossa rede internacional visa melhorar a nossa proposta de valor (sic) ao oferecer aos clientes mais destinos e rotas alternativas, aumentando ao máximo a utilização das aeronaves e as taxas de ocupação, melhorando nossos padrões sazonais complementares e otimizando nossos esforços comerciais. Oferecemos serviços de longa distância em nossos quatro centros principais em Santiago, Lima, Guayaquil e Buenos Aires. Também oferecemos serviços regionais do Chile, Peru, Equador e Argentina. Desde 2004, aumentamos nossas operações da América Latina em Lima para posicioná-la como nosso centro regional principal.

De acordo com o nosso compromisso de longo prazo de fornecer aos clientes serviço superior e os melhores produtos do mercado, em maio de 2009 a LAN concluiu a modernização de toda a sua frota de longa distância (incluindo suas aeronaves de passageiro Boeing 767 e Airbus A340) com a nova classe Executiva Premium e a classe Econômica melhorada. Combinando as melhores características das tradicionais Primeira Classe e Classe Executiva, a nova classe Executiva Premium inclui assentos totalmente reclináveis a 180º proporcionando máximo conforto e privacidade aos passageiros. A classe Executiva Premium também inclui serviços de bordo personalizados e superiores. As mudanças na classe Econômica incluem novos assentos com maior ângulo reclinável, um travesseiro ajustável para melhor conforto e conveniência e monitores de vídeo individuais maiores para todos os assentos.

O desenvolvimento sustentado da LAN relacionado à sua cobertura tem sido um fator crucial para o seu crescimento, e o ano de 2010 não foi uma exceção. Novas rotas foram criadas em conjunto com o aumento de voos em algumas rotas principais existentes para oferecer mais e melhores alternativas tanto para os passageiros que viajam a negócios e turismo. Em 2010, a Companhia continuou a consolidar a sua central em Lima, que funciona como centro de sua rede na América Latina e também complementa a sua rede intercontinental por meio da abertura de novas rotas e do aumento de voos em rotas já existentes.

Como parte de sua missão, a LAN busca promover o turismo na América do Sul. Por causa de sua rede de serviços ampla, os visitantes de todas as partes do mundo podem conhecer destinos mundialmente famosos como Cusco, Ilha de Páscoa, Galápagos ou Patagônia no Chile e Argentina, incluindo as cidades de Punta Arenas, Ushuaia, El Calafate e Bariloche.

Chile

De acordo com os dados da JAC, o tráfego aéreo internacional de passageiros chilenos aumentou 9,4% de 2009 para 2010 (aproximadamente 5,1 milhões passageiros). Tínhamos uma participação no mercado de

7.3 - Informações sobre produtos e serviços relativos aos segmentos operacionais

52,8% em 2010, com base nos RPKs, em comparação com os 52,4% em 2009. Nossas operações internacionais fora do Chile podem ser divididas em quatro segmentos principais: América do Norte, Europa, o restante da América Latina e Pacífico. Em 28 de fevereiro de 2011, as outras transportadoras principais que transportavam passageiros entre o Chile e a América do Norte com voos diretos incluíam a American Airlines, a Delta Airlines, a Air Canada e a Aeromexico. A TACA e a COPA também participavam dos mercados entre o Chile e a América do Norte com escalas em suas respectivas centrais na América Central. Nossos principais concorrentes nas rotas entre o Chile e a Europa eram a Air France-KLM e a Iberia. Em rotas regionais, nossos principais concorrentes eram a Aerolíneas Argentinas, a Air Canada, a Avianca, a GOL, a TACA e a TAM. Na ocasião, éramos a única companhia aérea a operar entre o Chile e o Pacífico Sul.

Peru

Com base nas informações fornecidas pela DGAC peruana, transportamos aproximadamente 5,0 milhões de passageiros em voos internacionais de e para o Peru em 2010. Em 2010, tínhamos 45,4% de participação no mercado internacional no Peru, o que significou um aumento em relação aos 41,7% de participação no mercado em 2009. Nossas operações internacionais peruanas podem ser divididas em três segmentos principais: América do Norte, Europa e o restante da América Latina. Em 28 de fevereiro de 2011, nossos principais concorrentes em rotas diretas para a América do Norte incluíam a American Airlines, a Continental Airlines, a Delta Airlines, a Spirit Airlines, a Air Canada e a Aeromexico. A TACA e a COPA também participavam do mercado Peru - América do Norte com escalas em suas respectivas centrais na América Central. Nas rotas para a Europa, nossos principais concorrentes eram a Iberia, a Air Europa e a Air France-KLM. As outras principais transportadoras que operavam entre o Peru e o restante da América Latina na referida data incluíam a Aerolíneas Argentinas, a TACA, a TAM, a Avianca e a GOL.

Equador

O mercado internacional equatoriano cresceu 4,1%, para aproximadamente 2,8 milhões de passageiros, entre 2009 e 2010. De acordo com as estatísticas da agência de viagens ("BSP") e nossas estimativas, tínhamos uma participação de mercado de 28,9% no mercado internacional equatoriano em 2010 em comparação com os 24,5% em 2009. Nossas operações internacionais equatorianas podem ser divididas em três segmentos principais: América do Norte, Europa e o restante da América Latina. Em 28 de fevereiro de 2011, em rotas diretas para a América do Norte, nossos principais concorrentes eram a American Airlines, a Continental Airlines, a Delta Airlines e a Aerogal. A TACA e a COPA também participavam do mercado Equador - América do Norte com escalas em suas respectivas centrais na América Central. Nas rotas para a Europa, nossos principais concorrentes eram a Air Comet, Iberia e Air France-KLM. Nas rotas regionais, nossos principais concorrentes eram a TACA, a COPA e a Avianca.

Argentina

Com base em nossas estimativas internas, o mercado internacional argentino cresceu 18,0%, aproximadamente 9,1 milhões de passageiros entre 2009 e 2010. Nossa participação estimada no mercado no mercado internacional argentino era de 16,5% em 2010 em comparação com os 17,3% em 2009. Nossas operações internacionais argentinas podem ser divididas em dois segmentos principais: América do Norte e o restante da América Latina. Em 28 de fevereiro de 2011, na rota Buenos Aires - Miami, nossos principais concorrentes eram a American Airlines e a Aerolíneas Argentinas. A TAM, a TACA e a COPA também participavam do mercado Argentina - América do Norte com escalas em suas respectivas centrais. Na rota Buenos Aires - República Dominicana, nossos principais concorrentes eram a COPA e a American Airlines. Na rota Buenos Aires - São Paulo, nossos principais concorrentes eram a TAM, a GOL e a Aerolíneas Argentinas. Na rota Buenos Aires - Lima, nossos principais concorrentes eram a TACA e a Aerolíneas Argentinas. Na rota Buenos Aires - Santiago, nossos principais concorrentes eram a Aerolíneas Argentinas e a Air Canada.

Transporte de Passageiros - Operações Domésticas

Em 2007, iniciamos um importante projeto para reformular nossas operações comerciais domésticas com o objetivo de aumentar a eficiência e melhorar as margens das operações de curta distância da LAN,

7.3 - Informações sobre produtos e serviços relativos aos segmentos operacionais

especificamente no que diz respeito a nossas operações domésticas no Chile e no Peru. O novo modelo comercial foi testado pela primeira vez no último trimestre de 2006. Um elemento chave deste projeto foi o aumento significativo da utilização de nossa frota de pequeno porte, o que conseguimos através da modificação de itinerários, incluindo mais voos ponto-a-ponto e noturnos. Retiramos a aeronave Boeing 737-200 de nossa frota em favor da aeronave mais eficiente da família Airbus A320. A utilização da frota de Aeronave da família Airbus A320 alcançou tempo de voo de aproximadamente 10,9 por dia em 2010. A transição para uma frota mais nova resulta em custos de manutenção não programada mais baixos, bem como em eficiência de custo alcançada com a operação de uma quantidade menor de tipos de frota e eficiências operacionais, incluindo menor consumo de combustível.

Outros elementos chaves de nosso novo modelo comercial são a redução nos custos de venda e distribuição por meio de maior utilização da internet e da redução das comissões para agências, tempo de retorno mais rápido e melhoria no serviço de realização de check-in pelo próprio passageiro através da internet ou de quiosques nos aeroportos. Essas iniciativas, em conjunto com simplificações nas funções administrativas e de suporte, continuarão permitindo a expansão de nossas operações enquanto controlam custos fixos e promovem a redução nos custos gerais. Já começamos a repassar essas eficiências operacionais aos consumidores através de reduções significativas nas tarifas, esperamos que tais iniciativas venham a ter um efeito importante no estímulo de novas demandas.

Em 2007, implementamos todos os aspectos de esse novo modelo comercial nos mercados domésticos do Chile e do Peru. Lançamos nosso novo modelo comercial para viagens de curta distância em todas as rotas domésticas do Chile em abril de 2007, depois de uma campanha de marketing que começou em março de 2007. Lançamos o novo modelo em todas as rotas domésticas do Peru em janeiro de 2007.

Como resultado da implantação de esse modelo comercial, aumentamos o número de passageiros transportados em todos os mercados domésticos. Entre os anos de 2006 e 2010, o número de passageiros transportados aumentou significativamente:

- 83% (de 2,5 milhões para 4,5 milhões) no Chile,
- 123% (de 1,7 milhões para 3,8 milhões) no Peru,
- 200% (de 0,6 milhões para 1,9 milhões) na Argentina, e
- em menor escala no Equador, uma vez que começamos as operações domésticas somente durante o ano de 2009.

Nos últimos três anos, mantivemos um crescimento constante em cada uma de nossas operações de passageiros domésticos, e entre 2009 e 2010 alcançamos um crescimento de 13% no número de passageiros domésticos transportados.

Em 26 de novembro de 2010, a LAN adquiriu a Aerovías de Integración Regional S.A. ("Aires"), uma companhia aérea colombiana, por US\$12 milhões (R\$21 milhões) em dinheiro, além de assumir os passivos líquidos de US\$87 milhões (R\$143 milhões). O mercado colombiano é o segundo maior mercado da América do Sul, com mais de 13 milhões de passageiros domésticos anuais e representa um mercado chave para a consolidação da LAN como companhia aérea líder na região. Atualmente, a AIRES é a segunda maior operadora no mercado doméstico da Colômbia, com aproximadamente 20% de participação no mercado em dezembro de 2010. A frota da AIRES é formada por 9 aeronaves B737-700s, 11 aeronaves Q200 e 4 aeronaves Q400, todas estão sob arrendamento operacional.

Pretendemos continuar com a implantação desse modelo comercial em 2011 e estamos avaliando a sua implantação em algumas rotas regionais, uma vez que estamos à procura de formas de aumentar a eficiência operacional, motivar as vendas diretas e a realização do check-in pelo próprio passageiro, e implementar novas estratégias de venda que visem estimular a demanda

Operações no Chile

7.3 - Informações sobre produtos e serviços relativos aos segmentos operacionais

Por meio da Lan Airlines e da Lan Express, somos a companhia aérea de passageiros domésticos líder no Chile. Operamos voos domésticos no Chile desde a constituição da Companhia em 1929. Em 28 de fevereiro de 2011, tínhamos voos para 13 destinos dentro do Chile (incluindo Santiago, porém sem incluir a Ilha de Páscoa, que consideramos um destino internacional, embora ela pertença ao Chile, uma vez que este destino é servido por aeronaves de longas distâncias), bem como alguns destinos sazonais. A Lan Airlines e a Lan Express integraram suas operações de passageiro, incluindo as operações sob o mesmo "código designador de reserva" de duas letras, e coordenaram suas estruturas de tarifas, cronograma e outros aspectos comerciais para maximizar os benefícios da cooperação e as receitas das duas transportadoras. Nossa estratégia tem como base a oferta de serviços frequentes para os principais destinos do Chile, oferecendo serviço confiável e de alta qualidade e melhorando a solidificação da posição de nossa marca no Chile e no exterior. Avaliamos continuamente a nossa rede de rotas domésticas para atingir a máxima eficiência operacional e lucratividade. Nosso objetivo estratégico é manter a nossa posição de liderança em nossas rotas domésticas.

A flexibilidade da LAN e a sua ampla rede de passageiros também permitiram que administrássemos o impacto negativo do catastrófico terremoto que atingiu o Chile em fevereiro de 2010, causando danos significativos ao terminal do Aeroporto Internacional de Santiago e afetando todas as viagens aéreas dentro e fora do país. Sem nenhum aeroporto alternativo na Região Metropolitana de Santiago, as operações de passageiros comerciais foram suspensas por três dias, e recomeçaram em 2 de março de 2010 em instalações temporárias. A LAN operou com capacidade reduzida fora de Santiago até que o terminal estivesse totalmente operante em 28 de março de 2010. A LAN estima que o impacto líquido das operações reduzidas de passageiros em razão do terremoto foi de aproximadamente US\$30 milhões (R\$50 milhões) em 2010. As operações de carga não foram substancialmente afetadas pelo terremoto, tampouco as operações de passageiro da LAN ou de suas subsidiárias no Peru, Equador e Argentina.

Durante o ano de 2010, operamos uma frota média de 18 Aeronaves da Família Airbus A320 no mercado doméstico chileno, e pretendemos operar uma frota média de 21 Aeronaves da Família Airbus A320 em 2011. As operações domésticas no Chile foram positivamente afetadas pela maior utilização da frota de Airbus de última geração e pela retirada das aeronaves Boeing 737-200. O novo modelo comercial foi lançado em todo o Chile em abril de 2007. Reduzimos os custos de vendas aumentando as vendas diretas de 78% em 2009 para 80% em 2010 (com 63% de nossas vendas de 2010 feitas pela internet) e reduzindo as comissões das agências de 6% para 1% em fevereiro de 2007. Também aumentamos a utilização da frota, a produtividade da tripulação e a média de voos através de alterações no cronograma. Além disso, simplificamos nossos processos, o que ajudou a aumentar a quantidade de check-in feito pelo próprio passageiro de 77% em 2009 para 80% em 2010. Por fim, utilizamos a maior eficiência da aeronave Airbus para alcançarmos as eficiências operacionais, tais como a redução do tempo do voo de retorno, o aumento de nossa pontualidade (que atingiu 94% em 2009 e 87% em 2010) e a diminuição do consumo de combustível. Em 28 de fevereiro de 2011, operávamos com 100% de nossos ASKs em nossa frota de Aeronaves da Família Airbus A320.

De acordo com os dados da JAC, o mercado doméstico chileno como um todo transportou aproximadamente 6,0 milhões de passageiros em 2010, e experimentou um aumento de 17% em termos de RPK. Nossa participação no mercado doméstico do Chile era de 78,4% em 2010 e de 79% em 31 de janeiro 2011. Durante o ano de 2010, nossos principais concorrentes no mercado doméstico eram a Sky Airlines e a PAL Airlines, que iniciaram suas operações em junho de 2009. Atualmente, a Sky Airlines opera uma frota de 13 aeronaves Boeing 737-200 e voa para 12 destinos. A PAL Airlines atualmente opera uma frota de 4 aeronaves Boeing 737-200 e voa para 5 destinos.

Atualmente não há nenhuma companhia aérea estrangeira participando do mercado doméstico chileno. O Chile permite que companhias aéreas estrangeiras operem no Chile se o país de origem dessa companhia aérea fornecer o mesmo tratamento às companhias aéreas chilenas. Adicionalmente, não existe nenhuma barreira regulatória que impeça uma companhia aérea estrangeira de constituir uma subsidiária chilena e entrar no mercado doméstico chileno usando essa subsidiária.

Operações no Peru

7.3 - Informações sobre produtos e serviços relativos aos segmentos operacionais

A Lan Peru iniciou suas operações em 1999 com voos domésticos e internacionais partindo de Lima. Nos últimos dez anos, a Lan Peru cresceu consistentemente, consolidando suas operações domésticas e a cobertura de mercados relevantes.

No que diz respeito ao mercado doméstico, o Peru possui um imenso potencial em comparação a outros mercados latino-americanos com base nos índices de viagem per capita. Em 2010, o mercado doméstico alcançou 5,0 milhões de passageiros, e são esperados 6,4 milhões de passageiros para 2011.

A LAN Peru tem uma das frotas mais modernas da América Latina, operando 19 aeronaves Airbus A319, com doze destinadas a operações domésticas e sete para operações regionais. Essa frota é ideal para as rotas peruanas, uma vez que ela maximiza a carga paga disponível em aeroportos de alta altitude com condições de vento de cauda. Essa frota uniforme também permite baixos custos de manutenção, alta produtividade da tripulação e flexibilidade operacional.

Em comparação com o ano de 2009, as operações domésticas da Lan Peru no território peruano apresentaram uma expansão de 8,9% durante o ano de 2010 devido ao aumento no número de voos para destinos existentes. De acordo com os dados fornecidos pela Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. (a Corporação Peruana de Aeroportos e Aviação Comercial, ou "CORPAC"), nossa participação no mercado doméstico do Peru foi de 62% em 2007, 73% em 2008, 80% em 2009 e 70% em 2010.

3.836.134 passageiros viajaram pelas rotas domésticas peruanas da LAN Peru em 2010, o que representou um aumento de 13% em comparação com 2009. Em 28 de fevereiro de 2011, os concorrentes incluíam a Star Peru, a Peruvian Airlines e a TACA (que aumentou suas operações no mercado doméstico acrescentando novas frequências para Cusco, Juliaca, Tarapoto e Trujillo).

A LAN Peru espera aumentar as conexões entre as cidades do país. Cusco, o destino turístico mais importante do país, responde pela maior parte das operações domésticas da LAN Peru e é atendido por 16 (e até 21 em determinados períodos) voos por dia. A LAN Peru voa pelo menos duas vezes por dia para cada um de seus 13 destinos com saídas de Lima, sendo Tumbes uma exceção (10 voos por semana).

No que diz respeito aos serviços de aeroporto, a LAN Peru tem mais de 141 chegadas e partidas domésticas diariamente. Os níveis de check-in pelo próprio passageiro cresceram significativamente nos últimos anos, chegando a 83% das rotas domésticas no final de 2010.

Em 2010, a LAN Peru recebeu o prêmio "Gran Marca Moderna" da Effie Awards (uma premiação de excelência do Marketing Hall of Fame), e foi a primeira companhia aérea do país a receber este prêmio.

Operações na Argentina

A Lan Argentina iniciou seus serviços em junho de 2005, cobrindo dois destinos domésticos argentinos de Buenos Aires, Córdoba e Mendoza. Entre 2005 e 2007, a Lan Argentina aumentou o número de destinos domésticos argentinos para nove, acrescentando Bariloche, Iguazu, Comodoro Rivadavia, Rio Gallegos, Ushuaia, Calafate e Salta. Em junho de 2008, a Lan Argentina iniciou os serviços para Neuquen, e em setembro de 2008 para San Juan. Em abril de 2009, a Lan Argentina iniciou os serviços para Tucuman.

De junho a novembro de 2006, a Lan Argentina substituiu sua frota de Boeings B737-200 formada por cinco aeronaves, quatro das quais eram a aeronave Airbus A320. Usamos essas aeronaves tanto em operações domésticas quanto em operações regionais. A substituição dessas aeronaves possibilitou que a Lan Argentina aumentasse o escopo, o tamanho e a eficiência de suas operações. No final de dezembro de 2010, operávamos uma frota de oito aeronaves Airbus A320 em nossas operações domésticas.

No mercado doméstico argentino, a Lan Argentina opera em um ambiente regulamentado em que as passagens vendidas a passageiros argentinos estão sujeitas a preços máximos e mínimos que variam por

7.3 - Informações sobre produtos e serviços relativos aos segmentos operacionais

rota. Em agosto de 2006, por meio de decreto presidencial, a variação de preço regulamentada mínima e máxima sofreu aumento de 20%. O decreto liberou a posse estrangeira de companhias aéreas argentinas, previamente com limite máximo de 49%. Desde o referido decreto, a máxima e a mínima da variação de preço regulamentada aumentaram consistentemente, conforme segue: em 18% em abril de 2008, em 18% em maio de 2008, em 20% em 2009, em 15% em junho de 2010 e em 10% em novembro de 2010.

Nossa participação no mercado doméstico da Argentina, com base em nossas estimativas internas para dezembro de 2010 totalizou 30%. Nossos concorrentes no mercado argentino durante o ano de 2010 foram a Aerolíneas Argentinas e sua afiliada Austral Líneas Aéreas. Essas duas companhias juntas detinham substancialmente toda a participação restante do mercado doméstico argentino.

Operações no Equador

No final de 2008, o Conselho Nacional de Aviação Civil nos autorizou a operar voos domésticos no Equador. Em abril de 2009, iniciamos as operações em Quito e Guayaquil.

Em dezembro de 2009, a LAN Equador operava 49 voos semanais entre Quito e Guayaquil, uma das principais rotas da América Latina. A companhia também começou a fazer voos diários entre Cuenca e Quito. Em 28 de fevereiro de 2011, a LAN Equador operava 63 voos entre Quito e Guayaquil. Em setembro de 2010, ela incorporou voos diários para as Ilhas Galápagos.

Em 2010, a LAN Equador transportou 623.104 passageiros no mercado de passageiros domésticos, alcançando uma taxa de ocupação de 75%, com crescimento de 70% no número de passageiros em relação a 2009 e um mercado nacional de 25%. No Equador, os principais concorrentes da companhia são TAME, Aerogal e Icaro.

Operações na Colômbia

Em 26 de novembro de 2010, a LAN adquiriu a Colombian airline Aerovías de Integración Regional S.A. ("Aires") por US\$12 milhões (R\$21 milhões) em dinheiro, além de assumir os passivos líquidos de US\$87 milhões (R\$143 milhões). O mercado colombiano é o segundo maior mercado da América do Sul, com mais de 13 milhões de passageiros domésticos anuais e representa um mercado chave para a consolidação da LAN como companhia aérea líder na região. Atualmente, a AIRES é a segunda maior operadora do mercado doméstico da Colômbia, com aproximadamente 20% de participação no mercado em dezembro de 2010. A frota da AIRES é formada por 9 aeronaves B737-700s, 11 aeronaves Q200 e 4 aeronaves Q400, todas as quais estão sob arrendamento operacional.

A companhia replicará o modelo de "baixo custo" da LAN já vigente nos mercados domésticos da Argentina, Chile, Equador e Peru, estimulando a demanda em voos domésticos ao fornecer a mais cidadãos colombianos a oportunidade de utilizar o transporte aéreo. No médio prazo, a Aires avaliará a expansão das operações de passageiro internacionais e as vantagens de quaisquer sinergias que ela possa obter da afiliada da LAN Cargo na Colômbia, a Lanco, constituída em março de 2009. A LAN dedicará seus máximos esforços para garantir que os padrões de segurança, de desempenho com pontualidade e de qualidade de serviço de sua nova afiliada sejam consistentes com os altos padrões da LAN. O processo de integração pode envolver certas alterações operacionais, tais como modificações de itinerário e melhorias de eficiência. Esse processo não interferirá na continuidade das operações vigentes da Aires.

Antes da aquisição da Aires, a partir de 6 de maio de 2010, a LAN tinha um contrato referente à prestação de serviços de consultoria e suporte técnicos à Colombian airline Aeroasis S.A. ("Aeroasis") enquanto a Aeroasis concluiu o processo de obtenção de um alvará operacional da autoridade de aviação civil da Colômbia (Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil), dentro do prazo estabelecido de fevereiro de 2011. Esse processo incluía a contratação de pessoal e o desenvolvimento de materiais técnicos, bem como a seleção e a aquisição de equipamentos, tudo em conformidade com as estruturas legais e regulatórias aplicáveis. Em fevereiro de 2011, a LAN adquiriu as sociedades controladoras da Aeroasis com a intenção de incorporar as operações da Aires.

7.3 - Informações sobre produtos e serviços relativos aos segmentos operacionais

Acordos Comerciais e Alianças de Passageiros

Seguem nossas alianças de passageiros e parcerias vigentes em 28 de fevereiro de 2011:

- **oneworld®:** Em junho de 2000, a Lan Airlines e a Lan Peru foram oficialmente incorporadas à aliança oneworld® junto com a Aer Lingus. Na ocasião, a oneworld® era uma aliança de marketing global formada pela American Airlines, pela British Airways, pela Cathay Pacific Airlines, pela Qantas, pela Iberia e pela Finnair, que, dentre outros benefícios, oferecem serviço aprimorado a seus clientes. Em abril de 2007, a JAL, do Japão, a Royal Jordanian, da Jordânia, e a Malev, da Hungria, junto com a Lan Equador e a Lan Argentina, entraram para a aliança, e a AerLingus saiu. Em novembro de 2009, a Mexicana entrou para a aliança. Em novembro de 2010, a S7 Airlines entrou para a oneworld®, acrescentando 55 destinos na Rússia à aliança. No último mês de novembro, a S7 Airlines entrou para a oneworld acrescentando 55 destinos na Rússia à aliança. Juntas, essas companhias aéreas conseguem oferecer aos clientes vantagens em viagens, tais como aproximadamente 750 destinos mundiais, facilidade de horários e benefícios de programas de fidelidade bilaterais. Além disso, a oneworld® é a primeira aliança a utilizar bilhetes eletrônicos entre linhas entre seus parceiros.
- **American Airlines:** Desde 1997, a Lan Airlines tem um contrato com a American Airlines, o que permite que a Lan Airlines e a American Airlines dividam os códigos de transportadora de certos voos em sistemas de reservas globais, permitindo que os passageiros da American Airlines comprem assentos em voos da Lan Airlines e vice-versa. O Departamento de Transporte, ou DOT, concedeu imunidade antitruste ao nosso acordo com a American Airlines em outubro de 1999. A imunidade antitruste engloba cooperação em áreas comerciais e operacionais, tais como preço, horários, esforços conjuntos de marketing e reduções nos custos aeroportuários e de compras, assim como a implementação adicional de sinergias de carga em áreas como serviços de suporte e outros serviços aeroportuários. Para mais informações consulte “— Regulamento — Regulamento Aeronáutico Norte-Americano — Autorizações Regulatórias Referentes a Alianças Estratégicas” abaixo. Através desta aliança, atualmente oferecemos serviço para trinta destinos adicionais nos Estados Unidos e no Canadá. Em 2005, o DOT concedeu imunidade antitruste a um acordo similar entre a Lan Peru e a American Airlines. Essa imunidade antitruste nos possibilita aumentar a coordenação entre a Lan Peru e a American Airlines, e ambas as empresas constituídas em 2007 realizam operações em *code-share* (compartilhamento de voos) entre o Peru e os Estados Unidos, com destinos adicionais em ambos os países.
- **Iberia:** Em janeiro de 2001, a Lan Airlines deu início a um acordo de *code-share* com a Iberia, de acordo com o qual oferecemos aos passageiros entre dez e catorze voos regulares semanais, sem escalas, entre Santiago e Madri. Nos anos subsequentes, outros destinos foram acrescentados ao acordo, tais como Alicante, Amsterdam, Barcelona, Bilbao, Bruxelas, Londres (Heathrow), Málaga, Milão, Paris, Roma e Zurique. Em 2007, a Lan Equador e a Lan Peru firmaram acordos de *code-share* com a Iberia para rotas entre o Equador, o Peru e a Espanha, bem como outros quatro destinos europeus com a Lan Peru e sete destinos com a Lan Equador.
- **Qantas:** Em julho de 2002, a Lan Airlines deu início a um acordo de *code-share* com a Qantas para operar entre Santiago, Chile, e Sydney, Austrália, com uma escala em Auckland, Nova Zelândia. A partir de 28 de fevereiro de 2011, esse acordo de *code-share* passou a incluir voos diários operados pela Lan Airlines.
- **British Airways:** Em 2007, a Lan Airlines deu início a um acordo de *code-share* com a British Airways em voos da Lan Airlines entre São Paulo e Santiago para atender passageiros da British Airways viajando de Londres a Santiago com conexão em São Paulo. Esse acordo de *code-share* também inclui os voos da British Airways entre Madri e Londres.

7.3 - Informações sobre produtos e serviços relativos aos segmentos operacionais

- Aeromexico: Em 2004, ampliamos a nossa aliança com a Aeromexico. O novo acordo inclui todas as nossas linhas de passageiros. De acordo com esta aliança, operamos em *code-share* em voos para o México do Chile e do Peru, bem como para dezoito destinos domésticos no México. Além disso, essa parceria oferece a nossos passageiros benefícios como maior facilidade nas conexões e acúmulo e resgate recíproco de premiações dos programas de fidelidade.
- TAM: Em 2007, a Lan Airlines e a Lan Peru firmaram um acordo de *code-share* regional com a TAM Linhas Aéreas. Através deste acordo, a LAN passa a oferecer outros doze destinos no Brasil. A LAN também opera em *code-share* com a Transportes Aéreos del Mercosur S.A. ("TAM Mercosur") no que se refere a voos de Santiago para Assunção, Paraguai, que são operados pela TAM Mercosur. Esses acordos oferecem a nossos passageiros acúmulo e resgate recíproco de premiações dos programas de fidelidade. Em 2008, a Lan Argentina firmou um acordo de *code-share* com a TAM, de Buenos Aires para São Paulo e vice-versa, o qual inclui oito destinos domésticos na Argentina e doze destinos domésticos no Brasil.
- Cathay Pacific: Em maio de 2010, a Lan Airlines deu início a um acordo de *code-share* com a Cathay Pacific para operar entre Santiago, Chile, e Hong Kong, China, através de conexões em Los Angeles, Califórnia, Nova York e Auckland. E, em novembro de 2010, a Lan Peru deu início a um acordo de *code-share* com a Cathay Pacific para operar entre Lima, Peru, e Hong Kong, China, através de conexões em Los Angeles e San Francisco.
- Jetstar Airways: Em novembro de 2010, a LAN assinou um Acordo Entre Linhas Aéreas e um Acordo Especial de Rateio (*Special Prorate Agreement – SPAs*) com a Jetstar Airways para aumentar os destinos oferecidos aos clientes da LAN, especialmente nos mercados domésticos da Nova Zelândia, Austrália e Sudeste da Ásia.
- JetBlue: Durante o mês de março de 2011, a LAN assinou um Acordo Entre Linhas Aéreas e um Acordo Especial de Rateio com a JetBlue, aumentando as oportunidades de conexão entre Nova York e Boston, Washington, Chicago, Pittsburgh e muitas outras cidades dos Estados Unidos através da central da JetBlue no JFK.
- Outras alianças e parcerias: Desde 2005, temos um acordo de *code-share* com a Korean Air. Conforme os termos deste acordo, colocamos nosso código nos voos da Korean Air entre Los Angeles e Seul, enquanto que a Korean Air coloca seu código em nossos voos de Los Angeles para Santiago. Em 2004, a LAN e a Mexicana firmaram um programa de fidelidade que permite o acúmulo e retirada recíprocos de benefícios desses programas. Desde 1999, a Lan Airlines tem uma aliança com a Alaska Airlines que nos permite oferecer aos clientes serviço entre o Chile e três destinos da costa oeste dos Estados Unidos e do Canadá. Acúmulo e resgate recíproco de premiações dos programas de fidelidade também estão disponíveis para os clientes da LAN que voarem com a Alaska Airlines e vice-versa.

Marketing e Vendas para Passageiros

Embora comercializemos nossos serviços sob a marca comum "LAN", nós diferenciamos nossas estratégias de marketing entre nossos serviços de curta e longa distância.

Nossa estratégia de marketing para longas distâncias enfatiza atributos valorizados por nossos clientes internacionais, incluindo confiabilidade, alta qualidade nos serviços de bordo e de solo, conforto, cobertura abrangente dos principais mercados da América do Sul e serviços regulares para as principais portas de entrada (gateways) no exterior, tais como Nova York, Los Angeles, San Francisco, Miami, Madri e Sydney. A fim de solidificar nossa posição no mercado, melhoramos continuamente nossas cabines de passageiro e nossos serviços, assim como monitoramos constantemente nossa imagem corporativa. Assim, em dezembro de 2008 e em maio de 2009 concluímos um programa de modernização de nossa frota de aeronaves Boeing 767-300 e Airbus A340-300, respectivamente, juntando as cabines da Classe Executiva e da Primeira Classe na Classe Executiva Premium, que conta com assentos totalmente reclináveis, novas unidades de

7.3 - Informações sobre produtos e serviços relativos aos segmentos operacionais

entretenimento tanto para as cabines da Classe Executiva Premium quanto da Classe Econômica, junto com um novo serviço de bordo. Investimos US\$124 milhões (R\$205 milhões) nesse programa de modernização em todas as nossas aeronaves de passageiros de longas distâncias, o que visa propiciar a nossos passageiros uma sensação de tempo de voo mais curta e mais agradável. Para nossos passageiros da Classe Executiva, nossa cabine conta com serviço de bordo que visa propiciar mais tempo para descanso, e para nossos passageiros da Classe Econômica, nossas unidades de entretenimento modernizadas visam deixar o voo mais agradável.

Nosso plano para a frota de longa distância inclui a incorporação do novo Boeing 787 em 2012. A LAN será a primeira companhia aérea da América Latina e uma das primeiras do mundo a receber esse modelo, cuja tecnologia de última geração e cabine inovadora representam uma revolução no setor aéreo. Os passageiros experimentarão as vantagens do 787 em forma de maior umidade da cabine e maior conforto. Essas aquisições nos possibilitarão chegar a novos destinos e incrementar os serviços já existentes da LAN e, ao mesmo tempo, nos ajudará a melhorar continuamente a eficiência de nossas operações e a reduzir nossa pegada de carbono.

Nossas operações de curta distância visam melhor atender às necessidades de nossos clientes nesses tipos de rotas, que são: pontualidade, confiabilidade, maiores frequências, aeronaves modernas e operações eficientes. Assim, essas rotas agora contam com modernas aeronaves, com assentos de couro, maior frequência de voos com mais voos ponto-a-ponto, maior pontualidade e processos simplificados, incluindo vendas pela internet, check-in via web e check-in pessoal nos aeroportos. Concluímos a fase de retirada de nossa frota de Boeing B737-200 em 2008 e a substituímos por modernas Aeronaves da Família Airbus, tais como as A320, A319 e A318.

Estamos consistentemente focados em oferecer serviços e itens de voo valiosos a nossos clientes a fim de manter um alto índice de satisfação do cliente, assim como monitoramos continuamente as preferências de nossos clientes através de pesquisas e estudos de percepção. Como resultados, criamos a nova classe Econômica Premium em algumas de nossas rotas regionais em resposta aos comentários feitos por nossos viajantes de negócios. O programa de classe Econômica Premium oferece a nossos clientes check-in e embarque preferencial, acesso a nossas áreas VIP, retirada de bagagem com prioridade, cabines exclusivas com apenas doze passageiros e atenção personalizada por nossos atendentes de cabine, dentre outros benefícios.

Conforme mencionado acima, estamos implantando um novo modelo comercial em todas as nossas operações domésticas (Argentina, Chile, Peru e Equador) que visa tornar as viagens aéreas acessíveis a mais pessoas através de tarifas mais baixas sustentadas por uma operação de baixo custo com base no uso eficiente de nossos recursos. Durante o ano de 2010, a LAN recebeu diversos prêmios, solidificando a posição da Companhia no mercado. Esses prêmios incluem a Melhor Companhia Aérea da América do Sul (Skytrax) e Excelência em Serviço de Tripulação na América do Sul (Skytrax).

Operações de Carga

Geral

Transportamos carga de quatro maneiras: (i) nos porões de cargas de nossas aeronaves de passageiros, (ii) em nossos próprios aviões de carga, (iii) nos porões de carga que compramos de outras companhias aéreas e, (iv) em aeronaves que fretamos ou arrendamos de acordo com os contratos de ACMI (Aeronave, Tripulação, Manutenção e Seguro). Conforme esses contratos, que também são conhecidos como "wet-leases", a arrendadora opera a aeronave e fornece a aeronave, a tripulação, a manutenção e o seguro mediante contratos de curto e médio prazos.

Nossas operações de carga internacionais têm sede em Miami, cuja localização geográfica a posiciona como porta de entrada e saída natural de importações da América Latina e exportações de e para os Estados Unidos. Em 2001, operávamos em nossas instalações de 380.000 metros quadrados dentro do Aeroporto Internacional de Miami. Em 2010, aumentamos essas instalações para melhorar a nossa capacidade de lidar

7.3 - Informações sobre produtos e serviços relativos aos segmentos operacionais

com perecíveis e arrendamos um depósito com mais 117.000 metros quadrados próximo a nossas instalações principais. Os Estados Unidos respondem pela maioria do tráfego de carga de e para a América Latina. Além de ser o principal mercado para as exportações aéreas da América Latina, os Estados Unidos também são o principal fornecedor de mercadorias, tais como equipamentos de alta tecnologia ou peças sobressalentes, transportadas por vias aéreas a países da América Latina. Para complementar nossas operações de carga nos Estados Unidos, negociamos contratos comerciais com a American Airlines em algumas rotas de Miami para o Brasil.

Operamos para três destinos na Europa: Madri, que servimos com aeronave de passageiros (usando nossos voos de Santiago, Lima e Guayaquil), Frankfurt (através de operações com aviões de passageiro e aviões de carga desde outubro de 2002, quando assinamos nossa parceria com a Lufthansa Cargo), e Amsterdam (através de operações de aviões de carga desde outubro de 2005).

Na América Latina, as principais origens de nossa carga são Colômbia, Chile, Equador, Peru, Argentina e Brasil, que representam uma grande parte de nosso tráfego para hemisfério norte. E quanto a nossos voos para o hemisfério sul, o Brasil é o principal mercado de importação.

Em termos gerais, os fluxos de carga são unidirecionais. Essa característica é determinante chave na estrutura das operações de carga, assim como nas condições comerciais no negócio de carga. Isto é especialmente relevante nos mercados com desequilíbrio estrutural entre os fluxos de entrada e saída ou durante períodos específicos desse desequilíbrio. A falta de demanda em uma direção específica pode forçar as companhias aéreas a buscar diferentes mercados para maximizar as cargas nos voos de volta. Ademais, a fraca demanda em uma direção pode limitar uma capacidade lucrativa para a compensação de algumas rotas, criando, portanto, pressão nas tarifas para compensar a baixa receita em uma direção específica. A evolução de nossas operações de carga internacionais sempre foi afetada pelo desequilíbrio de fluxo dos mercados de carga latino-americanos, resultando em uma mudança dramática no peso relativo dos fluxos de carga rumo ao sul e rumo ao norte com o passar dos anos. Por exemplo, de 2002 a 2003, nossas operações internacionais foram caracterizadas por um tráfego de exportação muito grande para fora da América Latina, porém, aumentos graduais na demanda de importação, assim como a desaceleração do crescimento da exportação geraram um fluxo de carga mais balanceado em 2004. O prolongamento desta tendência ocasionou demanda excedente para as rotas da região sul desde 2005.

Planejamos nossas operações, rede de rotas e estratégias comerciais com a flexibilidade necessária para responder às mudanças nas condições. Assim, durante 2003, destinamos capacidade adicional a rotas para o norte e ajustamos as tarifas de rotas para o norte em resposta à demanda excessiva. Durante o ano de 2004, ajustamos gradualmente nossas operações para obter um ambiente de demanda mais equilibrado através da realização de maior quantidade de viagens diretas de ida e volta entre os mercados chaves de exportação e importação. Contudo, a baixa nas exportações desde 2005 nos fez sustentar o segmento do norte de determinadas rotas com escalas em outros mercados de exportação para reduzir as tarifas para o norte a fim de estimular a demanda, e aumentar as tarifas para o sul.

A flexibilidade permitida por este modelo comercial, com base na adaptação a mudanças nas tendências do mercado, foi a chave para as operações da LAN em 2009, quando o negócio foi afetado pela contração dos mercados de importação e exportação em resposta à crise econômica global. Além disso, a LAN Cargo sofreu uma grande queda nas exportações de salmão do Chile em razão de um surto do vírus ISA. Essa flexibilidade também foi um elemento essencial na recuperação e no crescimento vividos pela LAN Cargo durante o ano de 2010.

Nosso tráfego de carga aumentou 23,5% entre 2009 e 2010, de 2.623 milhões de receita em toneladas-quilômetros de carga em 2009 para 3.239 milhões de receita em toneladas-quilômetros de carga em 2010. Esse aumento esteve acima do crescimento de 20,6% esperado pelo tráfego de carga do setor de aviação internacional. A companhia aumentou sua capacidade em aproximadamente 20,5%, resultando em um aumento de 1,7 ponto em sua taxa de ocupação para 70,1% em dezembro de 2010. O aumento na capacidade foi impulsionado principalmente pela incorporação de outros aviões de carga, em particular, dois aviões de carga Boeing 777 recebidos entre abril e maio de 2009, bem como uma maior utilização da frota

7.3 - Informações sobre produtos e serviços relativos aos segmentos operacionais

de aviões de carga. A LAN Cargo transportou 779.509 toneladas de frete em 2010, um aumento de 20,1% em comparação com 2009.

Em 2010, as receitas geradas por carga da LAN aumentaram 43,0% para US\$1.280,7 milhão (R\$2.248,5 milhões), representando 28,3% do total de receitas anuais da Companhia, de US\$895,5 milhões, quando a receitas deste segmento representavam 24,5% das receitas anuais. O aumento nas receitas também refletiu o aumento de 15,8% nos rendimentos de carga.

A grande contração dos mercados tradicionais da LAN em 2009 - nas importações para a região e nas exportações da região - seguida pela rápida recuperação da demanda em 2010 exigiu que a Companhia aumentasse completamente a flexibilidade de seu modelo comercial. Durante o ano de 2009, a Companhia implementou uma série de medidas, tais como ajuste em sua capacidade através da redução no número de aviões arrendados conforme contratos de Aeronave, Tripulação, Manutenção & Seguro ("ACMI") e de ajustes nas operações de sua própria frota de aviões de carga Boeing 767F. Esse processo também foi reforçado pela agregação de dois novos Boeing 777-200F, o avião de carga mais moderno e eficiente de seu tipo no mundo, com capacidade para 104 toneladas de frete e um alcance de 9.045 quilômetros quando carregado com o máximo de carga paga. Esse investimento significativo possibilitou que a LAN consolidasse sua competitividade regional posicionando-se como a primeira companhia aérea da região, e apenas a segunda internacionalmente, a usar esses aviões de carga de última geração.

A Companhia também alcançou uma significativa expansão regional em 2009. Em março, a LAN Cargo inaugurou a Lanco, uma subsidiária da Colômbia, que começou a operar depois de obter com sucesso as certificações operacionais e técnicas necessárias. Ela começou seus serviços com dois Boeing 767-300Fs, com capacidade para 54 toneladas de frete, conectando as cidades de Bogotá e Medellín com Miami. É importante notar que a Colômbia é o maior mercado da América Latina em exportações aéreas para os Estados Unidos, chegando a uma estimativa de 200.000 toneladas por ano.

Além disso, em março de 2009, a subsidiária de carga da Companhia no Brasil, a ABSA, começou a operar no mercado doméstico daquele país, com um voo diário, de segunda a sexta-feira, entre as cidades de São Paulo e Manaus. Nesta rota, a ABSA opera um moderno Boeing 767-300F, com capacidade para 54 toneladas. Essa rota responde por uma grande parte do tráfego de frete aéreo do Brasil. Manaus é a quarta maior cidade do país em termos de PIB, com um grande número de empresas, principalmente de peças do setor eletrônico, em seu pólo industrial. Os incentivos fiscais especiais oferecidos pela capital do Amazonas, Manaus, como parte dos esforços para promover o desenvolvimento da área, fazem deste local uma alternativa atraente para os clientes exportadores e importadores.

Durante o ano de 2010, o crescimento da receita do negócio de carga continuou a refletir a capacidade da Companhia de explorar a expansão em fluxos de carga globais, assim como o desenvolvimento de iniciativas estratégicas-chaves. Uma administração com capacidade ativa, com a finalidade de otimizar a designação da capacidade associada a novas ferramentas administrativas de receita para gerir os índices de cargas em resposta às demandas, possibilitou a LAN Cargo a beneficiar-se das tendências de crescimento vistas nos mercados de importação para a América Latina, especialmente para o Brasil. A expansão das operações para a Europa utilizando a nova frota de aviões de carga Boeing 777-200 solidificou a posição competitiva da Companhia e diversificou ainda mais sua base de receita. Adicionalmente, por intermédio de sua afiliada brasileira, a ABSA, a Companhia continuou a fortalecer suas operações de carga domésticas no Brasil. Durante o ano de 2010, a ABSA iniciou operações de São Paulo a Recife e Fortaleza, e acrescentou um segundo voo diário de São Paulo para Manaus. A Companhia também aumentou sua capacidade ao conseguir três aeronaves Boeing 767-300F em arrendamento, duas das quais foram agregadas no final de 2010 e outra no começo de 2011. Além disso, a Companhia continua tendo sucesso na otimização da capacidade em porções de aeronaves de passageiros, maximizando as sinergias das operações integradas de passageiros e cargas da Companhia.

Nos últimos cinco anos, também melhoramos a nossa posição competitiva, uma vez que operadoras-chaves reduziram suas operações e concorrentes como a UPS e a FedEx enxugaram suas operações ou saíram de alguns mercados. Desde a metade de 2004, o aumento da concorrência entre as transportadoras regionais

7.3 - Informações sobre produtos e serviços relativos aos segmentos operacionais

elevou a capacidade, porém, apesar deste aumento da concorrência, nós conseguimos manter participações sólidas no mercado em grande parte devido à eficiente utilização de nossa frota e de nossa rede. Hoje, nas rotas entre a América Latina e os Estados Unidos, nossos principais concorrentes são a Centurion, a Transportes Aéreos Mercantiles Panamericanos S.A., ou TAMPA, e a Polar Air, e nas rotas América Latina - Europa, nossos principais concorrentes são a Cargolux, a Lufthansa Cargo, a Martinair e a Air France-KLM.

Contratos de carga

Desde 2002, a Lan Cargo e a Lufthansa Cargo têm um acordo de espaço reservado entre a Europa e a América Latina. Como parte deste acordo, a Lan Cargo concede espaço para a Lufthansa Cargo em seus voos entre cidades selecionadas da América Latina e da Europa, e a Lufthansa Cargo concede espaço à Lan Cargo em seus voos entre a Europa e o Brasil e a Argentina.

Também temos acordos com transportadoras asiáticas, tais como a Korean Airlines, a JAL, a China Airlines, a Air China e a Cathay Pacific, através dos quais a Lan Cargo recebe espaços dessas companhias aéreas para transportar nossa carga de Seul, Tóquio, Taipei, Xangai e Hong Kong para Los Angeles e Miami, fazendo conexão com nossa rede. Em troca, a Lan Cargo fornece a elas o mesmo espaço dos referidos dois centros nos Estados Unidos para todos os destinos da América Latina, e também fornece a eles carga para o ocidente.

Investigações Relacionadas à Carga

Em fevereiro de 2006, a Comissão Européia ("EC"), com a colaboração do Departamento de Justiça dos Estados Unidos ("DOJ"), iniciou uma investigação mundial de um grande número de companhias aéreas transportadoras de carga internacionais (dentre elas, a Lan Cargo, subsidiária de carga da LAN) para uma possível fixação de preço das sobretaxas de combustível de carga e outras taxas nos mercados de carga aérea da Europa e dos Estados Unidos. Em 26 de dezembro de 2007, as autoridades de concorrência européias notificaram a Lan Cargo e a LAN sobre o início de processos contra vinte e cinco transportadoras de carga, dentre elas, a Lan Cargo, por alegações de comportamento anti-competitivo no setor de frete aéreo. Em 21 de janeiro de 2009, a Lan Cargo anunciou ter assinado um acordo de confissão de culpa com o DOJ em relação à investigação do DOJ sobre a fixação de preço das sobretaxas de combustível e outras taxas relacionadas ao envio de cargas. Conforme esse acordo de confissão de culpa, a Lan Cargo concordou em pagar uma multa no valor de US\$88 milhões (R\$152 milhões). Além disso, a ABSA também assinou um acordo de confissão de culpa com o DOJ e concordou em pagar uma multa de US\$21 milhões (R\$36 milhões). Esses valores foram estipulados para serem pagos conforme um cronograma de pagamento de cinco anos, começando em 2009. Em 31 de dezembro de 2010, o valor em aberto a ser pago durante os próximos quatro anos é de aproximadamente US\$72 milhões (R\$119 milhões), e foi registrado em "Outras Contas a Pagar".

Em 9 de novembro de 2010, a EC impôs multas a 11 transportadoras aéreas, em um valor total de €800 milhões (equivalente a aproximadamente US\$1,1 bilhão ou R\$1,8 bilhão). A multa cobrada contra a Lan Cargo e sua controladora, a LAN Airlines, totalizou €8,2 milhões (equivalente a aproximadamente US\$10,9 milhões ou R\$18,0 milhões). Durante o quarto trimestre de 2007, a Companhia provisionou US\$25 milhões (R\$43 milhões) para essas multas, e manteve essa provisão até que a multa fosse cobrada em 2010. Esta foi a multa mais baixa aplicada pela Comissão Européia, incluindo uma redução significativa devido à cooperação pela Companhia com a Comissão no decorrer das investigações. De acordo com as leis da União Européia, em 24 de janeiro de 2011, essa decisão administrativa foi apelada pela Lan Cargo e pela Lan Airlines ao Tribunal Geral de Luxemburgo. Qualquer sentença pelo Tribunal Geral também poderá ser apelada ao Tribunal de Justiça da União Européia.

Em 31 de dezembro de 2010, a Companhia registrou um ganho de US\$14,0 milhões (R\$23,9 milhões) (pré-impostos) devido à reversão de uma parte da provisão referente à investigação do negócio de carga feita pela Comissão Européia. Isto foi em razão da multa anunciada em novembro de 2010, que foi menor do que o valor provisionado. Essa reversão foi registrada em Outros ganhos/(perdas).

7.3 - Informações sobre produtos e serviços relativos aos segmentos operacionais

A investigação feita pelo DOJ ocasionou a propositura de diversas ações cíveis por empresas de transporte e remessa contra muitas companhias aéreas, inclusive a Lan Cargo e a Lan Airlines, incluindo cinquenta e quatro nos Estados Unidos. Os casos apresentados nos Estados Unidos foram consolidados no Tribunal Distrital dos Estados Unidos para o Distrito Leste de Nova York e a queixa original foi subsequentemente alterada para incluir outras companhias aéreas, inclusive a ABSA. Em fevereiro de 2006, o Canadian Competition Bureau – CCB (órgão que regulamenta questões de concorrência no Canadá), junto com o DOJ, iniciou uma investigação mundial de um grande número de companhias aéreas transportadoras de carga internacionais (dentre elas, a Lan Cargo) para uma possível fixação de preço das sobretaxas de combustível de carga e outras taxas nos mercados de carga aérea do Canadá. A investigação do CCB ocasionou a propositura de quatro ações cíveis por empresas de expedição e remessa contra muitas companhias aéreas, inclusive a Lan Cargo e a Lan Airlines, no Canadá. Devido à situação atual de ambos os processos, não é possível, neste momento, prever com precisão o resultado das ações cíveis instauradas contra a Lan Cargo.

Em 5 de abril de 2008, as autoridades brasileiras notificaram a ABSA sobre o início de processos administrativos perante o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (a Autoridade Antitruste brasileira) contra diversas companhias aéreas de cargas e diretores de companhias aéreas, dentre elas a ABSA, por alegações de práticas anti-competitivas sobre as sobretaxas de combustível no negócio de transporte aéreo de carga. Devido à situação atual dos processos, não é possível, neste momento, prever com precisão o resultado das ações cíveis instauradas contra a Lan Cargo, embora se espere que este seja um processo longo.

Em junho de 2008, a Korean Fair Trade Commission (Comissão responsável por regulamentar o comércio exterior na Coreia) notificou a LAN sobre uma investigação no setor de transporte aéreo de carga e seu descumprimento do Regulamento de Monopólio e da Lei de Comércio Leal da Coreia, e solicitou informações e documentação da LAN, as quais a LAN apresentou devidamente. Em 26 de maio de 2010, a Korean Fair Trade Commission anunciou a cobrança de multas contra 29 outras companhias aéreas e excluiu a LAN de outras investigações.

A Comissão de Comércio da Nova Zelândia também iniciou uma investigação de atividades anti-competitivas em potencial nos mercados internacionais de carga aérea e solicitou informações e documentação da LAN, as quais a LAN apresentou devidamente. Em 15 de dezembro de 2008, a Comissão de Comércio da Nova Zelândia anunciou que iria focar sua investigação em dez companhias aéreas e excluiu a LAN de outras investigações.

Atividades Relacionadas

Além de nossas operações de companhia aérea, geramos receitas de diversas outras atividades. Em 2010, a LAN gerou outras receitas, no valor de US\$132,8 milhões (R\$232,8 milhões), de atividades relacionadas.

Nossa receita total advinda de arrendamentos de aeronave (incluindo subarrendamentos, dry-leases, wet-leases e vendas de capacidade a outras parceiras de aliança) e voos fretados totalizou US\$13,1 milhões (R\$23,1 milhões) em 2010.

A LAN também oferece serviços relacionados à carga, tais como serviços de courier, armazenagem, serviços de porta-a-porta com valor agregado e serviços alfandegários por meio de diversas subsidiárias. Através de nossa subsidiária Blue Express Intl. ("Blue Express", antigamente chamada Lan Courier), operamos vans e caminhões e oferecemos serviços de distribuição e armazenagem em todo o Chile. Utilizando as tecnologias de rastreamento e Internet, os clientes da Blue Express têm acesso em tempo real a dados relacionados à situação de seus pacotes. Durante o ano de 2010, nossos negócios de logística e courier geraram receita no valor de US\$36,8 milhões (R\$64,7 milhões). A Blue Express saiu do ramo das atividades principais da LAN. Portanto, em abril de 2011, a LAN vendeu a Blue Express para a Bethia S.A. por US\$54,0 milhões (R\$89,0 milhões). Considerando que o valor contábil da Blue Express é de US\$7,0 milhões (R\$12,3 milhões), a venda gerou um lucro não operacional de US\$47,0 milhões (R\$82,7 milhões), que será refletido nos resultados financeiros do segundo trimestre de 2011. A operação foi finalizada em 6 de abril de 2011. Atualmente, a

7.3 - Informações sobre produtos e serviços relativos aos segmentos operacionais

Bethia é parte relacionada da LAN. Também temos operações de armazenagem e alfândega e armazenamento que geram receita de US\$24,7 milhões (R\$43,5 milhões) em 2010.

Durante o ano de 2010, geramos receita de US\$28,1 milhões (R\$49,2 milhões) referentes a viagens, e US\$12,0 milhões (R\$21,1 milhões) referentes a vendas de duty-free a bordo. O saldo de nossas receitas operacionais, US\$18,1 milhões (R\$31,6 milhões) em 2010, foi gerado por manutenção e serviços aeroportuários. Em 2010, outras receitas diminuíram principalmente devido a menores receitas geradas por arrendamentos de aeronave, viagens e serviços de turismo, mas essa redução foi parcialmente compensada pelas receitas mais elevadas geradas por serviços de alfândega e armazenagem e das vendas de duty-free.

Departamento Corporativo de Segurança e Proteção

Geral

O Departamento Corporativo de Segurança e Proteção ("SSCD") é uma divisão interna que se encarrega da administração dos assuntos de segurança e proteção relacionados às operações de voo, aos prédios operacionais e administrativos, à organização e coordenação de questões de respostas emergenciais, a auditorias de segurança e proteção e à saúde e segurança ocupacional.

O SSCD reporta diretamente ao Diretor Presidente ("CEO") da LAN, o que reflete o sólido compromisso que a alta administração da Companhia tem com seus funcionários. O SSCD é composto por cinco áreas administrativas independentes: gerenciamento de segurança, gerenciamento de proteção, gerenciamento de respostas emergenciais, gerenciamento de Auditoria de Segurança e Proteção e Gerenciamento de Saúde e Segurança Ocupacional.

Gerenciamento da Segurança

Damos grande prioridade à prestação de serviços aéreos seguros e confiáveis, uma vez que essa prioridade é considerada um ativo fundamental para a LAN e um dos pilares de base para o desenvolvimento de nossa Companhia. Temos padrões de segurança uniformes e programas de treinamento relacionados à segurança que cobrem todas as nossas operações. A LAN implantou um Sistema de Gerenciamento de Segurança e Qualidade ("SMS") em todas as áreas operacionais da Companhia, o qual é certificado pela DGAC do Chile e pelo Sistema IOSA. O SMS apresenta definições claras das funções e responsabilidades relacionadas à segurança operacional de todas as pessoas envolvidas, desde o topo à base da estrutura operacional da companhia aérea. Isto fortalece o compromisso e o conhecimento necessário de todos da Companhia no que diz respeito a todas e quaisquer medidas que podem afetar a segurança.

O Diretor de Segurança Operacional ("OSD") é responsável pela Vistoria de Segurança Operacional e pela implantação do SMS. O OSD supervisiona uma equipe de aproximadamente vinte e um especialistas em segurança com conhecimento de áreas diferentes, incluindo pilotos, engenheiros aeronáuticos, engenheiros de manutenção de aeronave, um psicólogo e especialistas em segurança de serviços em solo e manuseio de mercadorias perigosas.

Nossa organização de segurança operacional corporativa é formada por quatro áreas principais:

- Gerenciamento de Segurança do Voo: A Área de Segurança do Voo supervisiona e audita nossas medidas de segurança operacional, investiga os incidentes e programas mais importantes e controla os Programas de LOSA e FOQA (conforme definição constante abaixo). A Área de Segurança do Voo também supervisiona e audita medidas de segurança relacionadas aos serviços de solo e às áreas de carga, assim como investiga os incidentes relacionados.
- Gerenciamento de Segurança da Manutenção: A Área de Segurança de Manutenção supervisiona e audita nossas medidas de segurança de manutenção e investiga incidentes relacionados à manutenção.

7.3 - Informações sobre produtos e serviços relativos aos segmentos operacionais

- **Gestão de Monitoramento de Dados de Voo:** A Área de Monitoramento de Dados de Voo é responsável pela manutenção e gerenciamento dos dados de voo registrados e das bases de dados e softwares relacionados à segurança.
- **Gerenciamento de Qualidade Corporativa:** A Área de Gerenciamento de Qualidade Corporativa é responsável pela gestão do Programa de Avaliação Interna que realiza auditorias em toda a organização, em todas as áreas operacionais.
- Os principais programas, elementos e procedimentos de segurança incluem:
- **Garantia de Qualidade nas Operações de Voo ("FOQA").** Desde o final de 2002, a LAN está implantando um programa de Monitoramento de Dados de Voo ("FDM") usando dois programas diferentes de análise. O programa FDM é totalmente desenvolvido para a frota de aeronaves das famílias A320, A340, Boeing B767 e B777. As informações estatísticas obtidas provocaram alterações no procedimento operacional padrão e forneceram dados valiosos ao projeto do Programa de Qualificação Avançada. Também desenvolvemos completamente uma variação de manutenção para as mesmas frotas que monitora os motores, os controles de voo e o desempenho geral dos aviões.
- **Relatórios Obrigatórios e de Ocorrência Obrigatória.** Nossos manuais de políticas operacionais definem os incidentes que exigem um relatório obrigatório. Voluntariamente, o pessoal pode fornecer relatórios confidenciais à área de segurança de voo em cópias impressas ou em formato eletrônico.
- **Gerenciamento das Informações de Segurança.** Todas as informações de segurança referentes a todas as ocorrências são lançadas no software adequado, onde são analisadas de acordo com o seu risco em potencial. Incidentes importantes são completamente investigados. As áreas relevantes relacionadas a cada incidente específico implantam medidas corretivas com a assistência do departamento de segurança operacional corporativo.
- **Auditoria de Segurança de Operação da Linha ("LOSA").** O LOSA é um programa destinado a pesquisar e analisar os componentes de segurança de nossos equipamentos e operações. Observações conforme o LOSA foram realizadas nas frotas de aeronaves A-340, A-320 e Boeing B767. Em 2007, uma segunda observação do LOSA foi aplicada à frota de aeronaves A-340, fornecendo informações importantes sobre a efetividade das medidas corretivas recomendadas pela primeira observação realizada em 2004.
- **Programa de Fatores Humanos.** Este programa fundamenta-se em um manual desenvolvido pela LAN e inclui todas as interconexões entre as operações de voo e os fatores humanos. O programa inclui um Programa de Gerenciamento de Risco por Cansaço que está sendo implantado desde 2008. O programa também inclui o Treinamento de Tripulações de Voo e Gerenciamento de Recursos da Tripulação e o estudo de incidentes usando o modelo de Gestão de Erro e Ameaça ("TEM").
- **Programas de Garantia de Qualidade e de Certificação do IOSA.** Nossas áreas de segurança de voo e manutenção possuem um sistema de garantia de qualidade e são atualmente certificadas pelo ISO 9001-2000. Nosso sistema de gerenciamento da segurança é fundamentado nos padrões do ISO 9001-2000. Periodicamente avaliamos as habilidades, experiência e registros de segurança de nossos tripulantes a fim de manter um rigoroso controle sobre a qualidade de nossa tripulação. Todos os pilotos de nossas aeronaves participam de programas de treinamento, alguns dos quais são patrocinados pelos fabricantes das aeronaves, e todos precisam passar por treinamentos constantes. A LAN Airlines e as subsidiárias de passageiro são registradas no IOSA. Atualmente, as auditorias do IOSA às subsidiárias de carga estão em andamento.

Temos também um comitê de segurança operacional formado por executivos sênior e gerentes operacionais chaves, que são responsáveis pela iniciação das medidas relacionadas à segurança. Toda nossa frota de Boeing 767, A320, A340 e Boeing 777 está equipada com um sistema avançado de aviso de aproximação do solo, um sistema que evita colisão de tráfego, um sistema de detecção de variações bruscas no tempo e recursos mínimos de separação vertical reduzida. Desde 1991, não temos nenhum acidente envolvendo grandes lesões a passageiros, tripulação ou aeronave.

Gerenciamento de Segurança

7.3 - Informações sobre produtos e serviços relativos aos segmentos operacionais

A política principal e o princípio essencial da Companhia são garantir a proteção adequada de todos os seus voos, aeronaves, passageiros, membros da tripulação, pessoal de solo, instalações aeroportuárias e outros serviços relacionados à aviação civil comercial contra qualquer ameaça ou ato ilegal.

A Companhia implantou políticas administrativas e um sistema de gerenciamento de qualidade através do sistema operacional para detectar qualquer falta de segurança em suas operações. As auditorias e avaliações são usadas para atribuir diferentes níveis de segurança às operações domésticas e internacionais.

O Gerente de Segurança Corporativa ("CSM") tem a responsabilidade de avaliar, analisar e atribuir níveis de ameaça (alto, médio e baixo) para operações domésticas e internacionais, propondo procedimentos de proteção a cada cenário. O CSM lidera uma organização composta por cinco gerentes de proteção e aproximadamente quinze especialistas em segurança. O CSM atual é um ex-policial com mais de 25 anos de experiência em aviação civil.

A organização de segurança corporativa tem cinco áreas principais:

- Operações de Segurança Nacional: que se reporta a um ex-policial com mais de 20 anos de experiência em aviação civil.
- Operações de Segurança Internacional: que se reporta a um ex-policial com mais de 20 anos de experiência em aviação civil.
- Operações de Segurança na América do Norte, Caribe e Europa: que se reporta a um especialista em segurança com mais de 18 anos de experiência em aviação civil.
- Operações de Segurança Argentina: que se reporta a um especialista em segurança com mais de 30 anos de experiência em aviação civil.
- Operações de Segurança Peruana: que se reporta a um especialista em segurança com mais de 19 anos de experiência em aviação civil.
- Cada uma das cinco áreas está subdividida em investigações internas, fraude, treinamento, segurança de carga, segurança das instalações e controle de qualidade.

Desde 2002, o Manual de Segurança Corporativa da Companhia unificou os procedimentos de segurança nacional e internacional:

- *Manual de Gestión de Seguridad* (Manual de Gerenciamento de Segurança). A base para os procedimentos de segurança local.
- Plano de Segurança em Aeroportos ou Programa de Segurança em Aeroportos. Aprovado pela DGAC de cada país em que atuamos. Ele inclui procedimentos para evitar condutas e procedimentos ilegais como ameaça de bomba ou sequestro.
- Programa de Treinamento de Segurança Corporativa. Inclui o conteúdo e as definições sobre o treinamento de segurança em todas as áreas envolvidas na aceitação da aeronave, bagagem, carga e passageiros.
- Programa de Inspeção de Segurança em Aeroportos. Inclui o conteúdo e as definições sobre inspeções em aeroportos e sobre a identificação de medidas de proteção e planos de medidas corretivas por não conformidade.

Gerenciamento de Respostas Emergenciais

A área de resposta emergencial é responsável pela administração do Plano de Respostas Emergenciais (ERP). Ele foi desenvolvido para a administração efetiva de acidentes e incidentes graves com a finalidade de mitigar quaisquer impactos sobre os passageiros e seus parentes e operações. O ERP consiste principalmente em:

- Procedimentos Emergenciais. Eles são exaustivamente anunciados na Companhia, aprovados pela DGAC e abrangidos pelo Manual de Gestão de Emergência.
- Centro de Respostas Emergenciais (ERC). O ERC inclui três áreas principais: o Comitê de Estratégia de Emergência, o Comitê de Soluções Emergenciais e a Área de Monitoramento de Relações Públicas. Essas áreas estão localizadas em Santiago, Chile. A maioria delas tem salas de reunião,

7.3 - Informações sobre produtos e serviços relativos aos segmentos operacionais

computadores, TV via satélite, sistemas de conferência telefônica, instalações de videoconferência, cozinhas e banheiros.

- Equipe de Assistência Especial (SAT). Temos um programa de assistência humanitária que utilizamos para assistência ao passageiro e à família. Temos no total cerca de 1.200 voluntários ativos distribuídos da seguinte maneira: Santiago (700 voluntários), Miami (120 voluntários), Lima (210 voluntários), Equador (110 voluntários) e Buenos Aires (90 voluntários). Nossa SAT é complementada por fornecedores de serviços.
- Centro de Consulta Telefônica. Está localizado em Santiago, Chile, em nosso *call center* e conta com 500 agentes. Há 18 linhas gratuitas ativas para ligações de familiares e elas são publicadas através do website da sociedade e da mídia em caso de emergências.
- Equipe de Campo. Temos uma equipe especial que é enviada para situações de emergência envolvendo uma aeronave da LAN. A Equipe de Campo inclui um diretor, um líder de SAT, um líder da equipe de investigação de campo (FIT) e outros representantes das equipes de suporte geral, de informática e de telecomunicações (TI), e dos departamentos de segurança, finanças, assuntos jurídicos e manutenção.
- Área de Logística. É ativada e usada em nossas sedes e no local do acidente.

Departamento de Auditoria de Segurança e Proteção

O Gerenciamento de Auditoria de Segurança e Proteção reporta-se diretamente ao Diretor Corporativo. Essa área tem a missão de aconselhar a alta administração sobre assuntos relacionados ao planejamento e controle, projeto, documentação, implementação, manutenção e melhoria do SMS da LAN e de suas subsidiárias.

Funções e Responsabilidades:

- Assessorar a alta administração sobre a satisfação dos padrões de IOSA e ISAGO (*IATA safety audit for ground operations*).
- Relatar à alta administração o status do SMS e da Área de Gerenciamento de Qualidade Corporativa.
- Coordenar a implantação das auditorias externas de IOSA e ISAGO com a Organização de Auditoria.
- Participar do Grupo de Serviços de Auditoria da IATA referente ao ISAGO.
- Criar diretrizes relacionadas à garantia de qualidade das áreas operacionais da Lan Airlines, da Lan Express e da Lan Cargo, e dos coordenadores de qualidade das subsidiárias da LAN.
- Implantar o Plano de Auditoria Interna e as auditorias de ISAGO e IOSA, incluindo os processos operacionais relacionados à segurança e proteção, objetivos de qualidade, status de medidas corretivas e preventivas e reclamações de clientes.
- Coordenar medidas corretivas e preventivas decorrentes da implantação do SMS e da qualidade corporativa.
- Estabelecer o Procedimento de Treinamento e Qualificação de IOSA e ISAGO de Auditores.
- Estabelecer um sistema corporativo para avaliar e controlar os fornecedores externos no caso de serviços terceirizados.

Departamento de Saúde e Segurança Ocupacional

O principal objetivo do Gerenciamento de Saúde e Segurança Ocupacional é garantir a segurança e a saúde dos funcionários no local de trabalho, informando, administrando e ajudando a companhia a evitar acidentes e doenças de ocupacionais através da identificação e do controle de riscos ocupacionais e de vigilância médica.

Os objetivos acima são cumpridos por meio de uma dedicada equipe de profissionais (engenheiros, médicos, especialistas em prevenção de riscos e paramédicos) que constantemente desenvolve atividades que visam a proteção dos funcionários da LAN.

Funções e Responsabilidades:

- Implantação e controle de sistemas administrativos preventivos.

7.3 - Informações sobre produtos e serviços relativos aos segmentos operacionais

- Desenvolvimento de programas de treinamento.
- Promoção e divulgação das diretrizes de segurança ocupacional.
- Avaliação do risco no local de trabalho.
- Assistência médica a todos os funcionários lesados.
- Investigação de todos os acidentes.
- Avaliação médica antes da contratação.
- Conformidade com os regulamentos legais sobre saúde ocupacional, segurança e questões ambientais.
- Verificação dos sistemas de emergência instalados nas instalações.

b. características do processo de distribuição

Canais de Distribuição

Usamos canais de distribuição diretos e indiretos. Nos últimos anos, focamos em simplificar nossa estratégia de distribuição para reduzir os custos e melhorar a efetividade de nossos esforços comerciais. Esses esforços resultaram em ganhos de eficiência, e acreditamos que eles nos propiciarão mais benefícios no futuro.

Os agentes de viagem realizaram vendas indiretas que, durante o ano de 2010, respondem por aproximadamente 44% dos passageiros. Pagamos a esses agentes de viagem comissões padrão que variam de 0% a 6%, dependendo do mercado e do tipo de região do bilhete (doméstico / internacional). Consistentemente com nossos esforços para reduzir os custos de comissão e de acordo com as práticas de mercado vigentes, nos últimos anos reduzimos as comissões padrão em diversos mercados. Contudo, agora estamos cobrando dos clientes uma taxa por vendas feitas em nossos escritórios de vendas de passagens ou em call centers na maioria dos países, sendo a internet o único canal de distribuição sem custos.

Os agentes de viagem obtêm informações de viagens das companhias aéreas e emitem passagens aéreas através de Sistemas Globais de Distribuição, ou GDSs, os quais possibilitam que eles façam reservas em voos de diversas companhias aéreas. Participamos ativamente de todos os principais GDSs internacionais, incluindo Sabre, Amadeus, Galileo e Worldspan. Em troca de acesso a esses sistemas, pagamos taxas de transação que geralmente têm como base o número de reservas feitas através de cada sistema. Como parte de seu compromisso firmado com seus passageiros, no final de 2009, a LAN assinou uma série de acordos com a Sabre, uma das principais fornecedoras de soluções em TI do setor de aviação global. Através desses acordos, a Sabre fornecerá à Companhia a mais avançada tecnologia em sistemas de reservas e distribuições, otimização de rotas e planejamento operacional. O processo de implementação de novas plataformas do sistema inclui um período de ajuste e migração que durará de dois a três anos até a implementação total. Esses acordos representam um grande passo em termos de inovação, pois implementam a tecnologia mais avançada do setor de modo a simplificar os processos comerciais e operacionais envolvidos nos serviços que a Companhia oferece a seus clientes. Esses acordos servirão para oferecer itinerários que melhor atendam às necessidades dos passageiros e atenção simples, ágil e eficiente nos aeroportos e nos canais de vendas e distribuição, melhorando os serviços da LAN em cada uma das etapas da experiência de viagem.

Os canais diretos referem-se a vendas feitas por nossos próprios postos de vendas de passagens, centrais de atendimento e website. Em 2010, as reservas diretas responderam por aproximadamente 56% de todos os nossos passageiros. Temos uma extensa rede de vendas e marketing em mais de trinta países, formada por mais que 155 pontos de vendas nacionais e internacionais pertencentes à nossa empresa, e aproximadamente 37 agentes de vendas.

Nossas centrais de atendimento fornecem suporte ao crescimento de nossas operações, constituindo um canal de vendas e de multi-serviços. Durante o ano de 2010, continuamos a crescer e a desenvolver nossos serviços para atender às expectativas de crescimento de nossos clientes e o crescimento de nossos canais de vendas diretas, em particular o site www.lan.com. Nossa principal central de atendimento localizada em Santiago conta com 700 agentes (dos quais 270 são residentes) e 230 agentes em Lima. Complementamos

7.3 - Informações sobre produtos e serviços relativos aos segmentos operacionais

as operações de nossas centrais de atendimento com prestadores de serviços terceirizados que adicionam cerca de 400 agentes localizados em Santiago, Lima e Buenos Aires. No total, todas as nossas centrais de atendimento atendem mais que 28.000 chamadas/contatos por dia, as quais são originadas principalmente de regiões em que atuamos (América do Sul, América do Norte, Europa e Australásia) e atendem em quatro idiomas (espanhol, inglês, português, francês e alemão). Modernizamos continuamente nossos sistemas incorporando progressos tecnológicos para aumentar a eficiência e o atendimento ao cliente.

Nosso website, www.lan.com, é parte integrante de nossos esforços comerciais, de marketing e de atendimento. Junto com as outras iniciativas de vendas diretas, nosso website representa uma importante ferramenta para a redução de nossos custos de distribuição. Nossas vendas relacionadas à internet aumentaram significativamente nos últimos anos, 26% em 2009 em comparação com 2008, e 18% em 2010 em comparação com 2009, o que totalizou US\$627 milhões (R\$1.103 milhão) em 2010. Aperfeiçoamos continuamente nosso website, elemento essencial de nosso novo modelo de curtas distâncias, de modo que a plataforma tecnológica possa suportar o futuro crescimento esperado.

Além de servir como um canal de vendas, utilizamos nosso website como uma ferramenta para oferecer serviços de valor agregado e melhorar as comunicações. Semanalmente, enviamos e-mails promocionais a mais de 3,8 milhões de assinantes. Os participantes de nosso programa de milhagem recebem mensalmente seus extratos e outras informações por e-mail, assim como podem acessar dados e resgatar prêmios através de nosso website. Temos um programa de marketing online ativo que atrai visitantes de sites de busca e sites relacionados a viagens.

Durante o ano de 2009, melhoramos diversos serviços oferecidos pelo website. Introduzimos o serviço de resgate de passagem prêmio flexível, que permite que os membros do LANPASS consigam voos com seus quilômetros acumulados em qualquer momento do ano. Também atualizamos o nosso Sistema de Informação de Voo a fim de garantir informações precisas e em tempo real. Além disso, continuamos a promover nosso serviço de check-in pela internet para voos domésticos e internacionais. Esse sistema permite que os passageiros que não tiverem malas para despachar vão diretamente para o portão, e que os demais passageiros que já tenham feito o check-in deixem sua bagagem no balcão especial de entrega de bagagem e vão para o portão. Além do check-in pela internet, temos quiosques de check-in pessoal em 13 aeroportos do Chile, sete aeroportos do Peru, dois aeroportos da Argentina e três aeroportos do Equador. A partir de 31 de dezembro de 2010, a taxa de utilização de quiosques e internet aumentou 81% para rotas domésticas do Chile, 82% para rotas domésticas do Peru, 52% para rotas domésticas da Argentina e 39% das rotas domésticas do Equador. Também em 2010, lançamos o Serviço Móvel LAN.com que permite que nossos clientes façam o check-in, verifiquem seus voos e outros itinerários usando a internet pelo celular.

Em 2010, a LAN foi reconhecida como "Empresa do Ano em e-Commerce da América Latina" pelo Instituto de e-Commerce da América Latina.

Bilhetes Eletrônicos

Em 1997, introduzimos bilhetes eletrônicos, normalmente chamados de e-tickets, e, desde então, temos trabalhado para aumentar o uso deles. Os e-tickets são um elemento chave de nossos esforços de vendas pela internet e por nossos call centers, e eles representam simplificações importantes em nossa área administrativa, nos permitindo reduzir significativamente os custos de distribuição. Desde 2008, a Companhia atingiu 100% de introdução de e-tickets em todas as rotas da LAN.

Ainda, durante o ano de 2010, concluíamos a implementação do e-ticket entre companhias aéreas com todos os nossos parceiros da oneworld®.

Publicidade e Atividades Promocionais

Nossos esforços publicitários e promocionais visam melhorar o posicionamento de nossa marca e sustentar aspectos específicos de nossos esforços comerciais. Essas atividades incluem o uso da televisão, impressões, outdoors e anúncios em rádio, assim como o marketing direto e online.

7.3 - Informações sobre produtos e serviços relativos aos segmentos operacionais

Durante o ano de 2010, nossas campanhas focavam principalmente no constante estímulo da demanda através da implantação de estratégias de preços que deixaram os voos mais acessíveis aos viajantes, especialmente para turismo. Nossos diversos esforços promocionais nos permitiram conquistar novos clientes e promover o turismo local e regional nos mercados em que atuamos. Isto é sustentado por uma cobertura e experiência de viagem únicas que oferecemos aos passageiros que estão viajando de, para e dentro da América do Sul.

Internamente, realizamos no Chile uma campanha de TV para promover o turismo sustentável dentro do país, convidando pessoas a descobrir e cuidar das maravilhas do Chile e viajar de forma ambientalmente consciente. Essas ideias também foram promovidas por uma segunda campanha televisiva lançada pela SERNATUR, a Agência de Turismo Nacional do Chile, em parceria com a LAN e outros parceiros, visando a promoção do turismo local entre os cidadãos chilenos. Esses esforços mostram o constante compromisso da LAN com o desenvolvimento de comunidades locais através da promoção do turismo sustentável.

No Peru, fizemos uma campanha com o intuito de comunicar a grande cobertura internacional da LAN através de sua rede sul-americana única e da aliança com a oneworld. A campanha também focou atributos como a qualidade de serviço e experiência com viagem.

Na Argentina, lançamos uma campanha que visa comunicar os principais motivos pelos quais a LAN tornou-se a companhia aérea em termos de preferência, focando em atributos como serviço e experiência de voo únicos, confiabilidade, pontualidade e cobertura doméstica.

Em abril de 2009, a LAN Equador lançou suas operações domésticas, que consistiu em um momento decisivo para o mercado doméstico equatoriano aumentando o acesso a viagens aéreas em razão de preços mais baixos e do serviço de primeira da LAN Equador. Em 2010, lançamos uma campanha para comunicar a nova rota diária às maravilhosas e exóticas Ilhas Galápagos, assim como o novo voo direto de Guayaquil a Miami, oferecido quatro vezes por semana.

A LAN construiu uma base de dados abrangente, que inclui informações valiosas, tais como preferências de voos, informações demográficas e outras informações relevantes sobre o cliente, as quais são usadas para a gestão da receita gerada por passageiros (incluindo promoções focadas a diferentes segmentos de clientes), reduzindo a diluição e maximizando os índices de resposta. Esse tipo de informação também é fonte para medições e monitoramento de clientes e oferecem informações administrativas significativas. Nos últimos anos, as habilidades envolvidas na exploração lucrativa desses recursos foram fortalecidas com a incorporação de equipes-chaves para atuar localmente no Peru, na Argentina, no Equador, nos Estados Unidos e na Europa, em colaboração com a matriz.

Programa de Fidelidade

Nosso programa de fidelidade chama-se LANPASS. O objetivo do LANPASS é gerar receita incremental e reter clientes através de sua fidelização e do marketing focado. Mundialmente, em dezembro de 2010, o LANPASS tinha aproximadamente 4,3 milhões de membros.

Os clientes ganham quilômetros¹ em suas contas LANPASS conforme a distância voada e a classe de passagem comprada, ou usando serviços de outros participantes do programa LANPASS. Com base em uma relação de prêmios, os clientes podem resgatar quilômetros e trocar por passagens gratuitas, upgrades ou outros produtos. De acordo com o nosso programa de fidelidade vigente, nossos passageiros estão agrupados em um nível padrão e em três diferentes níveis de elite, conforme o comportamento de voo de cada passageiro. Esses diferentes grupos determinam quais benefícios os clientes têm o direito de receber, tais como upgrades gratuitos conforme disponibilidade de assentos, acesso à área VIP e preferência de embarque e no check-in.

¹ NT - no Brasil geralmente denominamos essa medida em milhas quando nos referimos aos programas de fidelização.

7.3 - Informações sobre produtos e serviços relativos aos segmentos operacionais

Visando aumentar os resgates e ampliar as alternativas de resgate, em 2010 o LANPASS passou a oferecer novas opções de resgate, tais como catálogo de produtos online e eventos especiais de vinho, em que os clientes de primeira linha eram convidados a resgatar seus quilômetros por vinhos oferecidos no menu da Classe Executiva Premium da LAN. Essas novas ofertas, juntamente com os prêmios tradicionais já oferecidos resultaram em um aumento de 25% nos quilômetros resgatados pelos membros do LANPASS em 2010.

A/O LANPASS conta com parceiros altamente qualificados, incluindo outras companhias aéreas, hotéis, locadoras de veículos, varejistas e emissoras de cartões de crédito das principais instituições financeiras do Chile, Peru, Equador e Argentina e, com início em 2010, dos Estados Unidos. Essas parcerias oferecem a nossos clientes a oportunidade de acumular quilômetros adicionais pelo uso dos serviços.

Através da incorporação de outros parceiros em 2010, os clientes da LAN acumularam 48% mais quilômetros do que em 2009 aos utilizarem outros serviços diferentes daqueles oferecidos pelas LAN e por outras companhias aéreas. No segmento bancário, o LANPASS renovou sua parceria com o Santander Chile por mais cinco anos, espalhando o acúmulo no LANPASS pelos cartões de crédito/débito para todas as ofertas bancárias de varejo. O LANPASS também lançou uma nova parceria com o BBVA, um banco líder da Argentina, começou a emitir cartões de crédito nos Estados Unidos com o US Bank, e aumentou nossa oferta em catálogos de resgate no Brasil com o Banco Itaú.

No segmento não bancário, o LANPASS continua a influenciar o comportamento de compra de seus membros quanto a parceiros com funções líderes nos mercados e tornou-se o programa de fidelidade mais atraente nos mercados nacionais. No ano passado, o LANPASS entrou em novos setores, tais como o Automotivo, Imobiliário, Farmácias e Centros de Saúde.

Como membro ativo da aliança oneworld®, temos acordos de fidelidade bilaterais com todas as transportadoras membros da oneworld®. Além disso, temos acordos bilaterais com outras transportadoras, tais como a Alaska Airlines, a Aeromexico, a Mexicana e a TAM, que nos permite beneficiarmos da fidelidade de seus clientes, uma vez que eles podem acumular pontos de seus respectivos programas de fidelidade ao viajar com a LAN.

O programa de fidelidade LANPASS pretende ser o programa de fidelidade líder de todos os mercados nacionais da LAN. Nos últimos anos, implementamos diversas iniciativas de marketing para aumentar o envolvimento dos clientes nos programas fora do Chile. Em 2010, a associação ao LANPASS cresceu 36% no Peru, 42% no Equador e 32% na Argentina.

Segmento de Transporte de Carga

Marketing e Vendas

Nossos esforços de vendas e marketing são realizados diretamente, quando temos um escritório local, ou através de agentes de vendas. Na América Latina, temos escritório próprio em todos os mercados principais. Nos Estados Unidos, temos nosso escritório próprio em Miami, Nova York e Los Angeles, e trabalhamos com representantes de diversas outras cidades. Na Europa, temos escritório em Frankfurt e em Madri, e usamos agentes em outras cidades importantes. Por fim, na Ásia, todos os nossos esforços de vendas são feitos por intermédio de agentes de venda. No total, mantemos uma rede de mais de quarenta agências de venda de cargas independentes nacional e internacionalmente.

Nossa estratégia de marketing de carga enfatiza a combinação da capacidade de nossos aviões de carga e de passageiros, o que permite que os clientes enviem volumes de frete grandes e volumosos, bem como cargas pequenas e de grande densidade, produtos frescos, remessas expressas e outros tipos de carga. Nossa estratégia de marketing de carga também enfatiza nossos serviços de alta qualidade, flexibilidade de horários e pontualidade. Em algumas rotas, a Lan Cargo oferece produtos especiais de valor agregado, como, por exemplo, o Positive Flight Specific ou FS, que permite que o cliente escolha um voo de passageiro

7.3 - Informações sobre produtos e serviços relativos aos segmentos operacionais

específico para transportar suas mercadorias. Durante o ano de 2010, também demos início à primeira fase de um novo projeto de gestão de receita que visa otimizar os rendimentos.

Serviços e Instalações de Solo

Nossas principais operações estão localizadas no Aeroporto Internacional de Santiago do Chile, Comodoro Arturo Merino Benítez. Também operamos de diversos outros aeroportos no Chile e estrangeiros. Operamos hangares, estacionamento de aeronaves e outros serviços e instalações aeroportuários no Aeroporto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez e em outros aeroportos do Chile de acordo com as concessões concedidas pela DGAC. Mantemos também um depósito alfandegado no Aeroporto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez, outros depósitos alfandegados no Chile (Iquique, Antofagasta e Punta Arenas) e na Argentina (Aeroparque), assim como operamos depósitos de carga no Aeroporto Internacional de Miami para atender a nossos clientes de carga. Nossas instalações no Aeroporto Internacional de Miami incluem escritórios corporativos para nossas operações de passageiro e carga e espaços de temperatura controlada e com freezer para importações e exportações.

Termos áreas VIP no Aeroporto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez. O lounge Neruda, com 7.500 pés quadrados, que representou um investimento de aproximadamente US\$550.000 (R\$908.050) em 2001, tem sido muito requisitado. Em 2005, a revista Latin Trade escolheu esse lounge como o "O Melhor Lounge de Companhia Aérea" da América Latina. No mesmo aeroporto, também temos o lounge Mistral, com 4.300 pés quadrados.

Por fim, incorremos algumas taxas de utilização do aeroporto e outros encargos referentes a serviços prestados pelos diversos aeroportos em que atuamos tais como custos de controle de tráfego aéreo, taxas de pousos e decolagens, taxas de estacionamento de aeronaves e taxas a serem pagas em relação ao uso de salas de espera e do espaço do balcão do check-in.

Durante o ano de 2010, as novas instalações da APV ("Prestadora de Serviços a Bordo"), com 1.650 metros quadrados, foram concluídas no Aeroporto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez.

A construção do novo prédio para as instalações da Andes Airports Services ("Andes", que presta serviços aeroportuários de solo) está em andamento, com programação para ser entregue no início de 2012.

c. principais insumos e matérias primas, informando:

i. descrição das relações mantidas com fornecedores, inclusive se estão sujeitas a controle ou regulamentação governamental, com indicação dos órgãos e da respectiva legislação aplicável; e ii. eventual dependência de poucos fornecedores.

Frota

Geral

Operamos diferentes tipos de aeronaves, uma vez que realizamos várias missões diferentes que variam de viagens nacionais de curta distância a voos transcontinentais de longa distância. Escolhemos nossas aeronaves com base na capacidade de servir eficaz e eficientemente essas missões, tentando minimizar o número de famílias de aeronaves que operamos.

Para voos domésticos e regionais de curta distância, operamos aeronaves da Família Airbus A320 e, desde a aquisição da Aires, também operamos aeronaves Boeing 737-700, aeronaves Dash 8-200 e aeronaves Dash 8-400. A Família Airbus A320 que operamos atualmente foi incorporada em nossa frota de acordo com arrendamentos operacionais, ou por compras que fizemos diretamente da Airbus conforme diversos contratos de compra firmados desde 1999. Em dezembro de 2010, pedimos 50 aeronaves da Família Airbus A320. Por conseguinte, em 28 de fevereiro de 2011, tínhamos pedidos em aberto referentes a 16 aeronaves Airbus A319, 61 aeronaves Airbus A320, e 10 aeronaves Airbus A321 para entrega entre 2011 e 2016.

7.3 - Informações sobre produtos e serviços relativos aos segmentos operacionais

Nossos contratos de compra com a Airbus nos oferecem certa flexibilidade no que se refere a futuras alterações nos tipos de aeronave e nas datas de entrega. Acreditamos que a nossa frota de Aeronaves da Família A320 nos permitirão fornecer mais serviços entre a América Latina, bem como nos mercados domésticos que servimos devido ao longo alcance. Acreditamos também que eles nos permitirão aumentar os níveis de eficiência através do reduzido consumo de combustível e da redução nos custos de manutenção.

Para voos de passageiro e de carga de longa distância, operamos aeronaves Airbus A340-300, aeronaves de passageiro Boeing 767-300 e cargueiros Freighter 777, Boeing 767-300. O tamanho e o alcance das aeronaves Boeing 767-300 oferecem uma alternativa ideal para a maioria de nossas rotas de carga e passageiro de longa duração. Além disso, a associação entre as versões de passageiros e de carga nos permite alavancar as economias de escala seguintes. Acreditamos que essas aeronaves propiciam uma vantagem eficiente sobre nossos concorrentes, especialmente em relação aos negócios de carga. As aeronaves Boeing 767-300 que operamos atualmente foram incorporadas a nossa frota de acordo com arrendamentos operacionais ou foram compradas diretamente da Boeing conforme diversos pedidos de compra desde 1997. Em 28 de fevereiro de 2011, tínhamos pedidos em aberto referentes a nove aeronaves Boeing 767-300. Também operamos cinco aeronaves Airbus A340-300 para rotas de longa distância. Devido ao seu alcance e à configuração de quatro motores, essas aeronaves são apropriadas para realizar missões transatlânticas e transpácificas fora de Santiago. No futuro, operaremos aeronaves Boeing 787 em nossa frota de longa distância, para a qual fizemos 26 pedidos e firmamos 6 arrendamentos operacionais. Esperamos receber nosso primeiro Boeing 787 em 2012. Para nossas operações de carga, operamos 12 cargueiros Boeing 767 Freighter e dois cargueiros Boeing 777 Freighter.

Durante o primeiro trimestre de 2009, iniciamos o processo de incorporação de winglets, dispositivos de tecnologia avançada, em todas as nossas aeronaves de passageiro e de carga Boeing 767-300. Os winglets são colocados nas asas de uma aeronave para uma redução aproximada de 5% no consumo de combustível. O investimento total desse projeto é de aproximadamente US\$70 milhões (R\$116 milhões) e, em 28 de fevereiro de 2011, 38 aeronaves já tinham sido modificadas. Esperamos continuar com a implantação desse projeto durante o ano de 2011, uma vez que continuaremos a receber aeronaves Boeing 767.

Acordos de Leasing e Financiamento de Frota

Nossos métodos de financiamento e leasing incluem a tomada de empréstimo de instituições financeiras e leasing conforme leasings financeiros, leasings fiscais e leasings operacionais.

Em 2000, para financiar aeronaves Airbus, a LAN assinou uma linha de crédito abrangente no valor de US\$1,3 bilhão (R\$2,1 bilhões) com um consórcio de instituições financeiras internacionais, conforme a qual a Companhia tomou empréstimo na forma de empréstimos separados conforme as exigências de financiamento específicas de cada aeronave Airbus (incluindo pré-entrega e financiamento de longo prazo). Essa linha de crédito abrangente foi garantida por Agências de Crédito de Exportação inglesas, francesas e alemãs. O perfil de amortização de cada aeronave financiada pela linha de crédito foi de um período de até dezoito anos. Conforme este pacote de financiamento, a LAN agregou aeronaves Airbus à sua frota através de leasings operacionais, leasings financeiros e leasings fiscais. Embora essa linha de crédito cobrisse as aeronaves programadas para serem entregues conforme nossos contratos de compra de Airbus de 1998/9 até 31 de dezembro de 2006, a Companhia decidiu financiar as entregas de 2006 com uma nova linha de crédito negociada em 2006. Essa nova linha de crédito financiou a aquisição de:

- oito aeronaves Airbus A319 entregues em 2006;
- cinco aeronaves A318 e duas aeronaves A320 entregues em 2007;
- dez aeronaves A318, duas aeronaves A319 e duas aeronaves A320 entregues em 2008; e
- três aeronaves A319 entregues no primeiro trimestre de 2009.

Essa nova linha de crédito de US\$920 milhões (R\$1.519 bilhão) é similar à anterior, uma vez que existem empréstimos separados sacados conforme exigências específicas de financiamento de cada aeronave Airbus, e que ela também conta com garantia de suporte das Agências de Crédito de Exportação Europeias,

7.3 - Informações sobre produtos e serviços relativos aos segmentos operacionais

nominalmente Compagnie Francaise d'Assurance pour le Commerce Extérieur (Coface), Euler Hermes Kreditversicherungs-AG (Euler Hermes) e the Secretary of State of Her Britannic Majesty's Government acting by the Export Credits Guarantee Department (ECGD). Conforme este pacote de financiamento, a LAN agregou à sua frota aeronaves Airbus através de leasings financeiros. A linha de crédito cobriu 85% do preço de compra de cada aeronave mais o prêmio associado das agências de crédito de exportação. Os 15% restantes foram financiados diretamente pela Companhia. Não existe nenhuma disponibilidade de saque restante relacionada a esta linha de crédito.

Entre 2004 e 2006, a LAN pediu quinze aeronaves de passageiro e cargueiros Boeing 767-300 para entrega entre 2005 e 2008. Em 2004, a Companhia estruturou uma nova linha de crédito consorciada de US\$260 milhões (R\$429 milhões) para financiar todo o custo de dois cargueiros Boeing 767-300 Freighter entregues em 2005 e da primeira aeronave de passageiro Boeing 767-300 entregue em 2006. Em 2005, a LAN finalizou a linha de crédito consorciada para financiar a compra de quatro aeronaves de passageiro e cargueiros Boeing 767-300 para entrega em 2006. Entre 2005 e 2006, a LAN também finalizou outras duas linhas de crédito consorciadas para financiar a compra das oito aeronaves de passageiro Boeing 767-300 restantes. Três dessas aeronaves foram entregues em 2007, e cinco foram entregues em 2008. Cada empréstimo referente a essas aeronaves é garantido pelo Export-Import Bank dos Estados Unidos ("Ex-Im Bank"), com um perfil de doze anos, para o financiamento de 85% do valor da aeronave.

Em 12 de junho de 2005, a LAN concluiu os pagamentos referentes a uma aeronave Boeing 767-200 detida sob um leasing de capital. Essa aeronave foi subarrendada a um terceiro à taxa de mercado até dezembro de 2011.

Em 2006, a LAN também pediu três outras aeronaves de passageiro Boeing 767-300 para entrega entre 2009 e 2010. A primeira aeronave, que foi entregue em novembro de 2009, foi financiada pela emissão de um título garantido do Ex-Im Bank e por fundos próprios da LAN (85% e 15%, respectivamente). As duas aeronaves restantes foram financiadas por uma nova linha de crédito garantida do Ex-Im Bank e por fundos próprios da LAN (85% e 15%, respectivamente).

Em abril de 2007, firmamos dois contratos de arrendamento com a GE Commercial Aviation Services referente ao arrendamento de dois aviões Boeing 777-200LR Freighter para entrega em 2009. Em outubro de 2007, assinamos um contrato de compra com a Boeing Company referentes a outras duas aeronaves Boeing 777-200LR Freighter, as quais serão entregues em 2011 e 2012. Em março de 2010, a LAN e a Boeing Company concordaram em trocar o primeiro cargueiro Boeing 777-200LR por duas aeronaves de passageiro Boeing 767-300, que serão entregues em 2011.

Na segunda metade de 2007, a Companhia decidiu adquirir trinta e duas novas aeronaves Boeing 787 Dreamliner, com entregas inicialmente programadas entre 2011 e 2016. A Companhia firmou um contrato de compra com a Boeing Company referente a 26 dessas aeronaves e firmou um contrato de leasing com a Internacional Lease Finance Corporation para as outras seis aeronaves.

Em novembro de 2008, a Companhia firmou um contrato de compra referente a outras quatro aeronaves de passageiro Boeing 767-300, que serão entregues em 2012. Em março de 2010, a LAN decidiu substituir três dessas aeronaves de passageiro por três aviões Boeing 767-300 Freighter, os quais serão entregues entre 2013 e 2014. A quarta aeronave foi reprogramada para ser entregue em 2011. Durante o último trimestre de 2010, a LAN decidiu trocar os três Boeing 767 Freighter por três Boeing 767-300 de passageiros, com entregas em 2012. Como parte do mesmo contrato, a LAN também pediu uma aeronave Boeing 777 a ser entregue em 2012.

Durante o ano de 2008, a LAN decidiu exercer 15 opções para adquirir Aeronaves da Família A320. Seis dessas aeronaves foram programadas para serem entregues em 2010 e as nove restantes durante o ano de 2011. Em março de 2010, a LAN contratou uma linha de crédito para financiar todos os pagamentos pré-entrega referentes a essas 15 aeronaves. Em abril de 2010, a LAN firmou um contrato para financiar a compra dessas 15 aeronaves, parcialmente garantida pelas Agências de Crédito Europeias, e parcialmente por seus fundos próprios (85% e 15%, respectivamente).

7.3 - Informações sobre produtos e serviços relativos aos segmentos operacionais

No terceiro trimestre de 2010, a LAN firmou três contratos de arrendamento com a GE Commercial Aviation Services referente ao arrendamento de seis anos dos aviões de carga Boeing 767-300 Freighter já entregues em novembro de 2010, dezembro de 2010 e janeiro de 2011.

Em dezembro de 2009, a LAN firmou um contrato de compra com a Airbus referente a 30 aeronaves da família A320, as quais serão entregues entre 2011 e 2014.

Em fevereiro de 2011, e em razão dos contratos de compra de aeronaves firmados com a Airbus em 2009 e 2010, a LAN tem 82 aeronaves de passageiro da família A320 da Airbus, com data de entrega prevista entre 2011 e 2016.

Em setembro de 2010, a LAN assinou dois novos contratos de arrendamento operacional de seis anos com a AerCap referentes a duas aeronaves A320 para nossas operações na Colômbia.

Em janeiro 2011, a LAN assinou um contrato de arrendamento de sete anos com o Bank of China Aviation Pte. Ltd. referente a uma aeronave A320.

Em fevereiro de 2011, a LAN aumentou os seus pedidos de aeronaves de longa distância em três aeronaves de passageiro Boeing 767-300 com entregas para o segundo semestre de 2012.

Em relação à nossa frota de Boeings, três aeronaves de passageiro Boeing 767-300 têm data de entrega prevista para 2011, seis aeronaves de passageiro Boeing 767-300 têm data de entrega prevista para 2012, uma aeronave de passageiro Boeing 787-8/9 tem data de entrega prevista para 2012 e 2018, e dois aviões de carga Boeing 777 Freighter têm data de entrega prevista para 2012.

Em fevereiro de 2011, detínhamos 46 aeronaves em arrendamento operacional em comparação com as 16 em fevereiro de 2010. Vinte e cinco dessas aeronaves estão relacionadas às operações domésticas da Aires, as quais consistem em 10 aeronaves Boeing 737-700, 11 aeronaves Bombardier Dash 8 Q200 e 4 aeronaves Bombardier Dash Q400. De acordo com os termos de nossos arrendamentos operacionais, temos que devolver a aeronave na condição acordada no final do prazo do arrendamento. Embora a titularidade da aeronave permaneça com a arrendadora, durante a vigência do arrendamento, somos responsáveis pela manutenção, funcionamento, seguro, reparo e vistoria da aeronave.

Em 31 de dezembro de 2010, o total dos pagamentos de arrendamento mínimo futuro relacionado a nossos arrendamentos operacionais de aeronave foi de US\$675 milhões (R\$1.114 bilhão), estando US\$193 milhões (R\$319 milhões) relacionados à Aires. Nossos arrendamentos operacionais possuem prazos que variam de três meses a doze anos a contar da data de entrega da aeronave.

Manutenção

Nossas oficinas de manutenção pesada, manutenção de linha e de peças estão equipadas para atender toda nossa frota de aeronaves Airbus e Boeing. Nossos recursos de manutenção nos permitem flexibilidade para o agendamento de manutenção da estrutura da aeronave, com a alternativa de fornecedores de manutenção terceirizados.

As instalações da LAN no Aeroporto Internacional de Santiago Comodoro Arturo Merino Benítez, Chile, estão entre as maiores da América Latina e foram certificadas de acordo com os padrões IOSA (IATA Operational Safety Audit) e como uma estação de reparo aprovada pela FAA (Federal Aviation Administration). Nossos hangares e oficinas em nossa estação de reparo em Santiago podem atender nossa frota de aeronaves das famílias Boeing 767, Boeing 777, Airbus 340 e Airbus 320. Além disso, temos instalações para projetar e fabricar cozinhas, estruturas e materiais compostos, assim como temos instalações para a modernização do interior das aeronaves, incluindo equipamentos sofisticados de entretenimento a bordo e winglets na frota de Boeing 767.

7.3 - Informações sobre produtos e serviços relativos aos segmentos operacionais

Nossa divisão de engenharia e manutenção é supervisionada pela Autoridade de Aviação Civil local (a Dirección General de Aeronáutica Civil, "DGAC") e está sujeita a diversas auditorias externas recorrentes das Autoridades de Aviação Civil e órgãos internacionais, tais como a FAA, a Argentine Dirección Nacional de Aeronavegabilidad (Diretoria Nacional de Aeronavegabilidade da Argentina, ou "DNA"), a Agência Nacional de Aviação Civil do Brasil (ou "ANAC"), a Auditoria de Segurança Operacional da Associação Internacional de Transporte Aéreo ("IOSA") da Associação de Transporte Aéreo Internacional (ou "IATA") e a Organização Internacional de Aviação Civil ("ICAO"), quanto ao rigoroso cumprimento dos regulamentos aplicáveis. As auditorias são realizadas em relação aos procedimentos de certificação de cada país e nos permitem continuar realizando a manutenção de aeronaves registradas em jurisdições certificadas. Nossa estação de reparo possui certificações Part 145 da FAA conforme essas aprovações.

Contamos também com terceiros quanto ao suporte de determinados serviços de manutenção para nossas aeronaves e motores. A Lufthansa Technik fornece a nossas aeronaves da família Airbus A320 e às aeronaves A340 suporte de componentes em base power-by-the-hour, conforme os termos de um contrato de longo prazo, que vigorará até 2019. A Internacional Aero Engines oferece suporte aos motores das aeronaves A320 e A319 em base power-by-the-hour, o qual vigorará por doze anos depois que o motor for recebido. A Pratt and Whitney oferece suporte ao motor das aeronaves A318 pelo contrato power-by-the-hour, o qual vigorará por dez anos depois que o motor for recebido. A General Electric fornece manutenção aos motores de nossas aeronaves Airbus A340 conforme contrato similar, os quais também vigorarão por doze anos depois que o motor for recebido. Além disso, a General Electric faz a manutenção da maioria de nossos motores das aeronaves Boeing 767, mediante contrato vigente até 2014. Terceiros também fornecem alguns outros serviços de manutenção de motor. A Air France-KLM, cujos serviços foram contratados até 2015, fornece manutenção aos motores e componentes de nossas aeronaves Boeing 777 e aos componentes de nossas aeronaves Boeing 767-300.

Ocasionalmente realizamos determinados serviços de manutenção para outras companhias aéreas. Nosso pessoal de manutenção de aeronaves participa de extensivos programas de treinamento na Lufthansa LAN Technical Training S.A., localizada em Santiago, Chile.

Em 2010, a LAN continuou a implementação do sistema administrativo conhecido como LEAN, na tentativa de aumentar a eficiência, especificamente em suas áreas operacionais. A adoção desse sistema constituiu na reformulação de processos que possibilitam a solução de problemas que possam ocorrer durante a manutenção da aeronave. O referido sistema torna as tarefas e os processos diários realizados na Companhia mais eficientes. Internacionalmente, o sistema LEAN foi definido como um método para alcançar a excelência e o aperfeiçoamento contínuo. Ele procura eliminar atividades que não agregam valor aos processos e excluir as atividades que são supérfluas, possibilitando que as companhias reduzam custos, aperfeiçoem os processos e aumentem a satisfação do cliente.

No último ano, a LAN continuou tirando benefícios da implementação do LEAN na manutenção pesada. A manutenção pesada é realizada aproximadamente entre 12 ou 18 meses ou mediante uma quantidade específica de Horas de Voo (FH) real, conforme definido pelo fabricante. A realização dessa manutenção tira a aeronave de serviço. Em 2010, conseguimos uma redução de 20% no tempo em que uma aeronave fica no hangar. Outros benefícios do LEAN incluem uma redução de aproximadamente 80% nos erros, um ganho de cerca de 60% na produtividade e uma redução de aproximadamente 60% nos acidentes de trabalho. Ademais, ao estabelecer claramente as funções, desafios e conquistas, a implementação do LEAN teve um benefício importante em termos de motivação dos funcionários.

Fornecimento de Combustível

O custo do combustível constitui uma grande parte de nossas despesas operacionais. Nos últimos anos, nosso consumo de combustível e despesas operacionais aumentaram devido ao crescimento significativo de nossas operações e ao aumento no preço do combustível em razão de fatores econômicos e políticos. Em 2010, a tendência acima foi afetada pela recuperação da economia mundial e o custo total com combustível representou 29,79% do total de nossas despesas operacionais. A média do preço into-wing (preço do combustível mais impostos e custos de transporte) final de 2010 foi de US\$2,32 (R\$4,08) por galão,

7.3 - Informações sobre produtos e serviços relativos aos segmentos operacionais

representando um aumento de 9,4% em relação à média de 2009. Não podemos controlar nem prever com precisão a volatilidade do preço do combustível. Apesar do previsto acima, é possível compensar parcialmente o risco de volatilidade do preço através de nossos programas de hedge e de sobretaxa de combustível vigentes tanto em nosso negócio de passageiro quanto em nosso negócio de carga.

A tabela abaixo detalha nosso consumo de combustível e nossos custos operacionais consolidados (excluindo os custos com combustível relacionados a operações de fretamento, caso em que as despesas com combustível são arcadas pela empresa que freta o voo) nos últimos anos.

	Exercício findo em 31 de dezembro de	
	2010	2009
Consumo de combustível (milhares de galões)	501.098,2	452.708,5
ATKs (milhões)	8.970,1	7.811,4
Consumo de combustível por ATK (milhares de galões)	55,9	58,0
Custo total com combustível (milhares de US\$)	1.161.927	959.608
Custo total com combustível (milhares de R\$)	2.041.790	1.905.722
Custo por galão (US\$)	2,32	2,12
Custo por galão (R\$)	4,08	4,24
Custo total com combustível como porcentagem do total dos custos operacionais	29,79%	29,80%

Firmamos contratos de combustível para servir as operações de mais de sessenta destinos nacionais e internacionais em todo o mundo. Os termos e condições contratuais variam conforme o local, dependendo das condições de mercado, da rede de logística, do volume, de fatores políticos e econômicos, dentre outros. Em 2010, aproximadamente 26,5% de nosso consumo de combustível total foi originado no Chile, onde mantemos uma relação comercial de longo prazo com uma joint venture entre a Air BP e a Copec, e onde firmamos contratos de fornecimento específicos com a Petrobras Aviation e a Shell Aviation. Temos mais de vinte fornecedores adicionais em nossa rede, tais como a Repsol YPF, a Cepsa, a Petroperu, a Chevron, a Air Total, a Q8 Aviation e a Exxon Mobil. Em nossas centrais secundárias, temos os seguintes fornecedores de combustível: Shell Aviation (Miami), Exxon Mobil e Petroperu (Lima), Exxon Mobil, Repsol YPF e Shell (Buenos Aires) e PetroEcuador (Guayaquil).

Sazonalidade

Nossas receitas operacionais dependem substancialmente do volume geral de tráfego de passageiros e de carga, que está sujeito a variações sazonais e a outras alterações nos padrões de tráfego. Nossas receitas geradas por passageiros são geralmente maiores no primeiro e no quarto trimestre de cada ano, durante a primavera e o verão no hemisfério sul (Chile e Argentina), do que no segundo e terceiro trimestres. Uma vez que o Peru e Equador têm padrões sazonais diferentes, a expansão desses mercados ocasionou maiores receitas geradas por passageiros no segundo e terceiro trimestres, reduzindo, portanto a sazonalidade geral de nosso negócio de passageiros. Nossas receitas geradas por carga são geralmente maiores no quarto trimestre, que corresponde à temporada de colheita no hemisfério sul.

A tabela abaixo apresenta o impacto da sazonalidade, em percentual, sobre a receita operacional da Companhia no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2009:

	Período de três meses encerrado em 31 de março de 2009	Período de três meses encerrado em 30 de junho de 2009	Período de três meses encerrado em 30 de setembro de 2009	Período de três meses encerrado em 31 de dezembro de 2009
Passageiros	73.9%	69.7%	72.8%	70.7%
Carga	22.3%	25.6%	23.5%	26.4%
Receita Operacional Total	96.2%	95.2%	96.3%	97.1%

A tabela abaixo apresenta o impacto da sazonalidade sobre a receita operacional da Companhia no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2010:

Período de três meses encerrado em 31 de	Período de três meses encerrado em 30 de	Período de três meses encerrado em 30 de	Período de três meses encerrado em 31 de
--	--	--	--

7.3 - Informações sobre produtos e serviços relativos aos segmentos operacionais

	março de 2010	junho de 2010	setembro de 2010	dezembro de 2009
Passageiros	71.6%	65.9%	69.4%	68.2%
Carga	25.7%	31.1%	28.0%	28.4%
Receita Operacional				
Total	97.3%	97.0%	97.4%	96.6%

7.4 - Clientes responsáveis por mais de 10% da receita líquida total

a. montante total de receitas provenientes do cliente

Não há clientes responsáveis por mais de por mais de 10% da receita líquida total da Companhia.

b. segmentos operacionais afetados pelas receitas proveniente do cliente

Não há clientes responsáveis por mais de por mais de 10% da receita líquida total da Companhia.

7.5 - Efeitos relevantes da regulação estatal nas atividades

a. *necessidade de autorizações governamentais para o exercício das atividades e histórico de relação com a administração pública para obtenção de tais autorizações*

Chile

Regulamento Aeronáutico

Tanto a DGAC quando a JAC supervisionam e regulamentam o setor de aviação chileno. A DGAC responde diretamente à Força Aérea Chilena e é responsável por supervisionar a conformidade com as leis e regulamentos chilenos no que se refere à navegação aérea. A JAC é a Autoridade de Aviação Civil do Chile. Principalmente com base no Decreto-Lei Nº 2.564, que regulamenta a aviação comercial, a JAC regulamenta a distribuição das rotas internacionais e a satisfação de determinadas exigências de seguro, e a DGAC regulamenta as operações de voo, incluindo padrões relacionados ao pessoal, à aeronave e à segurança, o controle do tráfego aéreo e a administração do aeroporto. Obtivemos e mantemos do governo chileno as autorizações necessárias para realizar operações de voo, incluindo certificações de autorização da JAC e certificações de operacionalidade técnica da DGAC, cuja continuidade está sujeita à constante conformidade com as leis, normas e regulamentos aplicáveis referentes ao setor de aviação, incluindo quaisquer normas e regulamentos que venham a ser adotados no futuro.

O Chile é um estado contratante e membro permanente da ICAO, uma agência das Nações Unidas constituída em 1947 para ajudar no planejamento e no desenvolvimento do transporte aéreo internacional. A ICAO estabelece padrões técnicos para o setor de aviação internacional, os quais as autoridades chilenas incorporaram nas leis e regulamentos do Chile. Na ausência de um regulamento chileno aplicável sobre segurança ou manutenção, a DGAC incorporou, por referência, a maioria dos padrões técnicos da ICAO. Acreditamos estar em total conformidade com todos os padrões técnicos relevantes.

Política de Preço de Tarifa Aérea

As companhias aéreas chilenas têm permissão para determinar as suas próprias tarifas de voos doméstico e internacionais, sem regulamentação do governo, desde que elas não abusem de nenhuma posição dominante no mercado que elas possam vir a ter. Para maiores informações, consulte "Regulamento Antitruste" abaixo. As companhias aéreas podem apresentar reclamações ao Tribunal Antitruste a respeito de práticas monopolísticas ou outras práticas de preços por outras companhias aéreas que violem as leis antitrustes do Chile. Em 1997, a Comissão Antitruste aprovou e impôs um plano de tarifa autoreguladora específica para nossas operações domésticas consistente com a diretiva da Comissão Antitruste visando a manutenção de um ambiente competitivo. De acordo com este plano, teremos que apresentar à JAC notificação sobre qualquer aumento ou redução nas tarifas padrão de rotas consideradas "não competitivas" pela JAC e sobre qualquer redução de tarifas em rotas "competitiva" com pelo menos vinte dias de antecedência. Temos que apresentar notificação à JAC sobre qualquer aumento nas tarifas de rotas "competitivas" com pelo menos dez dias de antecedência. Além disso, agora as autoridades chilenas exigem uma justificativa para qualquer modificação que possamos vir a fazer em nossas tarifas de rotas não competitivas. Também temos que garantir que nossos rendimentos médios em uma rota não competitiva não sejam maiores do que aqueles gerados por rotas competitivas de distância similar.

Registro de Aeronaves

O registro de aeronaves no Chile é regulamentado pelo Código Aeronáutico Chileno ("CAC"). Para ser registrada ou continuar estando registrada no Chile, uma aeronave terá que pertencer integralmente por um ou outro:

- uma pessoa física que seja cidadã chilena; ou

7.5 - Efeitos relevantes da regulação estatal nas atividades

- uma pessoa jurídica constituída e com domicílio e sede social no Chile, sendo a maioria de seu capital social pertencente a cidadãos chilenos, dentre outras exigências estabelecidas no artigo 38 do CAC.

O Código Aeronáutico permite expressamente a DGAC a autorizar o registro de uma aeronave pertencente a pessoas físicas não chilenas ou a empresas com sede permanente no Chile. Aeronaves pertencentes a não chilenos, mas operadas por chilenos ou por qualquer companhia aérea afiliada a uma empresa de aviação chilena também podem ser registradas no Chile. O registro de qualquer aeronave pode ser cancelado se não estiver em conformidade com as exigências de registro e, em particular, se:

- as exigências de posse não forem satisfeitas; ou
- a aeronave não cumprir com alguma exigência de segurança aplicável especificada pela DGAC.

Segurança

A DGAC exige que todas as aeronaves operadas por companhias aéreas chilenas sejam registradas na DGAC ou em um órgão supervisor equivalente de um país que não o Chile, desde que esse país seja membro da Convenção de Varsóvia. Todas as aeronaves têm que possuir um certificado de aeronavegabilidade válido emitido pela DGAC ou por um órgão supervisor equivalente não chileno. Além disso, a DGAC não emitirá alvarás de manutenção para nenhuma companhia aérea chilena até que ela tenha avaliado os recursos de manutenção da companhia aérea em questão. A DGAC renova os alvarás de manutenção anualmente, e aprovou nossas operações de manutenção. Somente instalações de manutenção certificadas pela DGAC ou instalações certificadas por um órgão supervisor equivalente não chileno do país em que a aeronave está registrada podem fazer manutenção e consertar aeronaves operadas por companhias aéreas chilenas. O pessoal de manutenção de aeronave das referidas instalações também terá que ser certificado pela DGAC ou por um órgão supervisor equivalente não chileno antes de assumir qualquer cargo relacionado à manutenção de aeronaves.

Medidas de Segurança

A DGAC estabelece e supervisiona a implementação de padrões e regulamentos de proteção para o setor de aviação comercial do Chile. Esses padrões e regulamentos estão baseados em padrões desenvolvidos por organizações internacionais de aviação comercial. Todas as companhias aéreas e aeroportos do Chile têm que apresentar à DGAC um manual de segurança em aviação descrevendo seus procedimentos de proteção relacionados às operações diárias de aviação comercial e os procedimentos para treinamento de proteção do pessoal. A Lan Airlines apresentou o seu manual de segurança em aviação à DGAC. As companhias aéreas chilenas que operam rotas internacionais também terão que adotar medidas de proteção de acordo com as exigências dos acordos internacionais bilaterais aplicáveis.

Política Aeroportuária

A DGAC supervisiona e administra os aeroportos do Chile, inclusive a supervisão dos encargos de pousos e decolagens. A DGAC propõe encargos aeroportuários, que são aprovados pela JAC e são os mesmos para todos os aeroportos. Desde a metade dos anos 90, diversos aeroportos chilenos foram privatizados, inclusive o Aeroporto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez, em Santiago. Nos aeroportos privatizados, a administração dos aeroportos gerencia as instalações sob a supervisão da DGAC e da JAC.

Regulamento Antitruste

A autoridade antitruste chilena, à qual nos referimos como Tribunal Antitruste (anteriormente Comissão Antitruste), supervisiona os assuntos antitrustes que são regulamentados pelo Decreto-Lei Nº 211 de 1973, conforme alterado, ou pelas Leis Antitruste. As Leis Antitruste proíbem qualquer empresa de impedir, restringir ou manipular a concorrência em qualquer mercado ou em qualquer parte de qualquer mercado. As referidas Leis Antitruste também proíbem negócio ou negócios que tenham uma posição dominante em um mercado, ou em uma parte substancial de qualquer mercado, de abusar dessa posição dominante. Uma

7.5 - Efeitos relevantes da regulação estatal nas atividades

pessoa lesada pode mover processo por danos causados em decorrência de uma violação das Leis Antitruste e/ou apresentar uma reclamação ao Tribunal Antitruste solicitando uma ordem que impeça a violação dessas Leis Antitruste. O Tribunal Antitruste tem autoridade para impor diversas sanções por violações às Leis Antitruste, inclusive a rescisão de contratos contrários a elas, a dissolução de uma sociedade e a cobrança de multas e penalidades diárias sobre os negócios. Os Tribunais podem sentenciar danos e outros remédios jurídicos (tais como liminares) em circunstâncias apropriadas. A Lan Airlines, a Lan Express e a Lan Cargo têm que cumprir com as Leis Antitruste chilenas que proíbem uma transportadora de abusar de posição dominante no mercado. Conforme descrito acima, em outubro de 1997, o Tribunal Antitruste aprovou um plano de tarifa auto-regulador específico para nossas operações consistente com a diretiva do Tribunal Antitruste visando a manutenção de um ambiente competitivo no mercado doméstico.

Desde outubro de 1997, a Lan Airlines e a Lan Express seguem um plano auto-regulador que foi modificado e aprovado pelo Tribunal de La Libre Competencia (Tribunal da Concorrência) em julho de 2005. Em fevereiro de 2010, a Fiscalía Nacional Economica (Órgão Público Econômico Nacional) concluiu a investigação iniciada em 2007 a respeito de nossa conformidade com este plano auto-regulador, e nenhuma outra observação foi feita.

b. política ambiental do emissor e custos incorridos para o cumprimento da regulação ambiental e, se for o caso, de outras práticas ambientais, inclusive a adesão a padrões internacionais de proteção ambiental

Regulamentação Ambiental e de Ruído

Não existe no Chile nenhum regulamento ou controle ambiental relevante imposto às companhias aéreas e aplicável às aeronaves ou que nos afete de outro modo, à exceção das leis e regulamentos ambientais de aplicabilidade geral. Não existe nenhuma regulamentação vigente quanto à restrição de ruído aplicável a aeronaves no Chile. Contudo, as autoridades chilenas pretendem aprovar uma regulamentação sobre ruído que se aplicará a aeronaves com voos para e dentro do Chile. A regulamentação proposta exigirá que todas as aeronaves cumpram com certas restrições de ruído chamadas, no mercado, como padrões de Nível 3. A frota da LAN já cumpre com as restrições propostas; portanto, não acreditamos que a promulgação dos padrões propostos porá um ônus relevante sobre nós.

c. dependência de patentes, marcas, licenças, concessões, franquias, contratos de royalties relevantes para o desenvolvimento das atividades

Licenças e concessões

Direitos de Rota

Rotas domésticas. As companhias aéreas chilenas não precisam obter permissão para transportar passageiros ou carga em nenhuma rota doméstica; porém, elas precisam cumprir com as exigências técnicas estabelecidas pela DGAC. As companhias aéreas não chilenas têm permissão para prestar serviços aéreos domésticos entre os destinos chilenos, desde que o país em que essa companhia aérea estrangeira está localizada conceda direito recíproco às companhias aéreas chilenas. Não existe nenhuma barreira regulatória que impeça uma companhia aérea estrangeira de constituir uma subsidiária chilena e entrar no mercado doméstico chileno usando essa subsidiária.

Rotas internacionais. Como uma companhia aérea que presta serviços em rotas internacionais, a Lan Airlines também está sujeita a diversos acordos bilaterais de transporte aéreo civil que prevêm a troca de direitos de tráfego aéreo entre o Chile e diversos outros países. Não há nenhuma garantia de que esses acordos bilaterais existentes entre o Chile e os governos estrangeiros continuarão valendo, e a modificação, suspensão ou revogação de um ou mais tratados bilaterais pode ter um efeito substancial adverso sobre nossas operações e nossos resultados financeiros.

7.5 - Efeitos relevantes da regulação estatal nas atividades

Os direitos de rota internacional, assim como os direitos de aterrissagem correspondentes são provenientes de diversos acordos de transporte aéreo negociados entre o Chile e os governos estrangeiros. Conforme esses acordos, o governo de um país concede ao governo de outro país o direito de designar uma ou mais de suas companhias aéreas nacionais para operar serviços programados a certos destinos do outro país e, em certos casos, para conexão com destinos de um terceiro país. No Chile, quando frequências de rota adicionais de e para cidades estrangeiras ficam disponíveis, qualquer companhia aérea elegível pode solicitá-las. Se houver mais que um solicitante para uma frequência de rota, a JAC a concede, por leilão público, por um período de cinco anos. A JAC concede frequências de rota sujeita a condição que a companhia aérea vencedora a opere permanentemente. Se uma companhia deixar de operar tal rota por um período de seis meses ou mais, a JAC poderá revogar o direito concedido em relação àquela rota. As frequências de rotas internacionais são livremente transferíveis. Antigamente, pagávamos apenas valores nominais para frequências de rotas internacionais obtidas em leilões não contestados.

Marca

Em março de 2004, lançamos a nossa nova marca "LAN" para agregar, sob um nome internacional forte, todas as nossas marcas locais, tais como "LAN Chile," "LAN Peru", "LAN Argentina" e "LAN Equador". Desenvolvemos nossa nova marca e nossa imagem corporativa após um extensivo processo amparado por uma agência de publicidade global líder. Nossa imagem corporativa está fundamentada em dois conceitos principais: confiabilidade e cordialidade, que sustentam a nossa promessa de melhor experiência com viagem de, para e dentro da América do Sul. Comprometemo-nos também a oferecer a nossos clientes a melhor cobertura de, para e dentro da América do Sul, e em promover o turismo sustentável, ajudando no desenvolvimento das regiões em que atuamos.

Durante os anos de 2005 e 2006, focamos em promover a transição para a imagem de nossa nova marca. Isto inclui a repintura gradual de nossa frota, que foi concluída no segundo trimestre de 2006. Nossa estratégia comercial, centrada na exploração do conceito de aliança da LAN, foi vastamente reconhecida, conforme exemplificado pelo reconhecimento de nossa companhia pela revista Airline Business, em 2004, em seu "Airline Strategy Award, Marketing" ("Prêmio de Estratégia de Marketing de Companhia Aérea").

O uso de uma única marca permitiu que nossos clientes entendessem melhor os serviços e padrões operacionais comuns entre nossas companhias aéreas, e a nova imagem melhorou nossa visibilidade, o que aumentou a flexibilidade e a eficiência de nossos esforços de marketing. Isso também concedeu uma plataforma para o uso estratégico, em mercados desenvolvidos, das três poderosas submarcas abaixo, todas relacionadas às raízes da LAN:

- o website www.lan.com para a conveniência de nosso sistema de reservas online e plataforma de serviços;
- o LANPASS para o nosso programa de fidelidade; e
- a LANTOURS, uma submarca que usamos para a venda de pacotes de viagem, hotéis e outros produtos relacionados, assim como para promover as atividades de turismo de e para as regiões em que atuamos. A LANTOURS começou a funcionar primeiro no Chile e foi gradualmente introduzida em outros mercados chaves.

O regular acompanhamento da marca e medições de efetividade das atividades de marketing mostram excelentes resultados em consistência e reconhecimento da marca, melhorando ano após ano, com investimentos de marketing obtidos com tarifas saudavelmente estáveis. Como os valores corporativos por trás de nossa marca abrangente englobam atributos de ambas as operações, de longa e curta distância, uma única estratégia de marca resultou em economias significativas, já que temos que promover uma única marca principal, aumentando a eficiência de nossos esforços de marketing.

Marca Forte Atrelada a Alianças Estratégicas Globais Chaves

7.5 - Efeitos relevantes da regulação estatal nas atividades

Em março de 2004, lançamos a marca "LAN", sob a qual operamos todas as nossas companhias aéreas de passageiros internacionais (à exceção da Aires, que está trabalhando na reformulação de sua marca para "LAN"). A uniformização da marca possibilita que nossos clientes nos identifiquem melhor com os altos padrões de serviço e segurança comuns a todas as nossas companhias aéreas. Essa imagem corporativa também melhorou a efetividade de custos e a eficiência de nossos esforços de marketing, uma vez que continuamos a expandir nossas operações em mercados novos e já existentes. Além disso, a LAN e nossas afiliadas integrais do segmento de passageiros (à exceção da Aires) são membros da aliança oneworld®. Também firmamos acordos bilaterais com parceiros estratégicos, tais como a American Airlines, a Iberia e a Qantas, dentre outras, cuja presença líder em seus respectivos mercados cria uma referência global a nossos passageiros. Nossas alianças de passageiros e acordos comerciais oferecem a nossos clientes aproximadamente 750 destinos de viagem, um sistema de reservas combinado, flexibilidade no itinerário e vários outros benefícios que aumentam substancialmente nossa posição competitiva na América Latina.

A marca "Lan" e outras relacionadas estão devidamente registradas nos órgãos competentes no Chile e em diversas outras jurisdições.

7.6 - Receitas relevantes provenientes do exterior

a. receita proveniente dos clientes atribuídos ao país sede do emissor e sua participação na receita líquida total do emissor

A receita proveniente dos clientes atribuídos ao Chile foi de R\$1,993 milhões ou US\$1,004 milhões no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2009, representando 27.5% do total da receita líquida total da Companhia naquele exercício. A receita proveniente dos clientes atribuídos ao Chile foi de R\$2,176 milhões ou US\$1,239 milhões no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2010, representando 27.4% do total da receita líquida total da Companhia naquele exercício.

b. receita proveniente dos clientes atribuídos a cada país estrangeiro e sua participação na receita líquida total do emissor;

c. receita total proveniente de países estrangeiros e sua participação na receita líquida total do emissor.

A Companhia atribui as receitas por área geográfica com base no ponto de venda do bilhete de passagem ou de carga. Os ativos são basicamente composta de aeronaves e equipamentos aeronáuticos, que são utilizados em todos diferentes países nos quais a Companhia atua, por isso não é possível atribuir uma área geográfica.

Receitas Líquidas Relevantes em reais:

Receita Líquida por País	Exercício Social Encerrado em 31 de dezembro de			
	2010 (Milhares R\$)	Participação na Receita Líquida Total da Companhia (%)	2009 (Milhares R\$)	Participação na Receita Líquida Total da Companhia (%)
Peru	973,412	12.3%	903,253	12.5%
Argentina	871,449	11.0%	806,188	11.1%
USA	1,508,294	19.0%	1,350,402	18.6%
Others.....	2,412,851	30.40%	2,189,545	30.30%
Total.....	5,766,006	72.6%	5,249,388	72.5%

Receitas Líquidas Relevantes em dólares:

Receita Líquida por País	Exercício Social Encerrado em 31 de dezembro de			
	2010 (Milhares R\$)	Participação na Receita Líquida Total da Companhia (%)	2009 (Milhares R\$)	Participação na Receita Líquida Total da Companhia (%)
Peru	554,072	12.2%	458,384	12.5%
Argentina	496,546	11.0%	404,795	11.1%
USA	858,630	19.0%	680,179	18.6%
Others.....	1,374,730	30.40%	1,107,864	30.30%
Total.....	3,283,978	72.6%	2,651,222	72.5%

7.7 - Efeitos da regulação estrangeira nas atividades

Peru

Regulamento Aeronáutico.

O DGAC peruano ("PDGAC") supervisiona e regulamenta o setor de aviação peruano. O PDGAC responde diretamente ao Ministério dos Transportes e das Comunicações e é responsável por supervisionar a conformidade com as leis e regulamentos peruanos no que se refere à navegação aérea. Além disso, o PDGAC regulamenta a distribuição das rotas nacionais e internacionais e a conformidade com certas exigências de seguro, assim como regulamenta as operações de voo, incluindo pessoal, aeronave e padrões de proteção, controle do tráfego aéreo e administração do aeroporto. Obtivemos e mantemos do governo peruano as autorizações necessárias para realizar operações de voo, incluindo certificações de autorização e certificações de operacionalidade técnica, cuja continuidade está sujeita à constante conformidade com as leis, normas e regulamentos aplicáveis referentes ao setor de aviação, incluindo quaisquer normas e regulamentos que venham a ser adotados no futuro.

O Peru é um estado contratante e membro permanente da ICAO. A ICAO estabelece padrões técnicos para o setor de aviação internacional, os quais as autoridades peruanas incorporaram nas leis e regulamentos do Peru. Na ausência de um regulamento peruano aplicável sobre segurança ou manutenção, o PDGAC incorporou, por referência, a maioria dos padrões técnicos da ICAO. Acreditamos estar em total conformidade com todos os padrões técnicos relevantes.

Direitos de Rota

Rotas domésticas. As companhias aéreas peruanas precisam obter permissão para transportar passageiro ou carga em quaisquer rotas domésticas, porém apenas para cumprir com as exigências técnicas estabelecidas pelo PDGAC. As companhias aéreas não peruanas não têm permissão para prestar serviços aéreos domésticos entre os destinos do Peru.

Rotas internacionais. Como uma companhia aérea que presta serviços em rotas internacionais, a Lan Peru também está sujeita a diversos acordos bilaterais de transporte aéreo civil que prevêm a troca de direitos de tráfego aéreo entre o Peru e diversos outros países. Não há nenhuma garantia de que esses acordos bilaterais existentes entre o Peru e os governos estrangeiros continuarão valendo. Ademais, a modificação, suspensão ou revogação de um ou mais tratados bilaterais pode ter um efeito substancial adverso sobre nossas operações e nossos resultados financeiros.

Os direitos de rota internacional, assim como os direitos de aterrissagem correspondentes são provenientes de diversos acordos de transporte aéreo negociados entre o Peru e os governos estrangeiros. Conforme esses acordos, o governo de um país concede ao governo de outro país o direito de designar uma ou mais de suas companhias aéreas nacionais para operar serviços programados a certos destinos do outro país e, em certos casos, para conexão com destinos de um terceiro país. No Peru, quando frequências de rota adicionais de e para cidades estrangeiras ficam disponíveis, qualquer companhia aérea elegível pode solicitá-las. Se houver mais que um solicitante para um frequência de rota, o PDGAC a concede, por leilão público, por um período de quatro anos. O PDGAC concede frequências de rota observada a condição de que a companhia aérea vencedora a opere permanentemente. Se uma companhia deixar de operar tal rota por um período de 90 dias ou mais, o PDGAC poderá revogar o direito concedido em relação àquela rota, embora isto nunca tenha acontecido.

Política de Preço de Passagem Aérea

As companhias aéreas peruanas têm permissão para determinar as suas próprias tarifas nacionais e internacionais, sem regulamentação do governo, desde que elas não abusem de nenhuma posição dominante no mercado que elas possam vir a ter. Para mais informações, consulte "Regulamento Antitruste"

7.7 - Efeitos da regulação estrangeira nas atividades

abaixo. As companhias aéreas podem apresentar reclamações ao Instituto de Proteção da Justa Concorrência e dos Direitos do Consumidor ("Indecopi") a respeito de práticas monopolísticas ou outras práticas de preços por outras companhias aéreas que violem as leis antitrustes do Peru.

Registro de Aeronaves

O registro de aeronaves no Peru é regulamentado pela Lei de Aviação Civil Peruana. Para ser registrada ou continuar estando registrada no Peru, uma aeronave terá que pertencer integralmente a:

- uma pessoa física que seja cidadã peruana ou que tenha domicílio no Peru; ou
- a uma pessoa jurídica constituída e com domicílio e sede social no Peru, sendo a maioria de seu capital social pertencente a cidadãos peruanos, dentre outras exigências estabelecidas no artigo 47 da Lei de Aviação Civil Peruana.

A Lei de Aviação Civil permite expressamente o PDGAC a autorizar o registro de uma aeronave pertencente a pessoas físicas não peruanas ou a empresas com sede permanente no Peru. Aeronaves pertencentes a não peruanos, mas operadas por uma companhia aérea peruana também podem ser registradas no Peru, porém apenas se ela for usada para aviação em geral, e não para aviação comercial. O registro de qualquer aeronave pode ser cancelado se não estiver em conformidade com as exigências de registro e, em particular, se:

- as exigências de posse não forem satisfeitas; ou
- a aeronave não cumprir com alguma exigência de segurança aplicável especificada pelo PDGAC.

Segurança

A lei peruana permite o uso de aeronaves que estejam registradas no PDGAC ou em um órgão supervisor equivalente de um país que não o Peru. Todas as aeronaves têm que ter um certificado de aeronavegabilidade válido emitido pelo PDGAC ou por um órgão supervisor equivalente não peruano. Além disso, o PDGAC não emitirá alvarás de manutenção a nenhuma companhia aérea peruana até que ele tenha avaliado os recursos de manutenção da companhia aérea em questão. O PDGAC renova os alvarás de manutenção anualmente, e aprovou nossas operações de manutenção. Somente instalações de manutenção certificadas pelo PDGAC ou instalações certificadas por um órgão supervisor equivalente não peruano do país em que a aeronave está registrada podem fazer manutenção e consertar aeronaves operadas por companhias aéreas peruanas. O pessoal de manutenção de aeronave das referidas instalações também terá que ser certificado pelo PDGAC ou por um órgão supervisor equivalente não peruano antes de assumir qualquer cargo relacionado à manutenção de aeronaves.

Medidas de Segurança

O PDGAC estabelece e supervisiona a implementação de padrões e regulamentos de proteção para o setor de aviação comercial do Peru. Esses padrões e regulamentos estão baseados em padrões desenvolvidos por organizações internacionais de aviação comercial. Todas as companhias aéreas e aeroportos do Peru têm que apresentar ao PDGAC um manual de segurança em aviação descrevendo seus procedimentos de proteção relacionados às operações diárias de aviação comercial e os procedimentos para treinamento de proteção do pessoal. A Lan Peru apresentou o seu manual de segurança em aviação ao PDGAC. As companhias aéreas peruanas que operam rotas internacionais também terão que adotar medidas de segurança de acordo com as exigências dos acordos internacionais bilaterais aplicáveis.

Política Aeroportuária

O CORPAC supervisiona e administra os aeroportos do Peru, inclusive a supervisão dos encargos de pousos e decolagens. O CORPAC estabelece os encargos aeroportuários para as instalações de navegação, que podem variar de aeroporto para aeroporto. Desde a metade dos anos 90, diversos aeroportos peruanos foram privatizados, inclusive o Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, em Lima. Nos aeroportos

7.7 - Efeitos da regulação estrangeira nas atividades

privatizados, a administração dos aeroportos gerencia as instalações sob a supervisão do Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, (o Órgão de Supervisão de Investimentos na Infraestrutura de Transporte Público, ou "OSITRAN"), um órgão regulador e supervisor independente.

Regulamentação Ambiental e de Ruído

No Peru, não existe nenhum regulamento ou controle ambiental relevante imposto às companhias aéreas e aplicável às aeronaves ou que nos afete de outro modo, à exceção das leis e regulamentos ambientais de aplicabilidade geral; porém existem regulamentos de restrição relacionadas ao ruído aplicáveis às aeronaves no Peru. A frota da LAN já cumpre com as restrições propostas; portanto, elas não imporão nenhum ônus relevante sobre nós.

Argentina

Regulamento Aeronáutico.

Tanto a Administración Nacional de Aviación Civil ("ANAC") quanto a Secretaria de Transporte supervisionam e regulamentam o setor de aviação argentino. A ANAC regula as operações de voo, incluindo padrões relacionados ao pessoal, à aeronave e à segurança, o controle do tráfego aéreo e a administração do aeroporto, e responde indiretamente ao Ministério do Planejamento e é responsável por supervisionar a conformidade com as leis e regulamentos argentinos no que se refere à navegação aérea. A Secretaria de Transporte também responde ao Ministério do Planejamento e regula a distribuição das rotas internacionais e os assuntos relacionados às políticas de regulamentação tarifária. Obtivemos e mantemos do governo argentino as autorizações necessárias para realizar operações de voo, incluindo certificações de autorização e certificações de operacionalidade técnica da ANAC, cuja continuidade está sujeita à constante conformidade com as leis, normas e regulamentos aplicáveis referentes ao setor de aviação, incluindo quaisquer normas e regulamentos que venham a ser adotados no futuro.

A Argentina é um estado contratante e membro permanente da ICAO, uma agência das Nações Unidas constituída em 1947 para ajudar no planejamento e no desenvolvimento do transporte aéreo internacional. A ICAO estabelece padrões técnicos para o setor de aviação internacional, os quais as autoridades argentinas incorporaram nas leis e regulamentos da Argentina. Na ausência de um regulamento argentino aplicável sobre segurança ou manutenção, a ANAC incorporou, por referência, a maioria dos padrões técnicos da ICAO. Acreditamos estar em total conformidade com todos os padrões técnicos relevantes.

Direitos de Rota

Rotas domésticas. Na Argentina, as companhias aéreas precisam obter permissão para transportar passageiro ou carga em qualquer rota doméstica, assim como precisam cumprir com as exigências tecnológicas estabelecidas pela autoridade local. Não existe nenhuma barreira regulatória que impeça uma companhia aérea estrangeira de constituir uma subsidiária argentina e entrar no mercado doméstico argentino usando essa subsidiária. Contudo, a posse dessa subsidiária pela companhia aérea estrangeira não pode ser direta, devendo ser por meio de uma subsidiária constituída na Argentina, que, por sua vez, pode ser detida de forma direta ou indireta por uma sociedade estrangeira. Entretanto, essa subsidiária deve operar aeronaves registradas na Argentina e empregar pessoal aeronáutico argentino.

Rotas internacionais. Como uma companhia aérea que presta serviços em rotas internacionais, a Lan Argentina também está sujeita a diversos acordos bilaterais de transporte aéreo civil que prevêem a troca de direitos de tráfego aéreo entre a Argentina e diversos outros países. Não há nenhuma garantia de que esses acordos bilaterais existentes entre a Argentina e os governos estrangeiros continuarão valendo. Ademais, a modificação, suspensão ou revogação de um ou mais tratados bilaterais pode ter um efeito substancial adverso sobre nossas operações e nossos resultados financeiros.

7.7 - Efeitos da regulação estrangeira nas atividades

Os direitos de rota internacional, assim como os direitos de aterrissagem correspondentes são provenientes de diversos acordos de transporte aéreo negociados entre a Argentina e os governos estrangeiros. Conforme esses acordos, o governo de um país concede ao governo de outro país o direito de designar uma ou mais de suas companhias aéreas nacionais para operar serviços programados a certos destinos do outro país e, em certos casos, para conexão com destinos de um terceiro país. Na Argentina, quando frequências de rota adicionais de e para cidades estrangeiras ficam disponíveis, qualquer companhia aérea elegível pode solicitá-las. A ANAC concede frequências de rota observada a condição de que a companhia aérea vencedora a opere permanentemente. Se uma companhia deixar de operar tal rota por um período de seis meses ou mais, a ANAC poderá revogar o direito concedido em relação àquela rota.

Política de Preço de Passagem Aérea

As companhias aéreas argentinas têm permissão para determinar as suas próprias tarifas internacionais, sem regulamentação do governo, desde que elas não abusem de nenhuma posição dominante no mercado que elas possam vir a ter. Porém, existem preços máximos e mínimos estabelecidos pelo governo para os voos domésticos.

Registro de Aeronaves

O registro de aeronaves na Argentina é regulamentado pelo Código Aeronáutico Argentino ("AAC"). Para ser registrada ou continuar estando registrada na Argentina, uma aeronave terá que pertencer integralmente a:

- uma pessoa física que seja cidadã argentina; ou
- uma pessoa jurídica constituída e com domicílio e sede social na Argentina, sendo a maioria de seu capital social pertencente a cidadãos argentinos, dentre outras exigências estabelecidas pela AAC.

Segurança

A ANAC exige que todas as aeronaves operadas por companhias aéreas argentinas sejam nela registradas. Todas as aeronaves têm que ter um certificado de aeronavegabilidade válido emitido pela ANAC. Além disso, a ANAC não emitirá alvarás de manutenção a nenhuma companhia aérea argentina até que ela tenha avaliado os recursos de manutenção da companhia aérea em questão. A ANAC renova os alvarás de manutenção anualmente, e aprova as operações de manutenção quando a companhia aérea inicia suas operações e todas as vezes que ela altera seu regime de manutenção. Somente instalações de manutenção certificadas pela ANAC (na Argentina ou em qualquer outro país) podem fazer manutenção e consertar aeronaves operadas por companhias aéreas argentinas. O pessoal de manutenção de aeronave das referidas instalações também terá que ser certificado pela ANAC antes de assumir qualquer cargo relacionado à manutenção de aeronaves.

Medidas de Segurança

A ANAC estabelece e supervisiona a implementação de padrões e regulamentos de segurança para o setor de aviação comercial da Argentina. Esses padrões e regulamentos estão baseados em padrões desenvolvidos por organizações internacionais de aviação comercial. Todas as companhias aéreas e aeroportos da Argentina têm que apresentar à ANAC um manual de segurança em aviação descrevendo seus procedimentos de segurança relacionados às operações diárias de aviação comercial e os procedimentos para treinamento de proteção do pessoal. A Lan Argentina apresentou o seu manual de segurança em aviação à ANAC. As companhias aéreas argentinas que operam rotas internacionais também terão que adotar medidas de segurança de acordo com as exigências dos acordos internacionais bilaterais aplicáveis.

Política Aeroportuária

O ORSNA (Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos) supervisiona e administra os aeroportos da Argentina, inclusive a supervisão dos encargos de pousos e decolagens. O ORSNA propõe

7.7 - Efeitos da regulação estrangeira nas atividades

encargos aeroportuários, que são aprovados pela ANAC e são os mesmos para todos os aeroportos. Contudo, enquanto os voos domésticos são cobrados em moeda local, os voos internacionais são cobrados em dólares norte-americanos. Desde o final dos anos 90, diversos aeroportos argentinos foram privatizados, inclusive o Aeroparque e o Aeropuerto Internacional de Ezeiza Ministro Pistarini, em Buenos Aires, os dois aeroportos mais importantes da Argentina. Nos aeroportos privatizados, a administração dos aeroportos gerencia as instalações sob a supervisão da ANAC e do ORSNA.

Regulamentação Ambiental e de Ruído

Na Argentina, não existe nenhum regulamento ou controle ambiental relevante imposto às companhias aéreas e aplicável às aeronaves ou que nos afete de outro modo, à exceção das leis e regulamentos ambientais de aplicabilidade geral e da regulamentação sobre restrição de ruído atualmente aplicável às aeronaves na Argentina. Qualquer aeronave operada por uma companhia aérea argentina deve cumprir com certas restrições relacionadas ao ruído, especificamente com os padrões de Nível 3, conforme previsto no capítulo 91.805 dos regulamentos de aviação civil da Argentina (*Regulaciones Argentinas de Aviación Civil*) chamados no mercado como padrões de Nível 3. A frota da LAN já cumpre com as restrições propostas; portanto, não acreditamos que a promulgação dos padrões propostos porá um ônus relevante sobre nós.

Estados Unidos da América

Regulamento Aeronáutico

As operações de e para os Estados Unidos por companhias aéreas não norte-americanas, tais como a Lan Airlines, estão sujeitas ao Título 49 do Código Norte-Americano, sob o qual o Departamento de Transporte ("DOT") e a FAA exercem autoridade reguladora. O DOT tem jurisdição sobre a aviação internacional relacionada aos Estados Unidos, estando sujeito à verificação pelo Presidente dos Estados Unidos. O DOT também tem jurisdição sobre as práticas e métodos de concorrência desleal por parte de companhias aéreas e sobre assuntos relacionados à proteção do consumidor. O DOJ dos Estados Unidos também tem jurisdição sobre os assuntos de concorrência entre as companhias aéreas nos termos das leis federais antitrustes. As operações de voo entre o Chile e os Estados Unidos por companhias aéreas licenciadas por qualquer um desses países geralmente são regulamentadas pelo acordo de transporte aéreo em céu aberto assinado entre o Chile e os Estados Unidos em outubro de 1997. De acordo com esse acordo de céu aberto, não há nenhuma restrição quanto ao número de destinos ou voos que uma companhia aérea norte-americana ou chilena pode operar entre esses dois países ou quanto ao número de companhias aéreas norte-americanas ou chilenas que podem operar.

Autorizações e Licenças

A Lan Airlines está autorizada pelo DOT a prestar serviços de transporte aéreo regulares e fretados, incluindo o transporte de pessoas, bens (carga) e correspondências, ou combinações deles, entre pontos no Chile e nos Estados Unidos e além (através de pontos intermediários em outros países). A Lan Airlines possui as autorizações necessárias do DOT, na forma de alvará de transportadora aérea estrangeira, autorizações de isenção e declarações de autorização para realizar suas atuais operações de e para os Estados Unidos. As isenções e declarações de autorização são temporárias por natureza e estão sujeitas à renovação, não sendo, portanto, possível garantir que alguma isenção ou declaração de autorização específica será renovada. O alvará de transportadora aérea estrangeira da Lan Airlines não tem data de vencimento, enquanto que a renovação da autorização de isenção (que inclui os direitos de tráfego em céu aberto) foi oportunamente apresentada, e a Autorização foi automaticamente prorrogada até o momento em que o DOT emitir o pedido de renovação. A Lan Airlines pretende solicitar a inclusão dos direitos de céu aberto em nosso alvará de transportadora aérea estrangeira, o que eliminaria a necessidade de renovarmos a autorização de isenção no futuro.

A FAA dedica-se às regulamentações sobre os assuntos de segurança, incluindo manutenção e operação de aeronaves, equipamentos, ruído da aeronave, instalações em solo, despacho, comunicações, pessoal, treinamento, observações climáticas e outros assuntos que afetam a segurança. A FAA exige que todas as

7.7 - Efeitos da regulação estrangeira nas atividades

transportadoras aéreas estrangeiras obtenham determinadas especificações operacionais que a autorizem a operar em aeroportos específicos e em rotas internacionais aprovadas usando os equipamentos especificados. Atualmente, a Lan Airlines possui as especificações operacionais da FAA previstas pela Parte 129 dos FAR, estando em conformidade, em todos os aspectos substanciais, com todas as exigências necessárias para manter a idoneidade de suas especificações operacionais emitidas pela FAA. A FAA pode alterar, suspender, revogar ou cancelar essas especificações, ou pode suspender temporariamente ou revogar permanentemente nossa autorização, caso uma companhia aérea deixe de cumprir com os regulamentos, assim como pode impor penalidades civis por este descumprimento. A modificação, suspensão ou revogação de qualquer uma de nossas autorizações concedidas pelo DOT ou das especificações operacionais da FAA pode ter um efeito substancial adverso sobre nosso negócio.

A FAA também realiza auditorias de segurança e tem o poder de impor multas e outras sanções por violações dos regulamentos de segurança da companhia aérea. Não recebemos nenhuma multa relevante associada às operações.

Certas Autorizações Regulatórias Referentes a Alianças Estratégicas

A aliança entre a Lan Airlines e a American Airlines inclui três componentes principais: um acordo de programa de fidelidade, um acordo de *code-share* bilateral e a coordenação de preços, horários e outras funções. Esses últimos dois itens precisaram da aprovação das autoridades reguladoras tanto do Chile quanto dos Estados Unidos. No que diz respeito ao acordo de *code-share*, o acordo de céu aberto firmado entre o Chile e os Estados Unidos permite expressamente as operações por *code-share* por companhias aéreas norte-americanas e chilenas. No que tange a coordenação de preços e horários, a Lan Airlines e a American Airlines apresentaram uma solicitação conjunta ao DOT em dezembro de 1997 solicitando a aprovação do acordo de aliança entre elas e a imunidade da aplicação de todas as leis antitruste norte-americanas de acordo com o Título 49 do Código Norte-Americano. A Lan Airlines e a American Airlines receberam aprovação e imunidade antitruste do DOT em setembro de 1999, e implantaram o acordo de *code-share* em outubro de 1999. Em conformidade com os termos da aprovação do DOT de 1999, a Lan Airlines e a American Airlines teriam que apresentar novamente o acordo de aliança firmado entre elas para revisão do DOT dentro de três anos após a concessão da aprovação. A Lan Airlines e a American Airlines reapresentaram o referido acordo para aprovação em setembro de 2002 e não receberam nenhum comentário do DOT.

A Lan Peru recebeu imunidade antitruste do DOT em 13 de outubro de 2005 no que diz respeito a um acordo de *code-share* bilateral e à coordenação de preços, horários e outras funções com a Lan Airlines e a American Airlines. De acordo com os termos da aprovação do DOT em 2005, a Lan Airlines, a Lan Peru e a American Airlines teriam que apresentar novamente o acordo de aliança firmado entre elas para revisão do DOT dentro de cinco anos após a concessão da aprovação. A Lan Airlines, em conjunto com a Lan Peru e a American Airlines, pretende reapresentar o referido acordo de aliança antes de 13 de outubro de 2010.

As operações de voo entre a Argentina e os Estados Unidos por companhias aéreas licenciadas por qualquer um desses países são, em geral, regulamentadas pelo contrato de transporte aéreo assinado entre a Argentina e os Estados Unidos em 1986, conforme alterado, incluindo o Memorando de Consulta datado de 22 de março de 2007. A Lan Argentina está autorizada pelo DOT a prestar serviços de transporte aéreo regulares de pessoas, bens e correspondências quaisquer pontos da Argentina e de Miami, Flórida, (através do ponto intermediário de Punta Cana, República Dominicana). A Lan Argentina possui as autorizações necessárias do DOT, na forma de autorizações de isenção e declarações de autorização para realizar suas atuais operações de e para os Estados Unidos. A Lan Argentina também possui as autorizações necessárias do DOT no que diz respeito ao acordo de *code-share* com a American Airlines, que foram concedidas indeterminadamente, observadas as condições aplicáveis e todas as outras autorizações necessárias em vigor e aplicáveis a ambas as transportadoras aéreas.

Segurança

7.7 - Efeitos da regulação estrangeira nas atividades

Em 19 de novembro de 2001, o Congresso dos Estados Unidos aprovou, e o Presidente assinou em forma de lei, a Lei de Segurança de Transporte e Aviação, também chamada de Lei Segurança na Aviação. Essa lei federalizou substancialmente todos os aspectos de segurança da aviação civil e criou a Administração de Segurança de Transporte ("TSA"), que assumiu as responsabilidades de segurança previamente cabíveis à FAA. A TSA é um órgão do Departamento de Segurança Nacional dos Estados Unidos. A Lei Segurança na Aviação exige, dentre outras coisas, a implementação de certas medidas de segurança por parte das companhias aéreas e dos aeroportos, tais como a exigência de que as malas de todos os passageiros sejam revistadas em busca de explosivos. Os fundos necessários para a segurança das companhias aéreas e dos aeroportos exigida pela Lei Segurança na Aviação são fornecidos, em parte, por uma taxa de segurança no valor de US\$2,50 (R\$4,13) por passageiro do segmento, sujeita a um teto de US\$10 (R\$16,50) por viagens de ida e volta; contudo, as companhias aéreas são responsáveis pelos custos acima dessa taxa. A implementação das exigências previstas pela Lei Segurança na Aviação resultou em um aumento de custos para as companhias aéreas e seus passageiros. Desde os acontecimentos de 11 de setembro de 2001, o Congresso exigiu e a TSA implantou diversos procedimentos e exigências de segurança que impuseram e continuarão impondo encargos sobre as companhias aéreas, os passageiros e os expedidores.

Restrições sobre Ruído

De acordo com a Lei de Capacidade e Ruído nos Aeroportos de 1990 ("ANCA"), e com os regulamentos relacionados da FAA, as aeronaves que voarem para os Estados Unidos terão que cumprir com certas restrições de ruído de Nível 3, que atualmente são as exigências mais rigorosas sobre ruído da FAA. Todas as nossas aeronaves que voam para os Estados Unidos atendem às exigências de Nível 3.

Conforme orientação da ICAO, os governos estão considerando a criação de um novo e mais rigoroso padrão de ruído em relação àquele previsto na ANCA. A ICAO adotou novos padrões de ruído em 2001, os quais estabeleceram exigências sobre ruídos mais rigorosas para aeronaves fabricadas a partir de 1º de janeiro de 2006. Nos Estados Unidos, a legislação conhecida como "Visão 100 — Lei do Centenário de Reautorização da Aviação", que foi assinada como lei em dezembro de 2003, exigiu que a FAA emitisse regulamentos que implementassem padrões de ruído Nível 4 consistentes com as recomendações adotadas pela ICAO. Os regulamentos da FAA exigem que todas as aeronaves projetadas e certificadas depois de 1º de janeiro de 2006 cumpram com as restrições de ruído Nível 4.

Os regulamentos da FAA também exigem conformidade com o Sistema de Alerta de Tráfego e Evitação de Colisão, com o sistema de aviso de bruscas variações climáticas aprovado e com os regulamentos sobre a idade das aeronaves. Toda a nossa frota satisfaz essas exigências.

Brasil

Regulamento Aeronáutico.

O setor de aviação brasileiro é regulamentado e supervisionado pela Agência Nacional de Aviação Civil brasileira ("ANAC"). A ANAC responde diretamente ao Ministério da Defesa brasileiro, que é subordinado ao Poder Executivo Federal desse país. Principalmente com base na Lei Nº 11.182/2005, a ANAC foi criada para regulamentar a aviação comercial, a navegação aérea, a distribuição de rotas domésticas e internacionais, a conformidade com certas exigências de seguro, as operações de voo, incluindo pessoal, aeronave e padrões de segurança, o controle de tráfego aéreo, neste caso, dividindo suas funções e responsabilidades pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (ou "DECEA"), que é um órgão público também subordinado ao Ministério da Defesa brasileiro, e a administração de aeroportos, neste último caso, dividindo suas responsabilidades com a Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (ou "INFRAERO"), uma estatal que foi criada pela Lei Nº 5862/72 e responsável por administrar, operar e explorar os aeroportos brasileiros, tanto industrial quanto comercialmente.

Obtivemos e mantemos do governo brasileiro as autorizações necessárias para realizar operações de voo, incluindo certificados de autorização e operação técnica da ANAC, cuja continuidade está sujeita à constante

7.7 - Efeitos da regulação estrangeira nas atividades

conformidade com as leis, normas e regulamentos aplicáveis referentes ao setor de aviação, incluindo quaisquer normas e regulamentos que venham a ser adotados no futuro.

A ANAC é a Autoridade de Aviação Civil do Brasil e é responsável por supervisionar a conformidade com as leis e regulamentos brasileiros referentes à navegação aérea. O Brasil é um estado contratante e membro permanente da ICAO. A ICAO estabelece padrões técnicos para o setor de aviação internacional, os quais as autoridades brasileiras, representadas pelo Ministério da Defesa brasileiro, incorporaram nas leis e regulamentos brasileiros. Na ausência de um regulamento brasileiro aplicável sobre segurança ou manutenção, a ANAC incorporou, por referência, a maioria dos padrões técnicos da ICAO.

Direitos de Rota

Rotas domésticas. As companhias aéreas brasileiras não precisam obter permissões relacionadas ao transporte doméstico de passageiro ou carga, tendo que cumprir apenas com as exigências técnicas estabelecidas pela ANAC. Com base no Código Brasileiro de Aeronáutica ("CBA") estabelecido pela Lei Nº 7.565/86, as companhias aéreas não brasileiras não têm permissão para prestar serviços aéreos domésticos entre os destinos brasileiros. A mesma lei impede uma companhia aérea estrangeira de criar uma subsidiária brasileira e entrar no mercado doméstico brasileiro usando essa subsidiária.

Rotas internacionais. Companhias aéreas brasileiras e não brasileiras que prestam serviços em rotas internacionais também estão sujeitas a diversos acordos bilaterais de transporte aéreo civil que prevêm a troca dos direitos de tráfego aéreo entre o Brasil e diversos outros países. Os direitos de rota internacional, assim como os direitos de aterrissagem correspondentes são provenientes de diversos acordos de transporte aéreo negociados entre o Brasil e os governos estrangeiros. Conforme esses acordos, o governo de um país concede ao governo de outro país o direito de designar uma ou mais de suas companhias aéreas nacionais para operar serviços programados a certos destinos do outro país e, em certos casos, para conexão com destinos de um terceiro país. No Brasil, quando frequências de rota adicionais de e para cidades estrangeiras ficam disponíveis, qualquer companhia aérea elegível pode solicitá-las. Se houver mais que um solicitante para um frequência de rota, a ANAC tem que realizar um leilão e concedê-la à companhia aérea vencedora. A ANAC concede frequências de rota observada a condição de que a companhia aérea vencedora a opere permanentemente. Se uma companhia deixar de operar tal rota por um período de seis meses ou mais, a ANAC poderá revogar o direito concedido em relação àquela rota. A ANAC também poderá revogar o referido direito se a companhia aérea vencedora não operar pelo menos 80% da frequência concedida para aquela rota específica.

Política de Preço de Passagem Aérea

As companhias aéreas brasileiras e não brasileiras têm permissão para estabelecer as suas *próprias* tarifas internacionais e nacionais e, neste último caso, apenas para companhias aéreas brasileiras, sem regulamentação do governo, desde que elas não abusem de nenhuma posição dominante no mercado que elas possam vir a ter. As companhias aéreas podem apresentar reclamações ao Tribunal Antitruste a respeito de práticas monopolísticas ou outras práticas de preços por outras companhias aéreas que violem as leis antitrustes do Brasil.

Registro de Aeronaves

O registro de aeronaves no Brasil é administrado pela ANAC, que mantém o Registro Aeronáutico Brasileiro, conforme regulamentado pelo CBA. O CBA autoriza a ANAC permitir registros de aeronaves pertencentes a pessoas brasileiras e não brasileiras.

Segurança

A ANAC exige que todas as aeronaves brasileiras tenham um certificado de aeronavegabilidade válido emitido pela ANAC. Além disso, a ANAC não emitirá alvarás de manutenção a nenhuma companhia aérea brasileira até que ela tenha avaliado os recursos de manutenção da companhia aérea em questão. A ANAC

7.7 - Efeitos da regulação estrangeira nas atividades

renova os alvarás de manutenção anualmente, e aprovou nossas operações de manutenção. Somente a ANAC certifica os serviços de manutenção da aeronave e seu pessoal.

Medidas de Segurança

A ANAC estabelece e supervisiona a implementação de padrões e regulamentos de proteção para o setor de aviação comercial do Brasil. Esses padrões e regulamentos estão baseados em padrões desenvolvidos por organizações internacionais de aviação comercial. Todas as companhias aéreas e aeroportos do Brasil têm que apresentar à ANAC um manual de segurança em aviação descrevendo seus procedimentos de proteção relacionados às operações diárias de aviação comercial e os procedimentos para treinamento de proteção do pessoal.

Política Aeroportuária Brasileira

A INFRAERO supervisiona e administra os aeroportos brasileiros, inclusive a supervisão dos encargos de pousos e decolagens. A INFRAERO propõe encargos aeroportuários, que são aprovados pela ANAC e são os mesmos para todos os aeroportos. Em aeroportos privatizados, a administração do aeroporto administra suas instalações sob a supervisão da ANAC.

Regulamentação Ambiental e de Ruído

A ANAC coordena e supervisiona os regulamentos de ruído conforme o regulamento 121, o qual estabelece restrições sobre ruídos aplicáveis às aeronaves no Brasil. Não existe nenhum regulamento ou controle ambiental importante imposto especificamente sobre companhias aéreas e aplicáveis a aeronaves, à exceção das leis e regulamentos ambientais gerais do Brasil.

Colômbia

Regulamento Aeronáutico.

A entidade governamental encarregada da regulamentação, direção e supervisão da aviação civil é a Aeronáutica Civil ("AC"), um órgão técnico subordinado ao Ministério dos Transportes. A AC é a autoridade aeronáutica responsável por todo o território nacional e encarregada da regulamentação e da supervisão do espaço aéreo colombiano. A AC pode interpretar, aplicar e complementar todos os regulamentos relacionados à aviação civil e ao transporte aéreo a fim de garantir a conformidade com os Regulamentos Aeronáuticos Colombianos ("RAC"). A AC também concede os alvarás necessários para o transporte aéreo.

Direitos de Rota

A AC concede alvarás operacionais a transportadoras nacionais e estrangeiras que pretendem operar na, de e para a Colômbia. No caso de companhias aéreas colombianas, para obter o alvará operacional, a sociedade tem que cumprir com os RAC e satisfazer as exigências legais, econômicas e técnicas para posteriormente ser submetidas a audiências públicas nas quais a conveniência e a necessidade dos serviços serão consideradas. O mesmo processo tem que ser seguido para o acréscimo de rotas nacionais ou internacionais, cuja concessão está sujeita a instrumentos bilaterais firmados pela Colômbia. As rotas não podem ser transferidas em circunstância nenhuma, e não existe nenhum limite quanto aos investimentos estrangeiros em companhias aéreas nacionais.

Política de Preço de Passagem Aérea

As tarifas do transporte de carga nacional e internacional não são restritas na Colômbia, mas estão sujeitas aos regulamentos de mercado. Além disso, há uma sobretaxa de combustível que é regulamentada pela AC e oscila de acordo com o custo do combustível. Essa sobretaxa, que é regulamentada pela autoridade, não é obrigatória para cargas e pode ser aplicada sem exceder o valor máximo regulamentado.

7.7 - Efeitos da regulação estrangeira nas atividades

Registro de Aeronaves

A AC, através do Departamento de Registro Aeronáutico, é encarregada dos registros de aeronaves que serão operadas por companhias aéreas colombianas. O registro pode ser obtido por um processo de registro totalmente realizado na Colômbia ou através da validação, na Colômbia, de um registro estrangeiro. Para esse registro, a aeronave tem que ser legalmente importada para o país e inspecionada pelos inspetores aeronáuticos. Esse órgão também é encarregado dos registros de bens, de contratos de arrendamento e de ônus sobre as aeronaves registradas.

Segurança

As aeronaves registradas na Colômbia ontem um certificado de aeronavegabilidade ou uma validação do certificado de aeronavegabilidade (se elas operarem com a aprovação de registros estrangeiros).

Medidas de Segurança

Conforme as diretrizes dos anexos do OACI, a AC emitiu um programa de segurança nos aeroportos que deve ser rigorosamente seguido por todas as operadoras de aeronave do país, bem como pelos aeroportos.

Regulamentação Ambiental e de Ruído

Na Colômbia, somente as aeronaves que satisfazem as limites de ruído de nível 3 podem operar. Existem regulamentos rigorosos para controlar os ruídos durante os pousos e decolagens das aeronaves no Aeroporto El Dorado, em Bogotá, devido à sua localização na área urbana.

7.8 - Relações de longo prazo relevantes

Boeing

Em 30 de janeiro de 1998 firmamos um contrato-mãe com a Boeing, regulando a compra de aeronaves B767. A partir desta data celebramos diversos contratos complementares, de acordo com os quais adquirimos novas aeronaves, alteramos as datas de entrega originalmente previstas para outras aquisições ou conversão de aeronaves de passageiros para aeronaves de carga (e vice versa). A tabela abaixo indica os últimos contratos complementares celebrados e suas principais características:

Contrato No.	Data de celebração	Objeto	Previsão de entrega	Valor de tabela (2011, em US\$)
22	31 de março de 2006	Aquisição de três aeronaves e conversão de duas aeronaves	2007-2008 (aeronaves adquiridas)	498.300.000
23	14 de dezembro de 2006	Aquisição de três aeronaves	2009	498.000.000
24	10 de novembro de 2008	Aquisição de quatro aeronaves	2012	664.400.000
25	11 de dezembro de 2009	Postergação da entrega de uma aeronave	De 2009 para 2010	-
26	15 de junho de 2009	Postergação da entrega de duas aeronaves e adiantamento da entrega de duas	De 2012 para 2011; e atrasado para 2012	-
27	30 de junho de 2009	Troca de uma aeronave B767 por uma B777F	2011-2012	-
28	22 de março de 2010	Troca de três aeronaves B767P por três B767F	Postergado de 2012 para 2013-2014	-
29	2 de novembro de 2010	Troca de três aeronaves B767F por três B767P	Antecipado de 2013-2014 para 2012	-
30	15 de fevereiro de 2011	Aquisição de três aeronaves	2012	498.000.000
31	10 de maio de 2011	Aquisição de cinco aeronaves	2012-2013	830.500.000

Em 3 de julho de 2007, celebramos um contrato com a Boeing para a compra de duas aeronaves a serem entregues em 2011 e 2012, cujo preço de tabela é US\$540.000.000. A partir desta data celebramos dois contratos complementares, cujas principais características encontram-se indicadas abaixo:

Contrato No.	Data de celebração	Objeto	Previsão de entrega	Valor de tabela (2011, em US\$)
1	30 de junho de 2009	Troca de uma aeronave B777F por duas B767	-	
2	2 de novembro de 2010	Exercício de opção de compra e adiantamento de uma aeronave	2012	270.700.000

Em 29 de outubro de 2007, celebramos mais um contrato com a Boeing, regulando a compra de 26 aeronaves B787 a serem entregues entre 2011 e 2018, cujo valor de tabela é US\$4.915.000.000. A partir desta data celebramos dois contratos complementares, cujas principais características encontram-se indicadas abaixo:

Contrato No.	Data de celebração	Objeto	Previsão de entrega	Valor de tabela (2011, em US\$)
1	22 de março de 2010	Adiantamento da entrega de 10 aeronaves e conversão de quatro aeronaves	De 2013-2015 para 2011 a 2013	
2	8 de julho de 2010	Adiantamento da entrega de duas aeronaves	De 2015 para 2012	-

7.8 - Relações de longo prazo relevantes

Airbus

Em 2 de agosto de 2000, firmamos um contrato com a Airbus, regulando a compra de aeronaves A320. A partir desta data celebramos diversos contratos complementares, de acordo com os quais adquirimos novas aeronaves, alteramos as datas de entrega originalmente previstas para outras aquisições ou conversão de aeronaves de passageiros para aeronaves de carga (e vice versa). A tabela abaixo indica os últimos contratos complementares celebrados e suas principais características:

Contrato No.	Data de celebração	Objeto	Previsão de entrega	Valor de tabela (2011, em US\$)
3	6 de março de 2007	Exercício de 15 opções de compra	2010-2011	-
4	11 de junho de 2008	Oito conversões	-	-
5	23 de dezembro de 2009	30 aeronaves	2011-2016	- 2.129.800.000
6	10 de maio de 2010	Três conversões de aeronaves e 13 adiantamentos	De 2012-2014-2015-2016 para 2012-2013	-
7	19 de maio de 2010	Três adiantamentos	Adiantamento o para 2011	-
8	23 de setembro de 2010	Quatro adiantamentos e uma conversão	De 2012-2014 para 2011-2012	-
9	21 de dezembro de 2010	50 aeronaves	2012-2016	3.893.200.000
10	10 de junho de 2011	Três conversões, <i>sharklets</i> (peças de aeronaves), e notificações de entregas		

Em 22 de junho de 2011 celebramos um contrato para a aquisição de 20 aeronaves A320, a serem entregues entre 2017 e 2018, cujo valor total de tabela é US\$1.700.000.000.

GE Commercial Aviation

Em 30 de abril de 2007, firmamos também Contrato de Termos Comuns de Arrendamento de Aeronave com a GE Commercial Aviation Services Limited e dois Contratos de Arrendamento de Aeronave com o Wells Fargo Bank Northwest N.A., na qualidade de agente fiduciário do proprietário, para arrendamento de duas aeronaves Boeing B777-200LRF.

7.9 - Outras informações relevantes

Vantagens Competitivas

Nossa estratégia é maximizar o valor ao acionista por meio do aumento da receita e rentabilidade mediante a alavancagem das eficiências operacionais entre nossas divisões de carga e passageiros, com planejamento total de nossos esforços de expansão e controle cuidadoso de custos. Planejamos realizar essas metas concentrando-nos em nossas forças competitivas existentes e implementando novas estratégias para fomentar nosso crescimento futuro. Acreditamos que nossas forças competitivas mais importantes são:

Presença de Liderança em Mercados-Chave da América do Sul. Somos uma das principais linhas aéreas de passageiros internacionais e nacionais da América Latina, bem como a maior operadora de carga do Chile e da maioria dos mercados sul-americanos por nós servidos. Temos a maior participação de mercado de tráfego de passageiros com destino ao e proveniente do Chile, Peru e Equador e também a maior participação do mercado nacional de tráfego de passageiros proveniente do Chile e Peru. Mais recentemente, galgamos também posição sólida e crescente no mercado interno argentino por intermédio da Lan Argentina e no mercado internacional argentino por intermédio da Lan Argentina e nossas outras linhas aéreas de passageiros. Estamos, ademais, fortalecendo nossa presença no mercado equatoriano, no qual iniciamos operações nacionais de transporte de passageiros em 6 de abril de 2009. Entramos nos mercados nacional e internacional colombiano mediante a aquisição da Aires em 26 de novembro de 2010. Somos, também, a principal operadora de cargas aéreas dentro, com destino à e proveniente da América do Sul, e estamos consolidando nossa liderança por meio de novas operações de carga na Colômbia e no mercado interno brasileiro, bem como do aumento da presença em rotas entre a América do Sul e a Europa. Nossas operações internacionais e nacionais de transporte de passageiros e cargas aumentaram substancialmente nos últimos quatro anos em termos de capacidade, tráfego e receita. Entre 2005 e 2010, nossa capacidade de transporte de passageiros aumentou 78,8% e nossa capacidade de transporte de cargas aumentou 28,2%.

Base de Receita Diversificada proveniente das Operações de Transporte de Passageiros e Cargas. Acreditamos que uma das vantagens competitivas que nos distinguem é nossa capacidade de integrar lucrativamente nossas operações programadas de transporte de passageiros e cargas. Ao planejar as rotas de passageiros, levamos em conta serviços de carga em potencial, também servimos certas rotas dedicadas usando nossas aeronaves de carga, caso necessário. Ao acrescentar receitas de transporte de cargas a nossos serviços de transporte de passageiros existentes, podemos aumentar a produtividade de nossos ativos e maximizar a receita, que historicamente cobre despesas operacionais fixas por voo, diminui a taxa de ocupação de equilíbrio e aumenta a rentabilidade por voo. Ademais, essa diversificação de receitas ajuda a compensar flutuações de receita sazonais e reduz a volatilidade de nosso negócio no decorrer do tempo. Em dezembro de 2010, a receita de transporte de passageiros respondeu por 68,8% da receita total e a receita de transporte de cargas respondeu por 28,3% da receita total.

Estrutura de Custo Atraente com Alta Utilização de nossos Ativos e Pessoal Produtivo. Acreditamos contar com estrutura de custo altamente competitiva com custo por ATK (Tonelada-Quilômetro Oferecida) de 43,6 centavos em 2010. Nossa vantagem de custo advém principalmente de nossos empregados produtivos e comprometidos, alta utilização de aeronaves, frota moderna e eficiente em termos de combustível e cultura consciente em termos de custo. Nossos salários e custos de mão-de-obra responderam por aproximadamente 20,4% dos custos totais em 2010, que, segundo acreditamos, constitui percentual inferior aos de várias outras transportadoras norte-americanas e europeias.

Além disso, nossos itinerários e rodízios de aeronaves são projetados de forma a maximizar a utilização das aeronaves. Em 2010, nossas aeronaves de longa distância (Boeing 767-300 de passageiros e Airbus A340-300s) operaram em média aproximadamente quatorze horas por dia. Introduzimos, também, novo modelo de negócios para operações de curta distância em 2007; em consequência, até o final de 2010, aumentamos a utilização de nossas aeronaves de fuselagem estreita, atingindo 9,5 horas por dia. Em maio de 2008, concluímos a desativação do Boeing B737-200 de nossa frota. Atualmente, nossa frota de curta distância é

7.9 - Outras informações relevantes

inteiramente composta de Aeronaves A320-Family da Airbus, com exceção da frota da Aires recém-adquirida.

Ademais, em 2009, demos continuidade à implementação do LEAN, sistema que busca melhorar nossos processos por meio da eliminação de atividades que não agregam valor (aumentando, dessa forma, o valor de cada atividade e suprimindo as supérfluas), o que reduz custos, melhora a eficiência e aumenta a satisfação do cliente. A adoção desse sistema constituiu a reformulação de processos que permite a solução de problemas porventura ocorridos durante a execução de qualquer processo, como manutenção de aeronaves. O sistema mencionado acima torna mais eficientes as tarefas diárias e processos realizados na Companhia. Em 2010, graças à sua implementação, logramos redução de 30% do tempo de permanência das aeronaves no hangar e redução de homens-hora utilizados no processo. Em 2010, conseguimos também reduzir de 58 para 18 dias o período necessário à instalação de *winglets*, posicionando-nos como a empresa com os melhores indicadores referentes a esse processo. O LEAN também possibilitou-nos respaldar, em 2011, o grande crescimento da Companhia, racionalizando o processo de treinamento de pilotos; em consequência, mais pilotos foram treinados durante o ano. Finalmente, permitiu à Companhia reduzir emissões de CO₂ por meio da reformulação de processos em várias áreas que acarretam consumo de COMBUSTÍVEL. O LEAN também reduziu o tempo de permanência dos aviões em terra em aproximadamente 50%, reduziu erros em aproximadamente 80% e aumentou a produtividade em aproximadamente 60%. Além disso, ao estabelecer papéis, desafios e realizações claros, a implementação do LEAN teve benefício importante em termos de motivação dos empregados.

Marca Forte Aliada a Alianças Estratégicas Globais Chave. Em março de 2004, lançamos a marca "LAN" sob a qual operamos todas as nossas linhas aéreas internacionais de transporte de passageiros (com exceção da Aires, que trabalha com o fim de mudar de nome para "LAN"). A uniformidade de marca permite a nossos clientes nos identificar com mais facilidade com os altos padrões de serviço e segurança comuns a todas as nossas linhas aéreas. Essa imagem corporativa também melhorou a eficiência de custo e eficácia de nossos esforços de *marketing* conforme continuamos a nos expandir em nossos mercados existentes e novos. Ademais, a LAN e todas as nossas afiliadas de transporte de passageiros (com exceção da Aires) são membros da aliança oneworld®. Firmamos, ademais, contratos bilaterais com parceiros estratégicos, como American Airlines, Iberia e Qantas, entre outros, cuja presença de liderança em seus respectivos mercados proporciona abrangência realmente mundial a nossos passageiros. Nossas alianças e contratos comerciais de transporte de passageiros proporcionam a nossos clientes aproximadamente 750 destinos de viagem, sistema de reservas combinado, flexibilidade de itinerário e vários outros benefícios, que elevam substancialmente nossa posição competitiva no mercado latino-americano.

Otimização da Estratégia de Frota. Fazemos ótimo uso de nossa estrutura de frota mediante a combinação de poucos tipos de aeronaves, aeronaves modernas e vencimentos de arrendamento escalonados. Selecionamos cuidadosamente nossas aeronaves com base em sua capacidade de atender com eficiência e eficácia nossas necessidades de voos de curta e longa distância, ao mesmo tempo ainda nos empenhamos em minimizar o número de tipos de aeronaves que operamos. Em relação a voos de curta distância, operamos as Aeronaves A320-Family da Airbus e a recém-adquirida frota da Aires no mercado colombiano. Em 18 de maio de 2008, deixamos de utilizar as aeronaves Boeing 737-200 em nossas operações chilenas internas. Em relação a voos de passageiros de longa distância, operamos as aeronaves Boeing 767-300 de passageiros e, a voos de carga de longa distância, operamos os Boeing 767-300 de Carga. Em relação ao serviços de ultra longa distância, por exemplo, entre Santiago e Madri e entre Santiago e Auckland, usamos as aeronaves Airbus A340-300. Uma frota com o mínimo de tipos de aeronaves reduz custos de estoque, pois são necessárias menos peças sobressalentes, e reduz a necessidade de treinamento de nossos pilotos para operar tipos diferentes de aeronaves. O plano de renovação de frota estratégico da LAN implica a venda de cinco aeronaves Airbus A318 em 2011, cinco em 2012 e cinco em 2013.

Em 28 de fevereiro de 2011, a idade média de nossa frota era de 6,1 anos (exceto a frota da Aires recém-adquirida), tornando nossa frota uma das mais modernas da América Latina. A desativação de nossos Boeing 737-200s, nossas aeronaves mais antigas, concluída em maio de 2008, contribuiu para reduzir a idade média de nossa frota. Ademais, prevemos que a compra, por nossa parte, de aeronaves adicionais, com entrega entre 2011 e 2018, reduzirá ainda mais a idade média de nossa frota. Uma frota mais jovem

7.9 - Outras informações relevantes

nos torna mais competitivos em termos de custo, pois reduz o consumo de combustível e custos de manutenção, e nos permite desfrutar alto grau de confiança de desempenho. Além disso, uma frota moderna e eficiente em termos de combustível reflete nosso forte compromisso com o meio ambiente, pois aeronaves novas incorporam o que há de mais recente na tecnologia do setor, possibilitando redução significativa de emissões e diminuindo também, ao mesmo tempo, os níveis de ruídos.

Ademais, nossa frota arrendada é estruturada com vencimentos de arrendamento escalonados no decorrer do tempo de forma a criar a flexibilidade estratégica de expansão ou redução da capacidade de acordo com as condições de mercado. Acreditamos que nossas aeronaves e a flexibilidade de nossa frota nos permitem maximizar a utilização de aeronaves, por meio da rápida adaptação a alterações da demanda de transporte de passageiros e cargas nos mercados que servimos.

Situação Financeira Sólida com Registro de Crescimento e Rentabilidade. Historicamente, administramos nosso negócio de forma a manter flexibilidade financeira e balanço patrimonial forte para conciliar nossos objetivos de crescimento, com capacidade de ao mesmo tempo responder a condições de mercado em mutação. Somos uma das poucas linhas aéreas do mundo classificadas como grau investimento e mantivemos essa posição em 2010. Estabelecemos nossa situação financeira sólida preservando nossa liquidez financeira e dando continuidade à estruturação de financiamento de longo prazo para aeronaves recém-adquiridas. Nossa flexibilidade financeira nos possibilitou conseguir grandes pedidos de aeronaves, inclusive uma parte importante de nosso atual programa de renovação da frota a taxas de financiamento atraentes. Também monitoramos e buscamos oportunidades de redução de riscos financeiros associados a moeda, taxa de juros e flutuações do preço do combustível de jato. Nos últimos cinco anos, enquanto grande parte do setor de linhas aéreas enfrenta crises significativas de concorrência e liquidez, continuamos a gerar lucros.

Estratégia de Negócios

São as seguintes as principais áreas nas quais planejamos concentrar nossos esforços no futuro:

Continuidade do Crescimento de nossas Redes de Transporte de Passageiros e Cargas. Pretendemos continuar a ampliar nossa capacidade nos próximos anos de forma a conciliar crescimento de longo prazo sólido da demanda de transporte de passageiros e cargas nos mercados aos quais atualmente visamos. Planejamos, além de expandir nossas operações nos mercados que servimos atualmente, também nos expandir a novos mercados sul-americanos nos quais, segundo acreditamos, existe demanda para nossa combinação de serviços de transporte de passageiros e cargas. Para a consecução desse crescimento:

- em 28 de fevereiro de 2011, possuíamos livro de pedidos de 82 Aeronaves de última geração A320-Family da Airbus, para entrega entre 2011 e 2016, e nove aeronaves de passageiro de fuselagem larga Boeing 767-300, para entrega entre 2011 e 2012;
- em 28 de fevereiro de 2011, possuíamos pedidos para duas aeronaves de Carga Boeing 777-200, para entrega em 2012; e
- também possuímos pedidos em aberto para 32 aeronaves de passageiros Boeing 787 Dreamliner, atualmente com previsão de início de entrega em 2012,

Continuaremos a alavancar os benefícios da combinação de nossas operações de transporte de passageiros e cargas. Nossas operações de transporte de passageiros e cargas são aspectos igualmente importantes de nosso negócio e dedicamos os necessários recursos, empregados, instalações, administração e frota para possibilitar a ambas as operações prestar serviço de alta qualidade e concorrer com eficiência em seus respectivos mercados.

Aumento da Rentabilidade de nossas Operações de Curta Distância. Planejamos dar continuidade à implementação do modelo de negócio lançado em 2007 visando aumentar a eficiência de nossas operações nacionais e de curta distância, especificamente nos mercados internos do Chile e Peru. Esse modelo também está sendo aplicado nos mercados internos do Equador e Argentina, e também em nossas operações de transporte de passageiros recém-adquiridas na Colômbia. A implementação do modelo está sujeita a certas

7.9 - Outras informações relevantes

restrições regulatórias em consequência das faixas de tarifa existentes no mercado interno da Argentina. Além disso, estamos avaliando a aplicação dessas iniciativas em certas rotas regionais da América Latina. Um dos objetivos-chave desse programa foi aumentar a utilização de nossa frota por meio de itinerários modificados que incluem mais voos ponto a ponto e noturnos e tempos de ida e volta menores. Nossa frota Boeing 737-200 foi totalmente desativada em maio de 2008, dando lugar às novas Aeronaves A320-Family da Airbus que atualmente operamos em todas as rotas nacionais e regionais, com exceção das servidas pela Aires. Essas iniciativas aumentaram a eficiência e melhoraram as margens de nossas operações de curta distância. Além disso, nossa moderna frota possibilita custos de manutenção não programada menores, menor consumo de combustível e eficiências operacionais e de custo resultantes da operação de menor número de tipos de frota. Outros objetivos-chave desse modelo de negócio incluem redução dos custos de venda e distribuição graças ao aumento da penetração da Internet, redução de comissões de agenciamento e aumento do autosserviço de *check-in* por meio da rede de *check-in* e quiosques em aeroportos. Prevemos que essas iniciativas, em conjunto com simplificações em parte de funções de *back-office* e de apoio, continuarão a nos ajudar a ampliar operações, ao mesmo tempo controlando custos fixos, estimulando a redução dos custos indiretos por ASK (Assentos Quilômetros Oferecidos). Demos início ao repasse de parte dessas eficiências operacionais aos consumidores por meio de reduções de tarifa, o que estimulou demanda adicional e aumentou nossa rentabilidade total.

Manutenção da Satisfação Excelente do Cliente. Em nossos negócios de transporte de passageiros e cargas, concentramo-nos na prestação de serviços de alta qualidade que são avaliados por nossos clientes. Em nossos negócios de transporte de passageiros, empenhamo-nos em lograr alto grau de pontualidade, serviço de bordo de classe mundial em voos de longa distância, preços atraentes e convenientes e *check-in* rápido para voos de curta distância e o conforto proporcionado por uma frota moderna. Na primeira metade de 2009, concluímos a reconfiguração das cabines de todas as nossas aeronaves de longa distância, incluindo as aeronaves de passageiro Boeing 767 e Airbus A340 com o fim de incorporar nossa nova Classe Premium Business, inclusive assentos *full-flat* reclináveis em 180°, bem como melhorias na classe Economy (classe econômica), incluindo sistema de entretenimento a bordo de última geração. Nosso programa de passageiro frequente, LANPASS, proporciona benefícios de viagem e recompensas a quase 4,3 milhões de clientes fiéis no Chile, Argentina, Peru e Equador e também em outros países nos quais operamos. No negócio de transporte de cargas, concentramo-nos em prestar serviço confiável, valendo-nos de nossa capacidade de manejo de diferentes tipos de carga e também volumes de carga significativos, e alavancando nossas instalações em portas de entrada-chave, como Miami, para assegurar gestão ótima das necessidades de nossos clientes. Avaliamos continuamente oportunidades de incorporação de melhorias de serviço de forma a responder com eficiência às necessidades de nossos clientes.

Ênfase Continuada na Segurança. Nossa principal prioridade é a segurança e estruturamos nossas operações e manutenção visando à realização de voos seguros. Nossas principais instalações de manutenção são certificadas pela Administração Federal de Aviação ("FAA"), DGAC e outras autoridades da aviação civil. Nossos procedimentos de segurança de voo e manutenção são certificados segundo os padrões ISO 9001-2000. Temos programas de treinamento de nossas tripulações e mecânicos segundo padrões de classe mundial nas instalações no exterior ou em nossos centros de treinamento, que desenvolvemos em associação com parceiros de alta qualidade.

Foco na Eficiência e Sustentabilidade. Empenhamo-nos cada vez mais em melhorar a eficiência por meio de uma série de iniciativas de frota que visam reduzir o consumo de combustível. A mais significativa é a contínua renovação e plano de crescimento de nossa frota por meio dos quais esperamos incorporar 125 novas aeronaves entre 2011 e 2018. Por exemplo, estimamos que o Boeing 787 Dreamliner opera com custos por ASK aproximadamente 12% menores do que outras aeronaves de passageiros de longa distância, ao passo que o novo Boeing 777 de carga é aproximadamente 17% mais eficiente em termos de custos por ASK do que o Boeing 767 de carga. Além disso, na segunda metade de 2010, finalizamos a instalação de *winglets* em todas as nossas aeronaves Boeing 767, logrando eficiências de combustível de aproximadamente 5% por aeronave. Com o fim de mitigar o impacto ambiental de nossas operações, buscamos operar de maneira sustentável, reduzindo nosso consumo de combustível e suas emissões. Continuamos, ademais, a nos concentrar no ajuste da configuração de nossas aeronaves à demanda do mercado, por exemplo, ajustando a configuração de quatro Boeing 767s que operam em rotas de longa

7.9 - Outras informações relevantes

distância do Equador por meio da redução do número de assentos da classe Premium Business e aumento do número de assentos da classe Economy. Outros projetos de longo prazo que visam melhorar nossa estrutura de custo incluem introdução dos processos operacionais LEAN às nossas operações de manutenção, bem como investimento em novo estoque e sistemas de reservas Sabre.

Investimento Estrangeiro e Controles Cambiais no Chile

O Banco Central do Chile é responsável, dentre outras coisas, pelas políticas monetárias e controles cambiais do Chile. No passado, os investimentos acionários, incluindo investimentos em ações por pessoas que não sejam residentes chilenas, estiveram geralmente sujeitos a diversos regulamentos de controle cambial que impediam a repatriação de outros investimentos e dos ganhos sobre eles.

O Artigo 47 da Lei do Banco Central e o Capítulo XXVI dos Regulamentos Cambiais do Banco Central regulamentaram os aspectos cambiais da emissão de ADSs e/ou BDRs por uma sociedade chilena até abril de 2001. De acordo com o Capítulo XXVI, o Banco Central do Chile e o depositário tiveram que firmar um acordo para ter acesso ao mercado de câmbio formal. As emissões de ações subjacentes às ADSs e/ou BDRs e ao custodiante também podiam ser parte desses acordos, e nós fazemos parte dele.

Em 16 de abril de 2001, o Banco Central do Chile concordou que, em vigor em 19 de abril de 2001:

- as restrições cambiais anteriores seriam eliminadas; e
- um novo Compêndio de Regulamentos Cambiais (*Compendio de Normas de Cambios Internacionales*) seria aplicado.
- O principal objetivo dessas alterações, conforme declarado pelo Banco Central do Chile, é facilitar a movimentação do capital para dentro e fora do Chile e estimular o investimento estrangeiro.
- no que diz respeito à modificação na política, o Banco Central do Chile eliminou as seguintes restrições:
- uma exigência de reserva com o Banco Central do Chile por um período de um ano (essa reserva obrigatória foi imposta sobre empréstimos estrangeiros e fundos trazidos para o Chile para a compra de ações, à exceção daquelas adquiridas pela constituição de uma nova sociedade ou no aumento de capital da sociedade emissora; a exigência de reserva foi reduzida gradualmente de 30% do investimento proposto para 0%);
- a exigência de aprovação prévia pelo Banco Central do Chile para certas operações;
- o retorno obrigatório de moedas estrangeiras para o Chile; e
- a conversão obrigatória de moedas estrangeiras para pesos chilenos.

De acordo com os novos regulamentos, apenas as limitações a seguir se aplicam a essas operações: o Banco Central do Chile terá que receber as informações relacionadas a certas operações; e determinadas operações precisam ser realizadas no Mercado Cambiário Formal.

O Banco Central do Chile também eliminou o Capítulo XXVI do Compêndio de Regulamentos Cambiais, que regularizava o estabelecimento de uma linha de ADR por uma companhia chilena. De acordo com as novas normas, não é mais necessário obter a aprovação prévia do Banco Central do Chile para estabelecer uma linha de ADR nem para firmar um contrato de investimento estrangeiro com o Banco Central do Chile. O estabelecimento de uma linha de ADR agora é visto como um investimento estrangeiro comum, e exige simplesmente que o Banco Central do Chile seja informado da transação de acordo com os termos do Capítulo XIV do Compêndio de Regulamentos Cambiais revisados, e que a transação seja realizada exclusivamente através do Mercado Cambiário Formal.

Contudo, todos os acordos assinados conforme as disposições do Capítulo XXVI (incluindo o contrato de investimento estrangeiro entre a Lan Airlines, o Banco Central do Chile e o depositário de ADS, ou "Contrato de Investimento Estrangeiro") permanecem em pleno efeito e vigor e continuam sendo regidos pelas disposições, e estando sujeitos às restrições previstas no Capítulo XXVI no momento de sua ab-rogação.

7.9 - Outras informações relevantes

Nosso Contrato de Investimento Estrangeiro garante aos investidores de ADS acesso ao Mercado Cambiário Formal para converter valores de pesos chilenos para dólares norte-americanos, e para repatriar os valores recebidos em relação às ações ordinárias depositadas ou às ações ordinárias sacadas do depósito ou para entregar ADRs e/ou BDRs (incluindo os valores recebidos como dividendos em dinheiro e os proventos oriundos da venda, no Chile, de ações ordinárias subjacentes e de quaisquer direitos decorrentes delas).

A garantia de acesso ao Mercado Cambiário Formal conforme o Contrato de Investimento Estrangeiro exige a satisfação das condições a seguir:

- os fundos para comprar as ações ordinárias subjacentes às ADSs e/ou BDRs são trazidos para o Chile e convertidos em pesos chilenos através do Mercado Cambiário Formal;
- a compra das ações ordinárias subjacentes é feita em uma bolsa de valores chilena; e
- dentro de cinco dias úteis a contar da conversão dos fundos para pesos chilenos, o Banco Central do Chile é informado que os fundos da conversão foram usados para a compra das ações ordinárias subjacentes.

Segue um resumo das principais disposições do Contrato de Investimento Estrangeiro, cujo modelo foi apresentado como anexo à declaração de registro no Formulário F-1 (Arquivo Nº 333-7750), protocolado em 10 de outubro de 1997, a respeito de nossa oferta de 6 de novembro de 1997. Esse resumo não é completo e está qualificado, na íntegra, por referência ao Capítulo XXVI e ao Contrato de Investimento Estrangeiro.

De acordo com o Capítulo XXVI e com o Contrato de Investimento Estrangeiro, o Banco Central do Chile concordou em conceder ao depositário, em nome dos detentores de ADR, e a qualquer investidor não residente ou domiciliado no Chile que retirar ações ordinárias mediante a entrega de ADRs e/ou BDRs, acesso ao Mercado Cambiário Formal para converter pesos chilenos em dólares norte-americanos (e remeter esses dólares para fora do Chile), no que diz respeito às ações ordinárias representadas pelas ADSs e/ou BDRs ou às ações sacadas, inclusive os valores recebidos como:

- dividendos em dinheiro;
- proventos gerados pela venda, no Chile, de ações sacadas ou de ações distribuídas em razão da liquidação, incorporação ou consolidação da Lan Airlines (observado o recebimento pelo Banco Central do Chile de um certificado do detentor das ações sacadas ou das ações distribuídas (ou de uma instituição autorizada pelo Banco Central do Chile) informando que a residência e o domicílio do detentor em questão são fora do Chile, e um certificado de uma bolsa de valores chilena (ou de uma corretora ou empresa de valores mobiliários constituída no Chile) informando que as ações sacadas ou as ações distribuídas forma vendidas em uma bolsa de valores chilena);
- proventos gerados pela venda, no Chile, dos direitos de preferência relacionados à subscrição de ações ordinárias adicionais;
- proventos gerados pela liquidação, incorporação ou consolidação da Lan Airlines;
- proventos gerados pela venda, no Chile, de ações ordinárias recebidas como dividendo; e
- outras distribuições, incluindo aquelas relacionadas a qualquer recapitalização resultante da detenção de ações ordinárias representadas por ADSs e/ou BDRs ou ações sacadas.

O Capítulo XXVI prevê que o acesso ao Mercado Cambiário Formal quanto aos pagamentos de dividendos está condicionado à nossa certificação ao Banco Central do Chile de que um pagamento de dividendo foi feito, e que qualquer imposto aplicável foi retido. Nós concordamos em fornecer essa certificação. O Capítulo XXVI também prevê que o acesso ao Mercado Cambiário Formal relacionado à venda das ações sacadas ou à distribuição sobre elas está condicionado ao recebimento pelo Banco Central do Chile de uma certificação pelo depositário ou custodiante, conforme for o caso, atestando que as ações ordinárias foram sacadas em troca da entrega de ADRs e/ou BDRs adequadas e do recebimento de uma renúncia ao benefício do Contrato de Investimento Estrangeiro a este respeito (exceto no que diz respeito à venda proposta das ações ordinárias) até que as ações sacadas fossem novamente depositadas.

O Capítulo XXVI e o Contrato de Investimento Estrangeiro prevêem que uma pessoa que traz moeda estrangeira para o Chile para comprar ações ordinárias de acordo com os termos do Contrato de

7.9 - Outras informações relevantes

Investimento Estrangeiro tem que converter essa moeda estrangeira em pesos chilenos na data de entrada no Chile, assim como tem que investir em ações ordinárias dentro de cinco dias úteis bancários para receber os benefícios do Contrato de Investimento Estrangeiro. Se uma pessoa não investir em ações ordinárias dentro do referido período, ela pode ter acesso ao Mercado Cambiário Formal para readquirir a moeda estrangeira, desde que a solicitação seja apresentada ao Banco Central do Chile dentro de sete dias úteis bancários a contar da conversão inicial para pesos. As ações ordinárias adquiridas conforme descrito acima podem ser depositadas em troca de ADRs e/ou BDRs e receberão os benefícios do Contrato de Investimento Estrangeiro, estando sujeitas:

- ao recebimento pelo Banco Central do Chile de um certificado do depositário informando que as ações ordinárias foram depositadas e que as ADRs e/ou BDRs relacionadas foram emitidas; e
- ao recebimento pelo custodiante de uma declaração da pessoa que efetuou o depósito renunciando aos benefícios do Contrato de Investimento Estrangeiro sobre as ações ordinárias depositadas.

O acesso ao Mercado Cambiário Formal em qualquer uma das circunstâncias descritas acima não é automático. Conforme o Capítulo XXVI, esse acesso precisa da aprovação do Banco Central do Chile, com base em uma solicitação apresentada por uma instituição bancária constituída no Chile. O Contrato de Investimento Estrangeiro prevê que se o Banco Central do Chile não tiver agido conforme a solicitação dentro de sete dias bancários, a solicitação será considerada aprovada.

De acordo com a lei chilena vigente, o Contrato de Investimento Estrangeiro não pode ser modificado unilateralmente pelo Banco Central do Chile. No entanto, não podemos garantir que outras restrições chilenas aplicáveis aos detentores de ADRs e/ou BDRs, à alienação de ADSs e/ou BDRs subjacentes às ações ordinárias, à repatriação dos proventos gerados por uma aquisição ou à alienação ou ao pagamento de dividendos não serão impostas ou exigidas no futuro, nem podemos fazer uma avaliação sobre a duração ou o impacto caso essas restrições sejam impostas ou exigidas. Em 10 de maio de 2007, o Conselho do Banco Central do Chile concordou em conceder às companhias chilenas que aumentaram seu capital social entre a data do contrato e 31 de agosto de 2007 a opção de solicitar, de uma única vez, a aplicação do Capítulo XXVI a essas ações emitidas e efetivamente pagas antes de 31 de agosto de 2008 (assumindo a satisfação prévia das exigências do Banco Central do Chile).

8.1 - Descrição do Grupo Econômico

a. Controladores diretos e indiretos:

Em 28 de fevereiro de 2011, o Grupo Cueto controlava a Companhia. O Grupo Cueto é formado pelo Sr. Juan Cueto Sierra, Sr. Juan José Cueto Plaza, Sr. Ignacio Cueto Plaza, Sr. Enrique Cueto Plaza e certos outros membros da família.

Com início no primeiro trimestre de 2010, o Grupo Piñera (formado pelo Sr. Sebastián Piñera Echenique e certos membros de sua família), detentor de 26,3% das ações ordinárias com direito de voto em 31 de dezembro de 2009, passou a vender sua participação na Companhia depois da eleição do Sr. Sebastián Piñera Echenique para novo presidente do Chile.

Em 9 de março de 2010, o Grupo Cueto adquiriu do Grupo Piñera participação de 8,6% na Companhia. Em consequência dessa operação, foi rescindido o acordo de acionistas entre os dois grupos. Além disso, o Grupo Piñera vendeu 9,8% da Companhia em dois leilões na Bolsa de Valores de Santiago realizados em 25 de fevereiro de 2010 e em 25 de março de 2010, respectivamente.

Finalmente, em 24 de março de 2010, o Grupo Piñera assinou contrato de venda à Bethia S.A. de participação adicional de 8,0% na Companhia.

Em consequência da operação supra, o Grupo Cueto passou a controlar a Companhia. Em 28 de fevereiro de 2011, o Grupo Cueto detinha 34,03% das ações ordinárias com direito de voto. Esse Acionista Controlador tem direito de eleger quatro dos nove membros de nosso conselho de administração e está em posição de orientar a administração da Companhia.

Em 28 de fevereiro de 2011, um segundo grupo de acionistas, incluindo nosso conselheiro Ramón Eblen Cádiz, possuía 9,38% de nossas ações ordinárias. Também o Grupo Bethia, que inclui nosso conselheiro Carlos Heller Solari, detém 7,99% das ações ordinárias da LAN.

A tabela abaixo apresenta a participação societária em ações ordinárias em 28 de fevereiro de 2011 de nossos Acionistas Controladores, outros acionistas principais (detentores de mais de 5% da Companhia) e acionistas minoritários.

	Participação (28 de fevereiro de 2011)	
	Número de ações ordinárias	Percentual de ações ordinárias
Acionista		
Grupo Cueto	115.399.502	34,03%
Costa Verde Aeronáutica S.A.	108.320.407	31,94%
Inversiones Mineras del Cantábrico S.A.	7.079.095	2,09%
Grupo Eblen.....	31.778.049	9,38%
Inv. Andes S.A.....	22.288.695	6,57%
Outros	9.489.354	2,80%
Grupo Bethia.....	27.103.273	7,99%
Axxion	27.103.273	7,99%
Outros	164.869.635	48,61%
Total	339.150.459	100,00%

Em 28 de fevereiro de 2011, investidores de fora do Chile detinham 4,41% de nosso capital social sob a forma de ADSs, fundos de pensão chilenos detinham 13,2% de nosso capital social e outros investidores minoritários detinham 31% sob a forma de ações ordinárias. É inviável determinarmos o número de ADSs ou ações ordinárias sob titularidade beneficiária nos Estados Unidos. Em 28 de fevereiro de 2011, tínhamos 1.508 detentores registrados de nossas ações ordinárias. É inviável determinarmos a parte das ações detidas no Chile ou o número de detentores registrados no Chile.

Todos os nossos acionistas têm direitos de voto idênticos.

8.1 - Descrição do Grupo Econômico

b. Controladas e Coligadas / c. Participação do Emissor em Sociedades do Grupo

Denominação	Origem	Atividade	Participação da Companhia (%)
Lantours Division de Servicios Terrestres S.A.	Chile	Operador de Turismo	100
Inmobiliaria Aeronáutica S.A.	Chile	Imobiliário	100
Lan Pax Group S.A. y Filiales	Chile	Investimentos	100
Lan Perú S.A.	Perú	Transporte Aéreo	70
Lan Chile Investments Limited y Filiales	Cayman Is.	Investimentos	100
Lan Cargo S.A.	Chile	Transporte Aéreo	99,898
Connecta Corporation	USA	Transportadora Indireta	100
		Serviços de	
Prime Airport Services Inc. y Filial	USA	Manuseamento	100
Transporte Aéreo S.A.	Chile	Transporte Aéreo	100
Ediciones Ladeco América S.A.	Chile	Vendas	100
Aircraft International Leasing Limited	USA	Aluguel de Aeronaves	100
Fast Air Almacenes de Carga S.A.	Chile	Depósito de Produtos	100
Ladeco Cargo S.A.	Chile	Transporte Aéreo	100
		Serviços de	
Laser Cargo S.R.L.	Argentina	Manuseamento	100
Lan Cargo Overseas Limited y Filiales	USA	Investimentos	100
Lan Cargo Inversiones S.A. y Filial	Chile	Transporte Aéreo	100
Blue Express INTL S.A. y Filial	Chile	Transporte Terrestre	100
Inversiones Lan S.A. y Filiales	Chile	Investimentos	99,71
Austral Sociedad Concesionaria S.A.	Chile	Concessionária	20
Concesionaria Chucumata S.A.	Chile	Concessionária	16,7
Lufthansa Lan Chile Technical Training S.A.	Chile	Treinamento para voos	50

d. Participações das Sociedades do Grupo no Emissor

	Participação Atual	
	Número de ações ordinárias	Percentual de ações ordinárias
Acionista		
Grupo Cueto	115.399.502	34,03%
Costa Verde Aeronáutica S.A.	90.575.407	26,73%
Inversiones Nueva Costa Verde Aeronáutica Limitada	17.745.000	5,23%
Inversiones Mineras del Cantábrico S.A.	7.079.095	2,09%

e. Sociedades sob Controle Comum

Não há sociedades relevantes sob o controle comum da Companhia

8.2 - Organograma do Grupo Econômico

Não foi elaborado organograma do grupo econômico compatível com as informações apresentadas no item 8.1. acima.

8.3 - Operações de reestruturação

Data da operação	06/04/2011
Evento societário	Alienação e aquisição de controle societário
Descrição da operação	Em 25 de janeiro de 2011 subsidiárias diretas Lan Cargo S.A., e Inversiones Lan S.A., assinou uma promessa de venda, como vendedores com a Bethia S.A. como compradora, para 100% das ações das empresas Blue Express International S.A. e Blue Express S.A., empresas dedicadas à serviços de correio terrestres, operando marcas e certos programas de computador. O mesmo contrato contempla ainda a venda futura pela Lan Airlines S.A. das marcas e domínios da Internet associados a tais empresas, juntamente com alguns sistemas de computador. O preço final está sujeito à conclusão do processo de due diligence e ao cumprimento de determinadas condições do contrato. O preço fixado no contrato promessa é the R\$89 milhões (US\$54 milhões) sujeita a eventuais ajustes que surgirem como resultado da diligência realizada pela Bethia. A transação foi concluída em 6 de abril de 2011, em conformidade com os termos no contrato.
Data da operação	15/02/2011
Evento societário	Alienação e aquisição de controle societário
Descrição da operação	Anteriormente à aquisição da Aires, desde 6 de maio de 2010, a Companhia tem um acordo para fornecer apoio técnico e consultoria de serviços para a companhia aérea da Colômbia Aeroasis S.A. ("Aeroasis"), enquanto a Aeroasis finalizava o processo de obtenção de licença da autoridade da aviação civil colombiana (Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil), dentro do prazo estabelecido de fevereiro de 2011. Este processo incluiu a contratação de pessoal e desenvolvimento de materiais técnicos, bem como a seleção e aquisição de equipamentos, tudo em conformidade com os quadros legais e regulamentares aplicáveis. Em fevereiro de 2011 LAN adquiriu as controladoras da Aeroasis com o objetivo de fundir-se com operações da Aires.
Data da operação	26/11/2010
Evento societário	Alienação e aquisição de controle societário
Descrição da operação	Em 26 de novembro de 2010, a LAN adquiriu a linha aérea colombiana Aerovías de Integración Regional S.A. ("Aires") por US\$12 milhões (R\$20 milhões) em dinheiro, além de assumir passivos líquidos de US\$87 milhões (R\$144 milhões). O mercado colombiano é o segundo maior mercado da América do Sul com mais de 13 milhões de passageiros nacionais ao ano e representa mercado-chave na consolidação da LAN como linha aérea líder na região. A AIRES é atualmente a segunda maior operadora do mercado interno da Colômbia com participação de mercado de aproximadamente 20% em dezembro de 2010. A frota da Aires consiste em 9 B737-700s, 11 Q200 e 4 Q400, todos sob arrendamentos operacionais.
Data da operação	25/03/2010
Evento societário	Outro
Descrição do evento societário "Outro"	Venda de Participação Relevante da Cia. em Leilão
Descrição da operação	O Grupo Piñera alienou 9,8% de participação na Companhia por meio de dois leilões na Bolsa de Santiago, sendo que em 25 de março de 2010 foram alienadas ações representando 3,3% do capital social, no valor de US\$ 198 milhões.
Data da operação	24/03/2010
Evento societário	Outro
Descrição do evento societário "Outro"	Alienação de Participação Relevante na Companhia
Descrição da operação	O Grupo Piñera assinou um acordo para vender uma participação de 8,0% na Companhia para a Bethia S.A., no valor de US\$ 418 milhões.
Data da operação	09/03/2010

8.3 - Operações de reestruturação

Evento societário	Alienação e aquisição de controle societário
Descrição da operação	Desde o primeiro trimestre de 2010, o Grupo Piñera (que era composto pelo Sr. Sebastián Piñera Echenique e certos membros da sua família), que detinha 26,3% das ações ordinárias em 31 de dezembro de 2009, começou a vender sua participação na Companhia após o Sr. Sebastián Piñera Echenique ser eleito como o novo presidente do Chile. Em 9 de março de 2010, o Grupo Cueto adquiriu uma participação de 8,6% da Companhia do Grupo Piñera, pelo valor de US\$ 481 milhões. Como resultado desta transação, o acordo de acionistas entre os dois grupos foi encerrado. Como resultado do acima exposto, o Grupo Cueto controla a Companhia. Na data deste Formulário de Referência, o Grupo Cueto tem 34,06% das ações ordinárias. Como Acionista Controlador, tem o direito de eleger quatro dos nove membros do nosso conselho de administração e está em uma posição para dirigir e administrar a Companhia.
Data da operação	25/02/2010
Evento societário	Outro
Descrição do evento societário "Outro"	Venda de Participação da Companhia em Leilão
Descrição da operação	O Grupo Piñera alienou 6,5% da Companhia por meio de dois leilões na Bolsa de Santiago em 25 de fevereiro de 2010, pelo valor de US\$ 375 milhões.

8.4 - Outras informações relevantes

Todas as informações relevantes e pertinentes a este tópico já foram divulgadas nos itens anteriores.

9.1 - Bens do ativo não-circulante relevantes - outros

Não há outros bens relevantes do ativo não circulante que não estejam descritos nas seções abaixo.

9.1 - Bens do ativo não-circulante relevantes / 9.1.a - Ativos imobilizados

Descrição do bem do ativo imobilizado	País de localização	UF de localização	Município de localização	Tipo de propriedade
15 Airbus A318-100	Chile		Santiago	Própria
23 Airbus A319-100	Chile		Santiago	Própria
31 Airbus A320-200	Chile		Santiago	Própria
9 Boeing 737-700	Chile		Santiago	Própria
11 Dash 8-200	Chile		Santiago	Própria
4 Dash 8-400	Chile		Santiago	Própria
28 Boeing 767-300	Chile		Santiago	Própria
5 Airbus A340-300	Chile		Santiago	Própria
12 Boeing 767-300 de Carga	Chile		Santiago	Própria
2 Boeing 777-200 de Carga	Chile		Santiago	Própria

9.1 - Bens do ativo não-circulante relevantes / 9.1.b - Patentes, marcas, licenças, concessões, franquias e contratos de transferência de tecnologia

Tipo de ativo	Descrição do ativo	Território atingido	Duração	Eventos que podem causar a perda dos direitos	Consequência da perda dos direitos
Marcas	LAN	Chile	até 2014	(i) Expiração da validade ou não pagamento das taxas oficiais de renovação aplicáveis. (ii) Desistência voluntária dos direitos do titular, a qual poderá ser total ou parcial em relação aos produtos e serviços indicados pela marca; (iii) Ação de Cancelamento, em virtude de um período injustificado de inutilização da marca; (iv) Uso da marca com alterações significativas de sua natureza original, como apresentada no certificado de registro de marca, no período de no mínimo cinco da data da concessão do uso da marca; (v) Declaração de invalidade do registro, pleiteada por terceiro em processo administrativo. No plano legal, enquanto a Companhia for titular de várias marcas, não podemos garantir que terceiros não irão reivindicar que a Companhia está infringindo direitos de propriedade intelectual e que obtenham uma decisão favorável em processo administrativo nesse sentido. A manutenção de um registro de marca é feito por meio do pagamento regular de tributos para o INPI.	As consequências potenciais da perda desses direitos poderiam implicar redução direta da receita em rotas ou conexões afetadas pelas alterações.

9.1 - Bens do ativo não-circulante relevantes / 9.1.b - Patentes, marcas, concessões, franquias e contratos de transferência de tecnologia

Tipo de ativo	Descrição do ativo	Território atingido	Duração	Eventos que podem causar a perda dos direitos	Consequência da perda dos direitos
Marcas	LAN	Argentina	até 2016	(i) Expiração da validade ou não pagamento das taxas oficiais de renovação aplicáveis. (ii) Desistência voluntária dos direitos do titular, a qual poderá ser total ou parcial em relação aos produtos e serviços indicados pela marca; (iii) Ação de Cancelamento, em virtude de um período injustificado de inutilização da marca; (iv) Uso da marca com alterações significativas de sua natureza original, como apresentada no certificado de registro de marca, no período de no mínimo cinco da data da concessão do uso da marca; (v) Declaração de invalidade do registro, pleiteada por terceiro em processo administrativo. No plano legal, enquanto a Companhia for titular de varias marcas, não podemos garantir que terceiros não irão reivindicar que a Companhia está infringindo direitos de propriedade intelectual e que obtenham uma decisão favorável em processo administrativo nesse sentido. A manutenção de um registro de marca é feito por meio do pagamento regular de tributos para o INPI.	As consequências potenciais da perda desses direitos poderiam implicar redução direta da receita em rotas ou conexões afetadas pelas alterações.

9.1 - Bens do ativo não-circulante relevantes / 9.1.b - Patentes, marcas, licenças, concessões, franquias e contratos de transferência de tecnologia

Tipo de ativo	Descrição do ativo	Território atingido	Duração	Eventos que podem causar a perda dos direitos	Consequência da perda dos direitos
Marcas	LAN	Peru	até 2014	(i) Expiração da validade ou não pagamento das taxas oficiais de renovação aplicáveis. (ii) Desistência voluntária dos direitos do titular, a qual poderá ser total ou parcial em relação aos produtos e serviços indicados pela marca; (iii) Ação de Cancelamento, em virtude de um período injustificado de inutilização da marca; (iv) Uso da marca com alterações significativas de sua natureza original, como apresentada no certificado de registro de marca, no período de no mínimo cinco da data da concessão do uso da marca; (v) Declaração de invalidez do registro, pleiteada por terceiro em processo administrativo. No plano legal, enquanto a Companhia for titular de varias marcas, não podemos garantir que terceiros não irão reivindicar que a Companhia está infringindo direitos de propriedade intelectual e que obtenham uma decisão favorável em processo administrativo nesse sentido. A manutenção de um registro de marca é feito por meio do pagamento regular de tributos para o INPI.	As consequências potenciais da perda desses direitos poderiam implicar redução direta da receita em rotas ou conexões afetadas pelas alterações.

9.1 - Bens do ativo não-circulante relevantes / 9.1.b - Patentes, marcas, licenças, concessões, franquias e contratos de transferência de tecnologia

Tipo de ativo	Descrição do ativo	Território atingido	Duração	Eventos que podem causar a perda dos direitos	Consequência da perda dos direitos
Marcas	LAN	Brasil	até 2020	(i) Expiração da validade ou não pagamento das taxas oficiais de renovação aplicáveis. (ii) Desistência voluntária dos direitos do titular, a qual poderá ser total ou parcial em relação aos produtos e serviços indicados pela marca; (iii) Ação de Cancelamento, em virtude de um período injustificado de inutilização da marca; (iv) Uso da marca com alterações significativas de sua natureza original, como apresentada no certificado de registro de marca, no período de no mínimo cinco da data da concessão do uso da marca; (v) Declaração de invalidade do registro, pleiteada por terceiro em processo administrativo. No plano legal, enquanto a Companhia for titular de várias marcas, não podemos garantir que terceiros não irão reivindicar que a Companhia está infringindo direitos de propriedade intelectual e que obtenham uma decisão favorável em processo administrativo nesse sentido. A manutenção de um registro de marca é feito por meio do pagamento regular de tributos para o INPI.	As consequências potenciais da perda desses direitos poderiam implicar redução direta da receita em rotas ou conexões afetadas pelas alterações.

9.1 - Bens do ativo não-circulante relevantes / 9.1.b - Patentes, marcas, licenças, concessões, franquias e contratos de transferência de tecnologia

Tipo de ativo	Descrição do ativo	Território atingido	Duração	Eventos que podem causar a perda dos direitos	Consequência da perda dos direitos
Marcas	LAN	Equador	até 2012	(i) Expiração da validade ou não pagamento das taxas oficiais de renovação aplicáveis. (ii) Desistência voluntária dos direitos do titular, a qual poderá ser total ou parcial em relação aos produtos e serviços indicados pela marca; (iii) Ação de Cancelamento, em virtude de um período injustificado de inutilização da marca; (iv) Uso da marca com alterações significativas de sua natureza original, como apresentada no certificado de registro de marca, no período de no mínimo cinco da data da concessão do uso da marca; (v) Declaração de invalidade do registro, pleiteada por terceiro em processo administrativo. No plano legal, enquanto a Companhia for titular de varias marcas, não podemos garantir que terceiros não irão reivindicar que a Companhia está infringindo direitos de propriedade intelectual e que obtenham uma decisão favorável em processo administrativo nesse sentido. A manutenção de um registro de marca é feito por meio do pagamento regular de tributos para o INPI.	As consequências potenciais da perda desses direitos poderiam implicar redução direta da receita em rotas ou conexões afetadas pelas alterações.

9.1 - Bens do ativo não-circulante relevantes / 9.1.b - Patentes, marcas, licenças, concessões, franquias e contratos de transferência de tecnologia

Tipo de ativo	Descrição do ativo	Território atingido	Duração	Eventos que podem causar a perda dos direitos	Consequência da perda dos direitos
Marcas	LAN	Colombia	até 2014	(i) Expiração da validade ou não pagamento das taxas oficiais de renovação aplicáveis. (ii) Desistência voluntária dos direitos do titular, a qual poderá ser total ou parcial em relação aos produtos e serviços indicados pela marca; (iii) Ação de Cancelamento, em virtude de um período injustificado de inutilização da marca; (iv) Uso da marca com alterações significativas de sua natureza original, como apresentada no certificado de registro de marca, no período de no mínimo cinco da data da concessão do uso da marca; (v) Declaração de invalidade do registro, pleiteada por terceiro em processo administrativo. No plano legal, enquanto a Companhia for titular de varias marcas, não podemos garantir que terceiros não irão reivindicar que a Companhia está infringindo direitos de propriedade intelectual e que obtenham uma decisão favorável em processo administrativo nesse sentido. A manutenção de um registro de marca é feito por meio do pagamento regular de tributos para o INPI.	As consequências potenciais da perda desses direitos poderiam implicar redução direta da receita em rotas ou conexões afetadas pelas alterações.

9.1 - Bens do ativo não-circulante relevantes / 9.1.c - Participações em sociedades

Razão social	CNPJ	Código CVM	Tipo sociedade	Pais sede	UF sede	Município sede	Descrição das atividades desenvolvidas	Participação do emisor (%)
Exercício social	Valor contábil - variação %	Valor mercado - variação %	Montante de dividendos recebidos (Reais)	Estados Unidos	Data	Valor (Reais)		
Aircraft International Leasing Limited	00.000.000/0000-00	-	Controlada	Estados Unidos			Aluguel de aeronaves	100,000000
31/12/2010	0,180000	0,000000		Valor mercado				
31/12/2009	0,040000	0,000000		Valor contábil	31/12/2010	-4.600.000,00		
31/12/2008	0,140000	0,000000						
Razões para aquisição e manutenção de tal participação								
Expectativa de Rendimentos Futuros								
Austral Sociedad Concesionaria S.A.	00.000.000/0000-00	-	Coligada	Chile			Concessionária	20,000000
31/12/2010	-96,690000	0,000000		Valor mercado				
31/12/2009	-1,560000	0,000000		Valor contábil	31/12/2010	38.000,00		
31/12/2008	6,660000	0,000000						
Razões para aquisição e manutenção de tal participação								
Expectativa de Rendimentos Futuros								
Blue Express INTL S.A. y Filial	00.000.000/0000-00	-	Controlada	Chile			Transporte terrestre	100,000000
31/12/2010	-6,370000	0,000000		Valor mercado				
31/12/2009	27,640000	0,000000		Valor contábil	31/12/2010	11.673.000,00		
31/12/2008	-11,650000	0,000000						
Razões para aquisição e manutenção de tal participação								
Expectativa de Rendimentos Futuros								
Concesionaria Chucumata S.A.	00.000.000/0000-00	-	Coligada	Chile			Concessionária	16,700000
31/12/2010	0,000000	0,000000		Valor mercado				
31/12/2009	8,330000	0,000000		Valor contábil	31/12/2010	43.000,00		

9.1 - Bens do ativo não-circulante relevantes / 9.1.c - Participações em sociedades

Razão social	CNPJ	Código CVM	Tipo sociedade	País sede	UF sede	Município sede	Descrição das atividades desenvolvidas	Participação do emisor (%)
Exercício social	Valor contábil - variação %	Valor mercado - variação %	Montante de dividendos recebidos (Reais)	Data	Valor (Reais)			
31/12/2008	-96,580000	0,000000	268.000,00					
Razões para aquisição e manutenção de tal participação								
Expectativa de Rendimentos Futuros								
Connecta Corporation	00.000.000/0000-00	-	Controlada	Estados Unidos			Transportadora indireta.	100,000000
31/12/2010	4,930000	0,000000		Valor mercado				
31/12/2009	-38,570000	0,000000		Valor contábil 31/12/2010	-2.919.000,00			
31/12/2008	0,000000	0,000000						
Razões para aquisição e manutenção de tal participação								
Expectativa de Rendimentos Futuros								
Ediciones Ladeco América S.A.	00.000.000/0000-00	-	Controlada	Chile			Vendas	100,000000
31/12/2010	8,460000	0,000000		Valor mercado				
31/12/2009	25,600000	0,000000		Valor contábil 31/12/2010	-1.037.000,00			
31/12/2008	-21,730000	0,000000						
Razões para aquisição e manutenção de tal participação								
Expectativa de Rendimentos Futuros								
Fast Air Almacenes de Carga S.A.	00.000.000/0000-00	-	Controlada	Chile			Depósito aduaneiro	100,000000
31/12/2010	34,420000	0,000000		Valor mercado				
31/12/2009	38,670000	0,000000		Valor contábil 31/12/2010	21.121.000,00			
31/12/2008	-7,590000	0,000000						
Razões para aquisição e manutenção de tal participação								
Expectativa de Rendimentos Futuros								
Imobiliária Aeronáutica S.A.	00.000.000/0000-00	-	Controlada	Chile			Imóveis	100,000000

9.1 - Bens do ativo não-circulante relevantes / 9.1.c - Participações em sociedades

Razão social	CNPJ	Código CVM	Tipo sociedade	País sede	UF sede	Município sede	Descrição das atividades desenvolvidas	Participação do emisor (%)
Exercício social	Valor contábil - variação %	Valor mercado - variação %	Montante de dividendos recebidos (Reais)	Valor mercado	Data	Valor (Reais)		
31/12/2010	-8,080000	0,000000	3.393.000,00	Valor contábil	31/12/2010	50.347.000,00		
31/12/2009	-0,820000	0,000000	6.085.000,00					
31/12/2008	223,480000	0,000000	11.383.000,00					
Razões para aquisição e manutenção de tal participação								
Expectativa de Rendimentos Futuros								
Inversiones Lan S.A. y Filiales	00.000.000/0000-00	-	Controlada	Chile			Investimentos	99,710000
31/12/2010	-33,860000	0,000000	13.620.000,00	Valor mercado	31/12/2010	12.270.000,00		
31/12/2009	45,880000	0,000000	11.371.000,00	Valor contábil				
31/12/2008	136,620000	0,000000	0,00					
Razões para aquisição e manutenção de tal participação								
Expectativa de Rendimentos Futuros								
Ladeco Cargo S.A.	00.000.000/0000-00	-	Controlada	Chile			Transporte aéreo	100,000000
31/12/2010	7,870000	0,000000	0,00	Valor mercado	31/12/2010	679.000,00		
31/12/2009	25,330000	0,000000	0,00	Valor contábil				
31/12/2008	-21,040000	0,000000	0,00					
Razões para aquisição e manutenção de tal participação								
Expectativa de Rendimentos Futuros								
Lan Cargo Inversiones S.A. y Filial	00.000.000/0000-00	-	Controlada	Chile			Transporte aéreo	100,000000
31/12/2010	51,630000	0,000000	0,00	Valor mercado	31/12/2010	-8.659.000,00		
31/12/2009	157,560000	0,000000	0,00	Valor contábil				
31/12/2008	0,000000	0,000000	0,00					
Razões para aquisição e manutenção de tal participação								

9.1 - Bens do ativo não-circulante relevantes / 9.1.c - Participações em sociedades

Razão social	CNPJ	Código CVM	Tipo sociedade	País sede	UF sede	Município sede	Descrição das atividades desenvolvidas	Participação do emisor (%)
Exercício social	Valor contábil	variação %	Valor mercado - variação %	Montante de dividendos recebidos (Reais)	Data	Valor (Reais)		
Expectativa de Rendimentos Futuros								
Lan Cargo Overseas Limited y Filiales	00.000.000/0000-00	-	Controlada	Estados Unidos			Investimentos	100,000000
31/12/2010	-3,040000	0,000000		Valor mercado				
31/12/2009	203,220000	0,000000		Valor contábil	31/12/2010	-66.892.000,00		
31/12/2008	-571,790000	0,000000		0,00				
Razões para aquisição e manutenção de tal participação								
Expectativa de Rendimentos Futuros								
Lan Cargo S.A.	00.000.000/0000-00	-	Controlada	Chile			Transporte aéreo	99,890000
31/12/2010	8,460000	0,000000		Valor mercado				
31/12/2009	35,060000	0,000000		Valor contábil	31/12/2010	753.031.000,00		
31/12/2008	14,720000	0,000000		0,00				
31/12/2008	14,720000	0,000000		69.796.000,00				
Razões para aquisição e manutenção de tal participação								
Expectativa de Rendimentos Futuros								
Lan Chile Investments Limited y Filiales	00.000.000/0000-00	-	Controlada	Ilhas Cayman			Investimentos	100,000000
31/12/2010	-31,320000	0,000000		Valor mercado				
31/12/2009	38,140000	0,000000		Valor contábil	31/12/2010	-4.349.000,00		
31/12/2008	6,200000	0,000000		0,00				
31/12/2008	6,200000	0,000000		0,00				
Razões para aquisição e manutenção de tal participação								
Expectativa de Rendimentos Futuros								
Lan Pax Group S.A. y Filiales	00.000.000/0000-00	-	Controlada	Chile			Investimentos	100,000000
31/12/2010	2,650000	0,000000		Valor mercado				
31/12/2009				Valor contábil	31/12/2010	-13.901.000,00		
31/12/2008				0,00				

9.1 - Bens do ativo não-circulante relevantes / 9.1.c - Participações em sociedades

Razão social	CNPJ	Código CVM	Tipo sociedade	País sede	UF sede	Município sede	Descrição das atividades desenvolvidas	Participação do emissor (%)
Exercício social	Valor contábil	Variação %	Valor mercado - Variação %	Montante de dividendos recebidos (Reais)	Data	Valor (Reais)		
31/12/2009	-33,410000	0,000000	0,00					
31/12/2008	-54,750000	0,000000	0,00					
Razões para aquisição e manutenção de tal participação								
Expectativa de Rendimentos Futuros								
Lan Peru S.A.	00.000.000/0000-00	-	Controlada	Peru			Transporte aéreo.	70,000000
31/12/2010	-5,330000	0,000000	2.477.000,00	Valor mercado	31/12/2010	16.493.000,00		
31/12/2009	56,000000	0,000000	1.513.000,00	Valor contábil				
31/12/2008	-6,110000	0,000000	2.216.000,00					
Razões para aquisição e manutenção de tal participação								
Expectativa de Rendimentos Futuros								
Lantours Division de Servicios Terrestres S.A.	00.000.000/0000-00	-	Controlada	Chile			Operador turístico	100,000000
31/12/2010	121,010000	0,000000	0,00	Valor mercado	31/12/2010	504.000,00		
31/12/2009	-76,040000	0,000000	695.000,00	Valor contábil				
31/12/2008	85,210000	0,000000	0,00					
Razões para aquisição e manutenção de tal participação								
Expectativa de Rendimentos Futuros								
Laser Cargo S.R.L.	00.000.000/0000-00	-	Controlada	Argentina			Serviço de Handling	100,000000
31/12/2010	-58,960000	0,000000	0,00	Valor mercado	31/12/2010	-208.000,00		
31/12/2009	-26,900000	0,000000	0,00	Valor contábil				
31/12/2008	38,610000	0,000000	0,00					
Razões para aquisição e manutenção de tal participação								
Expectativa de Rendimentos Futuros								

9.1 - Bens do ativo não-circulante relevantes / 9.1.c - Participações em sociedades

Razão social	CNPJ	Código CVM	Tipo sociedade	País sede	UF sede	Município sede	Descrição das atividades desenvolvidas	Participação do emisor (%)
Exercício social	Valor contábil	Variação %	Valor mercado - variação %	Montante de dividendos recebidos (Reais)	Data	Valor (Reais)		
Lufthansa Lan Chile Technical Training S.A.	00.000.000/0000-00	-	Coligada	Chile			Treinamento de voo	50,000000
31/12/2010	5,430000	0,000000		Valor mercado				
31/12/2009	-21,700000	0,000000		Valor contábil	31/12/2010	898.000,00		
31/12/2008	453,780000	0,000000						
Razões para aquisição e manutenção de tal participação								
Expectativa de Rendimentos Futuros								
Prime Airport Services Inc. y Filial	00.000.000/0000-00	-	Controlada	Estados Unidos			Serviço de Handling	100,000000
31/12/2010	-13,550000	0,000000		Valor mercado				
31/12/2009	51,830000	0,000000		Valor contábil	31/12/2010	-8.659.000,00		
31/12/2008	60,740000	0,000000						
Razões para aquisição e manutenção de tal participação								
Expectativa de Rendimentos Futuros								
Transporte Aéreo S.A.	00.000.000/0000-00	-	Controlada	Chile			Transporte aéreo	100,000000
31/12/2010	2,600000	0,000000		Valor mercado				
31/12/2009	23,900000	0,000000		Valor contábil	31/12/2010	340.327.000,00		
31/12/2008	62,470000	0,000000						
Razões para aquisição e manutenção de tal participação								
Expectativa de Rendimentos Futuros								

9.2 - Outras informações relevantes

Possuímos mais de 1200 marcas registradas. No entanto, em março de 2004, lançamos nossa nova marca "LAN", reunindo, sob um nome internacional forte, todas nossas marcas locais, como "LAN Chile", "LAN Peru" e "LAN Ecuador". Desenvolvemos nossa nova marca e imagem corporativa depois de amplo processo respaldado por agência de criação de marca global líder. Dessa forma a marca "LAN" (mencionada no item 9.1 b acima) é a nossa marca relevante.

10.1 - Condições financeiras e patrimoniais gerais

a. Condições financeiras e patrimoniais gerais

Nossas demonstrações financeiras consolidadas auditadas dizem respeito ao período encerrado em 31 de dezembro de 2010 e constituem a segunda demonstração financeira anual auditada elaborada em conformidade com as IFRS. Anteriormente a 31 de dezembro de 2009, nossas demonstrações financeiras consolidadas eram elaboradas em conformidade com o GAAP Chileno.

Nossos resultados no período compreendido entre 2009 e 2010 refletem nossos esforços dos últimos anos de expansão e diversificação de nossa base de receita, mantendo, ao mesmo tempo, base de custo eficiente. Visamos responder com eficiência às oportunidades e desafios apresentados pela expansão e diversificação de nossa base de receita. Esse processo incluiu a expansão de nossas operações nacionais de transporte de passageiros no Chile e Peru, a continuidade do desenvolvimento das operações nacionais da LAN Argentina, lançamento de operações nacionais da LAN Ecuador em abril de 2009, e início das operações de transporte de passageiros na Colômbia com a compra da Aires em novembro de 2010. Em consequência, aumentamos significativamente nossa capacidade de transporte de passageiros e redistribuímos nossos ativos em resposta a oportunidades específicas. No negócio de carga, ajustamos nossas rotas e nosso *mix* de capacidade com o fim de nos adaptar a fluxos de carga variáveis e expandirmos as operações de carga na região e nas rotas de longa distância para nos valer de oportunidades existentes. Também lançamos iniciativas para desenvolver a preferência dos clientes e aumentar a eficiência. Essas iniciativas nos possibilitaram manter posição de mercado sólida e desenvolver novos mecanismos para sustentar altos níveis de rentabilidade mesmo enfrentando altas sem precedentes dos preços de combustível em 2008 e o efeito negativo da crise econômica mundial de 2009.

Acreditamos que nossa proposição de valor diferenciado conquistou a preferência de nossos passageiros e clientes de carga, na maioria dos mercados em que operamos, confirmando a importância dos nossos constantes investimentos em aeronaves, serviços e capital humano. Como resultado, a Companhia gerou lucros ano após ano e, em 2010, estas atingiram um recorde de R\$734 milhões em comparação com R\$451 milhões no ano anterior, com uma margem operacional de 14%. Esse bom desempenho confirmou a capacidade da empresa para tirar proveito das oportunidades oferecidas pelos mercados globais, após a complexa situação internacional econômico de 2009, e, além disso, fazê-lo, apesar do impacto do terremoto de Fevereiro de 2010 no Chile. Estes resultados foram recompensados pelos mercados de ações e refletido no preço de nossas ações que aumentou, tendo o valor de mercado da Companhia alcançado R\$17.170,00 milhões em dezembro de 2010 e posicionando-a entre as cinco maiores companhias aéreas do mundo, em termos de capitalização em bolsa.

Em 2010, as nossas receitas apresentaram um aumento importante, sobretudo no segmento de carga, onde subiu de R\$1.764,7 milhões em 2009 para R\$2.248,5 milhões, enquanto que, no segmento de passageiros atingiu R\$5.460,8 milhões, acima dos R\$5.203,8 milhões em 2009. Como resultado, a Companhia registrou receita operacional total de R\$7.942,1 milhões, representando um aumento de R\$700,2 milhões em relação ao ano anterior. Em consonância com este aumento, o lucro bruto atingiu R\$2.416,9 milhões, em comparação a R\$1.958,3 milhões em 2009.

O crescimento da receita de passageiros reflete um aumento de 9,2% na capacidade da empresa para o transporte de passageiros medido em ASKs e um aumento de 8,5% na receita por ASK. Maiores receitas por unidade foram o resultado de um aumento de 6,7% no *yield* - devido principalmente à forte demanda - assim como um aumento de 1,3 pontos percentuais na ocupação de 78,3%.

O tráfego de passageiros aumentou 11,1% em 2010, impulsionado por um aumento de 10,6% no tráfego doméstico (no Chile, Peru, Argentina e Equador) e um aumento de 11,3% no tráfego internacional. Estes resultados são explicados, principalmente, pelo sucesso do lançamento de novos serviços em 2010, incluindo o Paris-Santiago (via Madrid) e rotas de Lima-São Francisco de longa distância e Lima-Brasília e-Guayaquil Galápagos regionais e as rotas domésticas.

10.1 - Condições financeiras e patrimoniais gerais

O aumento significativo nas receitas do segmento de carga refletiu o crescimento de 20,5% na capacidade de transporte de carga medido em ATKs e um aumento de 18,7% na receita por ATK. Maiores receitas por unidade foram principalmente o resultado de 15,8% um aumento no rendimento acompanhada por um aumento de 1,7 pontos percentuais na ocupação para 70,1%, impulsionado por um aumento de 23,5% no tráfego de carga.

Em 2010, os custos operacionais aumentaram 21,1%, um em 2009, atingindo R\$6,9 bilhões, com custos por unidade (ATK) até 5,7% 1. O combustível é o custo unitário mais importante para a Companhia, e, em 2010, respondeu por 29,8% dos seus custos operacionais totais. Excluindo o impacto do combustível, os custos unitários aumentaram 5,9%, devido principalmente ao aumento dos custos salariais e um aumento no custo do aluguel de aviões de carga nos acordos de "Aircraft, Crew, Maintenance & Insurance" ("ACMI").

Em 2010, mantivemos nossa sólida posição financeira, bem como indicadores de um bom equilíbrio, refletido nossa classificação de risco BBB com grau de investimento e é uma das poucas companhias aéreas no mundo a manter esse status.

Os objetivos da Companhia, no que diz respeito à gestão do capital, são: (i) protegê-lo, a fim de continuar como um negócio em curso, (ii) a buscar um retorno para seus acionistas, e (iii) a manter uma ótima estrutura de capital e reduzir seu custo.

A fim de manter ou ajustar a estrutura de capital, a Companhia poderá ajustar o montante dos dividendos a pagar aos acionistas, o capital de retorno aos acionistas ações, nova edição ou vender ativos para reduzir dívida.

A Companhia monitora o capital de acordo com o índice de endividamento, em conformidade com as práticas do setor. Esse índice é calculado como a dívida líquida ajustada ao capital. Dívida líquida é a dívida financeira total, mais 8 vezes os pagamentos de arrendamento operacional dos últimos 12 meses, menos caixa (medido como a soma de caixa e equivalentes de caixa, mais títulos e valores mobiliários). Capital é o valor do patrimônio líquido sem o impacto do valor de mercado de derivativos, somado à dívida líquida ajustada.

Atualmente, a estratégia da empresa, que não mudou desde 2007, consiste em manter um índice de alavancagem entre 70% e 80% e um *rating* de crédito internacional superior BBB- (o mínimo exigido para ser considerado grau de investimento). Os índices de endividamento a partir de 31 de dezembro de 2010 e 31 de dezembro de 2009, foram os seguintes:

	Exercício social encerrado em 2010 (em milhares de R\$)	2009
Dívida Total	5.381.709	5.300.309
Últimos 12 meses de Aluguel x 8	1.302.150	1.154.556
Caixa e Equivalentes a Caixa	(1.216.941)	(1.365.256)
Dívida Líquida Ajustada	5.466.918	5.089.608
Patrimônio Líquido	2.146.399	1.906.616
Reservas	176.740	159.005
Capital Total	7.790.057	7.155.299
Alavancagem	70,2%	71,1%

b. Estrutura de capital e possibilidade de resgate de ações ou quotas, indicando:

Acreditamos que a nossa atual estrutura de capital é adequada para fazer frente aos nossos investimentos e às nossas obrigações, uma vez que o perfil da nossa dívida está alinhado à perspectiva de maturação dos investimentos. Entretanto, caso tenhamos mudanças no nosso plano de crescimento ou na nossa geração de caixa ou caso optemos por refinarçar as linhas atuais dentro de condições que venhamos a considerar mais atrativas, podemos vir a tomar novas linhas de financiamento no futuro.

10.1 - Condições financeiras e patrimoniais gerais

Em 31 de dezembro de 2010, o nosso patrimônio líquido totalizava R\$2,146.4 milhões, enquanto o nosso endividamento líquido, (composto pelos empréstimos e financiamentos registrados no passivo circulante e no passivo não-circulante e deduzido do caixa e equivalentes de caixa) era de R\$5,381.7 milhões. A predominância do capital de terceiros, que corresponde a 2.5 vezes o patrimônio líquido da empresa, é resultado da nossa opção por empregar recursos de terceiros no financiamento do nosso crescimento, de forma a maximizar o valor para nossos acionistas.

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2009 o nosso patrimônio líquido totalizou R\$1.906,6 milhões, enquanto o nosso endividamento líquido, para o referido exercício era de R\$5,300.3 milhões.

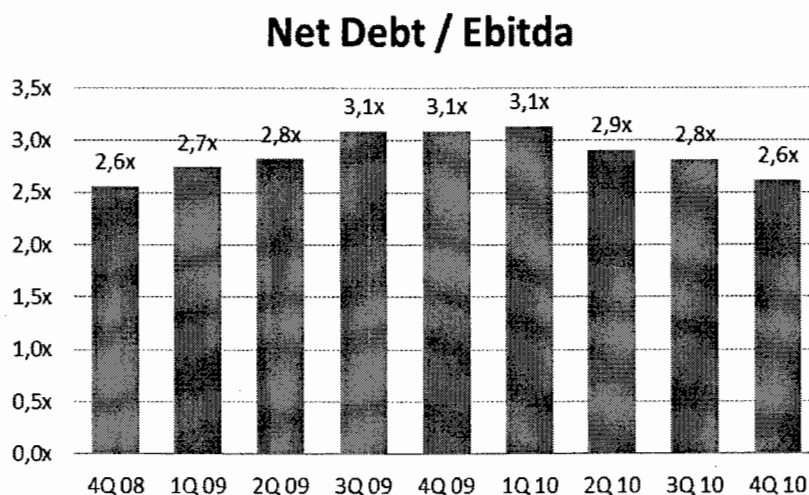
i. hipóteses de resgate

ii. fórmula de cálculo do valor de resgate

Não há hipóteses de resgate de ações de nossa emissão, além das previstas na Lei das Sociedades por Ações chilena.

c. Capacidade de pagamento em relação aos compromissos financeiros assumidos

O gráfico abaixo demonstra a evolução deste índice, que aponta para uma clara tendência de redução do endividamento na medida em que elevamos os nossos resultados e a nossa geração de caixa.



Em 31 de dezembro de 2010 nossas obrigações de curto prazo eram de R\$895.9 milhões, incluindo nossas obrigações de hedging. Nosso caixa e equivalentes, incluindo fundos para investimento e bonds domésticos e internacionais totalizaram R\$1.216,9 milhões em 31 de dezembro de 2010, R\$1.365,3 milhões em 31 de dezembro de 2009 e R\$957,6 milhões em 31 de dezembro de 2008. A diminuição de nosso caixa e equivalentes a caixa de 2009 a 2010 deveu-se, em parte, ao aumento das atividades de investimento, compensado por aumento de caixa proveniente de operações. O caixa de operações é proveniente, principalmente, da prestação de serviços de transporte aéreo de passageiros e cargas a clientes. As saídas de caixa operacional se relacionam principalmente às despesas recorrentes de operações de linhas aéreas. As entradas de caixa líquidas de atividades operacionais foram R\$1.857,9 milhões em 2010, R\$1.458,2 milhões em 2009 e R\$1.470,3 em 2008. Entre 2009 e 2010, as entradas de caixa líquidas aumentaram R\$399,7 milhões em razão do aumento de rendimentos e do aumento das taxas de ocupação.

Em 28 de fevereiro de 2011, mantínhamos linhas de crédito de curto prazo no valor de R\$852,2 milhões, das quais R\$277,9 milhões não utilizadas, em bancos locais e estrangeiros. Essas linhas de crédito de curto

10.1 - Condições financeiras e patrimoniais gerais

prazo foram usadas na emissão de cartas de comprometimento de crédito e na obtenção de adiantamentos em numerário incluídos na rubrica outros passivos financeiros nas demonstrações consolidadas da situação financeira. No tocante à prestação de garantia, a companhia emitiu cartas de comprometimento de crédito referentes a aproximadamente R\$130,4 milhões em 31 de dezembro de 2010.

d. Fontes de financiamento para capital de giro e para investimentos em ativos não-circulantes utilizadas.

Nos últimos anos, temos conseguido atender nossas exigências de capital de giro e dispêndio de capital com utilização do caixa de nossas operações. Dada a natureza de nosso negócio, a Companhia em geral se beneficia do fato de ter capital de giro positivo (entradas de caixa). Esperamos continuar a gerar capital de giro positivo por intermédio de nossas operações. No entanto, não podemos prever se as atuais tendências e condições perdurarão ou de que maneira os efeitos da concorrência ou outros fatores fora de nosso controle poderiam nos afetar.

Nossos métodos de financiamento e arrendamento incluem tomada de empréstimo de instituições financeiras e arrendamento nos termos de arrendamentos financeiros, e arrendamentos operacionais. Em 2000, para financiar aeronaves Airbus, a LAN firmou linha de crédito geral de R\$2,4 bilhões com sindicato de instituições financeiras internacionais nos termos da qual a Companhia tomou empréstimo sob a forma de empréstimos separados com relação às exigências de financiamento específicas de cada aeronave Airbus (inclusive financiamento de pré-entrega e financiamento de longo prazo). Essa linha de crédito geral foi garantida pelas Agências de Crédito de Exportação inglesas, francesas e alemãs. O perfil de amortização de cada aeronave financiada nos termos da linha de crédito apresentava período de até dezoito anos. Nos termos desse pacote de financiamento, a LAN incorporou aeronaves Airbus à sua frota por meio de arrendamentos operacionais e arrendamentos financeiros. Embora essa linha de crédito cobrisse as aeronaves programadas para entrega nos termos de nossos contratos de compra e venda Airbus 1998/9 até 31 de dezembro de 2006, a Companhia decidiu financiar as entregas de 2006 com nova linha de crédito negociada em 2006. Essa nova linha de crédito financiou a aquisição de:

- oito Airbus A319 entregues em 2006;
- cinco A318 e dois A320 entregues em 2007;
- dez A318, dois A319 e dois A320 entregues em 2008; e
- três A319 entregues no primeiro trimestre de 2009.

Essa nova linha de crédito de R\$2,0 bilhões é similar à anterior, pois há saques de empréstimos separados com relação às exigências de financiamento específicas de cada aeronave Airbus e também se baseia em garantias das Agências de Crédito de Exportação européias. Nos termos desse pacote de financiamento, a LAN incorporou à sua frota aeronaves Airbus por meio de arrendamentos financeiros. A linha de crédito cobriu 85% do preço de compra de cada aeronave mais o prêmio associado de agências de crédito de exportação. Os remanescentes 15% foram providos diretamente pela Companhia. Não há disponibilidade de saque remanescente nos termos dessa linha de crédito.

Entre 2004 e 2006, a LAN fez pedido de quinze aeronaves Boeing 767-300 de Passageiros e de Carga para entrega entre 2005 e 2008. Em 2004, a Companhia estruturou nova linha de crédito sindicalizada de R\$760 milhões para financiamento do custo integral dos dois Boeing 767-300 de Carga entregues em 2005 e da primeira aeronave Boeing 767-300 de Passageiros entregue em 2006. Em 2005, a LAN finalizou a linha de crédito sindicalizada para financiar a compra de quatro aeronaves Boeing 767-300 de Passageiros e de Carga para entrega em 2006. Entre 2005 e 2006, a LAN finalizou, ademais, duas linhas de crédito sindicalizadas adicionais para financiamento da compra das oito aeronaves Boeing 767-300 de Passageiro remanescentes. Três dessas aeronaves foram entregues em 2007 e cinco foram entregues em 2008. Cada empréstimo referente a essas aeronaves é garantido pelo Export-Import Bank of the United States ("Ex-Im Bank") com perfil de doze anos para financiamento de 85% do valor das aeronaves.

10.1 - Condições financeiras e patrimoniais gerais

Em 12 de junho de 2005, a LAN encerrou os pagamentos referentes a uma aeronave Boeing 767-200 detida nos termos de arrendamento de bens do imobilizado. Essa aeronave foi sublocada a terceiro à taxa de mercado até dezembro de 2011.

Em 2006, a LAN também fez pedido de três aeronaves Boeing 767-300 de passageiros adicionais para entrega entre 2009 e 2010. A primeira aeronave, entregue em novembro de 2009, foi financiada pela emissão de título garantido do Ex-Im Bank e por recursos próprios da LAN (85% e 15%, respectivamente). As duas aeronaves remanescentes foram financiadas por nova linha de crédito garantida do Ex-Im Bank e por recursos próprios da LAN (85% e 15%, respectivamente).

Em abril de 2007, firmamos dois contratos de arrendamento com a GE Commercial Aviation Services para arrendamento de dois Boeing 777-200LR de Carga, para entrega em 2009. Em outubro de 2007, assinamos contrato de compra e venda com a Boeing Company para dois Boeing 777-200LR de Carga adicionais, para entrega em 2011 e 2012. Em março de 2010, a LAN e a Boeing Company acordaram trocar o primeiro Boeing 777-200LR de Carga por duas aeronaves Boeing 767-300 de Passageiros, para entrega em 2011.

Na segunda metade de 2007, a Companhia decidiu adquirir trinta e duas novas aeronaves Boeing 787 Dreamliner com entregas inicialmente programadas entre 2011 e 2016. A Companhia firmou contrato de compra e venda com a Boeing Company em relação a 26 dessas aeronaves e firmou contrato de arrendamento com a International Lease Finance Corporation em relação às seis aeronaves remanescentes.

Em novembro de 2008, a Companhia firmou contrato de compra e venda de quatro aeronaves Boeing 767-300 de Passageiros adicionais para entrega em 2012. Em março de 2010, a LAN decidiu substituir três dessas aeronaves de passageiros por três Boeing 767-300 de Carga para entrega entre 2013 e 2014. A entrega da quarta aeronave foi reprogramada para 2011. No último trimestre de 2010, a LAN decidiu trocar os três Boeing 767 de Carga por três aeronaves Boeing 767-300 de passageiros, com entregas em 2012. Como parte desse mesmo contrato, a LAN também colocou pedido de uma aeronave Boeing 777, com entrega em 2012.

Em 2008, a LAN decidiu exercer 15 opções de aquisição da família de Aeronaves A320. A entrega de seis dessas aeronaves está programada para 2010 e das nove remanescentes para 2011. Em março de 2010, a LAN firmou linha de crédito para financiamento dos pagamentos pré-entrega integrais dessas 15 aeronaves. Em abril de 2010, a LAN firmou contrato de financiamento da compra dessas 15 aeronaves, garantido parcialmente pelas Agências de Crédito européias e parcialmente por seus recursos próprios (85% e 15%, respectivamente).

No terceiro trimestre de 2010, a LAN firmou três contratos de arrendamento com a GE Commercial Aviation Services de arrendamento de seis anos de Boeings 767-300 de Carga já entregues em novembro de 2010, dezembro de 2010 e janeiro de 2011.

Em dezembro de 2009, a LAN firmou contrato de compra e venda com a Airbus para 30 aeronaves A320 Family, com entrega entre 2011 e 2014.

Em fevereiro de 2011 e, em consequência dos contratos de compra e venda de aeronaves firmados com a Airbus em 2009 e 2010, a LAN tem 82 aeronaves Airbus A320 Family de passageiros com entrega prevista entre 2011 e 2016.

Em setembro de 2010, a LAN firmou dois novos contratos de arrendamento operacional de seis anos com a AerCap referentes a duas aeronaves A320 para nossas operações na Colômbia.

Em janeiro de 2011, a LAN firmou contrato de arrendamento de sete anos com o Bank of China Aviation Pte. Ltd. referente a uma aeronave A320.

Em fevereiro de 2011, a LAN aumentou seus pedidos de aeronaves de longa distância para três Aeronaves Boeing 767-300 de Passageiros com entregas na segunda metade de 2012.

10.1 - Condições financeiras e patrimoniais gerais

Com relação à nossa frota de Boeings, em 2011 deverão ser entregues três aeronaves Boeing 767-300 de Passageiros, em 2012 deverão ser entregues seis aeronaves Boeing 767-300 de Passageiro, entre 2012 e 2018 deverão ser entregues aeronaves Boeing 787-8/9 de passageiros e, em 2012, deverão ser entregues dois Boeing 777- de Carga.

Em fevereiro de 2011, detemos 46 aeronaves nos termos de arrendamentos operacionais em comparação com 16 de fevereiro de 2010. Vinte e cinco dessas aeronaves se relacionam às operações nacionais da Aires, que consistem em 10 aeronaves Boeing 737-700, 11 aeronaves Bombardier Dash 8 Q200 e 4 aeronaves Bombardier Dash Q400. Nos termos de nossos arrendamentos operacionais, somos obrigados a devolver as aeronaves segundo condições acordadas no encerramento do arrendamento. Embora a titularidade das aeronaves permaneça com o arrendador, durante o prazo do arrendamento, somos responsáveis pela manutenção, assistência, seguro, reparos e revisão das aeronaves.

Em 31 de dezembro de 2010, os pagamentos de arrendamento mínimos futuros totais previstos em nossos arrendamentos operacionais de aeronaves perfaziam R\$1.114 milhões, dos quais R\$319 milhões eram relacionados à Aires. Nossos arrendamentos operacionais apresentam prazos que variam de três meses a doze anos da data de entrega das aeronaves. Para obter mais informações, veja a Nota Explicativa 2.21 de nossas demonstrações financeiras consolidadas auditadas.

e.- Fontes de financiamento para capital de giro e para investimentos em ativos não-circulantes que pretende utilizar para cobertura de deficiências de liquidez

Historicamente, nosso investimento vem sendo financiado com uma combinação entre a geração própria de caixa e recursos de terceiros. Portanto, sempre que apropriado, obtemos empréstimos e financiamentos para fazer frente aos nossos investimentos e às nossas obrigações.

Temos em geral conseguido obter empréstimos de curto prazo nos bancos chilenos locais e internacionais, quando precisamos financiar despesas de capital de giro ou aumentar nossa liquidez. No primeiro trimestre de 2009, o Conselho de Administração da Companhia aprovou a celebração de empréstimos com instituições financeiras locais diferentes em valor total de R\$577,8 milhões com o fim de melhorar a posição de caixa da Companhia durante a crise econômica mundial. Em 31 de dezembro de 2009, a Companhia tomara em empréstimo linhas de crédito denominadas em dólares norte-americanos e pesos chilenos no valor equivalente a R\$434,4 milhões. Com o fim de se valer de fluxos de caixa em dólares norte-americanos, a Companhia firmou *swaps* cambiais e de taxa de juro referentes a valor equivalente a R\$294,8 milhões.

f.- Níveis de endividamento e as características de tais dívidas, descrevendo ainda: Gestão de capital

i. contratos de empréstimo e financiamento relevantes

A maior parte do nosso endividamento é composta por contratos de empréstimos e financiamentos com instituições financeiras que visam garantir recursos para nossos investimentos, cujos objetivos são a entrega dos pré-pagamento relacionados com a aquisição das aeronave e da aeronave em si. Em 31 de dezembro de 2010 e 2009, respectivamente, o saldo da conta empréstimos e financiamentos era de R\$5,382 milhões e R\$5,300 milhões.

As principais garantias que oferecemos para a captação de linhas de financiamento têm sido a cessão dos direitos sobre os nossos recebíveis, fianças bancárias e avais de acionistas, entre outros. A tabela abaixo apresenta a taxa de juros praticada e o saldo devedor de nossos contratos financeiros relevantes nos períodos indicados:

10.1 - Condições financeiras e patrimoniais gerais

ii. outras relações de longo prazo com instituições financeiras

Em 31 de dezembro de 2010, não possuíamos em nosso passivo nenhuma outra operação de longo prazo com instituições financeiras, além daquelas mencionadas no item anterior. No entanto, buscamos sempre desenvolver boas relações comerciais com os principais agentes financeiros no mercado, visando o pronto acesso a linhas de crédito para financiamento de investimentos e eventuais demandas de capital de giro.

iii. grau de subordinação entre as dívidas

Não existe grau de subordinação contratual entre nossas dívidas quirografárias. As dívidas que são garantidas com garantia real contam com as preferências e prerrogativas previstas em lei. Para maiores informações, veja item 3.8.

iv. eventuais restrições impostas ao emissor, em especial, em relação a limites de endividamento e contratação de novas dívidas, à distribuição de dividendos, à alienação de ativos, à emissão de novos valores mobiliários e à alienação de controle societário

Com relação a vários empréstimos firmados pela Companhia para o financiamento de aeronaves Boeing 767, que são garantidos pelo United States Export-Import Bank, os limites foram estabelecidos em alguns dos indicadores financeiros da Companhia em base consolidada. Restrições também estão sendo feitas sobre a gestão da empresa em termos de sua propriedade e alienação de ativos. Estas mesmas restrições existem também em relação a vários contratos assinados pela nossa subsidiária Lan Cargo, para o financiamento de aeronaves Boeing 767 com a garantia do United States Export-Import Bank, desta vez aplicada à Companhia e sua subsidiária Lan Cargo, tendo os diferentes contratos da Companhia para o financiamento de aeronaves Airbus A320, que são garantidos por agências de crédito à exportação Européia, os limites foram estabelecidos em alguns dos indicadores financeiros da Companhia, juntamente com as restrições em termos de gestão da sua propriedade e alienação de ativos. Em conexão com o financiamento de motores de reposição para a sua frota de Boeings 767 e 777, que são garantidos pelo United States Export-Import Bank, as restrições foram colocadas sobre a participação de seus fiadores e seus sucessores legais em caso de fusão.

Em relação aos contratos de crédito celebrados pela Companhia, para o presente ano os bancos locais a estabelecer limites para alguns indicadores financeiros da empresa-mãe numa base consolidada. Em 31 de dezembro de 2010, a Companhia estava em conformidade com esses convênios.

g. Limites de utilização dos financiamentos já contratados

As restrições que nos foram impostas nos termos dos contratos de empréstimos descritos acima são atendidas da melhor forma contratada.

h. Alterações significativas em cada item das demonstrações financeiras

Para a melhor compreensão da informação disponibilizada abaixo, o leitor deve considerar que:

Operações com moeda estrangeira

(a) Apresentação e moedas funcionais

Os itens incluídos nas demonstrações financeiras de cada uma das entidades da LAN Airline S.A. são avaliados originalmente com a utilização da moeda do principal ambiente econômico de operação da entidade (moeda funcional). A moeda funcional da LAN Airline S.A. é o dólar norte-americano. A Companhia acredita que o dólar norte-americano melhor reflete o ambiente econômico no qual a Companhia está inserida e a forma como esta é, de fato, administrada. No entanto, a Companhia também apresenta

10.1 - Condições financeiras e patrimoniais gerais

demonstrações financeiras em reais, para atender a legislação brasileira, sendo que, ao divulgar suas demonstrações financeiras, os valores em dólares norte-americanos

(b) Operações e saldos

As operações em moeda estrangeira são convertidas na moeda funcional utilizando as taxas de câmbio nas datas da operação. Os ganhos e perdas com câmbio resultantes da liquidação dessas operações e da conversão às taxas de câmbio finais dos ativos e passivos monetários denominados em moeda estrangeira são apresentados na demonstração do resultado consolidada.

(c) Entidades do Grupo

Os resultados e situação financeira de todas as entidades do Grupo (nenhuma delas apresenta moeda de economia hiper-inflacionária) com moeda funcional diferente da moeda de apresentação são convertidos na moeda de apresentação como se segue:

- (i) Os ativos e passivos consolidados de cada demonstração da situação financeira apresentada são convertidos à taxa de câmbio de fechamento na data da demonstração consolidada da situação financeira;
- (ii) As receitas e despesas de cada conta de resultados são convertidas às taxas de câmbio vigentes nas datas de operação,
- (iii) Todas as diferenças de câmbio resultantes são apresentadas como componente separado no patrimônio líquido.

Na consolidação, as diferenças de câmbio decorrentes da conversão de investimento líquido em entidades estrangeiras (ou locais com moeda funcional diferente da moeda funcional da controladora) e de empréstimos e outros instrumentos em moeda estrangeira designados como *hedge* desses investimentos são registradas no patrimônio líquido. Quando da venda do investimento, essas diferenças de câmbio são apresentadas na demonstração do resultado consolidada como parte da perda ou ganho com a venda.

Os ajustes do ágio e valor justo decorrentes da aquisição de entidade estrangeira são tratados como ativos e passivos da entidade estrangeira e convertidos à taxa de câmbio de encerramento de período.

Análise dos Principais Itens das Demonstrações de Resultado

Exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2010 comparado ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2009.

	Exercício Social encerrado em 31 de dezembro de				% Var. 2010 vs 2009
	2010	% da Receita 2010 (em milhares de reais)	2009	% da Receita 2009	
Receitas de atividades continuadas	7,709,364	100.00%	6,968,563	100.00%	10.63%
<i>Transporte de Passageiros</i>	5,460,847	70.83%	5,203,854	74.68%	4.94%
<i>Transporte de Cargas</i>	2,248,517	29.17%	1,764,710	25.32%	27.42%
Custo das vendas	-5,292,393	-68.65%	-5,010,262	-71.90%	5.63%
Lucro bruto	2,416,971	31.35%	1,958,301	28.10%	23.42%
Outras receitas, por função	232,821	3.02%	273,337	3.92%	-14.82%
Custos de distribuição	-673,702	-8.74%	-647,957	-9.30%	3.97%
Despesas com administração	-582,189	-7.55%	-531,950	-7.63%	9.44%
Outras despesas, por função	-303,212	-3.93%	-202,976	-2.91%	49.38%
Outras receitas (despesas)	8,802	0.11%	-26,485	-0.38%	-133.23%
Receitas financeiras	26,155	0.34%	35,547	0.51%	-26.42%
Despesas financeiras	-273,299	-3.55%	-306,127	-4.39%	-10.72%
Participação nos lucros de coligadas e joint-ventures					
avaliadas pelo método da equivalência patrimonial	237	0.00%	628	0.01%	-62.26%
Variações cambiais	23,643	0.31%	-12,888	-0.18%	-283.45%

10.1 - Condições financeiras e patrimoniais gerais

Efeito da variação no valor de unidades de reajuste	254	0.00%	-1,267	-0.02%	-120.05%
Lucro antes dos impostos	876,481	11.37%	538,163	7.72%	62.87%
Despesas com impostos sobre os lucros	-141,706	-1.84%	-86,346	-1.24%	64.11%
Lucro Líquido do Exercício	734,775	9.53%	451,817	6.48%	62.63%
Lucro líquido atribuível aos acionistas controladores	732,696	9.50%	447,231	6.42%	63.83%
Lucro líquido atribuível à participações não controladoras	2,079	0.03%	4,586	0.07%	-54.67%
Lucro líquido do exercício	734,775	9.53%	451,817	6.48%	62.63%

Exercício Social encerrado em 31 de dezembro de					
	2010	% da Receita 2010	2009	% da Receita 2009	% Var. 2010 vs 2009
	(em milhões de dólares)				
Receitas de atividades continuadas	4,390.5	100.0	3,519.2	100.0	24.8
<i>Transporte de Passageiros</i>	3,109.8	70.8	2,623.6	74.6	18.5
<i>Transporte de Cargas</i>	1,280.7	29.2	895.6	25.4	43.0
Custo das vendas	(3,012.7)	(68.6)	(2,522.8)	(71.7)	19.4
Lucro bruto	1,377.8	31.4	996.4	28.3	38.3
Outras receitas, por função	132.8	3.0	136.4	3.9	(2.6)
Custos de distribuição	(383.5)	(8.7)	(327.0)	(9.3)	17.3
Despesas com administração	(331.8)	(7.6)	(269.6)	(7.7)	23.1
Outras despesas, por função	(172.4)	(3.9)	(100.5)	(2.9)	71.5
Outras receitas (despesas)	5.4	1.0	(11.7)	(0.3)	5.4
Receitas financeiras	14.9	(0.3)	18.2	(0.5)	(18.1)
Despesas financeiras	(155.3)	(3.5)	(153.1)	(4.4)	1.4
Participação nos lucros de coligadas e joint-ventures avaliadas pelo método da equivalência patrimonial	419.7	9.6	231.1	6.6	81.6
Variações cambiais					
Efeito da variação no valor de unidades de reajuste	13.8	0.3	(11.2)	(0.3)	
Lucro antes dos impostos	502.0	11.4	277.5	7.9	80.9
Despesas com impostos sobre os lucros	(81.1)	(1.8)	(44.5)	(1.3)	82.2
Lucro Líquido do Exercício					
Lucro líquido atribuível aos acionistas controladores	419.7	9.6	231.1	6.6	81.6
Lucro líquido atribuível à participações não controladoras	1.2	0.1	1.9	0.1	(36.8)
Lucro líquido do exercício	420.9	9.6	233.0	6.6	81.6

Lucro Líquido do Exercício

O lucro líquido no período aumentou 62,63%, passando de R\$451.817,0 mil em 31 de dezembro de 2009, para R\$734.775,0 mil em 31 de dezembro de 2010. O lucro líquido atribuído aos acionistas controladores aumentou 63,83%, de R\$447.231,0 mil em 31 de dezembro de 2009, para R\$732.696,0 mil em 31 de dezembro de 2010. Excluindo os efeitos da taxa de câmbio, nosso lucro líquido aumentou 80,6%, de US\$233,0 milhões em 31 de dezembro de 2009, para US\$420,9 milhões em 31 de dezembro de 2010.

O aumento da receita em 2010 foi impulsionado pela recuperação da economia mundial e pela forte expansão da capacidade nos negócios de transporte de passageiros e cargas. Além disso, o tráfego aumentou bastante, impulsionando *yields* e taxas de ocupação.

Os custos operacionais aumentaram devido, principalmente, ao aumento dos preços de combustível, aumento de salários (ainda mais evidente se a análise fosse feita em dólares, dada a valorização das moedas latino-americanas), bem como subida dos custos relacionados a arrendamentos ACMI (aeronave, tripulação, manutenção e seguros) no negócio de carga.

Receita de Atividades Continuadas

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2010 a nossa receita de atividades continuadas totalizou R\$7.942.185,0 mil, um aumento de 10,63% em comparação com R\$6.968.563,0 mil no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2009. Tal variação é afetada pela conversão de nossas receitas de dólares para reais. Caso a variação fosse medida em dólares, o aumento de nossa receita teria sido de 24,8%, de US\$3.519,2 milhões em 2009 para US\$4.390,5 milhões em 2010.

10.1 - Condições financeiras e patrimoniais gerais

Nossa receita do segmento de transporte de passageiros aumentou 4,9%, de R\$5.203.853,0 mil no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2009, para R\$5.460.847,0 mil no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2010. Excluindo os efeitos da taxa de câmbio, a receita do segmento de transporte de passageiros aumentou 18,5%, de US\$2.623,6 milhões em 31 de dezembro de 2009, para US\$3.109,8 milhões em 31 de dezembro de 2010. Tal variação ocorreu em razão de aumento do *yeld* em 6,8% (de US\$8,8 a US\$9,4), e aumento da taxas de ocupação de passageiros, de 76,9%, em 2009, a 78,3% em 2010, pois o aumento de tráfego de 11,2% ultrapassou o aumento de nossa capacidade, que foi de 9,2%. Ao todo, a receita por ASK aumentou 8,5%. O tráfego cresceu em consequência do aumento de 10,6% no tráfego interno (incluindo operações internas da LAN e suas afiliadas no Chile, Argentina, Peru e Equador), e aumento de 11,3% do tráfego internacional. O tráfego internacional respondeu por aproximadamente 70% de nosso tráfego de passageiros total em 2010. Os *yelds* aumentaram 8,4% em consequência de ambiente de demanda mais forte impulsionado pela recuperação da economia mundial durante o ano de 2010.

A receita de passageiros domésticos no Chile, Peru, Argentina e Equador, que em 2010 respondeu por aproximadamente 35% de nossa receita de passageiros total em comparação com aproximadamente 36% em 2009, aumentou 1,7%, de R\$1,863.1 milhões em 31 no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2009, a R\$1,894.8 milhões no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2010. O tráfego de passageiros internos (medido em RPKs) aumentou 10,5%, ao passo que a capacidade de passageiros internos (medida em ASKs) aumentou 6,6%, resultando em aumento da taxa de ocupação, de 74,9%, em 31 de dezembro de 2009, a 77,7% em 31 de dezembro de 2010. O rendimento de passageiros internos aumentou 3,7%, de US\$10,4, em 31 de dezembro de 2009, a US\$10,8 em 31 de dezembro de 2010, em razão, principalmente, de aumentos relevantes do tráfego na região.

A receita do segmento de transporte de passageiros internacionais, que respondeu por aproximadamente 65% da receita do segmento de transporte de passageiros total em 2010, em comparação com receita do segmento do transporte de passageiros de aproximadamente 64% em 2009, aumentou 6,7%, de R\$ 3,340.8 milhões em 31 de dezembro de 2009 a R\$3,566.0 milhões em 31 de dezembro de 2010. O tráfego de passageiros internacional (medido em RPKs) aumentou 11,3%, ao passo que a capacidade de passageiro (medida em ASKs) aumentou 10,4% em 2010, resultando em melhoria da taxa de ocupação de 77,8%, em 2009, a 78,5%, em 2010. O rendimento de passageiros internacionais total (com base em RPKs) aumentou 8,0%, de US\$8,7 em 2009 a US\$9,6 em 2010, impulsionado pela forte recuperação da economia mundial.

A receita de transporte de carga aumentou 27,42%, de R\$1.764.709,0 mil em 31 de dezembro de 2009 para R\$2.248.517,0 mil em 31 de dezembro de 2010. Excluindo os efeitos da taxa de câmbio, nossa receita de transporte de carga aumentou 32,1%, de US\$895,6 milhões em 31 de dezembro de 2009, para US\$1.280,7 milhões em 31 de dezembro de 2010. Tal variação foi impulsionada, principalmente, por aumento de 24,8% do *yeld* (de US\$35,7 em 2009 a US\$41,6 em 2010), aliado a aumento de tráfego de 23,5%. Em 2010, o tráfego de carga foi impulsionado pela forte recuperação e crescimento dos mercados de carga mundiais, e também práticas mais aprimoradas de administração de receita, a capacidade aumentou 20,5% em 2010. Em consequência, as taxas de ocupação aumentaram de 68,4% em 2009 a 70,1% em 2010. A receita por ATK também aumentou 18,7% em comparação com 2009.

Custos das Vendas

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2010, nossos custos das vendas totalizaram R\$5.292.393,0 mil, representando um aumento de 5,63% em comparação com os custos das vendas de R\$5.010.262,0 mil no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2009. Como porcentagem da receita total, o custo das vendas diminuiu de 71,9% em 2009 a 68,65% em 2010, em consequência do aumento de tráfego e *yelds* em comparação com 2009. Excluído os efeitos da taxa de câmbio, nossos custos das vendas aumentou 19,4%, de US\$2.522,8 milhões em 31 de dezembro de 2009, para US\$3.012,7 milhões em 31 de dezembro de 2010.

O aumento do custo das vendas foi impulsionado pelo aumento das despesas com combustível para aeronaves que totalizaram R\$2,041,790,0 mil no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2010, aumento de 7,1% em comparação com R\$1,905,721,0 mil em 2009. Excluído os efeitos da taxa de câmbio,

10.1 - Condições financeiras e patrimoniais gerais

o aumento de nossas despesas com combustível para aeronaves foi de 21,1%, de US\$959,6 milhões em 31 de dezembro de 2009, para US\$1.161,9 milhões em 31 de dezembro de 2010. As despesas de combustível aumentaram 7,1% devido, principalmente, a aumento de 26,4% dos preços de combustível de jato sem hedge (9,4% no preço com hedge), em conjunto com aumento de 10,7% do consumo. No entanto, a Companhia reconheceu ganho de hedge de combustível de R\$1.2 milhões, em comparação com perda de hedge de combustível de R\$276.5 milhões em 2009.

Além disso, a Companhia registrou aumento de arrendamentos ACMI no segmento de transporte de carga em razão de sua expansão. As despesas de depreciação aumentaram devido, principalmente, à incorporação de nova aeronave de passageiros Boeing 767-300 em fevereiro 2010 e oito novas aeronaves Airbus A320 entre julho e dezembro de 2010.

As despesas de manutenção de aeronaves diminuíram 12,2%, de R\$241.829,0 mil, em 31 de dezembro de 2009, para R\$212.301,0 mil, em 31 de dezembro de 2010, em razão da diminuição dos pagamentos de manutenção a terceiros, que compensaram os efeitos de uma frota maior. Excluindo os efeitos da taxa de câmbio, as despesas de manutenção de aeronaves diminuíram 0,3%, de US\$121,0 milhões em 31 de dezembro de 2009, para US\$120,6 milhões em 31 de dezembro de 2010. As despesas de aluguel de aeronaves aumentaram devido, principalmente, a aumento do custo de aluguel médio em razão da entrega de dois Boeing 777 de carga arrendados em abril e maio de 2009, dois Airbus A320s arrendados em setembro de 2010 e dois Boeing 767-300 de carga arrendados em novembro e dezembro de 2010. As despesas de salários e benefícios aumentaram devido, principalmente, ao aumento do número médio de empregados na esteira da expansão operacional da Companhia, valorização de moedas latino-americanas e aumento dos pagamentos de bônus variáveis, de acordo com os resultados melhores obtidos em 2010.

As despesas do segmento de transporte de passageiros totalizaram R\$200.565,0 mil em 31 de dezembro de 2010, em comparação com R\$184.290,0 mil em 31 de dezembro de 2009, representado aumento de 8,8%, impulsionado por aumento de 12,3% do número de passageiros transportados no ano, bem como aumento da indenização paga a passageiros durante esse período. Excluindo os efeitos da taxa de câmbio, as despesas do segmento de transporte de passageiros aumentaram 23,1%, de US\$92,8 milhões em 31 de dezembro de 2009, para US\$114,2 milhões em 31 de dezembro de 2010.

Lucro Bruto

Em consequência do exposto acima, o Lucro Bruto aumentou 23,42%, de R\$1.958.301,0 mil em 31 de dezembro de 2009 para R\$2.416.971,0 mil em 31 de dezembro de 2010. Excluindo os efeitos da taxa de câmbio, o lucro bruto aumentou 38,2%, de US\$996,4 milhões em 31 de dezembro de 2009, para US\$1.377,8 milhões em 31 de dezembro de 2010.

Outras Receitas por Função

Nossas Outras Receitas por Função diminuíram 14,82%, de R\$273.337,0 mil em 31 de dezembro de 2009 a R\$232.821,0 mil em 31 de dezembro de 2010 devido, principalmente, à diminuição dos serviços de turismo e viagens e diminuição da receita proveniente de arrendamentos de aeronaves, parcialmente compensadas pelo aumento da receita de serviços aduaneiros e de armazenamento a terceiros. Excluindo os efeitos da taxa de câmbio, as outras receitas por função diminuíram 2,6%, de US\$136,4 milhões em 31 de dezembro de 2009, para US\$132,8 milhões em 31 de dezembro de 2010.

Custos de Distribuição

Os custos de distribuição aumentaram 3,97%, de R\$647.957,0 mil em 31 de dezembro de 2009 para R\$673.702,0 mil em 31 de dezembro de 2010. Esse aumento foi acarretado por aumento 6,4% de comissões a agentes (relacionadas a vendas nos segmentos de passageiros e cargas), de R\$286.169,0 em 2009 a R\$304.554,0 em 2010, e por aumento da receita de tráfego (receita do transporte de passageiros e de cargas); esse aumento foi parcialmente compensado por redução de 0,1 ponto das comissões médias, relacionada, principalmente, à diminuição das comissões no negócio de transporte de passageiros. Excluindo

10.1 - Condições financeiras e patrimoniais gerais

os efeitos da taxa de câmbio, os custos de distribuição aumentaram 17,3%, de US\$327,0 em 31 de dezembro de 2009, para US\$383,5 milhões em 31 de dezembro de 2010.

Despesas com Administração

As despesas com administração aumentaram 9,44%, passando de R\$531.950,0 mil em 31 de dezembro de 2009 para R\$582.189,0 mil em 31 de dezembro de 2010, devido ao aumento dos salários do pessoal administrativo e aumento da depreciação de ativos (que não aeronaves), em consequência de adições em 2009 e 2010. Excluindo os efeitos da taxa de câmbio, as despesas com administração aumentaram 23,1%, de US\$269,6 milhões em 31 de dezembro de 2009, para US\$331,8 milhões em 31 de dezembro de 2010.

Outras Despesas Por Função

As outras despesas operacionais aumentaram 49,38%, de R\$202.976,0 mil em 31 de dezembro de 2009 a R\$303.212,0 mil em 31 de dezembro de 2010, em consequência do aumento de custos de vendas, despesas e custos de publicidade e marketing relacionados a serviços de turismo e viagens. Excluindo os efeitos da taxa de câmbio, as outras despesas por função aumentaram 71,5%, de US\$100,5 milhões em 31 de dezembro de 2009, para US\$172,4 milhões em 31 de dezembro de 2010.

Despesas Financeiras

As despesas financeiras (de atividades não-financeiras) diminuíram 10,72%, de R\$306.127,0 mil em 31 de dezembro de 2009 a R\$273.299 mil em 31 de dezembro de 2010, devido, parcialmente pela diminuição das taxas de juros médias, que foi compensado pelo aumento da dívida relacionada a financiamento de frota. Excluindo os efeitos da taxa de câmbio, as despesas financeiras diminuíram 1,4%, de US\$153,1 milhões em 31 de dezembro de 2009, para US\$155,3 milhões em 31 de dezembro de 2010.

Receitas Financeiras

As receitas financeiras diminuíram 26,42%, de R\$35.147,0 mil em 31 de dezembro de 2009 a R\$26.155,0 mil em 31 de dezembro de 2010, devido, principalmente, à diminuição das taxas de juros médias.

Variações Cambiais

As Variações Cambiais passaram a apresentar lucro, passando de despesa de R\$12.888,0 mil, em 31 de dezembro de 2009, para ganho de R\$23.643,0 mil, em 31 de dezembro de 2010, em consequência de ganho reconhecido de R\$9.6 milhões proveniente, principalmente, de variações cambiais no período; parte do ganho com câmbio decorreu de remessas das operações da LAN na Venezuela. Em 2009, a desvalorização da moeda venezuelana teve impacto sobre as operações da Companhia nesse país e a Companhia reconheceu um ajuste de R\$55.4 milhões relacionados a isso.

Em 31 de dezembro de 2009, a Companhia detinha ativos localizados na Venezuela no valor de R\$63.4 milhões, dos quais mais de 74,0% eram constituídos de equivalentes a caixa. Em bases consolidadas, os ativos da Companhia relacionados às suas operações na Venezuela representaram menos de 0,5% dos ativos totais da Companhia. No exercício de 2010, a receita operacional do escritório regional venezuelano representou 1,5% da receita consolidada da Companhia. Dado o exposto acima, a Companhia prevê que a contabilização em economias hiper-inflacionárias não terá efeito relevante sobre a Companhia no futuro próximo.

Lucro Antes de Impostos

Em razão das explicações acima, nosso Lucro Antes de Impostos aumento 62,87%, de R\$538.163,0 mil em 31 de dezembro de 2009, para R\$876.481,0 no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2010.

Impostos sobre os Lucros

10.1 - Condições financeiras e patrimoniais gerais

As despesas de imposto sobre os lucros aumentaram 64.11%, montando a R\$141.706,0 mil em 31 de dezembro de 2010, em comparação com R\$86.346,0 mil em 31 de dezembro de 2009. Esse aumento resultou, principalmente, de aumento de 62,87% da lucros antes de imposto, em conjunto com aumento de 0,1% da alíquota de imposto média (atualmente 16,2%) em 2010. Excluindo os efeitos da taxa de câmbio, os impostos sobre os lucros aumentaram 82,2%, de US\$44,5 milhões em 31 de dezembro de 2009, para US\$81,1 milhões em 31 de dezembro de 2010.

Análise do Balanço Patrimonial

Balanços patrimoniais consolidadas levantados em 31 de dezembro de 2010 e 2009

	Exercício Social encerrado em 31 de dezembro de em milhares de reais (exceto percentuais)				% Variação
	2010	% AV ¹	2009	% AV ¹	2009/2010
ATIVO CIRCULANTE					
Caixa e equivalentes de caixa	1,041,867.0	9.30%	1,261,101	12.67%	-17.38%
Outros ativos financeiros, circulantes	405,240	3.62%	190,790	1.92%	112.40%
Outros ativos não financeiros, circulantes	31,069	0.28%	29,528	0.30%	5.22%
Contas a receber e outros recebíveis circulantes	794,709	7.09%	730,526	7.34%	8.79%
Contas a receber de partes relacionadas, circulantes	83	0.00%	66	0.00%	25.76%
Estoques	87,822	0.78%	80,275	0.81%	9.40%
Impostos a recuperar, circulantes	161,230	1.44%	117,956	1.19%	36.69%
Total de ativos circulantes distintos dos ativos ou grupos de ativos para alienação, classificados como mantidos para venda	2,522,020	22.51%	2,410,242	24.23%	4.64%
Ativos não circulantes ou grupos de ativos para alienação, Classificados como mantidos para a venda	9,076	0.08%	18,824	0.19%	-51.78%
Total do ativo circulante	2,531,096	22.59%	2,429,066	24.42%	4.20%
ATIVO NÃO CIRCULANTE					
Outros ativos financeiros, não circulantes	35,640	0.32%	34,521	0.35%	3.24%
Outros ativos não financeiros, não circulantes	53,671	0.48%	49,541	0.49%	8.34%
Direitos a receber, não circulantes	13,015	0.12%	12,396	0.12%	4.99%
Investimentos contabilizados utilizando o método da Equivalência patrimonial	979	0.01%	2,131	0.02%	-54.06%
Ativos intangíveis exceto goodwill	75,532	0.67%	60,019	0.60%	25.85%
Goodwill	260,848	2.33%	109,979	1.11%	137.18%
Imobilizado	8,169,858	72.92%	7,234,863	72.71%	12.92%
Impostos diferidos	62,877	0.56%	18,364	0.18%	242.39%
Total de ativo não circulante	8,672,420	77.41%	7,521,814	75.58%	15.30%
TOTAL DO ATIVO	11,203,516	100.00%	9,950,880	100.00%	12.59%

	Exercício Social encerrado em 31 de dezembro de em milhares de reais (exceto percentuais)				% Variação
	2010	% AV ¹	2009	% AV ¹	2009/2010
PASSIVO CIRCULANTE					
Outros passivos financeiros, circulantes	895,872	8.00%	720,515	7.24%	24.34%
Fornecedores e outras contas a pagar, circulantes	1,065,838	9.51%	821,653	8.26%	29.72%
Contas a pagar a partes relacionadas, circulantes	304	0.00%	512	0.01%	-40.63%
Outras provisões, circulantes	1,243	0.01%	1,672	0.02%	-25.66%
Impostos a pagar, circulantes	25,980	0.23%	19,459	0.20%	33.51%
Outros passivos não financeiro, circulantes	1,550,538	13.86%	1,062,425	10.65%	45.94%
Total de passivo circulante	3,539,775	31.61%	2,626,236	26.38%	34.79%

PASSIVO NÃO CIRCULANTE

10.1 - Condições financeiras e patrimoniais gerais

Outros passivos financeiros, não circulantes	4,230,437	37.76%	4,212,039	42.33%	0.44%
Outros contas a pagar, não circulantes	702,799	6.27%	735,322	7.39%	-4.42%
Outras provisões, não circulantes	53,030	0.47%	46,262	0.46%	14.63%
Impostos diferidos	515,132	4.60%	414,827	4.17%	24.18%
Provisões para benefícios a empregados, não circulantes	15,944	0.14%	9,577	0.10%	66.48%
Total de passivo não circulante	5,517,342	49.24%	5,418,027	54.45%	1.83%
PATRIMÔNIO LÍQUIDO					
Capital social	803,593	7.17%	803,593	8.08%	0.00%
Lucros acumulados	1,704,507	15.21%	1,334,008	13.41%	27.77%
Outras participações no patrimônio	9,993	0.09%	4,849	106,08%	107.65%
Ajustes de avaliação patrimonial	-377,053	-3.37%	-248,072	51,99%	52.02%
Patrimônio líquido atribuível aos controladores	2,141,040	19.10%	1,894,378	19.05%	13.02%
Participação dos não controladores	5,359	0.05%	12,239	0.12%	-56.21%
Total do patrimônio líquido	2,146,399	19.15%	1,906,617	19.17%	12.58%
TOTAL DO PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO	11,203,516	100.00%	9,950,880	100.00%	12.59%

Comparação das contas patrimoniais em 31 de dezembro de 2010 e 31 de dezembro de 2009.

Ativo Circulante

O saldo do ativo circulante aumentou R\$102,0 milhões (4,20%) de R\$2.429.066,0 mil em 31 de dezembro de 2009 para R\$2.531.096,0 mil em 31 de dezembro de 2010, principalmente devido a:

a) Diminuição em "Caixa e Equivalente de Caixa" em R\$219,2 milhões (17,38%), principalmente devido aos gastos de capital e pagamentos de dividendos.

b) Aumento de "Outros Ativos Financeiros Circulantes" de R\$214,4 milhões (112,40%), causado principalmente por fundos de private equity, garantias dadas pelos bancos em derivativos e operações de hedge.

c) Aumento em "Contas a receber e outros recebíveis circulantes" em R\$64,2 milhões (8,79%), devido principalmente ao aumento das vendas de passagens, carga e serviços de terceiros.

d) Aumento dos "Impostos a Recuperar Circulantes" de R\$43,3 milhões (36,69%), devido a um aumento da estimativa de pagamentos mensais, os impostos pendentes de restituição ou compensação e outros impostos.

O índice de liquidez da Companhia mostra uma redução de 22,7%, passando de 0,92 vezes, no exercício de 2009, para 0,72 vezes, no exercício de 2010. Os Ativos Circulantes aumentaram 4,2%, e o Passivo Circulante, 34,79%. Observa-se, ademais, uma redução no índice de liquidez seca (38,7%), que passou de 0,48 vezes, no exercício de 2009, a 0,29 vezes, no exercício de 2010.

Ativo Não Circulante

O Ativo Não Circulante da Companhia aumentou R\$1.151,6 milhões (15,30%) em comparação com o exercício encerrado em 31 de dezembro de 2009, passando de R\$7.521.814,0 milhões em 31 de dezembro de 2009 para R\$8.672.420,0 milhões em 31 de dezembro de 2010, principalmente devido a:

a) Aumento em "Goodwill" de R\$150,9 milhões (137,18%), devido a combinação de negócios com a Aires S.A. em dezembro de 2010;

b) Aumento em Imobilizado, de R\$934,9 milhões (12,92%). Esta variação é principalmente explicada pelo efeito líquido da entrada Fábricas e equipamentos, produto da incorporação de: uma aeronave Boeing 767 e oito aeronaves Airbus A320 para o transporte de passageiros, unidades rotativas para apoiar a operação da frota, pela aquisição de (i) equipamentos de computação,

10.1 - Condições financeiras e patrimoniais gerais

equipamentos de apoio terrestre, ferramentas e outros; (ii) pelo aumento no item Construções em andamento, que é resultado, principalmente, do pagamento de adiantamentos para a compra de aeronaves e do aumento da Depreciação acumulada em função da depreciação do exercício.

Total do Ativo

No encerramento do exercício de 2010, os ativos totais da Companhia apresentaram um aumento de R\$1.253,6 milhões em relação ao exercício de 2009, o que, em termos percentuais, equivale a 12,59%, devido principalmente as alterações apresentadas acima.

Passivo Circulante

O Passivo Circulante aumentou em R\$913,5 milhões (34,79%), passando de R\$2.626.236,0 mil em 31 de dezembro de 2009 para R\$3.539.775,0 mil em 31 de dezembro de 2010, devido principalmente a:

- a) Aumento em "Outros Passivos Financeiros Circulantes" de R\$175,3 milhões (24,34%), o que se deve, principalmente, à reclassificação, em "Outros Passivos Financeiros Não Circulantes", da porção de curto prazo dos créditos obtidos no mercado local durante o ano de 2009;
- b) Aumento em "Fornecedores e Outras Contas a Pagar" de R\$244,2 milhões (29,72%), devido, principalmente, aos maiores preços dos combustíveis e a incorporação da Aires em dezembro de 2010; e
- c) Aumento em "Outros Passivos Não Financeiros" de R\$488,1 milhões (45,94%), devido, principalmente, ao aumento em impostos diferidos e dividendos a pagar.

O índice de endividamento do Passivo Circulante da Companhia mostra um aumento de 19,3%, passando de 1,39 vezes, no exercício de 2009, a 1,65 vezes, no exercício de 2010, e sua participação na dívida total aumentou 19,7%, passando de 32,6%, no exercício de 2009, a 39,1%, no exercício de 2010.

Passivo Não Circulante

O Passivo Não Circulante aumentou em R\$99,3 milhões (1,83%) passando de R\$5.418.027,0 mil em 31 de dezembro de 2009 a R\$5.517.342,0 mil em 31 de dezembro de 2010, devido principalmente a:

- a) Aumento em "Outros Passivos Financeiros Não Circulantes" de R\$18.398,0 mil (0,44%) devidos principalmente a o aumento do pagamento de juros sobre o passivo; e
- b) Aumento em "Impostos Diferidos" de R\$100.305,0 mil (24,18%), devido, principalmente, a maior depreciação do ativo fixo de 2010, que inclui o aumento de frota.

Em 31 de dezembro de 2010, aproximadamente 94,0% da dívida conta com instrumentos de fixação de taxas com instrumentos financeiros; de acordo com o anterior, considerando a dívida e os instrumentos acima mencionados, a taxa média é de 5,0%.

O índice de endividamento do Passivo não Circulante da Companhia mostra uma redução de 9,9%, passando de 2,86 vezes no exercício de 2009, a 2,58 vezes no exercício de 2010, e sua participação na dívida total foi reduzida em 9,6%, passando de 67,3%, no exercício de 2009, a 60,9%, no exercício de 2010.

Total do Passivo

No encerramento do exercício, os passivos totais da companhia apresentaram um aumento de R\$905,7 milhões em relação com o exercício de 2009, o que, em termos percentuais, equivale a 12,59%.

Patrimônio Líquido

10.1 - Condições financeiras e patrimoniais gerais

O Patrimônio Líquido aumentou R\$239.782,0 mil (12,58%) passando de R\$1.906.617,0 mil em 31 de dezembro de 2009 a R\$2.146.399,0 em 31 de dezembro de 2010.

A variação do Patrimônio líquido é explicada, principalmente, pelos resultados obtidos durante o exercício de 2010, pelos dividendos definitivos sobre os resultados do ano 2009 e pela distribuição de dividendos provisórios sobre os resultados do ano de 2010; e o impacto das Reservas de operações de cobertura.

FLUXO DE CAIXA

	Exercício Social Encerrado em 31 de Dezembro de		% Variação
(Em milhares de reais)	2010	2009	09/10
FLUXOS DE CAIXA GERADOS PELAS ACTIVIDADES OPERACIONAIS			
Ingressos das atividades operacionais			
Ingressos procedentes das vendas de bens e prestação de serviços	8,472,016	7,602,797	11.43%
Outros ingressos de atividades operacionais	81,440	79,891	1.94%
Tipos de pagamentos			
Pagamentos a fornecedores pelo fornecimento de bens e serviços	-5,373,300	-4,875,153	10.22%
Pagamentos a e por conta dos empregados	-1,113,820	-1,247,678	-10.73%
Outros pagamentos de atividades operacionais	-32,406	-43,915	-26.21%
Juros pagos	-697	-	100.00%
Juros recebidos	19,859	26,704	-25.63%
Impostos sobre lucros recuperados (pagos)	-19,366	20,184	-195.95%
Outras entradas (saídas) de caixa	-80,592	99,692	-180.84%
Fluxos de caixa líquidos procedentes de atividades operacionais	1,953,134	1,662,522	17.48%
FLUXO DE CAIXA DAS ACTIVIDADES DE INVESTIMENTO			
Fluxos de caixa procedentes da perda de controle de subsidiárias ou outros negócios	2,683	4,214	-36.33%
Fluxos de caixa utilizados para obtenção do controle de subsidiárias ou outros negócios	-20,359	-1,601	1171.64%
Fluxos de caixa utilizados para obtenção do controle de subsidiárias ou outros negócios		-4,556	-100.00%
Outros ingressos pela venda de instrumentos patrimoniais ou de dívida de outras entidades	22,748	16,543	37.51%
Outros pagamentos para adquirir instrumentos patrimoniais ou de dívida de outras entidades	-101,795	-121,079	-15.93%
Valores procedentes da venda de imobilizado	983	22,136	-95.56%
Compras de imobilizado	-1,795,228	-1,078,170	66.51%
Compras de ativos intangíveis	-33,462	-24,767	35.11%
Dividendos recebidos	199	850	-76.59%
Juros recebidos	7,177	4,883	46.98%
Outras entradas (saídas) de caixa	-911		100.00%
Fluxos de caixa líquidos utilizados em atividades de investimento	- 1,917,965	- 1,181,547	62.33%
FLUXOS DE CAIXA PROCEDENTES (UTILIZADOS EM) ACTIVIDADES DE FINANCIAMENTO			
Valores procedentes de empréstimos de longo prazo	1,207,352	1,351,948	-10.70%
Pagamentos de empréstimos	- 970,633	- 499,974	94.14%
Pagamentos de passivos de arrendamentos financeiros	- 95,507	- 125,124	-23.67%
Dividendos pagos	- 275,935	- 308,011	-10.41%
Juros pagos	- 226,384	- 256,243	-11.65%
Outras entradas de caixa	139,302	60,564	130.01%
Fluxos de caixa líquidos procedentes de (utilizados em) atividades de financiamento	- 221,805	223,160	-199.39%
Aumento líquido (redução) no caixa e equivalentes de caixa, antes do efeito de câmbio	- 186,636	704,135	-126.51%
Efeitos da variação na taxa de câmbio sobre o caixa e equivalentes de caixa	- 32,598	- 377,219	-91.36%
Aumento (redução) líquido de caixa e equivalentes de caixa	- 219,234	326,916	-167.06%
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO INICIO DO EXERCICIO	1,261,101	934,185	34.99%
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FINAL DO EXERCICIO	1,041,867	1,261,101	-17.38%

Atividades Operacionais

10.1 - Condições financeiras e patrimoniais gerais

O fluxo de operação da Sociedade apresenta uma variação positiva de R\$290 milhões em comparação com o ano anterior, o que se deve, principalmente, ao efeito líquido entre as Cobranças procedentes das vendas de bens e prestação de serviços e aos Pagamentos a fornecedores pelo fornecimento de bens e serviços (13,60%), a pagamentos menores por hedge de combustível incluídos em Outras entradas (saídas) de caixa, cuja variação é de R\$300 milhões, e à variação negativa das garantias de derivados que, durante o ano de 2010, apresentou desembolsos no valor de R\$427 milhões, ambos conceitos incluídos em Outras entradas (saídas) de caixa, cuja variação negativa é de R\$ 180 milhões.

Atividades de Investimento

O Fluxo de investimento apresenta uma variação negativa de R\$ 736 milhões em relação com o ano anterior. Esta variação se explica, principalmente, pela compra de propriedades, fábricas e equipamentos no valor de R\$ 717 milhões (66,51%), resultado, na maior parte, de adiantamentos outorgados para a compra de aeronaves e a incorporação, à frota, de uma aeronave Boeing 767 e oito aeronaves A320-200, de passageiros.

Atividades de Financiamento

O Fluxo de financiamento apresenta uma variação negativa de R\$ 445 milhões em relação com o ano anterior. Tal variação explica-se, principalmente, pelo aumento dos Pagamentos de empréstimos (94,14%). Esta variação negativa é em parte compensada pela redução de Outras entradas de Caixa, no valor de R\$ 79 milhões. Além disto, há aumento dos dividendos pagos no valor de R\$32 milhões.

Finalmente, o fluxo líquido da Sociedade gerado durante o ano de 2010 apresenta uma variação negativa de R\$ 891 milhões em relação com o exercício anterior. Os saldos negativos do Fluxo de investimento e financiamento foram cobertos totalmente pelo saldo positivo do Fluxo de operação e pelo saldo do ano anterior.

10.2 - Resultado operacional e financeiro

- a. Resultados das operações, em especial: (i) descrição de quaisquer componentes importantes da receita; e (ii) fatores que afetaram materialmente os resultados operacionais.**
- b. Variações das receitas atribuíveis a modificações de preços, taxas de câmbio, inflação, alterações de volumes e introdução de novos produtos e serviço:**
- c. Impacto da inflação, da variação de preços dos principais insumos e produtos, do câmbio e da taxa de juros no nosso resultado operacional e financeiro:**

O aspecto principal e mais especial de nosso modelo de negócio é o modo pelo qual integramos nossas atividades de transporte de passageiros e cargas. Nossa sofisticada abordagem voltada a serviços de combinação do tráfego de passageiros e cargas nos permite utilizar melhor nossas aeronaves, reduzir nossas taxas de ocupação de equilíbrio em voos de passageiros e diversificar nossos fluxos de receita. Além disso, a natureza geograficamente diversificada das redes de passageiros e cargas da LAN e de suas subsidiárias proporciona diversificação adicional às nossas operações e reduz a exposição a qualquer mercado único. Esses benefícios nos ajudam a continuamente manter rentabilidade forte e a ampliar nossas operações nos últimos anos, apesar de condições macroeconômicas voláteis e vários choques externos que afetaram o setor aéreo no decorrer dos anos.

Aproximadamente 97% de nossa receita são gerados por nossas atividades de transporte aéreo. Geramos o saldo de nossa receita operacional com as operações de despachante aduaneiro e de armazenamento, arrendamento de aeronaves, serviços de mensageiro, vendas a bordo, serviços de operadora turística, manutenção a terceiros, assistência em terra e receita de juros.

Em 2010, nosso ambiente operacional foi marcado por forte recuperação e crescimento nos negócios de transporte de cargas e passageiros em relação a 2009. A Companhia demonstrou sua capacidade de se valer de oportunidades na esteira da recuperação da economia mundial, apesar da perspectiva desafiadora enfrentada em 2009, e resiste ao impacto do terremoto que afetou o Chile em fevereiro de 2010.

Em 2010, o crescimento da demanda de passageiros foi impulsionado pelo crescimento nos mercados nacionais e internacionais. Nesse período, a demanda de transporte de carga apresentou sólida recuperação e crescimento em consequência da recuperação econômica mundial que influenciou o comércio mundial. Embora a concorrência nas rotas de passageiros e cargas venha crescendo gradualmente desde 2005, alterações das condições competitivas em mercados específicos geraram oportunidades para nossa expansão. Certos fatores fora de nosso controle, como preços de combustível, em alta constante desde 2002, e que atingiram altas históricas recorde em meados de 2008, também geraram pressões de custo significativas. Em 2010, os preços de combustível aumentaram novamente em comparação a 2009.

Nossos resultados no período compreendido entre 2009 e 2010 refletem nossos esforços dos últimos anos de expansão e diversificação de nossa base de receita, mantendo, ao mesmo tempo, base de custo eficiente. Visamos responder com eficiência às oportunidades e desafios apresentados pela expansão e diversificação de nossa base de receita. Esse processo incluiu a expansão de nossas operações nacionais de transporte de passageiros no Chile e Peru, a continuidade do desenvolvimento das operações nacionais da LAN Argentina, lançamento de operações nacionais da LAN Ecuador em abril de 2009, e início das operações de transporte de passageiros na Colômbia com a compra da Aires em novembro de 2010. Em consequência, aumentamos significativamente nossa capacidade de transporte de passageiros e redistribuímos nossos ativos em resposta a oportunidades específicas. No negócio de carga, ajustamos nossas rotas e nosso *mix* de capacidade com o fim de nos adaptar a fluxos de carga variáveis e expandirmos as operações de carga na região e nas rotas de longa distância para nos valer de oportunidades existentes. Também lançamos iniciativas para desenvolver a preferência dos clientes e aumentar a eficiência. Essas iniciativas nos possibilitaram manter posição de mercado sólida e desenvolver novos mecanismos para sustentar altos níveis de rentabilidade mesmo enfrentando altas sem precedentes dos preços de combustível em 2008 e o efeito negativo da crise econômica mundial de 2009. Em consequência, o lucro líquido montou a US\$336,5 milhões em 2008, US\$231,1 milhões em 2009 e US\$419,7 milhões em 2010.

10.2 - Resultado operacional e financeiro

Negócio de Transporte de Passageiros

Em geral, nossa receita do transporte de passageiros é influenciada pela conjuntura política e econômica internacional e específicas ao país, atividade competitiva, atratividade dos destinos que servimos e capacidade que alocamos entre nossas diferentes rotas.

A demanda de transporte de passageiros cresceu nos últimos anos, impulsionada pela conjuntura econômica positiva na América Latina. O crescimento econômico e a melhoria da confiança dos clientes levaram à expansão do tráfego de negócios e lazer à América Latina e da América Latina. O aumento do interesse em viagens da Europa e dos Estados Unidos à América do Sul foi outro fator com impacto positivo sobre o tráfego de passageiros total. Em consequência, o volume de passageiros em mercados como Chile, Peru, Argentina e Equador cresceu significativamente entre 2009 e 2010. O crescimento do tráfego da LAN em 2010, que atingiu 11,1%, também se baseou em plano de expansão de capacidade impulsionado pela entrega de nove aeronaves de passageiros novas no ano.

A atividade competitiva em nossas rotas de passageiros nacionais e internacionais também tem variado nos últimos anos. Em nossas rotas internacionais, houve aumento gradual da concorrência em razão da expansão, por concorrentes estabelecidos e novos, de suas operações. Não obstante, desde 2005, mantemos nossa participação de mercado na maioria de nossos mercados internacionais e aumentamos gradualmente nossa presença nos mercados internos do Chile e Peru, bem como nas rotas nacionais e internacionais argentinas. Também iniciamos, em abril de 2009, operações nacionais no Equador e, em novembro de 2010, na Colômbia, mediante a aquisição da Aires. Em 2010, o rendimento combinado dos negócios internacional e nacional de transporte de passageiros aumentou 6,8%, refletindo a recuperação e crescimento da demanda ocorridos em 2010. Em 2009, os rendimentos apresentaram diminuição de 16,2% em comparação com 2008, em consequência da crise econômica que afetou a demanda pelos passageiros de voos em 2009 e alta base de comparação em 2008, já que a sobretaxa de combustível incorporada aos rendimentos representou o aumento de preços de combustível no referido ano.

Como um todo, as condições de mercado no negócio de transporte de passageiros nos proporcionaram oportunidades de avançar nossos planos estratégicos de desenvolvimento e expandir nossas operações, o que fizemos valendo-nos de nosso modelo de negócio integrado, operações eficientes, foco continuado no cliente e administração de capacidade flexível. O foco no cliente proporcionou ferramenta essencial para nos haver com os desafios competitivos e também entrada bem-sucedida em novos mercados.

Também nos valem de nossa flexibilidade para rapidamente adaptar capacidade em resposta a choques de demanda ou oportunidades de mercado. Administramos ativamente nossa capacidade por meio da transferência de capacidade entre rotas ou acréscimo de novas aeronaves quando necessário. Isso nos possibilitou responder rapidamente por meio do acréscimo de capacidade no mercado interno peruano em 2004 e apoio ao lançamento das operações nacionais da LAN Argentina em 2005, bem como o lançamento, em outubro de 2006, das operações internacionais da LAN Argentina e lançamento das operações nacionais no Equador em abril de 2009.

Essas ações, que tiram proveito de oportunidades, encaixam-se em nossa estratégia de desenvolvimento de longo prazo que visa consolidar a LAN como a transportadora preferida no Cone Sul. Esse plano incorpora o desenvolvimento de rotas nacionais, regionais e intercontinentais nos mercados que servimos. O monitoramento contínuo das tendências de demanda e atividade competitiva possibilita-nos identificar oportunidades e, em consequência, também é alocada capacidade adicional a operações no Pacífico Sul, Europa e Estados Unidos, bem como a rotas regionais específicas. Também trocamos capacidade entre nossas rotas de forma a melhor compatibilizar padrões sazonais em voos para os Estados Unidos e outros destinos. Também foram implementados outros aprimoramentos a nossos itinerários com o fim de melhorar a ligação entre nossas operações e as de nossos parceiros.

A flexibilidade e ampla rede de passageiros da LAN também nos permitiram administrar o impacto negativo do terremoto catastrófico que atingiu o Chile em fevereiro de 2010, causando danos significativos ao terminal do Aeroporto Internacional de Santiago e afetando todas as viagens aéreas dentro e fora do país. Sem aeroporto alternativo na Região Metropolitana de Santiago, as operações comerciais de transporte de passageiros foram suspensas por três dias e retomadas em 2 de março de 2010 em instalações provisórias.

10.2 - Resultado operacional e financeiro

A LAN operou com redução de capacidade fora de Santiago até o terminal voltar a ser totalmente operacional em 28 de março de 2010. A LAN estima que o impacto líquido da diminuição das operações de transporte de passageiros devido ao terremoto foi de aproximadamente US\$30 milhões em 2010. As operações de carga não foram afetadas de forma relevante pelo terremoto, tampouco o foram as operações de transporte de passageiros da LAN ou de suas subsidiárias no Peru, Equador e Argentina.

Também aumentamos nossa rede regional por meio do acréscimo e lançamento seletivos de novos destinos e novas rotas. Desde 2004, desenvolvemos um centro intra-regional em Lima. Lançamos várias rotas que nos possibilitam utilizar com eficiência Lima como ponto de conexão para passageiros que viajam entre a Cidade do México, Bogotá, Caracas, Guayaquil, Quito, Buenos Aires, La Paz, Santa Cruz, São Paulo e Santiago do Chile. Em 2007, passamos a prestar serviço direto entre Lima e Madri; em 2008, passamos a prestar serviço para Medellín, Colômbia (com escala em Quito); e em 2009, passamos a prestar serviço direto a Cartagena de Indias, Colômbia, e também serviço de Lima a Cali, passando por Quito, e de Lima a Punta Cana, Cancún e Córdoba. Na primeira metade de 2010, a Companhia introduziu vários novos destinos para passageiros. Em agosto de 2010, a Lan Peru lançou nova rota regional entre Lima e Brasília. Com relação a operações de longa distância, em julho de 2010, a LAN Peru lançou quatro frequências semanais entre Lima e São Francisco, com conexões a partir de São Paulo, Santiago e Buenos Aires. Planejamos dar continuidade ao crescimento de nossa operação em Lima, por meio do aumento do número de frequências dos voos que operamos nessas rotas e também do acréscimo de novos destinos.

Entre outros, em 10 de maio de 2010, a LAN Argentina lançou três voos diários entre Santiago e Aeroparque e, em junho de 2010, lançou serviços entre Aeroparque e São Paulo. Em 2010, a Lan Argentina iniciou também voos entre Rosário e Lima. Nossas operações nacionais também cresceram entre 2009 e 2010.

Nos mercados internos chilenos e peruanos, houve aumento do tráfego nacional total em 2010, impulsionado, principalmente, pelas condições macroeconômicas positivas em ambos os mercados e por estruturas tarifárias atraentes condizentes com o modelo de operações de curta distância que introduzimos em 2007.

Entre 2005 e 2010, a LAN Argentina aumentou o número de destinos nacionais argentinos de seis para quatorze e, com base em estimativas internas, nossa participação de mercado era de aproximadamente 30% em dezembro de 2010.

No final de 2008, a autoridade aeronáutica do Equador (Consejo Nacional de Aviación Civil ou CNAC) concedeu à LAN Ecuador permissão para operar voos nacionais no país. Essas operações se iniciaram em abril de 2009 com voos entre as cidades de Quito e Guayaquil. Em dezembro de 2010, a LAN Ecuador operava sessenta e três voos por semana entre Guayaquil e Quito, uma das rotas mais movimentadas da América Latina, e também quatorze voos por semana de Quito a Cuencaand, sete voos de Guayaquil a Cuenca. Em setembro de 2010, a LAN Ecuador lançou serviço regular para as Ilhas Galapagos, oferecendo um voo diário proveniente de Quito e Guayaquil. Em dezembro de 2010, a LAN Ecuador detinha participação de mercado de 16,7% no mercado interno do Equador.

Negócio de Carga

Nosso negócio de carga depende de exportações da e importações para a América do Sul e, dessa forma, é afetado pelas condições econômicas, taxa de câmbio, alterações no comércio internacional, saúde dos setores específicos, concorrência e preços de combustível (que normalmente repassamos a nossos clientes mediante sobretaxa de combustível para transporte de carga). O volume relativo dos fluxos de entrada e saída de mercado ou rota em particular constitui elemento-chave em operações de carga, pois a natureza unidirecional de fluxos de carga exige que as linhas aéreas criem rotas que combinem pares origem-destino que apresentem fluxos de carga complementares. As alterações das condições macroeconômicas podem acarretar flutuações importantes dos fluxos de carga para e da América Latina, requerendo, assim, ajustes contínuos de rota e capacidade.

A flexibilidade proporcionada por esse modelo de negócio permite, com base na adaptação às alterações de tendências de mercado, foi essencial às operações da LAN em 2009, quando o negócio foi afetado pela contração dos mercados de importação e exportação na esteira da crise econômica mundial. Além disso, a

10.2 - Resultado operacional e financeiro

LAN Cargo observou queda acentuada das exportações de salmão do Chile em consequência do surto do vírus ISA. Em 2009, em época em que houve diminuição da demanda de operações de carga, a LAN recebeu dois Boeing 777 de carga. Essas aeronaves foram utilizadas para aumentar capacidade, principalmente em rotas entre a América do Sul e Europa. Além de aumentar a capacidade, a incorporação desses aviões de carga também ajudou a companhia a ampliar sua cobertura para além da região e fortalecer seus serviços de carga para a Europa; atualmente, a LAN opera rotas entre Frankfurt e Brasil, Argentina e Chile, Equador e Colômbia e Amsterdã e Frankfurt. Em sincronia com esta estratégia, a Companhia planeja iniciar uma quinta frequência semanal de transporte de carga à Europa.

Em 2009, a Companhia deu um passo importante na expansão regional. A Colômbia é o maior mercado da América Latina para exportações via transporte aéreo aos Estados Unidos, exportando estimadas 200.000 toneladas anualmente. Em março de 2009, a LAN Cargo lançou a LANCO, depois de conseguir a necessária certificação operacional e técnica. Lançou seus serviços com dois Boeing 767-300Fs de última geração, com capacidade de 54 toneladas de carga, ligando as cidades de Bogotá e Medellín a Miami.

Além disso, em março de 2009, a subsidiária de carga da Companhia no Brasil, ABSA, iniciou operações no mercado interno do país, com um voo diário - de segunda-feira a sexta-feira - entre as cidades de São Paulo e Manaus. Nessa rota, a ABSA opera um Boeing 767-300F de tecnologia avançada com capacidade de 54 toneladas. Essa rota responde por grande parte do tráfego de cargas por avião no Brasil. São Paulo é a quarta maior cidade do país em termos de PIB, com grande número de empresas, principalmente no setor de eletrônica, em seu polo industrial. Os incentivos fiscais especiais oferecidos pela capital do Amazonas, Manaus, como parte de esforços para promover o desenvolvimento da região, tornam-na alternativa atraente para clientes exportadores e importadores. Em 2010, a Companhia abriu uma rota entre São Paulo e Fortaleza e São Paulo e Recife.

Como a economia começou a se recuperar em fins de 2009, em 2010, a LAN pôde se valer da nova capacidade e oportunidades de crescimento em vários mercados; em consequência, o negócio de carga teve papel importante no impulso ao crescimento da receita da LAN em 2010.

O tráfego de cargas aumentou 23,5% entre 2009 e 2010, passando de receita de tonelada de carga/quilômetros de US\$2.623,3 milhões, em 2009, para receita de tonelada de carga/quilômetros de 3.238,3 milhões, em 2010. Essa melhoria foi condizente com o crescimento de 20,6% experimentado por este segmento do setor de transporte aéreo de carga internacional. A Companhia aumentou sua capacidade em aproximadamente 20,5%, resultando em melhoria de 1,7 ponto de sua taxa de ocupação, que passou a 70,1%. O aumento da capacidade foi impulsionado, principalmente, pela incorporação por parte da LAN de dois tipos de aeronaves.

Em 2009, a LAN acrescentou dois novos Boeing 777-200 de carga, as aeronaves de carga mais modernas e eficientes do mundo em seu gênero, com capacidade de 104 toneladas de carga e autonomia de 9.045 quilômetros com peso máximo. No final de 2010, a LAN também arrendou dois Boeing 767-300 de carga com o fim de ampliar as rotas entre a América Latina e os Estados Unidos, e também maior utilização da frota de carga. Esses esforços permitem à LAN aumentar sua competitividade na região, posicionando-a como a primeira linha aérea da região - e a segunda do mundo - a usar esses aviões de carga de última geração. A LAN Cargo transportou 779 mil toneladas de carga em 2010, aumento de 20,1% em comparação com 2009.

Em 2010, a receita da LAN Cargo aumentou 43,0%, passando a US\$1,281 milhão, representando 28,3% da receita anual total da Companhia. O crescimento da receita também reflete o aumento de 15,8% do rendimento de carga nesse ano.

Estrutura de Custo

Os custos da LAN são em geral impulsionados pelo volume de nossas operações, preços de combustível, custos de frota e taxas de câmbio.

Como linha aérea, estamos sujeitos a flutuações de custos fora de nosso controle, particularmente preços de combustível e taxas de câmbio. No entanto, administramos parte de nossa exposição a alterações de preços de combustível por meio de política de *hedge* de combustível e emprego de mecanismos de repasse

10.2 - Resultado operacional e financeiro

aos negócios de passageiros e de carga. As despesas com pessoal são outro componente significativo de nossos custos totais. Como parcela significativa de nossos custos de mão-de-obra é denominada em pesos, a valorização do peso frente ao dólar e também aumentos das taxas de inflação locais podem acarretar aumento de custos em termos de dólares e podem prejudicar nossos resultados. Contudo, essa pressão de custo é mitigada pelo *hedge* natural parcial entre as moedas de nossas receitas e despesas operacionais totais.

As comissões a agentes de viagem e carga também compõem custo significativo para nós. Concorremos com outras linhas aéreas quanto ao valor de comissão que pagamos por venda, em particular com relação a programas especiais e esforços de *marketing*, e para manter incentivos competitivos com agentes de viagens. Em fevereiro de 2007, reduzimos de 6% a 1% a comissão paga a agentes no Chile referente a vendas de passagens da classe econômica. Entre 2007 e 2008, as comissões também foram reduzidas a 1% no Equador, Argentina e Peru.

As despesas relacionadas a frota, isto é, aluguéis e depreciação de aeronaves, constituem outro custo significativo. Esses custos são principalmente fixos e podem ser reduzidos por unidade por meio do aumento das taxas de utilização de aeronaves diárias.

Em 2010, os custos operacionais da LAN aumentaram. Por exemplo, os preços do combustível aumentaram em relação a níveis baixos recorde em 2009, o que acarretou aumento de US\$202,3 milhões das despesas de combustível e contribuiu para aumento de 5,7% do custo por ATK (medida-chave do setor). Com exclusão dos custos de combustível, o aumento do custo por ATK nesse período foi de 5,9%. Além disso, a Companhia reconheceu ganho de *hedge* de combustível de US\$1,0 milhão em comparação com perda de *hedge* de combustível de US\$128,7 milhões em 2009.

Além do aumento da despesa com combustível, a Companhia pagou ordenados e salários maiores devido a aumento do quadro de pessoal médio na esteira da expansão operacional da Companhia e impacto da valorização das moedas latino-americanas em 2010.

Lançamos várias iniciativas relacionadas a eficiência visando à redução do consumo de combustível e incorporação progressiva de aeronaves eficientes à frota.

A utilização maior de aeronaves constituiu fonte importante do aumento da eficiência. Nossas aeronaves de longa distância de passageiros e carga são usadas, em média, mais de 14,3 horas por dia. Nossa estratégia de utilização em 2010 foi elaborada de forma condizente com o acréscimo de novas rotas à nossa rede, possibilitando-nos alavancar nossos ativos humanos e físicos para obter aumento de eficiência. Esse foi especialmente o caso de nossas operações nacionais no Chile e Peru, países em que aumentamos a utilização de aeronaves em consequência dos itinerários de nosso novo modelo de negócio de curta distância. Aumentamos o uso de nossa frota de fuselagem estreita de Aeronaves Airbus A320-Family a aproximadamente 10,8 horas-bloco de voo por dia por aeronave.

Nas operações nacionais, também trabalhamos constantemente para melhorar nossa estrutura de custo. Esse processo incluiu iniciativas como modificação de padrões de serviço de curta distância, introduzidos no final de 2005 e modificados em 2007 em consequência do novo modelo de negócio de rotas nacionais, permitindo-nos reduzir despesas de serviço de transporte de passageiros. Os elementos essenciais desse novo modelo de negócio foram a redução dos custos de vendas e distribuição por meio do aumento da penetração da Internet e redução de comissão de agenciamento, período de retorno menor e aumento do autosserviço de check-in pela internet e quiosques de check-in em aeroportos.

Além disso, em 2009, introduzimos o LEAN, sistema para melhoria de nossos processos por meio da eliminação de atividades que não agregam valor a processos (aumentando, dessa forma, o valor de cada atividade e suprimindo as supérfluas), possibilitando-nos reduzir, assim, custos, e aumentar a satisfação dos clientes. Além disso, em 2010, demos continuidade à instalação de winglets em nossa frota de aeronaves Boeing 767, logrando eficiências de combustível de aproximadamente 5% por aeronave. Para mitigar o impacto ambiental de nossas operações, esforçamo-nos por operar de maneira sustentável, reduzindo nosso consumo de combustível e respectivas emissões.

10.2 - Resultado operacional e financeiro

Efeitos de Flutuações das Taxas de Câmbio

Nossa moeda funcional é o dólar norte-americano em termos de fixação de preço de nossos produtos, composição de nosso balanço patrimonial e efeitos sobre nossos resultados operacionais. A maior parte de nossa receita (85% em 2010) é denominada em dólares norte-americanos ou preços fixados com base no dólar norte-americano e parcela significativa de nossas despesas (60% em 2010) é denominada em dólares ou atrelada ao dólar norte-americano, em particular custos de combustível, taxas de pouso e sobrevoos, alugueis de aeronaves, seguro e componentes e suprimentos para aeronaves. Praticamente todos os nossos passivos são denominados em dólares norte-americanos (92% em 31 de dezembro de 2010), inclusive empréstimos bancários, passivos de tráfego aéreo e certos valores devidos a nossos fornecedores. Em 31 de dezembro de 2010, 90% de nossos ativos eram denominados em dólares norte-americanos, principalmente aeronaves, caixa e equivalentes a caixa, contas a receber e outros ativos fixos. Substancialmente a totalidade de nossos compromissos, incluindo arrendamentos operacionais e compromissos de compra referentes a aeronaves, é denominada em dólares norte-americanos.

Embora em geral mantenhamos nossas tarifas de passageiros e preços de carga internacionais em dólares norte-americanos ou preços atrelados ao dólar norte-americano, estamos expostos a perdas e ganhos cambiais em razão de flutuações das taxas de câmbio. Registramos perda cambial líquida de US\$11,2 milhões em 2009 e ganho cambial líquido de US\$13,8 milhões em 2010, apresentados em nossa demonstração do resultado consolidada sob a rubrica "Diferenças de taxas de câmbio". Para obter mais informações, veja as Notas Explicativas 2.3(a) e 31 de nossas demonstrações financeiras consolidadas auditadas. O lucro auferido em 2010 teve relação, principalmente, com a valorização das moedas latino-americanas frente ao dólar norte-americano.

10.3 - Eventos com efeitos relevantes, ocorridos e esperados, nas demonstrações financeiras

a. Introdução ou alienação de segmento operacional

A Companhia busca constantemente oportunidades de investimento em diversos segmentos relacionados ao nosso *core business*. Entretanto, não introduzimos nenhum novo segmento de atuação nos últimos dois exercícios sociais.

b. Constituição, aquisição ou alienação de participação societária

Em 26 de novembro de 2010, a LAN adquiriu a linha aérea colombiana Aerovías de Integración Regional S.A. ("Aires") por US\$12 milhões (R\$21 milhões) em numerário, assumindo, também, passivos líquidos de US\$87 milhões (R\$143 milhões). O mercado colombiano é o segundo maior mercado da América do Sul, com mais de 13 milhões de passageiros nacionais ao ano e representa mercado chave na consolidação da LAN como linha aérea líder na região. A AIRES é atualmente a segunda maior operadora do mercado interno da Colômbia, com participação de mercado de aproximadamente 20% em dezembro de 2010. A frota da Aires consiste em 9 B737-700s, 11 Q200 e 4 Q400, todos sob arrendamentos operacionais.

c. Eventos ou operações não usuais

Não há eventos ou operações não usuais praticadas pela Companhia.

10.4 - Mudanças significativas nas práticas contábeis - Ressalvas e ênfases no parecer do auditor

a. Mudanças significativas nas práticas contábeis

Nossa data de transição às IFRS foi 1º de janeiro de 2008. Por conseguinte, elaboramos nossas demonstrações consolidadas da situação financeira de abertura nos termos das IFRS na referida data. A data de adoção das IFRS por nossa parte foi 1º de janeiro de 2009.

O resumo das informações financeiras anuais consolidadas de 31 de dezembro de 2010 e do exercício encerrado em 31 de dezembro de 2010 e 2009 foi elaborado em conformidade com as IFRS e provém de nossos relatórios financeiros anuais consolidados auditados incluídos neste relatório anual. O resumo das informações financeiras anuais consolidadas de 31 de dezembro de 2008 e do exercício encerrado em 31 de dezembro de 2008 apresentado neste relatório anual foi anteriormente apresentado em conformidade com os GAAP chilenos e foi reapresentado nos termos das IFRS tão-somente para fins de comparação.

Na análise dos custos operacionais por unidade, utilizamos o "Custo por ATK" e o "Custo por ATK com exclusão de variações dos preços de combustível". "ATK" (tonelada-quilômetro oferecida) mede a capacidade de transporte gerador de receita em toneladas (carga e/ou passageiros) multiplicada pela distância da etapa de voo em quilômetros. Para obter nossos custos unitários, usados por nossa administração na análise de nossos resultados, dividimos nossos "custos totais" por nosso total de ATKs. Os "custos totais" são calculados a partir dos custos operacionais, definidos nos termos das IFRS, e com a realização de certos ajustes referentes a custos de juros e outras receitas. O componente de custo é objeto de ajuste adicional, obtendo-se os "custos por ATKs com exclusão de variações dos preços de combustível" com o fim de eliminar o impacto de alterações dos preços de combustível durante o exercício. O "Custo por ATK" e o "Custo por ATK com exclusão de variações dos preços de combustível" não têm significado padronizado e, como tal, talvez não possam ser comparados a medidas de nome similar fornecidas por outras empresas. Essas medidas não deverão ser consideradas isoladamente, como substitutas dos custos operacionais ou indicadores de desempenho ou fluxos de caixa como medida de liquidez. Além disso, utilizamos a receita por ASK ou ATK, conforme aplicável, para analisar a receita por unidade. Para obter nossa receita de unidade, utilizada por nossa administração na análise de nossos resultados, dividimos nossa receita de passageiros por nossos ASKs totais e nossa receita de carga por nossas ATKs totais. Usamos nossa receita, definida nas IFRS, para fins de cálculo dessa medida. A receita por ASK ou ATK, conforme o caso, não tem significado padronizado e, como tal, talvez não possa ser comparada a medidas de nome similar fornecidas por outras empresas. Não se trata de medida de desempenho ou liquidez baseada nas IFRS. Essa medida não deverá ser considerada isoladamente, como substituta da receita ou indicadores de desempenho ou fluxos de caixa como medida de liquidez.

b. Efeitos significativos das alterações em práticas contábeis

Não aplicável, já que todas as demonstrações financeiras apresentadas neste formulário de referência já refletem o IFRS.

c. Ressalvas e ênfases presentes no parecer do auditor

Não foram feitas quaisquer ressalvas pelos auditores independentes.

10.5 - Políticas contábeis críticas

Segue-se descrição das principais políticas contábeis adotadas na elaboração destas demonstrações financeiras consolidadas.

Elaboração

As demonstrações financeiras consolidadas da LAN Airlines SA se referem ao período encerrado em 31 de dezembro de 2010 e foram elaboradas em conformidade com as Normas Internacionais de Contabilidade (IFRS), emitidas pelo Conselho de Normas Internacionais de Contabilidade (IASB). As demonstrações financeiras consolidadas foram elaboradas segundo o critério de custo histórico, embora modificadas pela avaliação pelo valor justo de certos instrumentos financeiros.

A elaboração das demonstrações financeiras consolidadas em conformidade com as IFRS requer a utilização de certas estimativas contábeis cruciais. Também exige que a administração se valha de seu discernimento na aplicação das políticas contábeis da Companhia. Na data destas demonstrações financeiras consolidadas, os seguintes pronunciamentos contábeis tinham sido emitidos pelo IASB:

a) Pronunciamentos Contábeis vigentes a partir de 1º de janeiro de 2010:

Padrões e alterações	Aplicação obrigatória: períodos anuais iniciados a partir, inclusive, de
IFRS 3 revisada: Combinações de Negócios	01/07/2009
Alteração da IAS 27: Demonstrações financeiras consolidadas e separadas	01/07/2009
Alteração da IFRS 2: Pagamento baseado em ações	01/01/2010
Alteração da IAS 38: Ativos intangíveis	01/07/2010
Alteração da IAS 1: Apresentação de demonstrações financeiras	01/01/2010
Alteração da IAS 36: Redução ao Valor Recuperável de Ativos	01/01/2010
Alteração da IFRS 5: Ativos não-circulantes detidos para venda e operações interrompidas	01/01/2010

Interpretação	Aplicação obrigatória: períodos anuais iniciados a partir, inclusive, de
IFRIC 17: Distribuições para detentores de ativos não-monetários	01/07/2009
IFRIC 18: Transferências de ativos por clientes	01/07/2009
Alteração da IFRIC 9: Remensuração de derivativos embutidos	01/07/2009
Alteração da IFRIC 16: Hedges de investimento líquido em operação estrangeira	01/07/2009

b) Pronunciamentos contábeis vigentes a partir de 1º de janeiro de 2011:

Padrões e alterações	Aplicação obrigatória: períodos anuais iniciados a partir, inclusive, de
Alteração da IAS 32: Classificação da emissão de direitos	01/02/2010
IAS 24 revisada: Divulgações de partes relacionadas	01/01/2011
IFRS 9: Instrumentos financeiros	01/01/2013
Alteração da IFRS 3: Combinações de negócios	01/07/2010
Alteração da IFRS 7: Instrumentos financeiros: Divulgações	01/01/2011
Alteração da IAS 1: Apresentação de demonstrações financeiras	01/01/2011
Alteração da IAS 27: Demonstrações financeiras consolidadas e separadas	01/07/2010
Alteração da IAS 34: Relatórios financeiros intermediários	01/01/2011

Interpretação	Aplicação obrigatória: períodos anuais iniciados a partir, inclusive, de
IFRIC 19: Extinção de Passivos Financeiros com Instrumentos Patrimoniais	01/07/2010
Alteração do IFRIC 14: Pagamentos antecipados de exigência de provimento de recursos mínima	01/01/2011
Alteração do IFRIC 13: Programas de fidelidade de clientes	01/01/2011

A administração da Companhia acredita que a adoção das normas, alterações e interpretações descritas acima não teriam impacto significativo sobre as demonstrações financeiras consolidadas da Companhia no período de sua primeira aplicação.

10.5 - Políticas contábeis críticas

Um resumo das nossas políticas contábeis importantes está incluída na Nota 2 de nossas demonstrações financeiras consolidadas auditadas. Acreditamos que a aplicação consistente dessas políticas permite que nós e nossas subsidiárias fornecer aos leitores das demonstrações financeiras úteis e confiáveis a respeito de nossos resultados operacionais e condição financeira. A preparação das demonstrações financeiras requer gerenciamento para fazer certas estimativas e estimativas. A seguir estão as políticas contabilísticas que acreditamos são as mais importantes para o retrato de nossas condição financeira e resultados das operações e exigem nossos julgamentos mais difíceis, subjetivos ou complexos.

Estimativas e Julgamentos Contábeis

A Sociedade utiliza estimativas para mensurar e registrar alguns dos ativos, passivos, receitas, despesas e compromissos. Basicamente estas estimativas se referem a:

1. Mensuração de possíveis perdas por impairment de determinados ativos.
2. Vida útil e valor residual dos ativos tangíveis e intangíveis.
3. Critérios empregados na mensuração de determinados ativos.
4. Tickets aéreos vendidos que não serão utilizados.
5. Cálculo da receita diferida no fechamento do exercício, correspondente à mensuração dos pontos outorgados aos titulares do cartão fidelidade Lan Pass e pendentes de uso.
6. Necessidade de constituir provisões e, no caso de serem requeridas, ao valor das mesmas.
7. Recuperabilidade dos ativos por impostos diferidos.

Estas estimativas são realizadas em função da melhor informação disponível sobre os itens analisados.

Em qualquer caso, é possível que acontecimentos que possam acontecer no futuro obriguem a modificá-las nos próximos exercícios, o que se realizaria de forma prospectiva.

Reconhecimento da receita

As receitas incluem o valor justo da contraprestação recebida ou a receber pela venda de bens e serviços no curso normal das atividades da Sociedade. A receita é apresentada líquida de devoluções, abatimentos e descontos.

(a) Vendas de serviços

a.1 Transporte de passageiros e carga

A Sociedade reconhece a receita de transporte de passageiros e carga quando o serviço é prestado.

a.2 Programa de premiação para passageiros freqüentes

A Sociedade tem em vigor um programa de premiação para passageiros frequentes denominado Lan Pass, cujo objetivo é a fidelização de clientes através da entrega de pontos toda a vez que os titulares do programa efetuam determinados voos, utilizam serviços de empresas membro do programa ou efetuam compras com um cartão de crédito *co-branded* das empresas membro. Os pontos acumulados podem ser trocados por passagens ou outros serviços das empresas membro. As demonstrações financeiras consolidadas incluem passivo relacionado a esse programa (receitas diferidas), determinado de acordo com a estimativa do valor estabelecido para os pontos acumulados pendentes de utilização na data das demonstrações financeiras, conforme o estabelecido na IFRIC 13: Programas de Fidelização de Clientes.

a.3 Outras receitas

A Sociedade reconhece a receita proveniente de outros serviços quando os mesmos foram prestados.

10.5 - Políticas contábeis críticas

(b) Receitas com juros

As receitas com juros são reconhecidas usando o método de taxa de juros efetiva.

(c) Receita com dividendos

As receitas com dividendos são reconhecidas quando se estabelece o direito de receber o pagamento.

Imobilizado

Os imóveis da LAN Airlines S.A. e Subsidiárias são reconhecidos pelo custo menos qualquer perda por redução ao valor recuperável acumulada. O imobilizado remanescente é apresentado, inicialmente e subsequentemente, pelo custo histórico menos a depreciação correspondente e qualquer perda por redução ao valor recuperável, salvo certos imóveis e equipamentos secundários reavaliados quando da primeira adoção, de acordo com as IFRS.

Os valores de pagamentos adiantados a fabricantes de aeronaves são capitalizados pela Companhia sob a rubrica Construção em andamento até o recebimento da aeronave.

Os custos subsequentes (substituição de componentes, melhorias, ampliações, etc.) são incluídos no valor do ativo inicial ou apresentados como ativo separado somente se houver probabilidade de a Companhia auferir os futuros benefícios econômicos associados aos elementos de imobilizado e de ser possível determinar com segurança o custo do elemento. O valor do componente substituído é objeto de baixa nos livros quando da substituição. Os reparos e manutenção remanescentes são debitados do resultado do exercício no qual forem incorridos.

A depreciação do imobilizado é calculada com emprego do método da depreciação linear no decorrer de sua vida útil técnica estimada; salvo no caso de certos componentes técnicos, depreciados com base nos ciclos e horas de voo.

O valor residual e vida útil dos ativos é revisado e ajustado, caso necessário, uma vez ao ano.

Caso o valor contábil de um ativo seja superior a seu valor recuperável estimado, seu valor é imediatamente reduzido a seu valor recuperável (Nota Explicativa 2.8).

As perdas e ganhos com a venda de imobilizado são calculados por meio da comparação do produto obtido com o valor contábil e são incluídos na demonstração do resultado consolidada.

As despesas referentes ao desenvolvimento ou manutenção de programas de informática são reconhecidas como despesas quando incorridas. Os custos que se referem diretamente à produção de programas de informática únicos e identificáveis controlados pela Sociedade são reconhecidos como ativos intangíveis se forem cumpridos todos os critérios de capitalização. Os custos diretos consideram despesas com o pessoal que desenvolve os programas de informática e outras despesas diretamente associadas.

Os custos de desenvolvimento de programas de informática reconhecidos como ativos são amortizados no decorrer de suas vidas úteis estimadas.

Instrumentos financeiros derivativos e atividades de hedge

Os derivativos são inicialmente registrados pelo valor justo na data de assinatura dos contratos de derivativos e subsequentemente continuam a ser avaliados por seu valor justo. O método de registro da perda ou ganho resultante depende de o derivativo ter sido ou não designado como instrumento de *hedge* e, nesse caso, da natureza do item objeto de *hedge*. A Companhia designa certos derivativos como:

(a) *Hedge* do valor justo de ativos reconhecidos (*hedge* de valor justo);

10.5 - Políticas contábeis críticas

(b) *Hedge* de risco identificado associado a passivo reconhecido ou operação altamente provável prevista (*hedge* de fluxo de caixa), ou

(c) Derivativo não qualificado para contabilização de *hedge*.

A Companhia documenta, no começo de cada operação, a relação entre o instrumento de *hedge* e o item objeto de *hedge*, e também seus objetivos de gestão de risco e a estratégia de realização de várias operações de *hedge*. A Companhia também documenta sua avaliação, no início e continuamente, quanto a se os derivativos utilizados nas operações de *hedge* são altamente eficazes para compensar as alterações no valor justo ou fluxos de caixa dos itens objeto de *hedge*.

O valor justo total dos derivativos de *hedge* é registrado como outro ativo ou passivo financeiro não-circulante se o vencimento remanescente do item objeto de *hedge* for superior a 12 meses, e como outro ativo ou passivo financeiro circulante se o prazo remanescente do item objeto de *hedge* for inferior a 12 meses.

Os derivativos não registrados como *hedge* são classificados como outros ativos ou passivos financeiros, circulantes, no caso de seu vencimento remanescente ser inferior a 12 meses e não-circulantes, no caso de ser superior a 12 meses.

(a) Hedge de valor justo

As alterações do valor justo de derivativos designados e qualificados como *hedge* de valor justo são apresentadas na demonstração do resultado consolidada, juntamente com qualquer alteração do valor justo do ativo ou passivo objeto de *hedge* atribuído ao risco objeto de *hedge*.

(b) Hedge de fluxo de caixa

A parcela eficaz das alterações do valor justo de derivativos designados e qualificados como *hedge* de fluxo de caixa é apresentada no patrimônio líquido. A perda ou ganho relativo à parcela ineficaz é reconhecido imediatamente na demonstração do resultado consolidada sob a rubrica de "Outros ganhos (perdas)".

No caso de *hedge* de taxa de juros variável, isso significa que os valores reconhecidos no patrimônio líquido são reclassificados como resultados no custo financeiro ao mesmo tempo que as dívidas associadas que rendem juros.

No tocante a *hedge* do preço de combustível, as valores apresentados no patrimônio líquido são reclassificados como receita em Custo de vendas na medida em que o combustível objeto de *hedge* for usado.

Quando do vencimento ou venda de instrumentos de *hedge* ou caso instrumentos de *hedge* não atendam as exigências que serão contabilizadas como *hedge*, qualquer ganho ou perda acumulado no patrimônio líquido até essa data permanecerá no patrimônio líquido e será reclassificado, passando a integrar a demonstração do resultado consolidada quando do reconhecimento final da operação objeto de *hedge*. Quando houver previsão de que a operação objeto de *hedge* não mais ocorrerá, o ganho ou perda acumulado no patrimônio líquido é registrado imediatamente na demonstração do resultado consolidada sob a rubrica "Outros ganhos (perdas)".

(c) Derivativos não registrados como *hedge*

Certos derivativos não são registrados como *hedge*. As alterações do valor justo de qualquer instrumento derivativo não registrado como *hedge* são imediatamente registradas na demonstração do resultado consolidada, sob a rubrica "Outros ganhos (perdas)".

Impostos diferidos

10.5 - Políticas contábeis críticas

Os impostos diferidos são calculados, de acordo com o método do balanço patrimonial, em relação às diferenças temporárias surgidas entre as bases fiscais de ativos e passivos e seus valores contábeis. No entanto, caso as diferenças temporárias decorram do reconhecimento inicial de passivo ou ativo em operação que não combinação de negócios que, por ocasião da operação, não afete o resultado contábil ou o ganho ou perda fiscal, elas não são registradas. O imposto diferido é apurado com utilização das alíquotas de imposto (e legislação fiscal) promulgadas ou substancialmente promulgadas no encerramento do período de relatório e deverão se aplicar quando o ativo fiscal diferido correspondente for realizado ou o passivo fiscal diferido for liquidado.

Os ativos fiscais diferidos são reconhecidos quando houver probabilidade de futuros ganhos fiscais suficientes para compensar as diferenças temporárias.

O imposto de renda diferido é provisionado com relação a diferenças temporárias surgidas em investimentos em subsidiárias e associadas, salvo passivo de imposto de renda diferido cuja data de reversão da diferença temporária for controlada pelo grupo e haja probabilidade de a diferença temporária não ser revertida no futuro previsível.

10.6 - Controles internos relativos à elaboração das demonstrações financeiras - Grau de eficiência e deficiência e recomendações presentes no relatório do auditor

O controle interno da Companhia sobre relatórios financeiros é um processo destinado a fornecer segurança razoável concernente à confiabilidade de relatórios financeiros e à elaboração de demonstrações financeiras da Companhia. O controle interno da Companhia sobre relatórios financeiros inclui as políticas e procedimentos que (i) pertencem à manutenção de registros que, em detalhes razoáveis, refletem de maneira exata e justa as transações e alienações dos ativos da Companhia; (ii) fornecem segurança razoável de que as transações sejam registradas conforme a necessidade, para permitir a elaboração de demonstrações financeiras em conformidade com os princípios contábeis geralmente aceitos, e que recebimentos e dispêndios da companhia estejam sendo feitos apenas em conformidade com autorizações da administração da Companhia; e (iii) fornecem segurança razoável concernente à prevenção ou detecção oportuna de aquisição, uso ou alienação não autorizado de ativos da Companhia que podem ter um efeito relevante sobre as demonstrações financeiras.

A administração da Lan Airlines, inclusive o Diretor-Presidente e o Diretor Financeiro, avaliou a efetividade do controle interno sobre relatórios financeiros da Companhia em 31 de dezembro de 2010, com base nos critérios estabelecidos em Controle Interno - "Estrutura Integrada", expedido pelo *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission* e com base nesses critérios, a administração da Lan Airlines concluiu que, em 31 de dezembro de 2010, o controle interno sobre relatórios financeiros da Companhia está correto e é eficiente.

a. Grau de eficiência de tais controles, indicando eventuais imperfeições e providências adotadas para corrigi-las

Os Diretores da Companhia acreditam que os procedimentos internos e sistemas de elaboração de demonstrações financeiras são suficientes para assegurar a eficiência, precisão e confiabilidade, não tendo sido detectadas imperfeições relevantes nos controles internos da Companhia. Para o exercício social findo em 31 de dezembro de 2010, os Diretores da Companhia consideram que eventuais falhas de controles internos nos processos operacionais da Companhia são irrelevantes e não geram riscos relevantes. Todos os controles chaves são mapeados para mitigar riscos e validados periodicamente pelas auditorias interna e externa. Adicionalmente, cumpre esclarecer que não houve ressalvas no parecer preparado pela 2010 para o exercício social findo em 31 de dezembro de 2010 no que se refere a falhas nos seus procedimentos e controles internos.

b. Deficiência e recomendações sobre os controles internos presentes no relatório do auditor independente

As informações financeiras da Companhia em 31 de dezembro de 2010 foram elaboradas em conformidade com as recomendações quanto ao controle dos processos internos, conforme descrito pela Lei Sarbanes-Oxley (lei americana que visa garantir a criação de mecanismos de auditoria e segurança confiáveis nas empresas. Além disso, na opinião de auditoria, não existem referências a deficiências de controle interno.

10.7 - Destinação de recursos de ofertas públicas de distribuição e eventuais desvios

a. Como os recursos resultantes da oferta foram utilizados.

Não houve desvios relevantes.

b. Se houve desvios relevantes entre a aplicação efetiva dos recursos e as propostas de aplicação divulgadas nos prospectos da respectiva distribuição.

Não houve desvios relevantes.

c. Caso tenha havido desvios, as razões para tais desvios

Não houve desvios relevantes.

10.8 - Itens relevantes não evidenciados nas demonstrações financeiras

a. Descrição dos ativos e passivos detidos pelo emissor, direta ou indiretamente, que não aparecem em nosso balanço patrimonial (off-balance sheet items), tais como:

- i. arrendamentos mercantis operacionais, ativos e passivos;**
- ii. carteiras de recebíveis baixadas sobre as quais a entidade mantenha riscos e responsabilidades, indicando respectivos passivos;**
- iii. contratos de futura compra e venda de produtos ou serviços;**
- iv. contratos de construção não terminada; e**
- v. contratos de recebimentos futuros de financiamentos.**

Na data deste Formulário de Referência, a Companhia não tinha conhecimento de nenhum litígio ou evento que poderia resultar no distrato de qualquer dos contratos mencionados abaixo.

Em 31 de dezembro de 2010, a Companhia possuía aeronaves e motores de aeronaves sob leasings operacionais. De acordo com tais acordos, a LAN é responsável por toda a manutenção, seguro e outros custos associados à operação dessas aeronaves. A Companhia não efetuou nenhum valor residual ou garantia similar aos nossos arrendadores. Existem certas garantias e indenizações a outras partes não relacionadas que não estão refletidas no balanço patrimonial da Companhia, mas acreditamos que elas não terão um impacto significativo sobre nossos resultados operacionais ou situação financeira.

A Companhia opera 17 aeronaves de acordo com uma estrutura financeira denominada Arrendamento Mercantil Japonês ("JOL"). Esse método envolve a criação de uma empresa com propósito específico que adquire as aeronaves por financiamento bancário e de terceiros. De acordo com as IFRS, essas aeronaves constam na demonstração consolidada da situação financeira como parte do "Imobilizado", sendo a dívida correspondente demonstrada como um passivo.

Em 28 de fevereiro de 2011, não temos conhecimento de nenhum evento, ação, compromisso, tendência ou incerteza que possa resultar, ou seja razoavelmente propenso a resultar na rescisão dos arrendamentos mercantis

b. Outros itens não evidenciados nas demonstrações financeiras.

Não detemos outros itens que não sejam registrados em nosso balanço patrimonial.

10.9 - Comentários sobre itens não evidenciados nas demonstrações financeiras

a. como tais itens alteram ou poderão vir a alterar as receitas, as despesas, o resultado operacional, as despesas financeiras ou outros itens das demonstrações financeiras da Companhia:

Receitas provenientes de aeronaves que estão sob acordo de leasing correspondem a aproximadamente 11.6% do total das receitas da Companhia. As aeronaves operando sob leasing são utilizadas da mesma forma que aquelas que estão sob leasing financeiros e, por esse motivo, possuem despesas operacionais equivalentes.

b. natureza e o propósito da operação:

Tais operações de leasing nos garantem grande flexibilidade para ajustar qualquer volatilidade na demanda que poderia afetar a indústria da aviação civil e, conseqüentemente, consideramos tais acordos de extrema importância para a Companhia.

Como uma parte das aeronaves da frota foi adquirida por meio de leasing a Companhia possui uma flexibilidade adicional. Isto porque o tempo gasto na aquisição de aeronaves por meio destes contratos é normalmente menor do que o tempo despendido para a compra de aviões direto do fabricante. Além disso, a compra de aeronaves por meio de leasing torna mais fácil a adaptação da Companhia a focos de demanda no mercado, especialmente quando há aumentos repentinos. No ramo de transporte de cargas isso se torna ainda mais evidente pela existência de *wet leases*, que são *leases* de pequena duração, permitindo a utilização de novas aeronaves em períodos de alta demanda, sem a necessidade de aquisição por longos períodos. Tais *wet leases* não estão incluídos no plano de frota da Companhia.

c. natureza e montante das obrigações assumidas e dos direitos gerados em favor da Companhia em decorrência da operação:

Tais operações de leasing não representam quaisquer obrigações significativas realizadas pela operação.

10.10 - Plano de negócios

a. Investimentos, incluindo:

i. descrição quantitativa e qualitativa dos investimentos em andamento e dos investimentos previstos

Segundo os nossos Diretores, os investimentos no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2010 totalizaram R\$1.816,8 milhões e possuíram o objetivo essencial da manutenção e expansão de nossas atividades. Para o exercício social de 2011, planejamos investir cerca de R\$2.500 milhões em atividades de manutenção e expansão.

Continuar a Desenvolver Nossas Redes de Cargas e de Passageiros

Atualmente, pretendemos continuar a expandir nossa capacidade nos próximos anos de forma a favorecer um crescimento robusto de longo prazo na demanda de passageiros e de carga nos mercados por nós visados. Planejamos expandir nossas operações não apenas nos mercados que atendemos atualmente, mas também para novos mercados da América do Sul, onde acreditamos existir demanda por nossa combinação de serviços de transporte de passageiros e de carga. Para atendermos a esse crescimento:

- em 28 de fevereiro de 2011, recebemos um pedido de 82 Aeronaves da Família Airbus A320 de última geração, a serem entregues entre 2011 e 2016, e nove aeronaves Boeing 767-300 de fuselagem larga para transporte de passageiros, a serem entregues entre 2011 e 2012;
- em 28 de fevereiro de 2011, recebemos pedidos de duas aeronaves para transporte de carga Boeing 777-200, a serem entregues em 2012; e
- temos também pedidos em aberto de 32 aeronaves para transporte de passageiros Boeing 787 Dreamliner, atualmente com previsão para início de entrega em 2012.

Continuaremos a alavancar os benefícios da combinação de nossas operações de transporte de passageiros e de carga. Nossas operações de transporte de passageiros e de carga constituem aspectos igualmente importantes de nossos negócios, e dedicamos os recursos, funcionários, instalações, administração e frota necessários para possibilitar que ambas as operações ofereçam um serviço de grande qualidade e concorram efetivamente em seus respectivos mercados.

Favorecer a Rentabilidade de nossas Operações de Curta Distância

Planejamos continuar implantando o modelo de negócios lançado em 2007 para aumentar a eficiência de nossas operações domésticas e de curta distância, especificamente nos mercados domésticos do Chile e do Peru. Esse modelo está sendo aplicado também nos mercados domésticos do Equador e da Argentina, bem como em nossas recém adquiridas operações de transporte de passageiros na Colômbia. Na Argentina, a implantação do modelo está sujeita a certas restrições reguladoras em decorrência das faixas de preços de passagens vigentes no mercado doméstico argentino. Além disso, estamos avaliando a aplicação dessas iniciativas em determinadas rotas regionais na América Latina. Um objetivo-chave desse programa foi aumentar a utilização de nossa frota através de itinerários modificados que incluam mais voos sem escala e noturnos, bem como um tempo de viagem menor. Nossa frota de Boeing 737-200 foi completamente substituída em maio de 2008 pela nova Aeronave da Família Airbus A320, em qual atualmente operamos em todas as rotas domésticas e regionais, salvo as atendidas pela Aires. Essas iniciativas aumentaram a eficiência e melhoraram as margens de nossas operações de curta distância. Além do mais, nossa moderna frota permite custos de manutenção não programada mais baixos, menor consumo de combustível e o alcance de eficiências operacionais e de custo por meio da operação de menos tipos de frotas. Outros objetivos principais desse modelo de negócios incluem uma redução nos custos de vendas e distribuição, através do aumento da penetração de Internet, redução de comissões de representação e aumento do

10.10 - Plano de negócios

serviço de auto *check-in* pela web e por quiosques no aeroporto. Esperamos que tais iniciativas, junto a simplificações nas funções administrativas e de suporte, continuem a nos ajudar a expandir as operações ao mesmo tempo em que controlamos custos fixos, estimulando uma redução nos custos gerais por ASK (oferta de assentos por quilometro transportado). Começamos a transferir uma parte dessas eficiências operacionais aos consumidores, por meio de reduções nas tarifas, o que estimulou uma demanda adicional e elevou nossa rentabilidade geral.

Manter Excelente Satisfação do Cliente

Tanto no negócio de transporte de passageiros quanto de carga, focamos na entrega de serviços de alta qualidade que sejam apreciados por nossos clientes. Em nossos negócios de transporte de passageiros, tentamos atingir um alto desempenho de chegada no prazo, serviço de bordo de nível internacional em voos de longa distância, preços atrativos e convenientes e *check-in* rápido para voos de curta distância, bem como o conforto proporcionado por uma frota moderna. Durante o primeiro semestre de 2009, concluímos a reconfiguração das cabines de todas as nossas aeronaves de longa distância, inclusive das aeronaves para transporte de passageiros Boeing 767 e Airbus A340, a fim de incorporar nossa nova Classe Executiva Premium, incluindo assentos totalmente horizontais, bem como melhorias na classe econômica, que incluem um moderno sistema de entretenimento a bordo. Nosso programa de milhagem, o LANPASS, fornece benefícios e gratificações de viagens a quase 4,3 milhões de clientes fiéis no Chile, Argentina, Peru e Equador, assim como em outros países onde operamos. No negócio de transporte de carga, enfatizamos a prestação de serviço confiável, aproveitando-nos de nossa capacidade de manusear diferentes tipos de carga, bem como significantes volumes de carga, e elevamos nossas instalações nas principais *gateways* (entradas), como Miami, de forma a assegurar o melhor tratamento das necessidades de nossos clientes. Avaliamos continuamente oportunidades de incorporar aprimoramentos de serviço a fim de responder efetivamente às necessidades de nossos clientes.

Ênfase Contínua em Segurança

Nossa prioridade principal é a segurança, e estruturamos nossas operações e manutenção de forma a focar em voos seguros. Nossas principais instalações de manutenção são certificadas pela Federal Aviation Administration ("FAA"), pela DGAC e por outras autoridades de aviação civil. Nossos procedimentos de segurança de voo e manutenção são certificados pelos padrões ISO 9001-2000. Possuímos programas vigentes para treinar nossa tripulação e mecânicos com padrões de nível internacional, tanto nas instalações do exterior quanto em nossos centros de treinamento, que desenvolvemos em associação a parceiros de alta qualidade.

Ênfase em Eficiência e Sustentabilidade

Estamos progressivamente interessados em aprimorar a eficiência por meio de uma série de iniciativas da frota que buscam reduzir o consumo de combustível. A mais significativa é nossa contínua renovação da frota e plano de crescimento, através dos quais esperamos incluir 125 novas aeronaves entre 2011 e 2018. Como exemplo, estimamos que o Boeing 787 Dreamliner opera com custos por ASK que são aproximadamente 12% mais baixos do que outras aeronaves para transporte de passageiros de longa distância, enquanto que o novo avião de carga Boeing 777 é aproximadamente 17% mais eficiente em termos de custos por ASK do que o avião de carga Boeing 767. Além disso, durante o segundo semestre de 2010, finalizamos a instalação de *winglets* em todas as nossas aeronaves Boeing 767, atingindo eficiências de combustível de aproximadamente 5% por aeronave. A fim de mitigar o impacto ambiental de nossas operações, buscamos operar de maneira sustentável, reduzindo nosso consumo de combustível e emissões relacionadas. Continuamos também a enfatizar o ajuste da configuração de nossas aeronaves à demanda de mercado, como por exemplo ajustando a configuração de quatro Boeings 767 que operam em rotas de longa distância a partir do Equador, por meio da redução do número de assentos da Classe Executiva Premium e do aumento do número de assentos da Classe Econômica. Outros projetos de longo prazo que visam à melhoria de nossa estrutura de custos incluem a implantação dos processos operacionais LEAN em nossas operações de manutenção, bem como o investimento em novos sistemas de estoque e reservas fornecidos pela Sabre.

10.10 - Plano de negócios

ii. fontes de financiamento dos investimentos

A responsabilidade de identificação e escolha das fontes de financiamento a custos atrativos é um dever de nossos Diretores. Portanto, na opinião de nossos Diretores quando apropriado, contraímos empréstimos e financiamentos. O restante dos recursos necessários para os investimentos foi financiado pela própria geração operacional de caixa.

O plano de investimento inclui gastos em aeronaves, em componentes de aeronaves e em CAPEX não relacionado a aeronaves. Para componentes de aeronaves e CAPEX não relacionado a aeronaves, a LAN planeja usar seus próprios fundos gerados pelas operações.

Para investimentos em aeronaves planejados para 2011, consideramos o financiamento por meio de uma mistura de fundos próprios, vendas, *leaseback* e empréstimos bancários disponibilizados por instituições financeiras internacionais com garantias parciais dadas pelo *Export-Import Bank of the United States* (Exim Bank) e/ou European Export Credit Agencies (ECA's). Essas garantias atingem de 80% a 85% do valor líquido e são asseguradas por uma hipoteca (*first priority mortgage*) da aeronave, em favor de um fideicomissário, em nome do Ex-Im Bank ou do ECA's. A LAN planeja financiar os 15% a 20% restantes do preço líquido de compra com fundos próprios. Esses financiamentos são tipicamente feitos em dólares americanos, com prazo de ressarcimento em até 12 anos, amortizações trimestrais e taxas flutuantes atreladas a LIBOR de dólares americanos.

iii. desinvestimentos relevantes em andamento e desinvestimentos previstos

Em 25 de janeiro de 2011, as subsidiárias diretas Lan Cargo S.A. e Inversiones Lan S.A. celebraram uma promessa de venda, na qualidade de vendedoras promitentes, com a Bethia S.A., na qualidade de compradora promitente, em relação a 100% das ações das companhias Blue express Intl SA e Blue Express SA, que se dedicam a serviços de entrega por terra, operando marcas e certos programas de computador. Na mesma promessa, está prevista a venda futura, pela Lan Airlines S.A., de marcas registradas e domínios de Internet associados à Blue Express Intl S.A. e à Blue Express S.A., junto a alguns sistemas de computador. O preço final estará sujeito à conclusão de um processo de due diligence e ao cumprimento de determinadas condições do contrato promissório. O preço declarado no contrato promissório é de US\$ 54.000,0 mil (R\$ 89.000,0 mil), sujeito a quaisquer ajustes decorrentes da due diligence realizada em nome da Bethia S.A. A transação foi completa em 6 de abril de 2011, nos termos do contrato acima descrito.

b. aquisições já divulgadas de plantas, equipamentos, patentes ou outros ativos que podem influenciar materialmente a capacidade produtiva da Companhia

Não foram adquiridos quaisquer plantas, equipamentos, patentes ou outros ativos que possam influenciar materialmente a capacidade produtiva.

c. Novos produtos e serviços, indicando:

i. Descrição das pesquisas em andamento já divulgadas;

Não aplicável, uma vez que não possuímos pesquisas em andamento já divulgadas.

ii. Montantes totais gastos pelo emissor em pesquisas para desenvolvimento de novos produtos ou serviços;

Não aplicável, uma vez que não possuímos gastos para desenvolvimento de novos produtos ou serviços.

iii. Projetos em desenvolvimentos, já divulgados; e

10.10 - Plano de negócios

Não aplicável, uma vez que não possuímos projetos em desenvolvimento já divulgados.

iv. Montantes totais gastos pelo emissor no desenvolvimento de novos produtos e serviços.

Não aplicável, uma vez que não possuímos pesquisas de novos produtos e serviços.

10.11 - Outros fatores com influência relevante

Perspectiva

Nossa estratégia de longo prazo visa consolidar a posição da LAN de principal linha aérea de transporte de passageiros e carga da América do Sul. Daremos continuidade à expansão de nossa rede, por meio do desenvolvimento adicional de nossas rotas existentes, acréscimo de novos destinos, desenvolvimento de novas alianças e entrada em novos mercados. Esperamos que nosso reconhecimento de marca e o empenho contínuo na melhoria de padrões de serviço impulsionem o aumento da preferência dos clientes, propiciando, no final, participações de mercado fortes nos mercados que servimos. Nossa concepção de produtos e serviços visa proporcionar aos passageiros e clientes de carga ofertas diferenciadas que forneçam valiosas soluções às necessidades de cada um de nossos tipos de cliente. Nosso objetivo também é ter produtos e serviços que evoluam com as alterações tecnológicas, condições de mercado e concorrência. Planejamos manter estrutura de custo altamente competitiva por meio da alavancagem de nossa cultura consciente em termos de custo, incorporando novas tecnologias e práticas, e identificando e introduzindo iniciativas adequadas de redução de custo e relacionadas a eficiência. Acreditamos que o foco na flexibilidade nos permitirá reagir adequadamente a condições de mercado variáveis. Finalmente, uma estrutura financeira saudável nos possibilitará financiar com eficácia nosso crescimento, aumentará nosso desenvolvimento estratégico e reforçará nosso apelo aos clientes.

Nossos resultados serão determinados principalmente pela expansão de nossa rede atual, evolução de nossa participação de mercado em nossos principais mercados, nosso grau de sucesso na entrada em novos mercados, implementação continuada de novos programas relacionados a eficiência, implementação continuada de nosso modelo de negócio para operações de curta distância e níveis dos preços de combustível.

- planejamos aumentar frequências de voos de longa distância fora do Chile, Peru, Equador e Argentina, e com o tempo acrescentar novos destinos nos Estados Unidos e Europa. Planejamos reforçar nossa rede regional por meio do acréscimo de novas frequências em nossas atuais rotas e acréscimo de novos destinos. Buscaremos, ademais, firmar novas alianças no negócio de transporte de passageiros e carga, em especial estabelecer nossa presença em novos mercados.
- A atividade competitiva em mercados-chave aumentou gradualmente nos últimos anos, e prevemos que continuará assim no futuro. Não obstante, esperamos manter participações de mercado sólidas com base na oferta de propostas de valor atraentes que combinem redes internacionais e nacionais amplas, foco intenso no cliente e base de custo competitiva.
- também estamos trabalhando para aumentar a eficiência por meio da racionalização de nossos processos de suporte, redução de custos comerciais e continuidade da implementação de nosso novo modelo de negócio de operações de curta distância. Outras melhorias deverão surgir da economia de escala, em especial pelo fato de que o crescimento sólido do negócio de transporte de passageiros, acompanhado pelo controle de custos fixos, servirá para diluir nossa base de custos fixos. No negócio de transporte de passageiros e carga, há também previsão de eficiências logradas com a substituição de aeronaves mais antigas pelos modelos Boeing 787 e Boeing 777 novos e mais eficientes em termos de combustível e de iniciativas relacionadas a eficiência, como instalação de *winglets* na frota de B767 e também continuidade do ajuste da configuração de aeronaves à demanda do mercado.

Nosso desempenho financeiro também dependerá em alto grau dos preços de combustível de jato. Esses preços subiram significativamente até meados de 2008, o que acarretou o aumento acentuado de nossas despesas com combustível, mas diminuíram significativamente em 2009. Atualmente, há uma tendência de aumento dos preços de combustível de jato devido ao aumento da demanda causado pela recuperação da economia mundial em 2010 e pelos conflitos em fevereiro de 2011 no Egito e Líbia, que afetam o fornecimento mundial de combustível. Embora tenhamos implementado várias estratégias para mitigar o impacto da volatilidade dos preços de combustível, incluindo *hedge* financeiro e uso de sobretaxas de

10.11 - Outros fatores com influência relevante

combustível, é impossível prever se conseguiremos nos proteger totalmente contra a volatilidade dos custos de combustível.

Acreditamos que, como um todo, essas iniciativas nos permitirão responder com êxito a oportunidades de crescimento, manter posição competitiva sólida e aumentar nosso desempenho de custo único.

Glossário de termos técnicos

A Companhia divulga abaixo um glossário da linguagem técnica da indústria da aviação civil, para um melhor entendimento desta seção 10.

ASK – *Available seat kilometers*, ou assento-quilômetro disponível, ou quantidade de quilômetros voados por assentos disponíveis, que corresponde ao produto da multiplicação da quantidade de assentos disponíveis em todas as aeronaves pela distância em quilômetros dos vôos da Companhia.

BELF – *Break-even load factor*, ou taxa de ocupação em que as receitas são equivalentes aos custos e despesas operacionais.

Horas voadas – Tempo médio diário de vôo da aeronave computado entre o momento da partida e o corte do motor.

Pax – passageiro.

RASK – Receita por ASK ou quociente da divisão da receita operacional total pela quantidade de assentos disponíveis por quilômetro. O resultado é apresentado em centavos de reais por assento-quilômetro.

RASK de passageiro – Quociente da divisão da receita operacional total de transporte de passageiros pela quantidade de assentos disponíveis por quilômetro. O resultado é apresentado em centavos de reais por assento/quilômetro.

RPK – *Revenue passenger kilometer* receita por ou passageiro-quilômetro transportado, que corresponde ao produto da multiplicação da quantidade de passageiros transportados pagantes pela quantidade de quilômetros voados.

Yield – Valor médio pago por passageiro para voar um quilômetro.

11.1 - Projeções divulgadas e premissas

Informações de Tendências

No decorrer de 2011, esperamos continuar a observar tendências positivas nas operações de transporte de passageiros e de carga, guiadas por um crescimento econômico e sólida demanda nos mercados em que operamos após a crise global que afetou os mercados em todo o mundo durante o ano de 2009.

Atualmente, o suprimento de combustível continua incerto, dado o aumento nos preços e na demanda de combustível. Apesar de o suprimento de combustível ser um fator-chave para os nossos negócios, uma vez que representa aproximadamente 30% de nossos custos operacionais, planejamos tratar do problema de suprimento de combustível por meio de nossa política de hedge de combustível e do uso de mecanismos de *pass-through* tanto para os negócios de transporte de passageiros quanto de carga. Especificamente, esperamos encarar:

- crescimento de receita no negócio de transporte de passageiros, causado por expansão da capacidade e por um aumento nos lucros afetado principalmente por demanda mais alta. Esperamos transferir parcialmente aos passageiros os aumentos nos preços vigentes do combustível, por meio da sobretaxa de combustível. No decorrer de janeiro e fevereiro de 2011, o trânsito de passageiros aumentou 14,4% com relação ao mesmo período de 2010, decorrente principalmente por uma forte recuperação nas operações de transporte de passageiros internacionais, que aumentaram 10,7% em comparação a 2010, bem como nas operações de transporte de passageiros nacionais, que aumentaram 22,8% nesse período. Durante esse período, a capacidade total de passageiros aumentou 13,8%, levando a um aumento de 0,4 pontos na taxa de ocupação das aeronaves – de 82,1% a 82,5%. A expansão da capacidade foi guiada principalmente por um aumento nas operações em determinadas rotas regionais, bem como em rotas aos Estados Unidos e à constituição da Aires; e
- crescimento da demanda de transporte de carga, de acordo com tendências globais e regionais. Espera-se que o crescimento seja conduzido por um contínuo aumento nas importações para a América Latina, especialmente para o Brasil. Além disso, já recebemos três novos aviões de carga B767 entre novembro de 2010 e janeiro de 2011. Em junho de 2010, a LAN Cargo também inaugurou operações de transporte de carga domésticas no Brasil para Recife e Fortaleza, por meio de sua afiliada, a ABSA. No decorrer de janeiro e fevereiro de 2011, a demanda de transporte de carga, conforme mensurada em RTKs passageiros pagantes por quilômetro transportado, aumentou 14,4%, aumentando assim a capacidade em 16,0%. Por sua vez, a taxa de ocupação de carga diminuiu 0,9 pontos para 66,8%.

Em 2011, esperamos continuar expandindo e diversificando nossa base de rendimento por meio da expansão de nossa rede, ou seja, desenvolvendo ainda mais nossas rotas existentes, adicionando novos destinos, desenvolvendo novas alianças e entrando em novos mercados. Por exemplo, no decorrer de janeiro e fevereiro de 2011, recebemos sete aeronaves da família Airbus A320 destinadas a operações de transporte de passageiros domésticas e regionais, e esperamos receber dezesseis outras aeronaves para transporte de passageiros, trinta aeronaves da família Airbus A320 e três aeronaves Boeing 767-300, destinadas a operações de transporte de passageiros internacionais de longa distância durante o restante de 2011.

11.1 - Projeções divulgadas e premissas

No negócio de transporte de carga, continuaremos ajustando nossas rotas e nossa mescla de capacidades para nos adaptar aos fluxos de carga em transformação e nos beneficiar de oportunidades de expansão. No decorrer de 2011, pretendemos expandir nossa operação do Avião de Carga Boeing 767 entre a América Latina e os Estados Unidos.

Continuamos a manter uma flexibilidade significativa para ajustar o porte físico de nossa frota. Entre 2012 e 2014, teremos treze vencimentos de arrendamentos mercantis (incluindo os arrendamentos mercantis japoneses) em nossa frota de passageiros de fuselagem larga, que podem ser rescindidos sem custo. Além disso, no decorrer de 2010, parte de nossa frota de Boeings 767 começou a ser integralmente paga, proporcionando-nos uma flexibilidade adicional.

Pretendemos ainda tornar nossa estrutura de custos mais eficiente e compensar reduções na demanda com utilização de ativos mais eficiente, e visamos melhorar a eficiência otimizando nossos processos de suporte, reduzindo custos comerciais, continuando a implantar nosso novo modelo de negócios para operações de curta distância e implantando o sistema LEAN em nossos processos.

Prevemos que os preços do combustível para aviões continuarão a ser instáveis em 2011, mas continuaremos usando programas de hedge de combustível e mecanismos de sobretaxa de combustível tanto nos negócios de transporte de passageiros quanto de carga, de forma a ajudar a minimizar o impacto de movimentos de curto prazo nos preços de petróleo bruto. Por exemplo, em 28 de fevereiro de 2011, protegemos com hedge aproximadamente 54,0% de nossas exigências estimadas de combustível para o primeiro trimestre de 2011, 74,8% para o segundo trimestre, 19,2% para o terceiro, e 8,4% para o quarto trimestre. Esses instrumentos de hedge são compostos de uma combinação de collars e swaps a um preço médio de aproximadamente US\$84,4 (R\$ 139,3) por barril.

a. Objeto da projeção

A Companhia faz projeções apenas em relação ao crescimento esperado da capacidade do segmento de transporte de passageiros (ASK) e do segmento de transporte de carga (ATK), por um período inferior a um ano (normalmente, o crescimento esperado para o ano corrente). O objeto de tais projeções são para informar o mercado de uma medida de quantificação do plano de expansão da Companhia, seja através da aquisição de aeronaves ou através de eficiências operacionais.

b. Período projetado e o prazo de validade da projeção

As projeções da Companhia são para um período de menos de um ano (normalmente o crescimento previsto para o corrente ano). As projeções atuais são de ASK e ATK de crescimento para o ano de 2011. Essas projeções estão sujeitas a alterações, caso as condições do negócio ou o ambiente de mercado mudem durante o ano.

c. Premissas da projeção, com a indicação de quais podem ser influenciadas pela administração da Companhia e quais escapam ao seu controle

Uma parte importante da projeção são influenciadas pela administração, em especial as encomendas de aeronaves, a capacidade das aeronaves, planificação de itinerários de vôo, etc.

11.1 - Projeções divulgadas e premissas

Outros fatores, tais como as condições de mercado ou a entrega sem êxito de aeronaves encomendadas podem afetar as projeções.

d. Valores dos indicadores que são objeto da projeção

A tabela a seguir mostra projeções ASK e ATK para 2011:

Projeções 2011	% Crescimento
Projeção de Crescimento ASK	14% - 16%
Projeção de Crescimento ATK	12% - 14%

A capacidade de crescimento projetada para 2011 no ramo de passageiros foi abaixada de 20% a 22%, como previsto na divulgação dos resultados do 4ºT de 2010 em janeiro de 2011, para 16% a 18%, como previsto na divulgação dos resultados do 1ºT de 2011. A causa da diminuição da projeção é um reflexo da estratégia da Companhia de reduzir a capacidade no ramo de passageiros, por meio do menor uso das aeronaves (reduzindo a frequência, retirando algumas rotas específicas, e etc.), de forma a enfrentar um cenário de maiores preços nos combustíveis. Como os preços elevados dos combustíveis continuaram durante o 2ºT de 2011 e ainda considerando o fato de que as operações da LAN foram afetadas pela nuvem de poeira vulcânica provenientes do Puyehue, localizado no sul do Chile, na divulgação de resultados do 2ºT de 2011, a capacidade de crescimento projetada para 2011 no ramo de passageiros foi novamente reduzida para 14% a 16%, enquanto que a capacidade para crescimento projetada para 2011 no ramo de transporte de cargas foi também reduzida para 12% a 14%.

11.2 - Acompanhamento e alterações das projeções divulgadas

- a. **Informar quais estão sendo substituídas por novas projeções incluídas no formulário e quais delas estão sendo repetidas no formulário**

Não aplicável, pois a Companhia está apresentando projeções pela primeira vez no Brasil.

- b. **Quanto às projeções relativas a períodos já transcorridos, comparar os dados projetados com o efetivo desempenho dos indicadores, indicando com clareza as razões que levaram a desvios nas projeções**

Nos quadros abaixo verificamos as estimativas divulgadas e o realizado em 2010, 2009 e 2008.

Projeções de Crescimento	Projeção %	Ocorrido %
2008 ASK	20% - 22%	11.5%
2008 ATK	8% - 10%	12.3%
2009 ASK	10%	10.2%
2009 ATK	-5%	-6.0%
2010 ASK	10%	9.2%
2010 ATK	16% - 18%	20.5%

Em geral, as projeções de capacidade em ambos os ramos de passageiros (ASK) e transporte de cargas (ATK) estão em linha com o atual aumento da capacidade, como mensurado no final do ano. O único caso em que isso não ocorreu foi em relação às projeções de capacidade no ramo de passageiros para 2008. A projeção inicial de capacidade de crescimento de 20% a 22% foi disponibilizada na divulgação dos resultados do 4ºT de 2007 em janeiro de 2008. No decorrer do ano, a Companhia enfrentou atrasos na entrega de diversas aeronaves. Como a entrega e a utilização das aeronaves são a base da capacidade de projeções, atrasos nas entregas impactam diretamente o crescimento da capacidade. Face tais atrasos, durante a divulgação dos resultados do 1ºT de 2008 em abril de 2008, essa orientação foi reduzida para 16% a 18%, e novamente reduzida para 14% a 16% durante a divulgação de resultados do 2ºT de 2008 em julho de 2008. Finalmente, durante a divulgação dos resultados do 3ºT de 2008 em outubro de 2008, a projeção de capacidade para 2008 no ramo de passageiros foi reduzida para 12%, em linha com os 11,5% alcançados no final do ano.

- c. **Quanto às projeções relativas a períodos ainda em curso, informar se as projeções permanecem válidas na data da entrega do formulário e, quando for o caso, explicar por que elas foram abandonadas ou substituídas**

A tabela a seguir mostra projeções ASK e ATK para 2011:

Projeções 2011	% Crescimento
Projeção de Crescimento ASK	14% - 16%
Projeção de Crescimento ATK	12% - 14%

As projeções acima consistem na capacidade estimada de crescimento para 2011 nos ramos de passageiros (ASK) e transporte de cargas (ATK). A projeção de capacidade de crescimento para 2011 no ramo de passageiros foi diminuída de 20% a 22%, como anunciado durante a divulgação dos resultados do 4ºT de 2010 em janeiro de 2011, para 16% a 18% como anunciado durante a divulgação de resultados do 1ºT de 2011 em abril de 2011. A causa da queda na projeção do crescimento é um reflexo da estratégia da

11.2 - Acompanhamento e alterações das projeções divulgadas

Companhia de reduzir a capacidade no ramo de passageiros, por meio do menor uso das aeronaves (reduzindo a frequência, retirando algumas rotas específicas, e etc.), de forma a enfrentar um cenário de maiores preços nos combustíveis. Como os preços elevados dos combustíveis continuaram durante o 2ºT de 2011 e ainda considerando que as operações da LAN foram afetadas pela nuvem de poeira vulcânica provenientes do Puyehue, localizado no sul do Chile, a capacidade de crescimento projetada para 2011 no ramo de passageiros foi novamente reduzida para 14% a 16% na divulgação de resultados do 2ºT de 2011, enquanto que a capacidade para crescimento projetada para 2011 no ramo de transporte de cargas foi também reduzida para 12% a 14%. As projeções colocadas acima são as atuais estimativas de crescimento que a Companhia prevê para os ramos de passageiros e transporte de cargas

12.1 - Descrição da estrutura administrativa

a. Atribuições de cada órgão e comitê

A administração da Companhia é conduzida por um Conselho de Administração que, de acordo com o Estatuto Social da Companhia, deve ser composto por nove membros, eleitos a cada dois anos pela Assembleia Geral Ordinária da Companhia, podendo ser reeleitos.

Ocorrendo vacância do cargo de algum membro do Conselho de Administração, deverá ser realizada uma nova eleição na próxima Assembleia Geral Ordinária da Companhia e, nesse intervalo, o Conselho de Administração poderá nomear um substituto para preencher o cargo vago.

De acordo com o Estatuto Social da Companhia e a Lei Chilena n.º 18.046, conforme alterada ("Lei das S.A. Chilena") é atribuição do Conselho de Administração, para consecução do objeto social, a prática de tudo aquilo que não é estabelecido como competência privativa das Assembleias Gerais de acionistas. Para informações a respeito do que é considerado como competência privativa das Assembleias Gerais, vide o item 12.2(b) deste Formulário de Referência.

O Conselho de Administração poderá delegar parte de seus poderes aos principais executivos, gerentes, subgerentes ou advogados da Companhia, e para qualquer pessoa no caso de objetos especialmente determinados.

O Estatuto Social da Companhia e a Lei das S.A. Chilena não estabelece uma estrutura semelhante a diretoria executiva prevista na lei brasileira. Atualmente, a Companhia tem um corpo de dez executivos principais responsáveis pela administração da Companhia, e que são denominados internamente de "*ejecutivos principales*" ou "*senior executives*". Ao longo deste Formulário de Referência, para simplificar a leitura, alguns desses executivos são identificados como Diretores da Companhia. Tal designação não guarda semelhança com os membros de uma diretoria, conforme previsto na legislação societária brasileira.

Adicionalmente, a Companhia possui um Comitê do Conselho de Administração ("Comitê do Conselho"), atualmente composto por três membros do Conselho de Administração (Srs. Jorge Awad Mehech, Gerardo Jofre Miranda e Ramón Eblen Kadis) e cujas atribuições são similares àquelas de um comitê de auditoria das sociedades brasileiras, conforme indicado abaixo:

- (i) examinar os relatórios dos auditores externos da Companhia, os balanços patrimoniais e outras demonstrações financeiras apresentadas pelos administradores da Companhia aos acionistas, bem como expedir um parecer a seu respeito antes de sua apresentação aos acionistas;
- (ii) indicar auditores externos e agências de avaliação de risco ao conselho de administração;
- (iii) revisar relatórios de controle interno pertinentes a transações entre partes relacionadas;
- (iv) examinar e se manifestar a respeito de todas as transações entre partes relacionadas; e
- (v) analisar a remuneração da alta administração da Companhia.

A Companhia possui ainda um Comitê do de Derivativos ("Comitê de Derivativos"), atualmente composto pelos Srs. Srs. Gerardo Jofré Miranda, José Cox Donoso, Bernardo Fontaine Talavera, Juan José Cueto Plaza, Alejandro de la Fuente Goic e Andres del Valle Eitel e cujas principais atribuições aquelas indicado abaixo:

- (i) Análise da exposição da Companhia à riscos financeiros (combustível, taxas de juros e taxas de câmbio);
- (ii) Discussão e aprovação das políticas de *hedging* e estratégia da Companhia; e
- (iii) Propor ao Conselho de Administração ações para mitigar os riscos descritos.

b. Data de Instalação do conselho fiscal, se este não for permanente, e de criação dos comitês

12.1 - Descrição da estrutura administrativa

O Comitê do Conselho foi instalado em 27 de agosto de 2001.

O Comitê de Derivativos foi instalado em 31 de março de 2009.

c. Mecanismos de avaliação de desempenho de cada órgão ou comitê

A Companhia não possui mecanismos específicos para a avaliação de desempenho de cada órgão ou comitê.

d. Em relação aos membros da diretoria, suas atribuições e poderes individuais

O Estatuto Social da Companhia estabelece que o Conselho de Administração deve indicar um vice-presidente executivo e um gerente, que podem ser a mesma pessoa, cujas atribuições são similares às de um presidente da diretoria das sociedades brasileiras. Atualmente, esse cargo na Companhia é ocupado pelo Sr. Enrique Cueto Plaza. Suas atribuições específicas são, sem prejuízo daquelas conferidas pelo Conselho de Administração e pelas leis chilenas:

- (i) Representar judicialmente a Companhia;
- (ii) Celebrar e executar todos os atos e contratos, civis, comerciais, administrativos e de qualquer outra natureza, visando os fins da Companhia, desde que até certo valor a ser determinado pelo Conselho de Administração; e
- (iii) em geral, executar as orientações do Conselho de Administração e todos aqueles atos para os quais este lhe tenha delegado expressamente poderes, na forma, valor e condições que forem determinadas. O Conselho de Administração deve nomear, ainda, uma ou mais pessoas que separadamente, na ausência do Sr. Enrique Cueto Plaza, sem necessidade de comprovação pelo interessado, poderá representar validamente a Companhia quando receber qualquer notificação.

Além dos poderes específicos indicados acima, na tabela abaixo estão indicados os atuais membros do "senior management" da Companhia e suas respectivas atribuições. Para facilitar a compreensão das atribuições de cada um dos diretores independente de sua nomenclatura, indicamos (i) em uma coluna a nomenclatura de seu cargo em inglês, conforme indicado em seu Formulário 20-F e (ii) em outra coluna qual seria o cargo equivalente nas sociedades brasileiras:

Nome	Cargo conforme 20-F	Atribuição Correspondente
Enrique Cueto Plaz	Chief Executive Officer	CEO
Ignacio Cueto Plaz	President and Chief Operating Officer	Presidente of Lan Airlines
Alejandro de la Fuente Goic	Chief Financial Officer	Diretor Financeiro
Armando Valdivieso Montes	Chief Executive Officer-Passenger	Diretor responsável pelo Negócio de Passageiros
Cristián Ureta Larraín	Chief Executive Officer-Cargo	Diretor responsável pelo Negócio de Carga
Roberto Alvo Milosawlewitsch	Senior Vice President, Strategic Planning and Corporate Development	Diretor de planejamento estratégico e desenvolvimento corporativo
Cristian Toro Cañas	Senior Vice President, Legal	Diretor jurídico
Enrique Elsaca Hirmas	Senior Vice President, Operations	Diretor de operações
Emilio del Real Sota	Senior Vice President, Human Resources	Diretor de recursos humanos
Pablo Querol	Senior Vice President, Corporate	Diretor de assuntos corporativos.

e. Mecanismos de avaliação de desempenho dos membros do conselho de administração, dos comitês e da diretoria

12.1 - Descrição da estrutura administrativa

A Companhia não possui mecanismos específicos para a avaliação de desempenho dos membros do Conselho de Administração, do "*Senior Management*" ou do Comitê do Conselho.

12.2 - Regras, políticas e práticas relativas às assembleias gerais

12.2 Descrever as regras, políticas e práticas relativas às assembleias gerais, indicando:

a. Prazos de convocação

A Lei das S.A. Chilena, assim como a Lei das S.A. Brasileira, estabelece que a Assembleia Geral Ordinária deve ser realizada nos primeiros quatro meses de cada ano, após ser convocada pelo Conselho de Administração.

As Assembleias Gerais Extraordinárias podem ser convocadas pelo conselho de administração sempre que consideradas como apropriadas, e as Assembleias Gerais Ordinárias ou Extraordinárias de acionistas devem ser convocadas pelo conselho de administração sempre que solicitado por acionistas que representem no mínimo 10,0% das ações emitidas com direito a voto ou pela SVS (*Superintendencia de Valores y Seguros*, instituição responsável pela fiscalização das companhias abertas do Chile, correspondente à Comissão de Valores Mobiliários do Brasil).

Além disso, (i) a SVS pode convocar diretamente uma Assembleia Geral Extraordinária de acionistas das sociedades chilenas de capital aberto, e (ii) qualquer tipo de assembleia de acionistas pode ser autoconvocada e realizada se todas as ações com direito a voto estiverem presentes, independentemente do cumprimento do edital de convocação.

O edital de convocação das Assembleias Gerais, tanto ordinárias quanto extraordinárias, será realizado por meio de três avisos, que deverão ser publicados em um jornal de circulação na cidade da sede social da Companhia (atualmente Santiago, Chile). O jornal deve ser escolhido pelos acionistas em Assembleia Geral Ordinária e, caso os acionistas deixem de fazer tal indicação, o aviso será publicado no Diário Oficial do Chile. Atualmente, os editais de convocação são publicados no jornal "*La Tercera*", disponível on-line, em www.latercera.com.

O primeiro aviso deverá ser publicado no mínimo quinze dias e no máximo vinte dias antes da assembleia programada. O edital deverá também ser enviado pelo menos quinze dias antes da assembleia a cada acionista, à SVS e às bolsas de valores do Chile.

O quórum de instalação das Assembleias Gerais é estabelecido pela presença, pessoalmente ou por procurador, dos acionistas que representem a maioria das ações ordinárias emitidas pela Companhia. Se este quórum não for atingido, a Assembleia Geral poderá ser convocada novamente em quarenta e cinco dias, e na segunda data os acionistas presentes serão considerados como constituindo quórum, independentemente da porcentagem das ações ordinárias que eles representem.

b. Competências

A Lei das S.A. Chilena e o Estatuto Social da Companhia estabelecem como competência privativa da Assembleia Geral Ordinária de Acionistas os seguintes atos:

- (i) Nomear anualmente auditores externos independentes com o objeto de fiscalizar a contabilidade, inventário, balanço e outras demonstrações financeiras da Companhia;
- (ii) Analisar a situação da Companhia e os relatórios dos auditores externos e aprovar, modificar ou recusar as Notas Explicativas, o balanço, as contas e demonstrações financeiras;
- (iii) Decidir sobre a destinação dos lucros do exercício e a distribuição de dividendos;
- (iv) Nomear ou desconstituir os membros do Conselho de Administração, os liquidantes e os fiscalizadores da administração;
- (v) Fixar anualmente a remuneração do Conselho de Administração;
- (vi) Tomar conhecimento das deliberações que o Conselho de Administração tiver adotado, com a oposição de um ou mais membro do Conselho de Administração;

12.2 - Regras, políticas e práticas relativas às assembleias gerais

- (vii) Tomar conhecimento das deliberações que tiverem decidido a celebração de atos ou contratos nos que um ou mais membros do Conselho de Administração tiveram ou tenham interesse em nome próprio ou como representantes de outra pessoa; e
- (viii) em geral, qualquer assunto de interesse social que não seja da competência da Assembleia Extraordinária;

São competências da Assembleia Geral Extraordinária de Acionistas os seguintes atos:

- (i) Alteração do Estatuto Social da Companhia;
- (ii) Emissão de bônus ou debêntures conversíveis em ações;
- (iii) Outorga de garantias reais ou pessoais para afiançar obrigações de terceiros que não sejam sociedades filiais; e
- (iv) Outros assuntos submetidos a sua consideração pelo Estatuto Social e pela lei.

O Estatuto Social estabelece que as deliberações sejam aprovadas por meio do voto afirmativo da maioria absoluta das ações com direito a voto presentes ou representadas na assembleia. Entretanto, a Lei das S.A. Chilena estabelece que o voto da maioria de dois terços das ações em circulação com direito a voto será exigido para aprovar quaisquer das seguintes providências:

- (i) mudança da forma societária da sociedade, divisão ou fusão com outra empresa;
- (ii) alteração ao prazo de existência da sociedade, se houver;
- (iii) dissolução antecipada da sociedade;
- (iv) mudança da sede social;
- (v) redução do capital social;
- (vi) aprovação de contribuições e sua avaliação, sempre que consistirem em outros ativos que não dinheiro;
- (vii) qualquer modificação da autoridade reservada para as assembleias de acionistas ou limitações sobre os poderes do conselho de administração;
- (viii) redução do número de membros do conselho de administração;
- (ix) a transferência de 50% ou mais dos ativos da sociedade (incluindo ou não seus passivos);
- (x) a adoção ou alteração de qualquer plano comercial que contemple a transferência de ativos acima da porcentagem supramencionada;
- (xi) a transferência de 50% ou mais dos ativos de uma subsidiária, se esta última representar no mínimo 20% dos ativos da sociedade;
- (xii) a transferência de ações de uma subsidiária que implique a transferência de controle;
- (xiii) a forma como os dividendos serão pagos;
- (xiv) concessão de um direito de garantia ou de uma garantia pessoal, em cada caso, para assegurar obrigações de terceiros superiores a 50% dos ativos da sociedade, a não ser para assegurar ou garantir as obrigações de uma subsidiária, e nesse caso somente a aprovação do conselho de administração bastará;
- (xv) a aquisição de próprias ações, quando e nos termos e condições permitidos por lei;
- (xvi) todas as demais questões previstas em estatuto social; e
- (xvii) a correção de qualquer defeito formal na constituição da sociedade ou qualquer alteração ao estatuto social que diga respeito a qualquer das questões indicadas nos itens listados acima;
- (xviii) a instituição do direito do acionista majoritário, que tenha comprado no mínimo 95% das ações, de comprar ações dos acionistas minoritários em circulação, de acordo com o procedimento previsto no artigo 71 bis da Lei das S.A. Chilena;
- (xix) a aprovação ou ratificação de transações com partes relacionadas, de acordo com o artigo 147 da Lei das S.A. Chilena.

c. Endereços (físico ou eletrônico) nos quais os documentos relativos à assembleia geral estarão à disposição dos acionistas para análise

Os documentos relativos à assembleia geral estarão à disposição dos acionistas para análise nos seguintes endereços eletrônicos:

12.2 - Regras, políticas e práticas relativas às assembleias gerais

Website de relação com investidores:

http://www.lan.com/en_us/about_us/info_inversionistas/investor.html

Superintendência de Valores y Seguros: <http://www.svs.cl>

Bolsa de Valores de Santiago: <http://www.bolsadesantiago.com/>

d. Identificação e administração de conflitos de interesses

A Companhia não adota mecanismos específicos destinados à administração de conflitos de interesse em suas Assembleias Gerais.

e. Solicitação de procurações pela administração para o exercício do direito de voto

A Companhia não adota o procedimento de solicitar procurações para o exercício do direito de voto.

f. Formalidades necessárias para aceitação de instrumentos de procuração outorgados por acionistas, indicando se o emissor admite procurações outorgadas por acionistas por meio eletrônico

Somente os acionistas registrados no quinto dia útil antes da data de uma Assembleia Geral terão direito de comparecer e exercer seu direito de voto. Um acionista poderá nomear outra pessoa física (que não precisa ser necessariamente acionista da Companhia) como seu procurador, para comparecer e votar em seu nome.

As procurações encaminhadas que não indiquem uma pessoa para exercer o direito de voto serão consideradas para fins do cálculo de quórum suficiente para instalação da assembleia, porém as ações representadas pela procuração não terão direito a voto na assembleia. A Companhia não admite a outorga de procurações por meio eletrônico, sendo que as procurações físicas deverão atender às exigências previstas pela Lei das S.A. Chilena e suas normas reguladoras.

g. Manutenção de fóruns e páginas na rede mundial de computadores destinados a receber e compartilhar comentários dos acionistas sobre as pautas das assembleias

A Companhia mantém os seguintes *websites* destinados a receber e compartilhar comentários e discussões dos acionistas acerca das pautas das assembleias:

- http://www.lan.com/en_us/about_us/info_inversionistas/investor.html
- <http://www.latamairlines.com/>

h. Transmissão ao vivo do vídeo e/ou do áudio das assembleias

A Companhia não adota o procedimento de transmissão ao vivo do vídeo ou áudio de suas Assembleias.

i. Mecanismos destinados a permitir a inclusão, na ordem do dia, de propostas formuladas por acionistas

A Companhia não possui mecanismos específicos destinados a permitir a inclusão, na ordem do dia, de propostas formuladas por acionistas.

12.3 - Datas e jornais de publicação das informações exigidas pela Lei nº6.404/76

Justificativa para o não preenchimento do quadro:

Nós não temos valores mobiliários no Brasil e portanto não há publicações neste país.

12.4 - Regras, políticas e práticas relativas ao Conselho de Administração

12.4. Descrever as regras, políticas e práticas relativas ao Conselho de Administração:

a. *Frequência das reuniões*

As reuniões ordinárias do Conselho de Administração são realizadas uma vez por mês, e reuniões extraordinárias são convocadas sempre que exigido pelo presidente do Conselho de Administração e por dois outros Conselheiros, ou quando solicitado pela maioria dos Conselheiros.

b. *Se existirem, as disposições do acordo de acionistas que estabeleçam restrição ou vinculação ao exercício do direito de voto de membros do conselho*

Não há disposições em acordo de acionistas que estabeleça restrição ou vinculação ao exercício do direito de voto dos membros do Conselho de Administração.

c. *Regras de identificação e administração de conflitos de interesses*

A Companhia não adota regras específicas para administração de conflitos de interesse dentro do Conselho de Administração, seguindo, portanto o que indica a Lei das S.A. Chilena. A esse respeito, a Lei das S.A. Chilena estabelece, em seu artigo 39, que os membros do Conselho de Administração eleitos por um grupo específico ou classe de acionistas possuem os mesmos deveres para com a sociedade e os acionistas que os demais membros do Conselho de Administração, não podendo utilizar-se de seu cargo para defender o interesse daqueles que o elegeram.

12.5 - Descrição da cláusula compromissória para resolução de conflitos por meio de arbitragem

12.5. Se existir, descrever a cláusula compromissória inserida no estatuto para a resolução dos conflitos entre acionistas e entre estes e o emissor por meio de arbitragem

Qualquer controvérsia que surja entre os acionistas nessa qualidade, ou entre eles e a Companhia ou seus Administradores, deverá ser resolvida, sem a necessidade de qualquer ação judicial ou outro recurso, por um árbitro designado de comum acordo pelas partes envolvidas, e por vontade de chegar a um acordo, por meio dos canais jurídicos comuns, e nesse caso o referido árbitro deverá atuar como tal a respeito do procedimento e por direito no que se refere à sentença, devendo tal nomeação ser feita a um advogado que esteja atuando ou que tenha atuado por pelo menos um ano no cargo de advogado permanente do Supremo Tribunal de Justiça. Sem prejuízo ao acima exposto, caso surja qualquer conflito, o reclamante poderá negar o conhecimento da competência do árbitro e encaminhá-lo à decisão da Justiça Comum.

12.6 / 8 - Composição e experiência profissional da administração e do conselho fiscal

Nome CPF	Idade Profissão	Orgão administração Cargo eletivo ocupado	Data da eleição Data de posse	Prazo do mandato Foi eleito pelo controlador
Outros cargos e funções exercidas no emissor				
Enrique Cueto Plaza 000.000.000-00	51 Engenheiro	Pertence apenas à Diretoria CEO	09/02/1994 09/02/1994	não há Sim
Não há outros cargos e funções exercidas no emissor.				
Ignacio Cueto Plaza 000.000.000-00	46 Empresário	Pertence apenas à Diretoria Presidente da Lan Airlines	01/01/2006 01/01/2006	não há Sim
Não há outros cargos e funções exercidas no emissor.				
Alejandro de la Fuente Goic 000.000.000-00	51 Engenheiro	Pertence apenas à Diretoria Diretor Financeiro	17/04/1995 17/04/1995	não há Não
Membro do Comitê de Derivativos				
Armando Valdivieso Montes 000.000.000-00	47 Engenheiro	Pertence apenas à Diretoria Diretor responsável pelo Negócio de Passageiros	01/01/2006 01/01/2006	não aplicável Não
Não há outros cargos e funções exercidas no emissor.				
Cristian Ureta Larrain 000.000.000-00	47 Engenheiro	Pertence apenas à Diretoria Diretor responsável pelo Negócio de Cargas	01/03/2008 01/03/2008	não há Não
Não há outros cargos e funções exercidas no emissor.				
Roberto Alvo Milosawlewitsch 000.000.000-00	41 Engenheiro	Pertence apenas à Diretoria Diretor de planejamento estratégico e desenvolvimento corporativo	01/09/2008 01/09/2008	não há Não
Não há outros cargos e funções exercidas no emissor.				
Cristian Toro Cañas 000.000.000-00	39 Advogado	Pertence apenas à Diretoria Diretor Jurídico	15/01/2008 15/01/2008	não há Não
Não há outros cargos e funções exercidas no emissor.				
Enrique Elsaca Hirnas 000.000.000-00	42 Engenheiro	Pertence apenas à Diretoria Diretor de operações	01/09/2008 01/09/2008	não há Não
Não há outros cargos e funções exercidas no emissor.				
Emilio del Real Sota 000.000.000-00	49 Psicólogo	Pertence apenas à Diretoria Diretor de recursos humanos	01/08/2005 01/08/2005	não há Não
Não há outros cargos e funções exercidas no emissor.				

12.6 / 8 - Composição e experiência profissional da administração e do conselho fiscal

Nome	Idade	Orgão administração	Data da eleição	Prazo do mandato
CPF	Profissão	Cargo eletivo ocupado	Data de posse	Foi eleito pelo controlador
Outros cargos e funções exercidas no emissor				
Pablo Querol	49	Pertence apenas à Diretoria	01/05/2011	não há
000.000.000-00	Administrador de Empresas	Diretor de assuntos corporativos.	01/05/2011	Não
Não há outros cargos e funções exercidas no emissor.				
Jorge Awad Mehech	65	Pertence apenas ao Conselho de Administração	29/04/2010	2 anos
000.000.000-00	Engenheiro	20 - Presidente do Conselho de Administração	25/05/2010	Sim
Membro do Comitê do Conselho				
Ramon Eblen Kadis	66	Pertence apenas ao Conselho de Administração	29/04/2010	2 anos
000.000.000-00	Engenheiro	22 - Conselho de Administração (Efetivo)	25/05/2010	Não
Membro do Comitê do Conselho				
Gerardo Jofré Miranda	61	Pertence apenas ao Conselho de Administração	29/04/2010	2 anos
000.000.000-00	Engenheiro	22 - Conselho de Administração (Efetivo)	25/05/2010	Não
Membro do Comitê do Conselho e do Comitê de Derivativos				
Dario Calderón Gonzalez	64	Pertence apenas ao Conselho de Administração	29/04/2010	2 anos
000.000.000-00	Advogado	22 - Conselho de Administração (Efetivo)	25/05/2010	Não
Não há outros cargos e funções exercidas no emissor.				
Juan Cueto Sierra	81	Pertence apenas ao Conselho de Administração	29/04/2010	2 anos
000.000.000-00	Empresário	22 - Conselho de Administração (Efetivo)	25/05/2010	Sim
Não há outros cargos e funções exercidas no emissor.				
Carlos Heller Solari	49	Pertence apenas ao Conselho de Administração	29/04/2010	2 anos
000.000.000-00	Agronomo	22 - Conselho de Administração (Efetivo)	25/05/2010	Sim
Não há outros cargos e funções exercidas no emissor.				
José Cox Donoso	56	Pertence apenas ao Conselho de Administração	29/04/2010	2 anos
000.000.000-00	Engenheiro	22 - Conselho de Administração (Efetivo)	25/05/2010	Não
Membro do Comitê de Derivativos				
Juan José Cueto Plaza	51	Pertence apenas ao Conselho de Administração	29/04/2010	2 anos
000.000.000-00	Engenheiro	27 - Conselho de Adm. Independente (Efetivo)	25/05/2010	Não
Membro do Comitê de Derivativos				
Bernardo Fontaine Talavera	46	Pertence apenas ao Conselho de Administração	29/04/2010	2 anos

12.6 / 8 - Composição e experiência profissional da administração e do conselho fiscal

Nome	Idade	Orgão administração	Data da eleição	Prazo do mandato
CPF	Profissão	Cargo eletivo ocupado	Data de posse	Foi eleito pelo controlador
Outros cargos e funções exercidas no emissor				
000.000.000-00	Economista	22 - Conselho de Administração (Efetivo)	25/05/2010	Não
Membro do Comitê de Derivativos				
Experiência profissional / Declaração de eventuais condenações				
Enrique Cueto Plaza - 000.000.000-00				
De 1993 a 1994, o Sr. Cueto atuou no conselho de administração da Lan Airlines. De 1983 a 1993, o Sr. Cueto foi CEO da Fast Air, linha aérea de cargas do Chile. O Sr. Cueto dispõe de profundos conhecimentos de gestão de linhas aéreas de passageiros e cargas, tanto nos aspectos comerciais como operacionais, obtidos durante seus 22 anos no setor de linhas aéreas. O Sr. Cueto é membro ativo do Conselho Diretor da oneworld® Alliance, do Conselho Diretor da IATA (Associação Internacional de Transportes Aéreos). Ele também é membro do Conselho da Federação da Indústria Chilena (SOFIPA) e do conselho da fundação Endeavor, organização dedicada à promoção do empresário no Chile.				
O Sr. Enrique Cueto Plaza Talavera declarou, para todos os fins e efeitos de direito que, nos últimos 5 (cinco) anos, não esteve sujeito a qualquer condenação criminal, qualquer condenação ou aplicação de pena em processo administrativo perante a CVM e qualquer condenação transitada em julgado, na esfera judicial ou administrativa, que tivesse por efeito a suspensão ou inabilitação para a prática de qualquer atividade profissional ou comercial.				
Ignacio Cueto Plaza - 000.000.000-00				
Até sua promoção ao seu cargo atual em 2005, o Sr. Cueto atuou como CEO - Setor de Passageiros, cargo que assumiu em 1999. O Sr. Cueto atuou no conselho de administração da Lan Airlines e da Ladeco de 1995 a 1997 e de 1994 a 1997, respectivamente. Além disso, o Sr. Cueto atuou como CEO da Fast Air de 1993 a 1995 e como presidente do LAN Cargo Group de 1995 a 1998. Entre 1985 e 1993, o Sr. Cueto ocupou diversos cargos na Fast Air, inclusive o de gerente de serviços do escritório de vendas de Miami, diretor de vendas para o Chile e vice-presidente de vendas e marketing.				
O Sr. Ignacio Cueto Plaza Talavera declarou, para todos os fins e efeitos de direito que, nos últimos 5 (cinco) anos, não esteve sujeito a qualquer condenação criminal, qualquer condenação ou aplicação de pena em processo administrativo perante a CVM e qualquer condenação transitada em julgado, na esfera judicial ou administrativa, que tivesse por efeito a suspensão ou inabilitação para a prática de qualquer atividade profissional ou comercial.				
Alejandro de la Fuente Goic - 000.000.000-00				
O Sr. de la Fuente ingressou na Lan Airlines em abril de 1995. Antes de ingressar na Lan Airlines, o Sr. de la Fuente atuou como diretor financeiro da Chiquita Frupac Ltd., subsidiária da Chiquita Brands Inc., a partir de 1992.				
O Sr. Alejandro de la Fuente Goic declarou, para todos os fins e efeitos de direito que, nos últimos 5 (cinco) anos, não esteve sujeito a qualquer condenação criminal, qualquer condenação ou aplicação de pena em processo administrativo perante a CVM e qualquer condenação transitada em julgado, na esfera judicial ou administrativa, que tivesse por efeito a suspensão ou inabilitação para a prática de qualquer atividade profissional ou comercial.				
Armando Valdivieso Montes - 000.000.000-00				
O Sr. Valdivieso é o CEO - Setor de Passageiros da Lan Airlines desde 2006. Entre 1997 e 2005, ele atuou como CEO - Setor de Cargas. De 1994 a 1997, o Sr. Valdivieso foi presidente da Fast Air. De 1991 a 1994, o Sr. Valdivieso atuou como vice-presidente, América do Norte, da Fast Air Miami.				
O Sr. Alejandro de la Fuente Goic declarou, para todos os fins e efeitos de direito que, nos últimos 5 (cinco) anos, não esteve sujeito a qualquer condenação criminal, qualquer condenação ou aplicação de pena em processo administrativo perante a CVM e qualquer condenação transitada em julgado, na esfera judicial ou administrativa, que tivesse por efeito a suspensão ou inabilitação para a prática de qualquer atividade profissional ou comercial.				
Cristian Ureta Larrain - 000.000.000-00				

O Sr. Ureta é o CEO- Setor de Cargas, da Lan Airlines desde 2005. O Sr. Ureta é formado em engenharia pela Pontificia Universidad Católica e em um Programa Especial para Executivos da Stanford University. Entre 2002 e 2005, o Sr. Ureta atuou como vice-presidente de produção da Lan Cargo. Entre 1998 e 2002, foi o vice-presidente de Planejamento e Desenvolvimento da Lan Cargo. Antes disso, o Sr. Ureta atuou como diretor geral e diretor comercial na MAS Air, e como gerente de serviços da Fast Air.

O Sr. Ureta declarou, para todos os fins e efeitos de direito que, nos últimos 5 (cinco) anos, não esteve sujeito aos efeitos de qualquer condenação criminal, qualquer condenação ou aplicação de pena em processo administrativo perante a CVM e qualquer condenação transitada em julgado, na esfera judicial ou administrativa, que tivesse por efeito a suspensão ou inabilitação para a prática de qualquer atividade profissional ou comercial.

Roberto Alvo Milosawlewitsch - 000.000.000-00

O Sr. Alvo é vice-presidente sênior de Planejamento e Desenvolvimento Estratégico da Lan Airlines, cargo que assumiu em 2008. Antes de ocupar a sua atual posição, o Sr. Alvo atuou como diretor financeiro da Lan Argentina de 2005 a 2008, como vice-presidente de desenvolvimento da Lan Airlines de 2003 até 2005 e como vice-presidente da tesouraria da Lan Airlines de 2001 até 2003. Antes de 2001, o Sr. Alvo ocupou diversos cargos na Sociedad Química y Minera de Chile S.A., mineradora líder chilena de não metálicos. O Sr. Alvo é engenheiro civil e obteve um MBA em IMD em Lausanne, na Suíça.

O Sr. Alvo declarou, para todos os fins e efeitos de direito que, nos últimos 5 (cinco) anos, não esteve sujeito aos efeitos de qualquer condenação criminal, qualquer condenação ou aplicação de pena em processo administrativo perante a CVM e qualquer condenação transitada em julgado, na esfera judicial ou administrativa, que tivesse por efeito a suspensão ou inabilitação para a prática de qualquer atividade profissional ou comercial.

Cristian Toro Cañas - 000.000.000-00

O Sr. Toro é vice-presidente sênior, setor jurídico, da Lan Airlines, cargo que assumiu em janeiro de 2008. O Sr. Toro é formado em direito pela Pontificia Universidad Católica de Chile (1993), e detém também o mestrado em direito (M.C.J.97) da New York University. Antes de ingressar na Lan Airlines, o Sr. Toro atuou como diretor jurídico do Citibank Chile, onde trabalhou e ocupou vários cargos de 1997 até 2007. Ele também trabalhou como estagiário internacional na Shearman & Sterling em Nova York (1999).

O Sr. Toro declarou, para todos os fins e efeitos de direito que, nos últimos 5 (cinco) anos, não esteve sujeito aos efeitos de qualquer condenação criminal, qualquer condenação ou aplicação de pena em processo administrativo perante a CVM e qualquer condenação transitada em julgado, na esfera judicial ou administrativa, que tivesse por efeito a suspensão ou inabilitação para a prática de qualquer atividade profissional ou comercial.

Enrique Elisaca Hirmas - 000.000.000-00

O Sr. Elisaca é vice-presidente sênior, setor de operações, da Lan Airlines, cargo que assumiu em 2008. Entre 2004 e 2008, o Sr. Elisaca atuou como vice-presidente sênior, Planejamento Estratégico. O Sr. Elisaca é formado em engenharia industrial pela Pontificia Universidad Católica de Chile, e tem o mestrado em Administração de Empresas pelo Massachusetts Institute of Technology. Antes de ingressar na Lan Airlines, o Sr. Elisaca atuou como gerente imobiliário e de incorporações imobiliárias da Cencosud, segundo maior grupo de varejo imobiliário do Chile. De 1997 a 1999, o Sr. Elisaca trabalhou na Booz Allen & Hamilton na América Latina e, de 1991 a 1995, o Sr. Elisaca ocupou vários cargos na Esso Chile, uma subsidiária da Exxon.

O Sr. Elisaca declarou, para todos os fins e efeitos de direito que, nos últimos 5 (cinco) anos, não esteve sujeito aos efeitos de qualquer condenação criminal, qualquer condenação ou aplicação de pena em processo administrativo perante a CVM e qualquer condenação transitada em julgado, na esfera judicial ou administrativa, que tivesse por efeito a suspensão ou inabilitação para a prática de qualquer atividade profissional ou comercial.

Emilio del Real Sola - 000.000.000-00

O Sr. del Real é vice-presidente sênior, setor de recursos humanos, da Lan Airlines, cargo que assumiu em agosto de 2005. O Sr. del Real é formado em psicologia pela Universidad Gabriela Mistral. Entre 2003 e 2005, o Sr. del Real foi Gerente de Recursos Humanos da DYS, uma empresa de varejo chilena. Entre 1997 e 2003, o Sr. del Real ocupou vários cargos na Unilever, inclusive o de gerente de recursos humanos para o Chile, e de gerente de treinamento e recrutamento e gerente de desenvolvimento de gestão para a América Latina.

O Sr. del Real declarou, para todos os fins e efeitos de direito que, nos últimos 5 (cinco) anos, não esteve sujeito aos efeitos de qualquer condenação criminal, qualquer condenação ou aplicação de pena em processo administrativo perante a CVM e qualquer condenação transitada em julgado, na esfera judicial ou administrativa, que tivesse por efeito a suspensão ou inabilitação para a prática de qualquer atividade profissional ou comercial.

Pablo Querol - 000.000.000-00

O Sr. Pablo Querol é o Diretor de Assuntos Corporativos, cargo assumido em maio de 2011. O Sr. Querol é formado em Comunicação na Universidad de Ciencias Empresariales y Sociales (UCES, Argentina) e em administração de empresas pela IAE Business School. Desde 2004, o Sr. Querol ocupa o cargo de como gerente corporativo na LAN Argentina, no qual atuou como porta voz junto à imprensa e às autoridades governamentais. Entre 1995 e 2004, foi editor do jornal La Nación e consultor de inúmeras companhias relacionadas a turismo e ao setor imobiliário. Desde 2007 é diretor da Cámara Argentina de Turismo e da Destination Argentina, promotora de turismo. O Sr. Querol é um membro permanente do Conselho Profissional de Relaciones Públicas da Argentina, da Cámara Chile-Argentina e sócio fundador da Buenos Aires Convention and Visitor Bureau.

Jorge Awad Mehech - 000.000.000-00

O Sr. Awad atuou anteriormente como presidente do nosso conselho de administração, de 1994 a outubro de 2000. O atual mandato do Sr. Awad como presidente encerra-se na data da assembleia geral ordinária a ser realizada em 2012. Ele ocupou o cargo de vice-presidente sênior da Fast Air de 1979 a 1993. Além disso, o Sr. Awad atua no conselho de administração do Banco de Chile. Ele também é membro do conselho da ICARE (Instituto Chileno de Administración Racional de Empresas), organização chilena que procura promover a iniciativa privada, e da Prohumana, organização chilena que promove a responsabilidade social corporativa dentro das corporações chilenas. Desde 28 de fevereiro de 2011, de acordo com dados do registro de acionistas no Chile, o Sr. Awad compartilhou o usufruto em ações da Lan Airlines, por intermédio da Inversiones y Asesorías Fabiola S.A., de 201.784 ações ordinárias (0,06% das ações em circulação da Lan Airlines).

O Sr. Awad declarou, para todos os fins e efeitos de direito que, nos últimos 5 (cinco) anos, não esteve sujeito aos efeitos de qualquer condenação criminal, qualquer condenação ou aplicação de pena em processo administrativo perante a CVM e qualquer condenação transitada em julgado, na esfera judicial ou administrativa, que tivesse por efeito a suspensão ou inabilitação para a prática de qualquer atividade profissional ou comercial.

Ramon Eblen Kadis - 000.000.000-00

O Sr. Ramón Eblen Kadis, atua no conselho de administração da Lan Airlines desde junho de 1994. O mandato do Sr. Eblen como conselheiro encerra-se na data da assembleia geral ordinária a ser realizada em 2012. O Sr. Eblen atuou como presidente da Comercial Los Lagos Ltda., Inversiones Santa Blanca S.A., e TJC Chile S.A. O Sr. Eblen é integrante do Eblen Group (um importante acionista da Lan Airlines). Desde 28 de fevereiro de 2011, o Sr. Eblen compartilha o usufruto de 31.778.049 ações ordinárias da Lan Airlines (aproximadamente 9,38% das ações em circulação da Lan Airlines) detidas pelo Eblen Group.

O Sr. Ramón Eblen Kadis declarou, para todos os fins e efeitos de direito que, nos últimos 5 (cinco) anos, não esteve sujeito aos efeitos de qualquer condenação criminal, qualquer condenação ou aplicação de pena em processo administrativo perante a CVM e qualquer condenação transitada em julgado, na esfera judicial ou administrativa, que tivesse por efeito a suspensão ou inabilitação para a prática de qualquer atividade profissional ou comercial.

Gerardo Jofré Miranda - 000.000.000-00

O Sr. Gerardo Jofré Miranda ingressou no conselho de administração da Lan Airlines no mês de maio de 2010. O mandato do Sr. Jofré como conselheiro encerra-se na data da assembleia geral ordinária a ser realizada em 2012. O Sr. Jofré é Presidente do conselho de administração da Codelco e membro do conselho de administração da Construmart S.A. e da Air Life Chile S.A. O Sr. Jofré é presidente da Fundação Saber Más e membro do Conselho de Investimento Imobiliário dos Fundos Imobiliários do Santander. De 2005 a 2008, ele atuou como membro do conselho de administração da Endesa Chile S.A., Viña San Pedro Tarapacá S.A., D&S S.A., Inmobiliaria Titanium S.A. e Inmobiliaria Parque del Sendero S.A. O Sr. Jofré foi Diretor de Seguros para a América do Grupo Santander da Espanha entre os anos de 2004 e 2005. De 1989 a 2004, ele atuou no Grupo Santander no Chile, na qualidade de vice-presidente do Grupo e como CEO, membro do conselho de administração e presidente do conselho de várias empresas do Grupo. O Sr. Gerardo Jofré Miranda declarou, para todos os fins e efeitos de direito que, nos últimos 5 (cinco) anos, não esteve sujeito aos efeitos de qualquer condenação criminal, qualquer condenação ou aplicação de pena em processo administrativo perante a CVM e qualquer condenação transitada em julgado, na esfera judicial ou administrativa, que tivesse por efeito a suspensão ou inabilitação para a prática de qualquer atividade profissional ou comercial.

Dario Calderón Gonzalez - 000.000.000-00

O Sr. Dario Calderón González, atua no conselho de administração da Lan Airlines desde 1994. O mandato do Sr. Calderón como conselheiro encerra-se na data da assembleia geral ordinária a ser realizada em 2012. O Sr. Calderón foi sócio da Calderón y Cia, firma de advocacia chilena, desde 1970. Atualmente, o Sr. Calderón atua no conselho de administração de outras empresas chilenas, incluindo a Integramédica S.A., Imprenta A Molina Flores S.A., Enjoy S.A., e a Nutrechile A.G.

O Sr. Dario Calderón González declarou, para todos os fins e efeitos de direito que, nos últimos 5 (cinco) anos, não esteve sujeito aos efeitos de qualquer condenação criminal, qualquer condenação ou aplicação de pena em processo administrativo perante a CVM e qualquer condenação transitada em julgado, na esfera judicial ou administrativa, que tivesse por efeito a suspensão ou inabilitação para a prática de qualquer atividade profissional ou comercial.

Juan Cueto Sierra - 000.000.000-00

O Sr. Juan Cueto Sierra foi um dos fundadores da Fast Air em 1978 e atua no conselho de administração da Lan Airlines desde 1998. O mandato do Sr. Cueto como conselheiro encerra-se na data da assembleia geral ordinária a ser realizada em 2012. O Sr. Cueto dispõe de vasta experiência em uma série de atividades comerciais. O Sr. Cueto é o pai dos Srs. Juan José, Enrique e Ignacio Cueto Plaza, conselheiro, CEO e diretor de operações da Lan Airlines, respectivamente.

O Sr. Juan Cueto Sierra declarou, para todos os fins e efeitos de direito que, nos últimos 5 (cinco) anos, não esteve sujeito aos efeitos de qualquer condenação criminal, qualquer condenação ou aplicação de pena em processo administrativo perante a CVM e qualquer condenação transitada em julgado, na esfera judicial ou administrativa, que tivesse por efeito a suspensão ou inabilitação para a prática de qualquer atividade profissional ou comercial.

Carlos Heller Solari - 000.000.000-00

O Sr. Carlos Heller Solari ingressou no conselho de administração da Lan Airlines em maio de 2010. O mandato do Sr. Heller como conselheiro encerra-se na data da assembleia geral ordinária a ser realizada em 2012. O Sr. Heller dispõe de vasta experiência nos setores de varejo, transportes e agricultura. O Sr. Heller é vice-presidente da Bethia (empresa controladora e proprietária da Axxon), presidente do conselho da Axxon S.A., Club Hípico de Santiago, Softraser S.A. e Agrícola Ancali. Ele também participa como membro do conselho de administração da SACI Falabella S.A., Falabella Retail S.A., Sodimac S.A. e Titanium S.A. Além disso, é o acionista principal e vice-presidente da "Azul Azul" (administradora do time de futebol da primeira divisão da Universidad de Chile).

O Sr. Carlos Heller Solari Talavera declarou, para todos os fins e efeitos de direito que, nos últimos 5 (cinco) anos, não esteve sujeito aos efeitos de qualquer condenação criminal, qualquer condenação ou aplicação de pena em processo administrativo perante a CVM e qualquer condenação transitada em julgado, na esfera judicial ou administrativa, que tivesse por efeito a suspensão ou inabilitação para a prática de qualquer atividade profissional ou comercial.

José Cox Donoso - 000.000.000-00

O Sr. José Cox Donoso atuou no conselho de administração da Lan Airlines de abril de 1994 a junho de 1995 e de setembro de 1995 até o presente. O mandato do Sr. Cox como conselheiro encerra-se na data da assembleia geral ordinária a ser realizada em 2012. O Sr. Cox também atuou como presidente do conselho de administração da Lan Cargo desde setembro de 1995. Além disso, o Sr. Cox atua no conselho de administração da CMB-Prime Asset Managing Corp. e da Socovesa S.A. A partir de 28 de fevereiro de 2011, de acordo com os dados de registro de acionistas no Chile, o Sr. Cox compartilhou o usufruto em ações da Lan Airlines, por meio da Asesorías e Inversiones Illhue Limitada, de 2.654.324 ações ordinárias da Lan Airlines (0,78% das ações em circulação da Lan Airlines).

O Sr. José Cox Donoso declarou, para todos os fins e efeitos de direito que, nos últimos 5 (cinco) anos, não esteve sujeito aos efeitos de qualquer condenação criminal, qualquer condenação ou aplicação de pena em processo administrativo perante a CVM e qualquer condenação transitada em julgado, na esfera judicial ou administrativa, que tivesse por efeito a suspensão ou inabilitação para a prática de qualquer atividade profissional ou comercial.

Juan José Cueto Plaza - 000.000.000-00

O Sr. Juan José Cueto Plaza, atua no conselho de administração da Lan Airlines desde 1994. O mandato do Sr. Cueto como conselheiro encerra-se na data da assembleia geral ordinária a ser realizada em 2012. Atualmente, o Sr. Cueto atua como vice-presidente executivo da Inversiones Costa Verde S.A., cargo que ocupa desde 1990, e no conselho de administração do Consorcio Maderero S.A. e da Minera Michilla S.A. O Sr. Cueto é filho do Sr. Juan Cueto Sierra, um conselheiro da Lan Airlines, e o irmão dos Srs. Enrique e Ignacio Cueto Plaza, CEO e diretor de operações da Lan Airlines, respectivamente. O Sr. Cueto é membro do Cueto Group (um dos acionistas controladores da Lan Airlines). Desde 28 de fevereiro de 2011, o Sr. Cueto compartilhou o usufruto de 115.399.502 ações ordinárias da Lan Airlines (34,1% das ações em circulação da Lan Airlines) detidas pelo Cueto Group.

O Sr. Juan José Cueto Plaza declarou, para todos os fins e efeitos de direito que, nos últimos 5 (cinco) anos, não esteve sujeito aos efeitos de qualquer condenação criminal, qualquer condenação ou aplicação de pena em processo administrativo perante a CVM e qualquer condenação transitada em julgado, na esfera judicial ou administrativa, que tivesse por efeito a suspensão ou inabilitação para a prática de qualquer atividade profissional ou comercial.

Bernardo Fontaine Talavera - 000.000.000-00

O Sr. Bernardo Fontaine Talavera atua no conselho de administração da Lan Airlines desde abril de 2005. O mandato do Sr. Fontaine encerra-se na data da assembleia geral ordinária a ser realizada em 2012. O Sr. Fontaine foi chefe do setor de serviços financeiros da Falabella, importante varejista chilena e atuou como diretor executivo da CMR Falabella e vice-presidente do Conselho do Banco Falabella. O Sr. Fontaine também atuou como chefe da divisão financeira corporativa da M&A do Citicorp-Citibank Chile. Atualmente, o Sr. Fontaine atua nos conselhos do Deutsche Bank Chile, Metro S.A., Aquamont S.A., South-Am S.A. e Loginsa S.A. Ele também é o gerente geral da Tres Mares S.A., Indigo S.A. e da Sarlat S.A., que eram titulares, em conjunto, a partir de 28 de fevereiro de 2011, de 2.739.186 ações da Lan Airlines S.A. (0,81% das ações em circulação da Lan Airlines).

O Sr. Bernardo Fontaine Talavera declarou, para todos os fins e efeitos de direito que, nos últimos 5 (cinco) anos, não esteve sujeito aos efeitos de qualquer condenação criminal, qualquer condenação ou aplicação de pena em processo administrativo perante a CVM e qualquer condenação transitada em julgado, na esfera judicial ou administrativa, que tivesse por efeito a suspensão ou inabilitação para a prática de qualquer atividade profissional ou comercial.

12.7 - Composição dos comitês estatutários e dos comitês de auditoria, financeiro e de remuneração

Nome	Tipo comitê	Cargo ocupado	Profissão	Data eleição	Prazo mandato
CPF	Descrição outros comitês	Descrição outros cargos ocupados	Idade	Data posse	
Outros cargos/funções exercidas no emissor					
Andres del Valle Eitel	Outros Comitês	Membro do Comitê (Efetivo)	Administrador	01/01/1998	Indeterminado
000.000.000-00	Membro do Comitê de Derivativos		53	01/01/1998	

12.9 - Existência de relação conjugal, união estável ou parentesco até o 2º grau relacionadas a administradoras a emissor, controladas e controladores

Nome	Cargo	CPF	Nome empresarial do emissor, controlada ou controlador	CNPJ	Tipo de parentesco com o administrador do emissor ou controlada
Administrador do emissor ou controlada					
Ignacio Cueto	Diretor de Operações da Companhia		LAN Airlines S.A.		Irmão ou Irmã (1º grau por consangüinidade)
Pessoa relacionada					
Juan Jose Cueto	membro do Conselho de Administração		LAN Airlines S.A.		
Observação					
Administrador do emissor ou controlada					
Ignacio Cueto	Diretor de Operações		LAN Airlines S.A.		Irmão ou Irmã (1º grau por consangüinidade)
Pessoa relacionada					
Enrique Cueto	Diretor-Presidente		LAN Airlines S.A.		
Observação					
Administrador do emissor ou controlada					
Enrique Cueto	Diretor-Presidente		LAN Airlines S.A.		Irmão ou Irmã (1º grau por consangüinidade)
Pessoa relacionada					
Juan Jose Cueto	membro do Conselho de Administração		LAN Airlines S.A.		
Observação					
Administrador do emissor ou controlada					
Juan Cueto Sierra	membro do Conselho de Administração		LAN Airlines S.A.		Filho ou Filha (1º grau por consangüinidade)

12.9 - Existência de relação conjugal, união estável ou parentesco até o 2º grau relacionadas a administradoras do emissor, controladas e controladores

Nome	CPF	Nome empresarial do emissor, controlada ou controlador	CNPJ	Tipo de parentesco com o administrador do emissor ou controlada
Cargo				
Pessoa relacionada				
Ignacio Cueto		LAN Airlines S.A.		
Diretor de Operações da Companhia				
Observação				
Administrador do emissor ou controlada				
Juan Cueto Sierra		LAN Airlines S.A.		Filho ou Filha (1º grau por consangüinidade)
membro do Conselho de Administração				
Pessoa relacionada				
Juan Jose Cueto		LAN Airlines S.A.		
membro do Conselho de Administração				
Observação				
Administrador do emissor ou controlada				
Juan Cueto Sierra		LAN Airlines S.A.		Filho ou Filha (1º grau por consangüinidade)
membro do Conselho de Administração				
Pessoa relacionada				
Enrique Cueto		LAN Airlines S.A.		
Diretor-Presidente				
Observação				

12.10 - Relações de subordinação, prestação de serviço ou controle entre administradores e controladas, controladores e outros

Identificação Cargo/Função	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Exercício Social 31/12/2010			
Administrador do Emissor			
Enrique Cueto Plaza		Controle	Controlada Direta
CEO			
Pessoa Relacionada			
Lan Cargo S.A.			
Membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
Enrique Cueto Plaza		Controle	Controlada Direta
CEO			
Pessoa Relacionada			
Inversiones Lan S.A.			
Membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
Enrique Cueto Plaza		Controle	Controlada Direta
CEO			
Pessoa Relacionada			
Andes Airpor Services S.A.			
Membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			

12.10 - Relações de subordinação, prestação de serviço ou controle entre administradores e controladas, controladores e outros

Identificação Cargo/Função	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Enrique Cueto Plaza CEO		Controle	Controlada Direta
<u>Pessoa Relacionada</u> Blue Express INTL S.A. Membro do Conselho de Administração <u>Observação</u>			
<u>Administrador do Emissor</u> Enrique Cueto Plaza CEO		Controle	Controlada Direta
<u>Pessoa Relacionada</u> Inmobiliaria Aeronáutica S.A. Membro do Conselho de Administração <u>Observação</u>			
<u>Administrador do Emissor</u> Enrique Cueto Plaza CEO		Controle	Controlada Direta
<u>Pessoa Relacionada</u> Ladeco Cargo S.A. Membro do Conselho de Administração <u>Observação</u>			
<u>Administrador do Emissor</u> Ignacio Cueto Plaza Diretor Presidente e de Operações <u>Pessoa Relacionada</u>		Controle	Controlada Direta

12.10 - Relações de subordinação, prestação de serviço ou controle entre administradores e controladas, controladores e outros

Identificação Cargo/Função	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Lan Cargo S.A. Chief Operating Officer Observação			
Administrador do Emissor Ignacio Cueto Plaza Diretor Presidente e de Operações Pessoa Relacionada Inversiones Lan S.A. Chief Operating Officer Observação		Controle	Controlada Direta
Administrador do Emissor Ignacio Cueto Plaza Diretor Presidente e de Operações Pessoa Relacionada Andes Airport Chief Operating Officer Observação		Controle	Controlada Direta
Administrador do Emissor Ignacio Cueto Plaza Diretor Presidente e de Operações Pessoa Relacionada Lan Cargo Inversiones S.A Chief Operating Officer Observação		Controle	Controlada Direta

12.10 - Relações de subordinação, prestação de serviço ou controle entre administradores e controladas, controladores e outros

Identificação Cargo/Função	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Administrador do Emissor			
Ignacio Cueto Plaza			
Diretor Presidente e de Operações		Controle	Controlada Direta
Pessoa Relacionada			
Blue Express INTL S.A.			
Chief Operating Officer			
Observação			
Administrador do Emissor			
Ignacio Cueto Plaza			
Diretor Presidente e de Operações		Controle	Controlada Direta
Pessoa Relacionada			
Ladeco Cargo S.A.			
Chief Operating Officer			
Observação			
Administrador do Emissor			
Ignacio Cueto Plaza			
Diretor Presidente e de Operações		Controle	Controlada Direta
Pessoa Relacionada			
Lan Pax Group S.A. y Filiales			
Chief Operating Officer			
Observação			
Administrador do Emissor			
Roberto Alvo Milosawlewitsch		Controle	Controlada Direta

12.10 - Relações de subordinação, prestação de serviço ou controle entre administradores e controladas, controladores e outros

Identificação Cargo/Função	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Diretor de Planejamento Estratégico e Desenvolvimento Corporativo			
Pessoa Relacionada			
Transporte Aéreo S.A.			
Membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
Roberto Alvo Milosawlewitsch		Controle	Controlada Direta
Diretor de Planejamento Estratégico e Desenvolvimento Corporativo			
Pessoa Relacionada			
Inversiones Lan S.A.			
Membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
Roberto Alvo Milosawlewitsch		Controle	Controlada Direta
Diretor de Planejamento Estratégico e Desenvolvimento Corporativo			
Pessoa Relacionada			
Andes Airport S.A.			
Membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
Roberto Alvo Milosawlewitsch		Controle	Controlada Direta
Diretor de Planejamento Estratégico e Desenvolvimento Corporativo			
Pessoa Relacionada			
Lan Cargo Inversiones S.A.			

12.10 - Relações de subordinação, prestação de serviço ou controle entre administradores e controladas, controladores e outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Cargo/Função			
Membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
Roberto Alvo Milosawlewitsch		Controle	Controlada Direta
Diretor de Planejamento Estratégico e Desenvolvimento Corporativo			
Pessoa Relacionada			
Blue Express INTL S.A.			
Membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
Roberto Alvo Milosawlewitsch		Controle	Controlada Direta
Diretor de Planejamento Estratégico e Desenvolvimento Corporativo			
Pessoa Relacionada			
Blue Express S.A.			
Membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
Alejandro de la Fuente Goic		Controle	Controlada Direta
Diretor Financeiro			
Pessoa Relacionada			
Transporte Aéreo S.A.			
Membro do Conselho de Administração			
Observação			

12.10 - Relações de subordinação, prestação de serviço ou controle entre administradores e controladas, controladores e outros

Identificação Cargo/Função	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Administrador do Emissor			
Alejandro de la Fuente Goic			
Diretor Financeiro		Controle	Controlada Direta
Pessoa Relacionada			
Inversiones Lan S.A.			
Membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
Alejandro de la Fuente Goic			
Diretor Financeiro		Controle	Controlada Direta
Pessoa Relacionada			
Andes Airport S.A.			
Membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
Alejandro de la Fuente Goic			
Diretor Financeiro		Controle	Controlada Direta
Pessoa Relacionada			
Lan Cargo S.A.			
Membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
Alejandro de la Fuente Goic			
Diretor Financeiro		Controle	Controlada Direta

12.10 - Relações de subordinação, prestação de serviço ou controle entre administradores e controladas, controladores e outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Cargo/Função			
<u>Pessoa Relacionada</u>			
Imobiliária Aeronáutica S.A.			
Membro do Conselho de Administração			
<u>Observação</u>			
<u>Administrador do Emissor</u>			
Alejandro de la Fuente Goic		Controle	Controlada Direta
Diretor Financeiro			
<u>Pessoa Relacionada</u>			
Fast Air Almacenes de Carga S.A.			
Membro do Conselho de Administração			
<u>Observação</u>			
<u>Administrador do Emissor</u>			
Alejandro de la Fuente Goic		Controle	Controlada Direta
Diretor Financeiro			
<u>Pessoa Relacionada</u>			
Tranship S.A.			
Membro do Conselho de Administração			
<u>Observação</u>			
<u>Administrador do Emissor</u>			
Enrique Elsaca Hirmas		Controle	Controlada Direta
Diretor de operações			
<u>Pessoa Relacionada</u>			
Inversiones Lan S.A. y Filiales			
Membro do Conselho de Administração			

12.10 - Relações de subordinação, prestação de serviço ou controle entre administradores e controladas, controladoras e outros

Identificação Cargo/Função	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Observação			
Administrador do Emissor			
Enrique Elsaca Hirmas		Controle	Controlada Direta
Diretor de operações			
Pessoa Relacionada			
Andes Airport S.A.			
Membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
Enrique Elsaca Hirmas		Controle	Controlada Direta
Diretor de operações			
Pessoa Relacionada			
Fast Air Almacenes de Carga S.A.			
Membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
Enrique Elsaca Hirmas		Controle	Controlada Direta
Diretor de operações			
Pessoa Relacionada			
Lan Pax Group S.A.			
Membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			

12.10 - Relações de subordinação, prestação de serviço ou controle entre administradores e controladas, controladores e outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Cargo/Função			
Enrique Elisaca Hirmas		Controle	Controlada Direta
Diretor de operações			
Pessoa Relacionada			
Lufthansa Lan Chile Technical Training S.A.			
Membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
Armando Valdivieso Montes		Controle	Controlada Direta
Diretor responsável por passageiros			
Pessoa Relacionada			
Lantours Division de Servicios Terrestres S.A.			
Membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
Armando Valdivieso Montes		Controle	Controlada Direta
Diretor responsável por passageiros			
Pessoa Relacionada			
Blue Express INTL S.A.			
Membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
Armando Valdivieso Montes		Controle	Controlada Direta
Diretor responsável por passageiros			
Pessoa Relacionada			

12.10 - Relações de subordinação, prestação de serviço ou controle entre administradores e controladas, controladores e outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Cargo/Função			
Blue Express S.A.			
Membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
Armando Valdivieso Montes		Controle	Controlada Direta
Diretor responsável por passageiros			
Pessoa Relacionada			
Imobiliária Aeronáutica S.A.			
Membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
Cristian Ureta Larraín		Controle	Controlada Direta
Diretor responsável pela Cargo			
Pessoa Relacionada			
Blue Express INTL S.A.			
Membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
Cristian Ureta Larraín		Controle	Controlada Direta
Diretor responsável pela Cargo			
Pessoa Relacionada			
Tranship S.A.			
Membro do Conselho de Administração			
Observação			

12.10 - Relações de subordinação, prestação de serviço ou controle entre administradores e controladas, controladoras e outros

Identificação Cargo/Função	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
-------------------------------	----------	--	----------------------------

12.11 - Acordos, inclusive apólices de seguros, para pagamento ou reembolso de despesas suportadas pelos administradores

12.11 Descrever as disposições de quaisquer acordos, inclusive apólices de seguros, que prevejam o pagamento ou o reembolso de despesas suportadas pelos administradores, decorrentes da reparação de danos causados a terceiros ou ao emissor, de penalidades impostas por agentes estatais, ou de acordos com o objetivo de encerrar processos administrativos ou judiciais, em virtude do exercício de suas funções.

Não há.

12.12 - Outras informações relevantes

Em relação ao item 12.6/8 acima, as informações "data de eleição" e "data de posse" do presente Formulário de Referência não são aplicáveis aos membros da Diretoria Executiva da Companhia, tendo em vista que os cargos em questão não foram ocupados por eles por meio de eleição. Assim sendo, a data mencionada em tais itens é meramente estimativa, e deve ser considerada apenas como o ano em que o diretor passou a exercer as funções de seu respectivo cargo.

13.1 - Descrição da política ou prática de remuneração, inclusive da diretoria não estatutária

13.1. Descrever a política ou prática de remuneração do conselho de administração, da diretoria estatutária e não estatutária, do conselho fiscal, dos comitês estatutários e dos comitês de auditoria, de risco, financeiro e de remuneração, abordando os seguintes aspectos:

a. objetivos da política ou prática de remuneração

A política de remuneração da Companhia visa a atrair e reter os melhores profissionais do mercado, e seguem diretrizes que consideram *benchmarks* de mercado e desempenho individual. Os montantes pagos são fundamentados em pesquisas salariais de mercado para identificar as variações durante o período. Essas pesquisas são conduzidas por consultores especializados e são fundamentadas em companhias locais e internacionais.

b. composição da remuneração, indicando:

i. Descrição dos elementos da remuneração e os objetivos de cada um deles

Conselho de Administração e Comitê do Conselho

Os membros do Conselho de Administração da Companhia, assim como os membros do Comitê do Conselho, recebem apenas remuneração fixa por reunião da qual participam, equivalentes a 24UF (R\$1.817,00) para os membros do Conselho de Administração e 56UF (R\$4.239,00) para o presidente do Conselho de Administração.

Os membros do Conselho de Administração não fazem jus a benefícios diretos e indiretos ou participação nos resultados.

Executivos principais ou *Sênior Management* (equiparável à Diretoria Estatutária)

Todos os principais executivos da Companhia recebem uma remuneração dividida entre (i) uma remuneração fixa mensal e (ii) uma remuneração variável anual (bônus).

A remuneração variável anual consiste do pagamento de um bônus voluntário pela Companhia aos executivos principais. O bônus é pago no mês de março, sendo calculado com base em uma avaliação de desempenho da Companhia e do membro da diretoria, e leva em consideração, além do nível hierárquico e salário mensal fixo de cada diretor, (i) a não ocorrência de acidentes, (ii) o alcance das metas de receita propostas pela Companhia, e (iii) a performance do setor pelo qual o diretor é responsável.

Além disso, alguns dos principais executivos recebem também o direito de participar do Plano de Opção de Compra de Ações da Companhia.

ii. Qual a proporção de cada elemento na remuneração total

Conselho de Administração e Comitê do Conselho

A remuneração do Conselho de Administração e do Comitê do Conselho é composta exclusivamente por um valor fixo pago por reunião, de modo que a remuneração fixa representou 100% do valor recebido em 2010.

Executivos principais ou *Sênior Management* (equiparável à Diretoria Estatutária)

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2010, a remuneração variável representou de 63% da remuneração total enquanto a remuneração fixa representou 37%.

13.1 - Descrição da política ou prática de remuneração, inclusive da diretoria não estatutária

iii. Metodologia de cálculo e de reajuste de cada um dos elementos da remuneração

Conselho de Administração e Comitê do Conselho

Tendo em vista que a remuneração do Conselho de Administração e do Comitê do Conselho é composta por UFs e pago em pesos chilenos, o pagamento é constantemente corrigido pelo índice chileno de inflação.

Executivos principais ou *Sênior Management* (equiparável à Diretoria Estatutária)

A remuneração fixa mensal paga aos executivos principais é corrigida por meio de duas formas de reajuste: a primeira leva em consideração o custo de vida, levando-se em consideração a variação semestral da inflação; a segunda, por sua vez, diz respeito a um aumento salarial sujeito à análise de desempenho do diretor e comparação de mercado.

A remuneração variável, por sua vez, não possui uma forma específica de reajuste, tendo em vista que não possui uma forma de cálculo pré definida, mas varia de acordo com as premissas indicadas no item 13.1(b)(i) deste Formulário de Referência.

iv. Razões que justificam a composição da remuneração

A composição da remuneração possui como princípios o incentivo na melhoria da gestão da Companhia e a permanência dos seus executivos, sendo constantemente comparada à estrutura de remuneração de *benchmarks* de mercado para uma melhor avaliação.

c. Principais indicadores de desempenho que são levados em consideração na determinação de cada elemento da remuneração

Conselho de Administração e Comitê do Conselho

A remuneração do Conselho de Administração e do Comitê do Conselho não são estruturadas de modo a refletir indicadores de desempenho.

Executivos principais ou *Sênior Management* (equiparável à Diretoria Estatutária)

A remuneração dos executivos principais é estruturada de forma a levar em consideração principalmente três indicadores de desempenho, que são: (i) a não ocorrência de acidentes, (ii) o alcance das metas de receita propostas pela Companhia, e (iii) a performance do setor pelo qual o diretor é responsável.

d. Como a remuneração é estruturada para refletir a evolução dos indicadores de desempenho

Conselho de Administração e Comitê do Conselho

A remuneração do Conselho de Administração e do Comitê do Conselho não é estruturada de modo a refletir indicadores de desempenho.

Executivos principais ou *Sênior Management* (equiparável à Diretoria Estatutária)

A remuneração dos executivos principais, conforme demonstrado no item 13.1(b)(ii) deste Formulário de Referência, é composta majoritariamente por uma remuneração variável, cujo valor final é determinado levando-se em consideração os indicadores de desempenho indicados acima.

e. Como a política ou prática de remuneração se alinha aos interesses do emissor de curto, médio e longo prazo

13.1 - Descrição da política ou prática de remuneração, inclusive da diretoria não estatutária

Conselho de Administração e Comitê do Conselho

A remuneração do Conselho de Administração e do Comitê do Conselho não é estruturada de modo a alinhar os interesses de curto, médio e longo prazo da Companhia.

Executivos principais ou *Sênior Management* (equiparável à Diretoria Estatutária)

A remuneração dos executivos principais é estruturada de forma a alinhar os interesses da Companhia de curto (um ano) e médio prazo (três anos), tendo em vista ser composta de uma remuneração fixa mensal e uma remuneração variável anual (bônus), além do direito concedido para que alguns membros participem do Plano de Opção de Compra de Ações da Companhia.

f. Existência de remuneração suportada por subsidiárias, controladas ou controladores diretos ou indiretos

Não há remuneração suportada por subsidiárias, controladas ou controladores diretos ou indiretos da Companhia.

g. Existência de qualquer remuneração ou benefício vinculado à ocorrência de determinado evento societário, tal como alienação do controle societário do emissor

Não há qualquer remuneração ou benefício vinculado à ocorrência de determinado evento societário, tal como alienação do controle societário da Companhia.

13.2 - Remuneração total do conselho de administração, diretoria estatutária e conselho fiscal

Remuneração total prevista para o Exercício Social corrente 31/12/2011 - Valores Anuais

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº de membros	9,00	10,00	0,00	19,00
Remuneração fixa anual				
Salário ou pró-labore	0,00	7.607.697,00	0,00	7.607.697,00
Benefícios direto e indireto	0,00	11.415,00	0,00	11.415,00
Participações em comitês	0,00	0,00	0,00	0,00
Outros	0,00	0,00	0,00	0,00
Descrição de outras remunerações fixas				
Remuneração variável				
Bônus	0,00	5.591.653,00	0,00	5.591.653,00
Participação de resultados	0,00	0,00	0,00	0,00
Participação em reuniões	301.891,00	0,00	0,00	301.891,00
Comissões	0,00	0,00	0,00	0,00
Outros	0,00	0,00	0,00	0,00
Descrição de outras remunerações variáveis				
Pós-emprego	0,00	0,00	0,00	0,00
Cessação do cargo	0,00	0,00	0,00	0,00
Baseada em ações	0,00	6.530.249,00	0,00	6.530.249,00
Observação				
Total da remuneração	301.891,00	19.741.014,00	0,00	20.042.905,00

Remuneração total do Exercício Social em 31/12/2010 - Valores Anuais

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº de membros	9,00	10,00	0,00	19,00
Remuneração fixa anual				
Salário ou pró-labore	0,00	7.904.718,00	0,00	7.904.718,00
Benefícios direto e indireto	0,00	12.113,00	0,00	12.113,00
Participações em comitês	0,00	0,00	0,00	0,00
Outros	0,00	0,00	0,00	0,00

Descrição de outras remunerações fixas				
Remuneração variável				
Bônus	0,00	4.192.943,00	0,00	4.192.943,00
Participação de resultados	0,00	0,00	0,00	0,00
Participação em reuniões	264.155,00	0,00	0,00	264.155,00
Comissões	0,00	0,00	0,00	0,00
Outros	0,00	0,00	0,00	0,00
Descrição de outras remunerações variáveis				
Pós-emprego	0,00	0,00	0,00	0,00
Cessação do cargo	0,00	0,00	0,00	0,00
Baseada em ações	0,00	0,00	0,00	0,00
Observação				
Total da remuneração	264.155,00	12.109.774,00	0,00	12.373.929,00

Remuneração total do Exercício Social em 31/12/2009 - Valores Anuais

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº de membros	9,00	10,00	0,00	19,00
Remuneração fixa anual				
Salário ou pró-labore	0,00	7.560.695,00	0,00	7.560.695,00
Benefícios direto e indireto	0,00	11.837,00	0,00	11.837,00
Participações em comitês	0,00	0,00	0,00	0,00
Outros	0,00	0,00	0,00	0,00
Descrição de outras remunerações fixas				
Remuneração variável				
Bônus	0,00	4.808.799,00	0,00	4.808.799,00
Participação de resultados	0,00	0,00	0,00	0,00
Participação em reuniões	266.998,00	0,00	0,00	266.998,00
Comissões	0,00	0,00	0,00	0,00
Outros	0,00	0,00	0,00	0,00

Descrição de outras remunerações variáveis				
Pós-emprego	0,00	0,00	0,00	0,00
Cessação do cargo	0,00	0,00	0,00	0,00
Baseada em ações	0,00	0,00	0,00	0,00
Observação				
Total da remuneração	266.998,00	12.381.331,00	0,00	12.648.329,00

Remuneração total do Exercício Social em 31/12/2008 - Valores Anuais

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº de membros	9,00	9,00	0,00	18,00
Remuneração fixa anual				
Salário ou pró-labore	0,00	7.222.133,00	0,00	7.222.133,00
Benefícios direto e indireto	0,00	11.242,00	0,00	11.242,00
Participações em comitês	0,00	0,00	0,00	0,00
Outros	0,00	0,00	0,00	0,00
Descrição de outras remunerações fixas				
Remuneração variável				
Bônus	0,00	3.011.710,00	0,00	3.011.710,00
Participação de resultados	0,00	0,00	0,00	0,00
Participação em reuniões	242.915,00	0,00	0,00	242.915,00
Comissões	0,00	0,00	0,00	0,00
Outros	0,00	0,00	0,00	0,00
Descrição de outras remunerações variáveis				
Pós-emprego	0,00	0,00	0,00	0,00
Cessação do cargo	0,00	0,00	0,00	0,00
Baseada em ações	0,00	0,00	0,00	0,00
Observação				
Total da remuneração	242.915,00	10.245.085,00	0,00	10.488.000,00

13.3 - Remuneração variável do conselho de administração, diretoria estatutária e conselho fiscal

13.3. Remuneração variável do conselho de administração, da diretoria estatutária e do conselho fiscal:

Este item não se aplica à remuneração do Conselho de Administração e do Comitê do Conselho, que é composta exclusivamente por uma parte fixa.

Relativamente à remuneração variável do *Sênior Management*, esta é composta unicamente pelo bônus, uma vez que a Companhia não possui um plano de participação no resultados. Não há indicadores financeiros específicos que sejam levados em consideração para estabelecimento da remuneração variável do *Sênior Management* da Companhia. Para determinação da remuneração variável é utilizado um processo de avaliação de desempenho onde se verificam (i) a não ocorrência de acidentes, (ii) o alcance de metas propostas pela Companhia, e (iii) a performance do setor pelo qual o diretor é responsável.

Dessa forma, e considerando que a Companhia não tem qualquer valor mínimo ou máximo previsto no seu bônus, nem qualquer valor previsto caso as metas estabelecidas fossem atingidas, o valor mínimo de remuneração variável que o *Sênior Management* da Companhia podem receber é zero.

Ano 2011	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária (Senior Management)	Conselho Fiscal	Total
Número de Membros	9	10	Não há	19
Em relação ao bônus:	Não há	0	Não há	0
Valor Mínimo Previsto no Plano de Remuneração	Não há	0	Não há	0
Valor Máximo Previsto no Plano de Remuneração	Não há	6.887.332,00	Não há	6.887.332,00
Valor Previsto no Plano de Remuneração Caso as Metas Fossem Atingidas	Não há	5.234.372,00	Não há	5.234.372,00
Valor Efetivamente Reconhecido	Não há	5.591.653,00	Não há	5.591.653,00
Em relação à participação no resultado:	Não há	0	Não há	0
Valor Mínimo Previsto no Plano de Remuneração	Não há	0	Não há	0
Valor Máximo Previsto no Plano de Remuneração	Não há	0	Não há	0
Valor Previsto no Plano de Remuneração Caso as Metas Fossem Atingidas	Não há	0	Não há	0
Valor Efetivamente Reconhecido	Não há	0	Não há	0

Ano 2010	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária (Senior Management)	Conselho Fiscal	Total
Número de Membros	9	10	Não há	19
Em relação ao bônus:	Não há	0	Não há	0
Valor Mínimo Previsto no Plano de Remuneração	Não há	0	Não há	0
Valor Máximo Previsto no Plano de Remuneração	Não há	6.637.029,00	Não há	6.637.029,00
Valor Previsto no Plano de Remuneração Caso as Metas Fossem Atingidas	Não há	5.044.142,00	Não há	5.044.142,00
Valor Efetivamente Reconhecido	Não há	4.192.943,00	Não há	4.192.943,00
Em relação à participação no resultado:	Não há	0	Não há	0
Valor Mínimo Previsto no Plano de Remuneração	Não há	0	Não há	0
Valor Máximo Previsto no Plano de Remuneração	Não há	0	Não há	0
Valor Previsto no Plano de Remuneração Caso as Metas Fossem Atingidas	Não há	0	Não há	0
Valor Efetivamente Reconhecido	Não há	0	Não há	0

13.3 - Remuneração variável do conselho de administração, diretoria estatutária e conselho fiscal

Ano 2009	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária (Senior Management)	Conselho Fiscal	Total
Número de Membros	9	10	Não há	19
Em relação ao bônus:	Não há	0	Não há	0
Valor Mínimo Previsto no Plano de Remuneração	Não há	0	Não há	0
Valor Máximo Previsto no Plano de Remuneração	Não há	6.345.250,00	Não há	6.345.250,00
Valor Previsto no Plano de Remuneração Caso as Metas Fossem Atingidas	Não há	4.822.390,00	Não há	4.822.390,00
Valor Efetivamente Reconhecido	Não há	4.808.799,00	Não há	4.808.799,00
Em relação à participação no resultado:	Não há	0	Não há	0
Valor Mínimo Previsto no Plano de Remuneração	Não há	0	Não há	0
Valor Máximo Previsto no Plano de Remuneração	Não há	0	Não há	0
Valor Previsto no Plano de Remuneração Caso as Metas Fossem Atingidas	Não há	0	Não há	0
Valor Efetivamente Reconhecido	Não há	0	Não há	0

Ano 2008	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária (Senior Management)	Conselho Fiscal	Total
Número de Membros	9	9	Não há	18
Em relação ao bônus:	Não há	0	Não há	0
Valor Mínimo Previsto no Plano de Remuneração	Não há	0	Não há	0
Valor Máximo Previsto no Plano de Remuneração	Não há	6.165.776,00	Não há	6.165.776,00
Valor Previsto no Plano de Remuneração Caso as Metas Fossem Atingidas	Não há	4.685.990,00	Não há	4.685.990,00
Valor Efetivamente Reconhecido	Não há	3.011.710,00	Não há	3.011.710,00
Em relação à participação no resultado:	Não há	0	Não há	0
Valor Mínimo Previsto no Plano de Remuneração	Não há	0	Não há	0
Valor Máximo Previsto no Plano de Remuneração	Não há	0	Não há	0
Valor Previsto no Plano de Remuneração Caso as Metas Fossem Atingidas	Não há	0	Não há	0
Valor Efetivamente Reconhecido	Não há	0	Não há	0

13.4 - Plano de remuneração baseado em ações do conselho de administração e diretoria estatutária

13.4. Em relação ao plano de remuneração baseado em ações do conselho de administração e da diretoria estatutária, em vigor no último exercício social e previsto para o exercício social corrente, descrever:

a. Termos e condições gerais

O Plano de Opção de Compra de Ações ("Plano") foi aprovado em Assembleia Geral Extraordinária da Companhia realizada em 5 de abril de 2007, com a aprovação de um aumento de capital mediante a emissão de 22.090.910 novas ações pela Companhia, das quais 2.209.091 são destinadas a serem oferecidas dentro do Plano.

b. Principais objetivos do plano

O programa de opção de ações alinha os objetivos dos executivos com os objetivos da Companhia.

c. Forma como o plano contribui para esses objetivos

A Companhia entende que as metas e objetivos de longo prazo focados na geração de valor são obtidos por meio de programas de opção de ações.

Este plano visa despertar o senso de propriedade e o envolvimento pessoal no desenvolvimento e no sucesso financeiro da Companhia, encorajando-os a devotar seus melhores esforços aos negócios sociais, contribuindo, assim, para o implemento dos interesses da Companhia e de seus acionistas. Este modelo visa ainda reter os diretores contemplados em face do compartilhamento da valorização das ações da Companhia.

d. Como o plano se insere na nossa política de remuneração do emissor

Parte do objetivo da Companhia é desenvolver os negócios de transporte de passageiros e de carga, com ênfase em eficiência e sustentabilidade. Portanto, esse programa de opção de ações permite que os executivos se beneficiem ao alcançar tais objetivos de maneira bem-sucedida para a Companhia.

e. Como o plano alinha os interesses dos administradores e do emissor a curto, médio e longo prazo

As atribuições corriqueiras de um executivo fazem parte de suas metas de curto prazo, que são compensadas com uma remuneração fixa. Entretanto, as metas de longo prazo de um executivo, refletidas na geração de valor para a companhia, são compensadas por meio da divisão de parte desse valor recém gerado, realizada por meio de um programa de opção de ações.

f. Número máximo de ações abrangidas

O número máximo de ações abrangidas pelo plano é de 2.209.091 ações.

g. Número máximo de opções a serem outorgadas

O número máximo de opções a serem outorgadas é de 2.209.091 opções.

h. Condições de aquisição de ações

Uma vez que as opções se tornaram exercíveis, o beneficiário do Plano poderá exercê-las total ou parcialmente, entretanto os exercícios parciais não poderão ser realizados em uma quantidade inferior à 10% do total de opções outorgadas.

13.4 - Plano de remuneração baseado em ações do conselho de administração e diretoria estatutária

Tanto a subscrição das ações no exercício da opção como sua venda posterior (em uma bolsa de valores) são informadas pela Diretoria Legal à Companhia e à *Superintendencia de Valores y Seguros* (SVS, órgão chileno responsável pela fiscalização das companhias abertas no Chile, equivalente à CVM no Brasil), no máximo no dia seguinte ao da realização da operação. Este procedimento é público e constará nos registros eletrônicos da SVS.

i. Critérios para fixação do preço de aquisição ou exercício

O preço por ação a ser pago pelo beneficiário em caso de exercício da opção será de US\$14,50, corrigido de acordo com a variação do CPI (*Consumer Price Index*), publicado mensalmente pelo Ministério do Trabalho dos Estados Unidos da América, a contar da data de sua aprovação pelo conselho da Companhia, que ocorreu em 5 de novembro de 2009.

j. Critérios para fixação de prazo de exercício

O prazo para exercício das opções leva em conta o tempo que o beneficiário permanece na Companhia, de modo que 30% das opções concedidas se tornaram exercíveis em 29 de outubro de 2010 e 70% se tornarão exercíveis em 30 de outubro de 2011. Os referidos 30% das opções concedidas foram outorgadas, mas não foram exercidas até fevereiro de 2011, de modo que o valor declarado como pagamento baseado em ações para o ano de 2010 ainda não considera os referidos 30% das opções concedidas.

Em qualquer caso, o prazo dentro do qual o executivo deverá exercer as opções expirará na data de 31 de dezembro de 2011. Caso ele deixe de exercer e de renunciar às opções dentro do mencionado prazo, entender-se-á, para todos os efeitos, que ele renunciou às opções e que, conseqüentemente, qualquer direito, poder, compromisso ou oferta relativo à subscrição das ações a serem pagas pela Companhia foi extinto, e que o executivo renunciou irrevogavelmente a qualquer direito ou poder relativo às mesmas, ficando a Companhia isenta de qualquer obrigação para com o mencionado executivo a este respeito.

k. Forma de liquidação

A liquidação das opções seguirá as seguintes etapas:

- envio de carta com cinco dias de antecedência à data, informando a porcentagem a ser paga e a corretora de bolsa que custodiará as ações para sua venda posterior;
- assinatura do contrato de subscrição de ações e entrega de cheque de conta corrente chilena, ou realização de transferência de fundos no valor da compra das ações; e.
- transferência das ações pela Companhia em favor do executivo de acordo com as instruções do contrato assinado.
- A posterior venda das ações na bolsa de valores é realizada pelo executivo diretamente por meio de sua corretora de valores mobiliários.

l. Restrições à transferência das ações

As opções outorgadas aos participantes, decorridos ou não os prazos de reserva de direito, são pessoais e intransferíveis.

m. Critérios e eventos que, quando verificados, ocasionarão a suspensão, alteração ou extinção do plano

Não existem critérios ou eventos específicos que, quando verificados, ocasionarão a suspensão, alteração ou extinção do plano.

n. Efeitos da saída do administrador dos órgãos da Companhia sobre seus direitos previstos no plano de remuneração baseado em ações

13.4 - Plano de remuneração baseado em ações do conselho de administração e diretoria estatutária

Caso o executivo renuncie a seu cargo ou seja demitido sem justa causa, conforme estabelecido pelas leis chilenas, apenas as opções acumuladas até essa data poderão ser exercidas, desde que esteja vigente o prazo fixado para seu exercício. O executivo perderá o direito a exercer as opções, estejam elas acumuladas ou não, se tiver sido demitido por justa causa, conforme estabelecido pela legislação chilena.

13.5 - Participações em ações, cotas e outros valores mobiliários conversíveis, detidas por administradores e conselheiros fiscais - por órgão

13.5. Informar a quantidade de ações ou cotas direta ou indiretamente detidas, no Brasil ou no exterior, e outros valores mobiliários conversíveis em ações ou cotas, emitidos pelo emissor, seus controladores diretos ou indiretos, sociedades controladas ou sob controle comum, por membros do conselho de administração, da diretoria estatutária ou do conselho fiscal, agrupados por órgão, na data de encerramento do último exercício social.

A tabela abaixo demonstra a quantidade de ações de emissão da Companhia detidas direta ou indiretamente pelos administradores da Companhia:

Órgão	Opções de Compra	Ações	
		Total de Opções de Compra (%)	Opções de compra em Relação ao Capital Total (%)
Conselho de Administração	1.155.000	52.28%	0.34%
Diretoria (Sênior Management)	1.054.091	47.72%	0.31%
Total	2.209.091	100%	0,65%

13.6 - Remuneração baseada em ações do conselho de administração e da diretoria estatutária

13.6. Em relação à remuneração baseada em ações reconhecida nos resultados dos 3 últimos exercícios sociais e à prevista para o exercício social corrente, do conselho de administração e da diretoria estatutária:

A tabela a seguir refere-se ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2010.

	Conselho de Administração/Diretoria (aplicável apenas à Diretoria)
Número de membros	7
Data(s) da(s) outorga(s)	Fevereiro de 2010
Quantidade de opções outorgadas	1.155.000
Prazo para que as opções se tornem exercíveis	1 ano e 3 meses
Prazo máximo para exercício das opções	31/12/2011
Prazo de restrição à transferência de ações	31/12/2011
Preço médio ponderado de exercício de cada um dos seguintes grupos de opções:	
Em aberto no início do exercício social	US\$14,5
Perdidas durante o exercício social	0
Exercidas durante o exercício social	0
Expiradas durante o exercício social	0
Valor justo das opções na data de outorga	US\$3,46
Diluição potencial em caso de exercício de todas as opções outorgadas	0,34%

As informações referentes ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2009 não são relevantes para fins de comparação, já que o presente plano foi criado em 2010 e alterou o plano até então vigente, que não chegou a entrar em vigor.

Não foram outorgadas opções de ações aos membros do Conselho de Administração.

13.7 - Informações sobre as opções em aberto detidas pelo conselho de administração e pela diretoria estatutária

13.7. Em relação às opções em aberto do conselho de administração e da diretoria estatutária ao final do último exercício social:

Não foram outorgadas opções de ações aos membros do Conselho de Administração.

A tabela a seguir refere-se ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2010.

a.	Órgão	Diretoria (<i>Senior Management</i>) 7
b.	Número de membros que possuem opções	
c.	em relação às opções ainda não exercíveis	
i.	Quantidade	808.501
ii.	Data em que se tornarão exercíveis	Outubro de 2011
iii.	Prazo máximo para exercício das opções	31.12.2011
iv.	Prazo de restrição à transferência das ações	31.12.2011
v.	Preço médio ponderado de exercício	US\$15,11
vi.	Valor justo das opções no último dia do exercício social	US\$15,36
d.	Em relação às opções exercíveis	
i.	Quantidade	346.500
ii.	Prazo máximo para exercício das opções	31.12.2011
iii.	Prazo de restrição à transferência das ações	31.12.2011
iv.	Preço médio ponderado de exercício	US\$15,11
v.	Valor justo das opções no último dia do exercício social	US\$15,36
vi.	Valor justo do total das opções no último dia do exercício social	US\$10.677.916

13.8 - Opções exercidas e ações entregues relativas à remuneração baseada em ações do conselho de administração e da diretoria estatutária

13.8. Em relação às opções exercidas e ações entregues relativas à remuneração baseada em ações do conselho de administração e da diretoria estatutária, nos 3 últimos exercícios sociais:

Não foram outorgadas opções de ações aos membros do Conselho de Administração.

A tabela a seguir refere-se ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2010.

a.	Órgão	Diretoria (Senior Management)
b.	Número de membros que possuem opções	7
c.	Em relação às opções exercidas informar	
i.	Número de ações	346.500
ii.	Preço médio ponderado de exercício	US\$28,45
iii.	Valor total da diferença entre o valor de exercício e o valor de mercado das ações relativas às opções exercidas	US\$13,33
d.	Em relação às ações entregues informar	
i.	número de ações	808.500
ii.	preço médio ponderado de aquisição	US\$14,5 + CPI (<i>Consumer Price Index</i> , o índice de preços ao consumidor dos Estados Unidos da América)
iii.	valor total da diferença entre o valor de aquisição e o valor de mercado das ações adquiridas	Não há, pois nenhuma opção foi exercida.

As informações referentes ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2009 não são relevantes para fins de comparação, já que o presente plano foi criado em 2010 e alterou o plano até então vigente, que não chegou a entrar em vigor.

13.9 - Informações necessárias para a compreensão dos dados divulgados nos itens 13.6 a 13.8 - Método de precificação do valor das ações e das opções**13.9. Descrição sumária das informações necessárias para a compreensão dos dados divulgados nos itens 13.6 a 13.8, tal como a explicação do método de precificação do valor das ações e das opções, indicando:***a. Modelo de precificação*

O valor de cada opção foi calculado com base no modelo de *Noreen-Wolfson*, que se trata de uma variação do modelo de *Black and Scholes*, e considera o efeito de diluição e pagamento de dividendos.

b. Dados e premissas utilizadas no modelo de precificação, incluindo o preço médio ponderado das ações, preço de exercício, volatilidade esperada, prazo de vida da opção, dividendos esperados e a taxa de juros livre de risco

Entry data of valuation model of options used for stock options conceded during the period.

Preço médio ponderado das ações	Preço de exercício	Volatilidade esperada	Prazo de vida da opção	Dividendos esperados	Taxa de juros livre de risco
US\$17,3	US\$14,5	33,20%	1,9 ano	50%	3,28%

c. Método utilizado e as premissas assumidas para incorporar os efeitos esperados de exercício antecipado

Não há possibilidade de exercício antecipado das opções.

d. Forma de determinação da volatilidade esperada

A volatilidade foi determinada pela volatilidade implícita do retorno dos preços da ação da Companhia na data de execução de cada contrato de outorga.

e. Se alguma outra característica da opção foi incorporada na mensuração de seu valor justo

Nenhuma outra característica da opção foi incorporada na mensuração de seu valor justo.

13.10 - Informações sobre planos de previdência conferidos aos membros do conselho de administração e aos diretores estatutários

13.10. Em relação aos planos de previdência em vigor conferidos aos membros do conselho de administração e aos diretores estatutários:

Não há planos de previdência em vigor conferidos aos membros do Conselho de Administração e *Sênior Management* da Companhia.

13.11 - Remuneração individual máxima, mínima e média do conselho de administração, da diretoria estatutária e do conselho fiscal**Valores anuais**

	Diretoria Estatutária		Conselho de Administração			Conselho Fiscal		
	31/12/2010	31/12/2009	31/12/2008	31/12/2010	31/12/2009	31/12/2008	31/12/2010	31/12/2009
Nº de membros	10,00	10,00	9,00	9,00	9,00	9,00	0,00	0,00
Valor da maior remuneração(Reais)	2.082.756,00	2.165.233,00	1.830.000,00	68.349,00	69.018,00	69.526,00	0,00	0,00
Valor da menor remuneração(Reais)	466.766,00	580.167,00	616.789,00	8.449,00	12.385,00	1.535,00	0,00	0,00
Valor médio da remuneração(Reais)	1.210.977,40	1.238.133,10	1.138.342,78	29.350,56	29.666,44	26.990,56	0,00	0,00

Observação

Diretoria Estatutária

Conselho de Administração

Conselho Fiscal

13.12 - Mecanismos de remuneração ou indenização para os administradores em caso de destituição do cargo ou de aposentadoria

13.12. Descrever arranjos contratuais, apólices de seguros ou outros instrumentos que estruturam mecanismos de remuneração ou indenização para os administradores em caso de destituição do cargo ou de aposentadoria, indicando quais as consequências financeiras para o emissor.

Não existem arranjos contratuais, apólices de seguros ou outros instrumentos que estruturam mecanismos de remuneração ou indenização para os administradores em caso de destituição do cargo ou de aposentadoria.

13.13 - Percentual na remuneração total devido por administradores e membros do conselho fiscal que sejam partes relacionadas aos controladores

13.13. Em relação aos 3 últimos exercícios sociais, indicar o percentual da remuneração total de cada órgão reconhecida no resultado do emissor referente a membros do conselho de administração, da diretoria estatutária ou do conselho fiscal que sejam partes relacionadas aos controladores, diretos ou indiretos, conforme definido pelas regras contábeis que tratam desse assunto.

Os membros do Conselho de Administração que são partes relacionadas aos controladores da Companhia e o percentual da remuneração total do Conselho de Administração reconhecida no resultado do emissor segue abaixo:

Órgão	2010	2009	2008
Conselho de Administração	11,1%	13,6%	13,7%
Diretoria Estatutária	31,7%	31,9%	32,6%
Conselho Fiscal	Não há	Não há	Não há

13.14 - Remuneração de administradores e membros do conselho fiscal, agrupados por órgão, recebida por qualquer razão que não a função que ocupam

13.14. Em relação aos 3 últimos exercícios sociais, indicar os valores reconhecidos no resultado do emissor como remuneração de membros do conselho de administração, da diretoria estatutária ou do conselho fiscal, agrupados por órgão, por qualquer razão que não a função que ocupam.

Não há qualquer valor reconhecido no resultado do emissor como remuneração dos membros do Conselho de Administração e do *Sênior Management*, que não a razão que a função que ocupam.

13.15 - Remuneração de administradores e membros do conselho fiscal reconhecida no resultado de controladores, diretos ou indiretos, de sociedades sob controle comum e de controladas do emissor

13.15. Em relação aos 3 últimos exercício sociais, indicar os valores reconhecidos no resultado dos controladores, diretos ou indiretos, de sociedades sob controle comum e de controladas do emissor, como remuneração de membros do conselho de administração, da diretoria estatutária ou do conselho fiscal do emissor, agrupados por órgão, especificando a que título tais valores foram atribuídos a tais indivíduos.

Não há valores reconhecidos no resultado dos controladores, diretos ou indiretos, de sociedades sob controle comum e de controladas do emissor, como remuneração de membros do conselho de administração, da diretoria estatutária ou do conselho fiscal do emissor, agrupados por órgão, especificando a que título tais valores foram atribuídos a tais indivíduos.

13.16 - Outras informações relevantes

13.16. Fornecer outras informações que o emissor julgue relevantes.

Todas as informações relevantes e pertinentes a este tópico já foram divulgadas nos itens anteriores.

14.1 - Descrição dos recursos humanos

a. Número de empregados (total, por grupos com base na atividade desempenhada e por localização geográfica)

A tabela a seguir descreve o número de funcionários em vários cargos na Lan Airlines, Lan Cargo e em nossas outras subsidiárias.

Funcionários	Em 31 de dezembro de 2010		
	2010 ⁽¹⁾	2009	2008
Administrativos	3.940	3.106	3,181
Vendas.....	2.643	2.352	2,276
Manutenção.....	2.576	2.264	2,147
Operações.....	5.730	4.852	4,784
Tripulação da cabine de passageiros.....	3.561	2.890	2,587
Tripulação da cabine de pilotagem.....	1.835	1.380	1,346
Total.....	20.285	16.844	16,321

(1) A aquisição da Aires, em novembro de 2010, acrescentou mais 1.319 funcionários ao número total de funcionários da Companhia. Até o final de 2010, aproximadamente 54% de nossos funcionários trabalhavam no Chile, 44% em outros países da América Latina e 2% no restante do mundo.

A tabela a seguir descreve o número de funcionários baseado em suas respectivas localizações na Lan Airlines, Lan Cargo e em nossas outras subsidiárias.

Localidade	Em 31 de dezembro de		
	2008	2009	2010
Argentina	1,737	1,796	1,987
Bolívia	29	31	34
Brasil	423	417	494
Chile	10,004	10,000	10,980
Colômbia	25	115	1,474
Costa Rica	17	16	13
Alemania	44	47	51
Ecuador	955	1,232	1,489
Espanha	136	141	157
Francia	0	0	3
Guatemala	18	18	17
México	202	188	199
Perú	2,472	2,595	3,137
Polinesia Francesa	7	8	6
EE.UU.	125	124	130
Uruguay	31	30	29
Venezuela	96	86	85
Total	16,321	16,844	20,285

b. Número de terceirizados (total, por grupos com base na atividade desempenhada e por localização geográfica)

A Companhia e suas subsidiárias possuem atualmente um total de 5.894 funcionários terceirizados. A evolução do quadro de funcionários terceirizados da Companhia com base na atividade desempenhada está descrita abaixo:

14.1 - Descrição dos recursos humanos

	Em 31 de dezembro de		
	2008	2009	2010
Administrativos.....	756	865	1,092
Vendas	410	601	842
Manutenção	450	601	721
Operações	2,469	2,573	3,701
Tripulação da cabine de passageiros.....	41	0	0
Tripulação da cabine de pilotagem	0	0	0
Total.....	4,126	4,640	6,356

A Companhia e suas subsidiárias possuíam o seguinte número de funcionários terceirizados nos períodos indicados abaixo, divididos por localização geográfica:

Localidade	2008	2009	2010
ALEMANIA	55	95	113
ARGENTINA	401	427	321
AUSTRALIA	18	20	23
BOLIVIA	74	74	74
BRAZIL	295	425	1,277
CHILE	1,085	1,358	1,682
COLOMBIA	70	70	70
COSTA RICA	2	2	2
CUBA	15	15	15
ECUADOR	190	255	332
ESPAÑA	71	97	128
FRANCIA	0	0	4
MÉXICO	68	79	78
NZ	15	16	18
PARAGUAY	15	15	16
PERU	405	505	724
POLINESIA FRANCESA	10	10	5
URUGUAY	8	11	12
USA	1,304	1,141	1,425
VENEZUELA	25	25	37
Total	4,126	4,640	6,356

c. Índice de rotatividade

	2008	2009	2010
		(em %)	
Índice de Rotatividade	13,8	10.7	12.1

d. Exposição do emissor a passivos e contingências trabalhistas

No que tange a julgamentos trabalhistas, a Lan Airlines S.A. e suas filiais sofreram 40 processos no decorrer de 2008, no valor aproximado de US\$ 963.695 (R\$ 1.767.896).

Por outro lado, no decorrer de 2009, 30 reivindicações foram movidas, no valor total aproximado de US\$ 648.112 (R\$ 1.294.732). Além disso, o sindicato da área de Manutenção da LAN moveu uma ação de US\$ 4.000.000 (R\$ 7.990.790), pela suposta violação de seu acordo coletivo com a companhia. Essa reivindicação foi finalmente indeferida pela Suprema Corte.

Durante o ano de 2010, a LAN foi notificada sobre 85 reivindicações trabalhistas, no valor aproximado de US\$ 378.780 (R\$ 666.592). A LAN foi notificada sobre muitas ações judiciais; entretanto, nenhuma reivindicação individual excedeu o valor de US\$ 40.000 (R\$ 70.394).

Os assuntos mais comuns dessas reivindicações são demissões injustas e inválidas, junto ao pagamento de outros benefícios trabalhistas, como passagens aéreas.

14.2 - Alterações relevantes - Recursos humanos

A aquisição da Aires em novembro de 2010, gerou um aumento de 1.319 funcionários no número total de funcionários da Companhia.

14.3 - Descrição da política de remuneração dos empregados

a. política de salários e remuneração variável

Possuímos uma estrutura de pagamento relacionada a desempenho para nossos funcionários administrativos, a diretoria e o pessoal de voo (como membros da tripulação da cabine de passageiros, agentes aeroportuários e de vendas, funcionários de *call-center* e alguns funcionários de escritório), incluindo bônus com base em desempenho e escalas salariais que gratificam proficiência em idioma estrangeiro entre funcionários de balcão, técnicos e administrativos. Durante o ano de 2010, mais de 94% de nossos funcionários estavam qualificados para receber pagamentos de bônus relacionados a desempenho, relacionados ao desempenho pessoal, de equipe e corporativo.

b. política de benefícios

Fornecemos aos nossos funcionários assistência médica complementar à cobertura do sistema de saúde particular, e também concedemos outros benefícios, como passagens aéreas gratuitas e com desconto, aos nossos funcionários permanentes.

Conforme exigido pela lei chilena, realizamos contribuições obrigatórias ao sistema de fundo de previdência privada em nome de nossos funcionários, mas não mantemos nenhum programa separado para oferecer benefícios de pensão, aposentadoria ou benefícios similares a esses ou a quaisquer outros funcionários. Entretanto, o acordo coletivo dos pilotos inclui uma cláusula que permite pedido de demissão com pagamento de indenização por desligamento, no caso de um piloto chegar a determinada idade e ainda estar prestando serviços à companhia.

Treinamento

Alguns de nossos funcionários, como funcionários de operações de voo, manutenção e operações terrestres com clientes, passam por treinamento ao entrarem na Companhia e durante todo o seu trabalho conosco. Por esse treinamento, investimos US\$12,4 milhões (R\$ 24,8 milhões) em 2009 e US\$13,5 milhões (R\$ 23,8 milhões) em 2010. Em geral, recrutamos nossos pilotos da Academia de Ciências Aeronáuticas (na Universidade Técnica Federico Santa María), de aeroclubes e das forças armadas. Antes de serem promovidos ao cargo de comandante, os co-pilotos devem ter registradas pelo menos 4.000 horas de voo e recebido a aprovação de um comitê de pilotos especial. Oferecemos treinamento terrestre em Santiago, bem como em Lima e Quito, para nossas tripulações peruanas e equatorianas. Mantemos um contrato com a CAE (empresa canadense especializada em simuladores de voo e centros de treinamento) para desenvolver um centro de treinamento de pilotos em Santiago do Chile. Esse centro de treinamento inclui simuladores de Voo Completo em dois Airbus A320 e em um Boeing 767, além de um simulador MFTD A320/340. Nossa equipe de pilotos recebe também treinamento em simuladores em locais nos Estados Unidos e no Brasil.

Nossos pilotos são avaliados por apenas um tipo de aeronave pelas autoridades aeronáuticas locais, e não têm uma qualificação cruzada entre dois ou mais tipos de aeronaves. Os regulamentos chilenos exigem que os pilotos sejam licenciados como pilotos comerciais, para um cargo de co-piloto, e como pilotos de companhia aérea, para um cargo de comandante, com avaliações especiais, de tipo e função específicos para cada aeronave a ser pilotada, e que tenham atestado médico de saúde física. Licenças e atestados médicos estão sujeitos à reavaliação periódica, incluindo treinamento recorrente em simuladores de voo, treinamento recorrente em terra, treinamento anual em procedimentos de emergência, treinamento de segurança e recente experiência de voo. Nossos pilotos recebem diversos treinamentos, como palestras, simulações e treinamento com base em jogos e computador. A tripulação da cabine de passageiros deve receber exercícios físicos de competência iniciais e periódicos.

O pessoal de supervisão de manutenção e mecânica de aeronaves deve ser licenciado pela DGAC e por outras autoridades correspondentes em outros países onde operamos. Treinamos nossos técnicos (Mecânicos, Especialistas, Inspetores e Supervisores de Manutenção) em todos os programas exigidos pela autoridade local (DGAC) e por autoridades internacionais e empresas de aviação, como a FAA, a European

14.3 - Descrição da política de remuneração dos empregados

Aviation Safety Agency ("EASA"), as normas e regulamentos da IATA, assim como os exigidos por fabricantes de aeronaves e pelas necessidades de treinamento que identificamos durante nossas revisões anuais. O programa de estudos contém treinamento inicial e continuado. O treinamento inicial é o ATA SPEC 104 nível III e dura de quarenta a cinquenta dias, dependendo dos tipos de aeronave, e o treinamento continuado tem a duração de cinco a seis dias.

Durante o ano de 2010, continuamos a treinar o pessoal administrativo e de vendas em áreas como qualidade de serviço e de vendas. Continuamos também a entregar programas de aprendizado para desenvolver habilidades de liderança e outros com diferentes metodologias, incluindo *e-learning*.

c. características dos planos de remuneração baseados em ações dos empregados não-administradores, identificando: (i) grupos de beneficiários; (ii) condições para exercício; (iii) preços de exercício; (iv) prazos de exercício; e (v) quantidade de ações comprometidas pelo plano

Não há nenhum programa de opções de ações para além daquele descrito na seção 13 deste formulário de referência.

14.4 - Descrição das relações entre o emissor e sindicatos

Negociamos contratos de trabalho de prazo com os sindicatos trabalhistas antes de seus vencimentos programados, que, de acordo com a lei chilena, são limitados a um período de quatro anos. De modo geral, o vencimento de nossos contratos de trabalho com os diversos sindicatos que representam nossos pilotos e outros funcionários é escalonado de forma a evitarmos a situação de ter que renegociar termos contratuais com substancialmente todos os nossos pilotos ou outros funcionários ao mesmo tempo.

Dois acordos coletivos estão vigentes entre a Lan Airlines e seus pilotos, ambos por meio do sindicato de pilotos. Pilotos não representados por sindicatos (menos de 5% do corpo de pilotos) possuem os mesmos benefícios, através da prorrogação direta do acordo coletivo do sindicato. Esses acordos foram negociados em fevereiro de 2009 e vencem entre agosto de 2012 e janeiro de 2013. A Lan Cargo também faz parte de um contrato de trabalho celebrado com seus pilotos, que vence em novembro de 2012. Por fim, a Lan Express possui dois acordos coletivos com seus pilotos, representados ou não por sindicatos. Esses acordos vencem entre setembro e dezembro de 2012.

A Lan Airlines e suas afiliadas também celebraram acordos coletivos ("Acordos Coletivos") com muitos de seus funcionários. A LAN celebrou um Acordo cobrindo a maioria de seus comissários de bordo, que provavelmente será renegociado no segundo trimestre de 2011.

A Lan Airlines renovou os Acordos Coletivos com seu pessoal de manutenção em junho de 2008, por um período de quatro anos. Entretanto, o acordo coletivo celebrado com o pessoal de manutenção que trabalha para a Lan Express, uma das subsidiárias chilenas da LAN, deveria ser renovado em março de 2011. Essas negociações estavam em andamento. O Acordo Coletivo da LAN com o sindicato que representa nosso pessoal administrativo vence em julho de 2013, mas o CBA celebrado com o pessoal administrativo da Lan Express vence em abril do mesmo ano.

A maioria dos funcionários da Lan Argentina pertence a sindicatos de toda a indústria. Atualmente, as relações trabalhistas estão estáveis. Em 2005, a Lan Argentina contratou funcionários de outra companhia aérea e concordou em manter suas condições de emprego e estabilidade de trabalho durante um período de três anos. As condições e relações trabalhistas que a Lan Argentina tinha que manter, venceram em setembro de 2008, uma situação que não gerou nenhum conflito para a companhia. Em dezembro de 2009, acordos salariais foram concluídos com os cinco sindicatos na Lan Argentina. Esses acordos venceram em setembro de 2010 e foram renovados até setembro de 2011. Os três acordos coletivos restantes (pessoal de solo, pessoal hierárquico e tripulação da cabine de passageiros) também venceram.

Enquanto isso, na LAN Peru e na LAN Equador, o relacionamento trabalhista é calmo e estável. No que se refere à LAN Equador, há um acordo coletivo vigente desde outubro de 2010 com Pilotos (não representados por sindicato), cuja duração é de 3 anos e 6 meses. O único sindicato que existe nesse país é o de Tripulações de Cabine de Passageiros. Ele ainda não possui autoridade para negociar acordos coletivos com a Companhia. Não obstante o acima exposto, a Companhia mantém um relacionamento com o sindicato, continuando a tratar de assuntos de interesse e bem-estar comuns. Em relação à Lan Peru, em 2010 ela negociou um acordo coletivo com o sindicato de técnicos e mecânicos, com duração de 4 anos. O próximo acordo coletivo celebrado será com o sindicato de Pilotos, em 2012.

Acreditamos que, em geral, mantemos boas relações com nossos funcionários e os sindicatos, e esperamos continuar no futuro a desfrutar de boas relações com nossos funcionários e com os sindicatos. Acreditamos também termos construído uma base sólida entre nossos funcionários, que apoiará e facilitará nossos planos de crescimento. Entretanto, não podemos oferecer nenhuma garantia de que nossos acordos de remuneração de funcionários não possam estar sujeitos à alteração ou modificação após o vencimento dos acordos atualmente vigentes, ou que não estaremos sujeitos a interrupções trabalhistas decorrentes de greves, paradas ou boicotes.

15.1 / 15.2 - Posição acionária

Acionista	Participa de acordo de acionistas		Acionista controlador		Última alteração		Total ações %
CPF/CNPJ acionista	Nacionalidade-UF	Participa de acordo de acionistas	Acionista controlador	Última alteração	Qtde. total de ações (Unidades)		
Qtde. ações ordinárias (Unidades)	Ações ordinárias %	Qtde. ações preferenciais (Unidades)	Ações preferenciais %				
Detalhamento por classes de ações (Unidades)							
Classe ação	Qtde. de ações (Unidades)		Ações %				
Inversiones Mineras del Cantabrico S.A.							
	Chilena	Não	Sim	26/01/2007			
		2,089517%	0	0,000000%	7.079.095	2,089517%	
Inversiones Nueva Costa Verde Aeronáutica Limitada							
	Chilena	Não	Sim	02/06/2011			
		5,237743%	0	0,000000%	17.745.000	5,237743%	
Inversiones Andes S.A.							
	Chilena	Sim	Não	26/01/2007			
		6,578894%	0	0,000000%	22.288.695	6,578894%	
Costa Verde Aeronáutica S.A.							
	Chilena	Não	Sim	02/06/2010			
		26,734898%	0	0,000000%	90.575.407	26,734898%	
Axxion S.A.							
	Chilena	Não	Não	04/03/2011			
		8,000000%	0	0,000000%	27.103.273	8,000000%	
OUTROS							
		51,358948%	0	0,000000%	173.999.439	51,358948%	
AÇÕES EM TESOURARIA - Data da última alteração:							
	0	0,000000%	0	0,000000%	0	0,000000%	
TOTAL							
		100,000000%	0	0,000000%	338.790.909	100,000000%	

15.1 / 15.2 - Posição acionária

CONTROLADORA / INVESTIDORA ACIONISTA											
CPF/CNPJ acionista		Nacionalidade-UF		Participa de acordo de acionistas		Acionista controlador		Última alteração			
Detalhamento de ações (Unidades)		Ações ordinárias %		Qtde. ações preferenciais (Unidades)		Ações preferenciais %		Qtde. total de ações (Unidades)		Total ações %	
CONTROLADORA / INVESTIDORA											
Costa Verde Aeronáutica S.A.											
Inversiones Costa Verde Aeronáutica Limitada											
		Chilena		Não		Sim		02/06/2011			
770.342.202		99.725104		0		0.000000		770.342.202	99.725104		
Classe ação		Qtde. de ações (Unidades)		Ações %							
TOTAL		0		0.000000							
Inversiones Mineras del Cantabrico S.A.											
		Chilena		Não		Sim		02/06/2011			
1.193		0.000154		0		0.000000		1.193	0.000154		
Classe ação		Qtde. de ações (Unidades)		Ações %							
TOTAL		0		0.000000							
OUTROS											
2.122.290		0.274742		0		0.000000		2.122.290	0.274742		
TOTAL											
772.465.685		100.000000		0		0.000000		772.465.685	100.000000		

CONTROLADORA / INVESTIDORAPÁGINA: 256 de 313

15.1 / 15.2 - Posição acionária

CONTROLADORA / INVESTIDORA

ACIONISTA

CPF/CNPJ acionista	Nacionalidade-UF	Participa de acordo de acionistas	Acionista controlador	Última alteração	Total ações %
Detalhamento de ações (Unidades)					
Qtde. ações ordinárias (Unidades)	Ações ordinárias %	Qtde. ações preferenciais (Unidades)	Ações preferenciais %	Qtde. total de ações (Unidades)	Composição capital social
CONTROLADORA / INVESTIDORA					
Inversiones Nueva Costa Verde Aeronáutica Limitada					
Costa Verde Aeronáutica S.A.					
999	Chilena	Não	Sim	02/06/2011	
	99,900000	0	0,000000	999	99,900000
Classe ação	Qtde. de ações (Unidades)	Ações %			
TOTAL	0	0,000000			
OUTROS					
1	0,100000	0	0,000000	1	0,100000
TOTAL	100,000000	0	0,000000	1.000	100,000000

15.1 / 15.2 - Posição acionária

CONTROLADORA / INVESTIDORA													
ACIONISTA													
CPF/CNPJ acionista		Nacionalidade-UF		Participa de acordo de acionistas		Acionista controlador		Última alteração		Total ações %			
Detalhamento de ações (Unidades)		Ações ordinárias %		Qtde. ações preferenciais (Unidades)		Ações preferenciais %		Qtde. total de ações (Unidades)		Composição capital social			
Qtde. ações ordinárias (Unidades)		Ações ordinárias %		Qtde. ações preferenciais (Unidades)		Ações preferenciais %		Qtde. total de ações (Unidades)		Composição capital social			
CONTROLADORA / INVESTIDORA													
Costa Verde Aeronáutica S.A.													
Inversiones Costa Verde Aeronáutica Limitada													
		Chilena		Não		Sim		02/06/2011					
	770.342.202	99,725104		0		0,000000		770.342.202				99,725104	
Classe ação		Qtde. de ações (Unidades)		Ações %									
TOTAL		0		0,000000									
Inversiones Mineras del Cantabrico S.A.													
		Chilena		Não		Sim		06/02/2011					
	1.193	0,000154		0		0,000000		1.193				0,000154	
Classe ação		Qtde. de ações (Unidades)		Ações %									
TOTAL		0		0,000000									
OUTROS													
	2.122.290	0,274742		0		0,000000		2.122.290				0,274742	
TOTAL	772.465.685	100,000000		0		0,000000		772.465.685				100,000000	

15.1 / 15.2 - Posição acionária

CONTROLADORA / INVESTIDORA

ACIONISTA

CPF/CNPJ acionista		Nacionalidade-UF		Participa de acordo de acionistas		Acionista controlador		Última alteração		Composição capital social	
Detalhamento de ações (Unidades)		Ações ordinárias %		Qtde. ações preferenciais (Unidades)		Ações preferenciais %		Qtde. total de ações (Unidades)		Total ações %	
CONTROLADORA / INVESTIDORA											
Inversiones Costa Verde Aeronáutica Limitada											
Immobiliaria e Inversiones el Caraiva Limitada											
100	Chilena		Não		Sim		02/06/2011				
	33,333333		0		0,000000		100			33,333333	
Classe ação	Qtde. de ações (Unidades)		Ações %								
TOTAL	0		0,000000								
Immobiliaria e Inversiones el FANO Limitada											
100	Chilena		Não		Sim		02/06/2011				
	33,333333		0		0,000000		100			33,333333	
Classe ação	Qtde. de ações (Unidades)		Ações %								
TOTAL	0		0,000000								
Immobiliaria e Inversiones Priesca Limitada											
100	Chilena		Não		Sim		02/06/2011				
	33,333334		0		0,000000		100			33,333334	
Classe ação	Qtde. de ações (Unidades)		Ações %								
TOTAL	0		0,000000								
OUTROS											
0		0,000000	0		0,000000		0			0,000000	
TOTAL	300		0		0,000000		300			100,000000	

15.1 / 15.2 - Posição acionária

CONTROLADORA / INVESTIDORA		ACIONISTA		ACIONISTA CONTROLADOR		Última alteração		Composição capital social	
ACIONISTA		CPF/CNPJ acionista		ACIONISTA CONTROLADOR		Última alteração		Composição capital social	
Detalhamento de ações (Unidades)		Nacionalidade-UF		Participa de acordo de acionistas		Ações preferenciais %		Qtde. total de ações (Unidades)	
Qtde. ações ordinárias (Unidades)		Ações ordinárias %		Qtde. ações preferenciais (Unidades)		Ações preferenciais %		Qtde. total de ações (Unidades)	
CONTROLADORA / INVESTIDORA		ACIONISTA		ACIONISTA CONTROLADOR		Última alteração		Composição capital social	
Inversiones Mineras del Cantabrico S.A.		Chileno		Não		Sim		20,000000	
Enrique Cueto Plaza		Chileno		Não		Sim		20,000000	
20		20,000000		0		0,000000		20	
Classe ação		Qtde. de ações (Unidades)		Ações %		Ações %		20,000000	
TOTAL		0		0,000000		0,000000		20,000000	
Ignacio Cueto Plaza		Chileno		Não		Sim		20,000000	
20		20,000000		0		0,000000		20	
Classe ação		Qtde. de ações (Unidades)		Ações %		Ações %		20,000000	
TOTAL		0		0,000000		0,000000		20,000000	
Juan José Cueto Plaza		Chileno		Não		Sim		20,000000	
20		20,000000		0		0,000000		20	
Classe ação		Qtde. de ações (Unidades)		Ações %		Ações %		20,000000	
TOTAL		0		0,000000		0,000000		20,000000	
OUTROS		40		0		0,000000		40	
TOTAL		100		0		0,000000		100	

PÁGINA: 261 de 313

15.1 / 15.2 - Posição acionária

CONTROLADORA / INVESTIDORA		ACIONISTA		ACIONISTA controlador		Última alteração		Composição capital social	
CPF/CNPJ acionista		Nacionalidade-UF		Participa de acordo de acionistas		Ações preferenciais %		CPF/CNPJ acionista	
Detalhamento de ações (Unidades)		Ações ordinárias %		Qtde. ações preferenciais (Unidades)		Qtde. total de ações (Unidades)		Total ações %	
Qtde. ações ordinárias (Unidades)		Ações %		Qtde. ações preferenciais (Unidades)		Ações %		Qtde. total de ações (Unidades)	
CONTROLADORA / INVESTIDORA		Ações ordinárias %		Qtde. ações preferenciais (Unidades)		Ações %		Qtde. total de ações (Unidades)	
Imobiliária e Inversiones el FANO Limitada		Ações ordinárias %		Qtde. ações preferenciais (Unidades)		Ações %		Qtde. total de ações (Unidades)	
Enrique Cueto Plaza		Chileno		Não		Sim			
99		99,000000		0		0,000000		99	99,000000
Classe ação		Qtde. de ações (Unidades)		Ações %					
TOTAL		0		0,000000					
Juan Cueto Sierra		Chileno		Não		Sim		02/06/2011	
1		1,000000		0		0,000000		1	1,000000
Classe ação		Qtde. de ações (Unidades)		Ações %					
TOTAL		0		0,000000					
OUTROS									
0		0,000000		0		0,000000		0	0,000000
TOTAL		100,000000		0		0,000000		100	100,000000

CONTROLADORA / INVESTIDORA

PÁGINA: 263 de 313

CONTROLADORA / INVESTIDORA

PÁGINA: 265 de 313

15.1 / 15.2 - Posição acionária

CONTROLADORA / INVESTIDORA		ACIONISTA		ACIONISTA CONTROLADOR		Última alteração		Composição capital social	
CPF/CNPJ acionista		Nacionalidade-UF		Participa de acordo de acionistas		Ações preferenciais %		CPF/CNPJ acionista	
Detalhamento de ações (Unidades)		Ações ordinárias %		Qtde. ações preferenciais (Unidades)		Qtde. total de ações (Unidades)		Total ações %	
Qtde. ações ordinárias (Unidades)		Ações ordinárias %		Qtde. ações preferenciais (Unidades)		Qtde. total de ações (Unidades)		Total ações %	
CONTROLADORA / INVESTIDORA		ACIONISTA		ACIONISTA CONTROLADOR		Última alteração		Composição capital social	
Imobiliária e Inversiones el Caraiva Limitada									
Enrique Cueto Plaza		Chileno		Não		02/06/2011			
1		1,000000		0		1		1,000000	
Classe ação		Qtde. de ações (Unidades)		Ações %					
TOTAL		0		0,000000					
Juan José Cueto Plaza		Chilena		Não					
99		99,000000		0		99		99,000000	
Classe ação		Qtde. de ações (Unidades)		Ações %					
TOTAL		0		0,000000					
OUTROS									
0		0,000000		0		0		0,000000	
TOTAL		100,000000		0		100		100,000000	

15.1 / 15.2 - Posição acionária

CONTROLADORA / INVESTIDORA									
ACIONISTA		CPF/CNPJ acionista	Nacionalidade-UF	Participa de acordo de acionistas		Acionista controlador		Última alteração	
Detalhamento de ações (Unidades)									
Qtde. ações ordinárias (Unidades)	Ações ordinárias %		Ações %	Qtde. ações preferenciais (Unidades)	Ações preferenciais %	Qtde. total de ações (Unidades)	Total ações %		
CONTROLADORA / INVESTIDORA									
Imobiliária e Inversiones el FANO Limitada									
Enrique Cueto Plaza									
99	Chileno	Não	Sim	0	0,000000	99	99,000000		
Classe ação	Qtde. de ações (Unidades)	Ações %							
TOTAL	0	0,000000							
Juan José Cueto Plaza									
1	Chileno	Não	Sim	0	0,000000	1	1,000000		
Classe ação	Qtde. de ações (Unidades)	Ações %							
TOTAL	0	0,000000							
OUTROS									
0	0,000000	0	0,000000	0	0,000000	0	0,000000		
TOTAL	100	100,000000	0	0,000000	0,000000	100	100,000000		

15.1 / 15.2 - Posição acionária

CONTROLADORA / INVESTIDORA		ACIONISTA		CPF/CNPJ acionista		Nacionalidade-UF		Participa de acordo de acionistas		Acionista controlador		Última alteração		Composição capital social	
Detalhamento de ações (Unidades)		Qtde. ações ordinárias (Unidades)		Ações ordinárias %		Qtde. ações preferenciais (Unidades)		Ações preferenciais %		Qtde. total de ações (Unidades)		Total ações %			
CONTROLADORA / INVESTIDORA															
Imobiliária e Inverstones Priesca Limitada															
Ignacio Cueto Plaza															

15.3 - Distribuição de capital

Data da última assembléia / Data da última alteração	29/04/2011
Quantidade acionistas pessoa física (Unidades)	1.036
Quantidade acionistas pessoa jurídica (Unidades)	179
Quantidade investidores institucionais (Unidades)	197

Ações em Circulação

Ações em circulação correspondente a todas ações do emissor com exceção das de titularidade do controlador, das pessoas a ele vinculadas, dos administradores do emissor e das ações mantidas em tesouraria

Quantidade ordinárias (Unidades)	223.391.407	65,937839%
Quantidade preferenciais (Unidades)	0	0,000000%
Total	223.391.407	65,937839%

15.4 - Organograma dos acionistas

De acordo com o a Instrução nº 480 da Comissão de Valores Mobiliários, a divulgação desta informação é facultativa. A Companhia optou por não divulgar o organograma.

15.5 - Acordo de acionistas arquivado na sede do emissor ou do qual o controlador seja parte

Até a data deste Formulário de Referência não havia qualquer acordo de acionistas arquivado na sede do emissor ou do qual o controlador seja parte, regulando o exercício do direito de voto ou a transferência de ações de emissão do emissor.

15.6 - Alterações relevantes nas participações dos membros do grupo de controle e administradores do emissor

Até a data deste Formulários de Referência, o Grupo Cueto controla a Companhia. O Grupo Cueto é composto pelo Juan José Cueto Plaza, Ignacio Cueto Plaza, Enrique Cueto Plaza alguns outros membros da família.

Desde o primeiro trimestre de 2010, o Grupo Piñera (que era composto pelo Sr. Sebastián Piñera Echenique e certos membros da sua família), que detinha 26,3% das ações ordinárias em 31 de dezembro de 2009, começou a vender sua participação na Companhia após o Sr. Sebastián Piñera Echenique ser eleito como o novo presidente do Chile.

Em 9 de março de 2010, o Grupo Cueto adquiriu uma participação de 8,6% da Companhia do Grupo Piñera. Como resultado desta transação, o acordo de acionistas entre os dois grupos foi encerrado.

Além disso, o Grupo Piñera alienou 9,8% da Companhia por meio de dois leilões na Bolsa de Santiago, que aconteceram em 25 de fevereiro de 2010 e em 25 de março de 2010, respectivamente.

Finalmente, em 24 de março de 2010, o Grupo Piñera assinou um acordo para vender uma participação adicional de 8,0% na Companhia para a Bethia S.A.

Como resultado do acima exposto, o Grupo Cueto controla a Companhia. Na data deste Formulário de Referência, o Grupo Cueto tem 34,06% das ações ordinárias. Como Acionista Controlador, tem o direito de eleger quatro dos nove membros do nosso conselho de administração e está em uma posição para dirigir e administrar a Companhia.

Em 28 de fevereiro de 2011, um outro grupo de acionistas, que inclui o nosso diretor Ramón Eblen Cádiz, detinha 9,38% de nossas ações ordinárias. O Grupo Bethia que inclui o nosso diretor Carlos Heller Solari, detinha 7,99% das ações ordinárias da LAN através da Axxion S.A.

Para efeitos da lei chilena, o Grupo Cueto é considerado o acionista controlador da Companhia. Isso porque, diz a lei chilena (tradução livre):

"De acordo com o artigo 97 da 'Lei de Mercado de Valores Mobiliários', o controlador de uma companhia é qualquer pessoa ou grupo de pessoas que têm um acordo de ação conjunta e mantenha uma participação acionária, direta ou indiretamente através de outra pessoa física ou jurídica, e têm o poder de causar qualquer um dos seguintes:

- a) para assegurar a maioria dos votos nas assembléias de acionistas e eleger a maioria dos diretores, no caso de sociedades anônimas, ou para assegurar a maioria dos votos em reuniões ou assembléias membros e nomear o gerente ou representante legal ou de uma maioria do mesmo em outro tipo de empresa, ou*
- b) ter uma influência decisiva sobre a gestão da empresa.*

Quando um grupo de pessoas tem um acordo de ação conjunta para exercer qualquer dos poderes indicados nas cartas anteriores, cada um destes deve ser chamado de um membro de controle."

15.6 - Alterações relevantes nas participações dos membros do grupo de controle e administradores do emissor

Adicionalmente, o artigo 99 da mesma lei, diz que qualquer pessoa ou grupo de pessoas sob um acordo de ação conjunta que controlam, direta ou indiretamente através de outras pessoas físicas ou jurídicas, pelo menos 25% do capital votante de uma companhia ou o capital de uma sociedade, deve ser considerado como tendo uma influência decisiva sobre a gestão ou administração de uma empresa, o que torna o Grupo Cueto efetivamente um controlador da Companhia.

15.7 - Outras informações relevantes

Todas as informações relevantes e pertinentes a este tópico já foram divulgadas nos itens anteriores.

16.1 - Descrição das regras, políticas e práticas do emissor quanto à realização de transações com partes relacionadas

De acordo com a Lei das Sociedades Anônimas chilena, as operações de uma companhia de capital aberto com partes relacionadas deve ser realizada em condições de mercado e devem cumprir certos requisitos para aprovação e divulgação, que são diferentes das que se aplicam a uma companhia privada. As condições se aplicam à companhia de capital aberto e todas as suas subsidiárias. Estas transações incluem qualquer negociação, ato, contrato ou operação em que a companhia de capital aberto intervém junto com qualquer das partes (i) que são legalmente consideradas relacionadas, nos termos do artigo 100 da Lei do Mercado de Valores Mobiliários do Chile, (ii) um membro do conselho de administração, diretor, gerente sênior, administrador, executivo, ou liquidante da companhia, tanto em seu próprio nome ou em nome de terceiros, inclusive os cônjuges desses indivíduos ou parentes próximos, (iii) as companhias em que os indivíduos acima possuem pelo menos 10% (diretamente ou indiretamente), ou em que eles sirvam como um membro do conselho de administração, diretor, administradores ou executivos principais (iv) as partes indicadas como tal na no estatuto social, ou identificados pela companhia, ou (v) os que serviram como um membro do conselho de administração, diretor, gerentes seniores, administradores ou liquidantes nos últimos dezoito meses e estão agora servindo em uma dessas posições na companhia de capital aberto.

Corporações podem entrar em transações com as partes relacionadas se (i) a operação é do interesse da companhia, (ii) a operação é feita em condições de mercado, (iii) as pessoas envolvidas nas operações relatem as imediatamente ao conselho de administração, (iv) a operação seja aprovada depois de uma explicação fundamentada pela maioria do conselho de administração, excluindo os administradores ou liquidantes que estão envolvidos na operação, (v) as decisões do conselho sejam divulgadas na assembleia geral de acionistas seguintes, e (vi) caso a maioria do conselho esteja impedido de votar, a maioria dos administradores não-envolvidos aprovem a transação, ou dois terços das ações votantes aprovarem a transação.

Se, como no item (vi) acima, a operação deve ser aprovada pela Assembléia Geral de Acionistas, as seguintes regras adicionais aplicam-se: (i) o conselho designará um avaliador independente, que apresentará um relatório aos acionistas sobre a operação, (ii) pode ser nomeado um segundo avaliador independente, (iii) os relatórios do avaliador devem ser disponibilizados durante quinze dias, (iv) a recepção e a disponibilidade dos relatórios deve ser divulgada como um fato relevante, (iv) Administração deve apresentar um parecer sobre a transação no prazo de cinco dias úteis após a recepção dos relatórios. Operações que não atenderem as exigências acima são válidas e eficazes, mas nem a Companhia nem seus acionistas terão uma causa de ação para processar o infrator de reembolso em nome da corporação, para um total de benefícios relatados ao interessado, além de indenização pelos danos causados. Nesses processos, o réu deve provar que a operação preenche os requisitos legais.

A Lei das Sociedades Anônimas chilenas estabelece uma série de exceções às regras anteriores. Nas seguintes situações, transações com partes relacionadas podem ser efetuados sem respeitar as regras anteriores: (i) se a transação não envolve uma quantidade substancial (se não ultrapassar 1,0% do patrimônio líquido da empresa e não exceder o equivalente a 2.000 UF (R\$151.378), salvo se tal operação for superior a 20.000 UF (R\$1.513.776) (para este cálculo, todas as transações similares realizados dentro de um consecutivo período de 12 meses entre as mesmas partes ou para o mesmo assunto, será considerada uma única transação), (ii) as operações que, de acordo com as políticas determinadas pelo conselho de administração, são consideradas dentro do curso normal dos negócios (a determinação de tais políticas devem ser divulgadas como fato relevante e disponibilizados aos acionistas), e (iii) se a contraparte for uma entidade na qual a companhia aberta detenha, direta ou indiretamente, pelo menos de 95,0% de participação. Conforme a isenção indicada em (ii) acima, em 29 de dezembro de 2009, o Conselho de Administração da LAN já determinou as políticas, estabelecendo as operações que se enquadram dentro do curso normal dos negócios.

16.2 - Informações sobre as transações com partes relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido (Reais)	Saldo existente	Montante (Reais)	Duração	Empréstimo ou outro tipo de dívida	Taxa de juros cobrados
Jose Cox e Ignacio Guerrero	12/09/2008	2.172.500,00	Não há.	Não é possível auferir.	Indeterminada.	NÃO	0,000000
Relação com o emissor	Membros do Conselho de Administração						
Objeto contrato	Compra e venda de ações da Concessionária Aerosur SA						
Garantia e seguros	Não há.						
Rescisão ou extinção	Não há.						
Natureza e razão para a operação							
Marco Jofre	07/08/2008	881.926,00	R\$ 109.359,00	Não é possível auferir	5 anos.	SIM	0,000000
Relação com o emissor	Vice presidente da Lan Airlines S.A.						
Objeto contrato	Compra e venda de ações da Sociedad de Seguridad Aerea SA ("SEGAER") e contrato de serviços entre o emitente eo SEGAER						
Garantia e seguros	Não há.						
Rescisão ou extinção	A transferência da propriedade de SEGAER sem o consentimento do emitente, deve dar ao emitente o direito de rescindir o contrato de serviço.						
Natureza e razão para a operação	Taxa de juros para o saldo: 4% UF						
Andres Navarro	26/05/2009	419.797,00	Não há.	Não é possível auferir.	Indeterminada	NÃO	0,000000
Relação com o emissor	Membro do Conselho de Administração						
Objeto contrato	Contrato de Publicidade.						
Garantia e seguros	Não há.						
Rescisão ou extinção	Não há.						
Natureza e razão para a operação							
Dario Calderon	26/05/2009	35.277,00	Não há.	Não é possível auferir.	Indeterminada.	NÃO	0,000000
Relação com o emissor	Mmebro do Conselho de Administração						
Objeto contrato	Contrato de consultoria jurídica.						

16.2 - Informações sobre as transações com partes relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido (Reais)	Saldo existente	Montante (Reais)	Duração	Empréstimo ou outro tipo de dívida	Taxa de juros cobrados
Garantia e seguros	Não há.						
Rescisão ou extinção							
Natureza e razão para a operação							
Carlos Heller Solari	06/04/2011	89.000.000,00	Não há.	Não é possível auferir.	Indeterminada.	NÃO	0,000000
Relação com o emissor	Membro do Conselho de Administração.						
Objeto contrato	Compra do Blue Express.						
Garantia e seguros	Não há.						
Rescisão ou extinção	Não há.						
Natureza e razão para a operação							
Inversiones Costa Verde Limitada y CPA	01/07/2010	0,00	Não há	R\$ 126.900,00	1 ano	NÃO	0,000000
Relação com o emissor	Controladora						
Objeto contrato	Locação de imóveis						
Garantia e seguros	Não há						
Rescisão ou extinção	Mediante notificação escrita à outra parte, 30 dias antes da data de vencimento.						
Natureza e razão para a operação							
Lufthansa LAN Technical Training S.A.	30/12/2010	0,00	Não há	R\$ 28.000,00	5 anos	NÃO	0,000000
Relação com o emissor	Coligada						
Objeto contrato	Locação de imóveis.						
Garantia e seguros	Não há.						
Rescisão ou extinção	Mediante notificação escrita à outra parte, 120 dias antes da data de vencimento.						
Natureza e razão para a operação							

16.3 - Identificação das medidas tomadas para tratar de conflitos de interesses e demonstração do caráter estritamente comutativo das condições pactuadas ou do pagamento compensatório adequado

a. identificar as medidas tomadas para tratar de conflitos de interesses; e

Não há nenhuma medida tomada pelo emissor para tratar de conflitos de interesses, salvo as descritas detalhadamente na Lei de Sociedades do Chile. As condições puramente comerciais a serem observadas nessas transações também estão descritas na referida Lei de Sociedades do Chile.

b. demonstrar o caráter estritamente comutativo das condições pactuadas ou o pagamento compensatório adequado

A Companhia sempre observa as condições praticadas no mercado ao contratar qualquer serviço, celebrar acordo ou estabelecer relação comercial. As transações com partes relacionadas são todas realizadas em caráter estritamente comutativo das condições pactuadas e com o pagamento compensatório adequado.

17.1 - Informações sobre o capital social

Data da autorização ou aprovação	Valor do capital (Reais)	Prazo de integralização	Quantidade de ações ordinárias (Unidades)	Quantidade de ações preferenciais (Unidades)	Quantidade total de ações (Unidades)
Tipo de capital	Capital Emitido				
05/04/2007	803.593.000,00		338.790.909	0	338.790.909

17.2 - Aumentos do capital social

Justificativa para o não preenchimento do quadro:

Não houve aumento de capital social nos últimos três exercícios sociais.

17.3 - Informações sobre desdobramentos, grupamentos e bonificações de ações

Justificativa para o não preenchimento do quadro:

Até a data deste Formulário de Referência não houve desdobramentos, grupamentos e bonificações.

17.4 - Informações sobre reduções do capital social

Justificativa para o não preenchimento do quadro:

Até a data deste Formulário de Referência não houve redução do capital social da Companhia.

17.5 - Outras informações relevantes

Todas as informações relevantes e pertinentes a este tópico já foram divulgadas nos itens anteriores.

18.1 - Direitos das ações

Espécie de ações ou CDA	Ordinária
Tag along	0,000000
Direito a dividendos	É conferido aos titulares de ações de emissão da Companhia (todas elas ordinárias) direito ao recebimento de dividendos ou outras distribuições relativamente às ditas ações na proporção de suas participações no capital social. A declaração anual de dividendos, incluindo o pagamento de dividendos além do dividendo mínimo obrigatório, não inferior, em cada exercício, a 25% (vinte e cinco por cento) exige aprovação em assembleia geral ordinária por maioria de votos de acionistas titulares de ações da Companhia.
Direito a voto	Pleno
Conversibilidade	Não
Direito a reembolso de capital	Sim
Descrição das características do reembolso de capital	Segundo a lei chilena a aprovação de determinadas matérias pela assembléia geral dá ao acionista dissidente o direito de retirar-se da corporação e ele ou ela tem direito a receber o pagamento pela empresa do valor de suas ações . O preço a ser pago pela empresa para o acionista dissidente que faz uso do direito de retirada deverá ser o valor de mercado das ações, determinado de acordo na regulamentação. Não obstante, no caso de falencia da Companhia, o direito de retirar será suspenso até que as dívidas que existiam no momento certo como foi gerada, foram pagos.
Restrição a circulação	Não
Condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários	Não há.
Outras características relevantes	Não há.

18.2 - Descrição de eventuais regras estatutárias que limitem o direito de voto de acionistas significativos ou que os obriguem a realizar oferta pública

A Companhia não possui normas específicas que limitem os direitos de votação de acionistas relevantes, ou que os obriguem a fazer uma oferta pública, excetuando-se as normas constantes nas leis aplicáveis e nos regulamentos do Comissão de Valores Mobiliários Chilena – SVS.

As regras da Comissão de Valores Mobiliários Chilena – SVS se referem as formalidades de uma oferta pública. Todas as provisões relevantes estão na Lei Chilena do Mercado de Valores Mobiliários, contidas na Nota de Caracter General Nº 104 de 5 de janeiro de 2001

A "General Rule Nº 104" ("NCG Nº104") possui instruções e mais detalhes sobre as obrigações para a divulgação de aquisições de controle e ofertas de aquisição de ações. O principal objetivo desta regra é o de regular e padronizar a informação que será apresentada a *Superintendencia de Valores y Seguros* ("SVS") (Comissão de Valores Mobiliários Chilena) e ao público em geral.

Em relação às aquisições de controle, ela regula: (i) Informações mínimas que devem ser publicadas quando ocorre uma aquisição de controle por meio de aquisição de ações, como: nome da companhia que será controlada; soma total da transação; motivo da aquisição; identificação da(s) pessoa(s)/entidade(s) que tomarão o controle da companhia; e etc. (ii) Informações mínimas em relação ao acordo de acionistas, o qual permite a obtenção do controle, como: nome da companhia que será controlada; motivos da aquisição; principais características do acordo de acionistas; identificação da(s) pessoa(s)/entidade(s) que tomarão o controle da companhia; e etc. (iii) Se houver mudança de controle de uma Companhia registrada na "Securities Register", os itens (i) e (ii) acima deverão ser completamente cumpridos. (iv) Contudo, se a mudança for apenas da pessoa responsável pelo controle, sem uma efetiva mudança de controlador, essa troca deverá apenas ser informada a SVS, indicando que o controlador final é o mesmo, sua identificação e das pessoas que exercerão o controle (v) Mudanças de controlador devem ser sempre e imediatamente informadas a SVS. (vi) A regulação para aquisição de controle por meio de ofertas de aquisição de ações se encontra no "Securities Market Law Nº 18.045".

Em relação às ofertas de aquisição de ações, a "NCG Nº 104" regula o mínimo de informações que o referido documento precisa conter: (i) Oferta, informações como: identificação da(s) pessoa(s)/entidade(s) que oferecem as ações; informações econômicas e financeiras de seu controlador; motivos e característica da oferta, plano de negócios; preço e condições de pagamento; direito de retirada; financiamento da oferta; garantias; fatores de risco, e etc. (ii) Aviso que deve ser publicado informando o início da oferta, como: identificação da(s) pessoa(s)/entidade(s) que oferecem as ações e participação do emissor; motivos e características da oferta; preço e condições de pagamento; procedimento para aceitar a oferta, direito de retirada, financiamento da oferta, garantias, fatores de risco; e etc. (iii) Aviso de aceite da oferta, informações como: o nome da companhia emissora das ações, a expressão "resultado da oferta de aquisição de ações e controle", se aplicável; nome da(s) pessoa(s)/entidade(s) que ofereceram as ações; e etc.

Para mais detalhes da "NCG Nº 104", acesse o seguinte link:
http://www.svs.gob.cl/normativa/ngc_104_2001.pdf

18.3 - Descrição de exceções e cláusulas suspensivas relativas a direitos patrimoniais ou políticos previstos no estatuto

18.3. Descrição de exceções e cláusulas suspensivas relativas a direitos patrimoniais ou políticos previstos no estatuto.

Na data deste Formulário de Referência, não há exceção ou cláusula suspensiva relativa a direitos patrimoniais ou políticos no Estatuto Social.

18.4 - Volume de negociações e maiores e menores cotações dos valores mobiliários negociados

Justificativa para o não preenchimento do quadro:

Nós não temos valores mobiliários no Brasil e portanto não há volume de negociações neste país.

18.5 - Descrição dos outros valores mobiliários emitidos

Justificativa para o não preenchimento do quadro:

Não existem outros valores por nós emitidos.

18.6 - Mercados brasileiros em que valores mobiliários são admitidos à negociação

Os Certificado de Depósitos de Ações - BDRs da Companhia serão submetidos a listagem no mercado de bolsa de valores da BM&FBOVESPA.

18.7 - Informação sobre classe e espécie de valor mobiliário admitida à negociação em mercados estrangeiros

18.7. Informação sobre classe e espécie de valor mobiliário admitida à negociação em mercados estrangeiros.

a) País

Estados Unidos.

b) Mercado

Mercado de Ações.

c) A pessoa jurídica encarregada de administrar o mercado onde os valores mobiliários serão negociados

A Comissão de Valores Mobiliários Americana (Securities and Exchange Commission) e a Bolsa de Valores de Nova York (New York Stock Exchange)

d) Data de admissão da negociação

06/11/1997

e) Segmento comercial

ADR

f) Data de início da listagem no segmento comercial

06/11/1997

g) Porcentagem do volume de negociações no exterior em comparação ao volume total de negociações de acordo com a classe e o tipo no último exercício fiscal

Uma média de 34,48% das ações foram negociadas na Bolsa de Valores de Nova York.

h) Proporção de recibos de depósito no exterior (se houver), de acordo com a classe e o tipo de ações

1 ADR é igual a 1 ação ordinária.

i) Banco depositário, se houver

Bank of New York Mellon.

j) Instituição custodiante, se houver

Banco Itaú Chile.

18.8 - Ofertas públicas de distribuição efetuadas pelo emissor ou por terceiros, incluindo controladores e sociedades coligadas e controladas, relativas a valores mobiliários do emissor

Não há ofertas públicas de distribuição efetuadas pela Companhia ou por terceiros, incluindo controladores e sociedades coligadas e controladas, relativas a valores mobiliários da Companhia nos últimos 3 exercícios sociais.

18.9 - Descrição das ofertas públicas de aquisição feitas pelo emissor relativas a ações de emissão de terceiros

Não houve ofertas públicas de aquisição realizadas pela Companhia nos últimos 3 exercícios sociais.

18.10 - Outras informações relevantes

Comparação da Gestão Corporativa da Bolsa de Valores de Nova York com a Prática da Companhia.

De acordo com a Cláusula 303A.11 do Manual de Companhias Listadas na Bolsa de Valores de Nova York ("NYSE"), devemos fornecer um resumo das maneiras significativas como nossas práticas de gestão corporativa diferem das exigidas por companhias norte-americanas nos termos dos padrões de listagem da NYSE. Somos uma companhia chilena com ações listadas na Bolsa de Valores de Santiago, na Bolsa Eletrônica do Chile e na Bolsa de Valores de Valparaíso, e com ADSs na NYSE. Nossas práticas de gestão corporativa são regidas por nosso estatuto social, pela Lei das Sociedades por Ações do Chile e pela Lei de Mercado de Capitais. A tabela abaixo revela as diferenças significantes entre nossas práticas de gestão corporativa e os padrões da NYSE.

Padrões da NYSE

Independência dos Conselheiros. *A maioria do conselho de administração deve ser independente. §303A.01*

Nossa Prática de Gestão Corporativa

De acordo com a lei chilena, não somos exigidos a ter uma maioria de conselheiros independentes em nosso conselho.

Nosso comitê do conselho de administração (todo ele composto de membros de nosso conselho de administração) consiste em três conselheiros, dois deles devendo ser independentes, caso tenhamos um número suficiente de conselheiros independentes em nosso conselho.

A definição de independência a nós aplicável de acordo com a Lei das Sociedades por Ações do Chile difere em certos aspectos da definição aplicável a emissores norte-americanos de acordo com as normas da NYSE.

Em virtude da Lei Nº 20.382 a respeito de Gestão Corporativa, que entrou em vigor em 1º de janeiro de 2010, devemos também ter no mínimo um conselheiro independente.

Até 1º de janeiro de 2010, de acordo com a Lei das Sociedades por Ações do Chile, um conselheiro era considerado independente se tivesse sido eleito como Conselheiro na Assembleia Geral, após a exclusão dos votos de qualquer acionista majoritário ou parte relacionada a ele.

A partir de 1º de janeiro de 2010, os conselheiros são considerados independentes se não tiverem se encaixado em nenhuma das seguintes categorias durante os 18 meses anteriores à sua eleição: (i) tiverem tido um relacionamento, interesse ou dependência relevante conosco, em nossas subsidiárias, acionistas majoritários, executivos principais, ou tiverem ocupado um cargo de alto escalão em qualquer pessoa supramencionada; (ii) tiverem tido um relacionamento familiar íntimo com qualquer das pessoas indicadas no item (i); (iii)

18.10 - Outras informações relevantes

tiverem atuado em uma organização sem fins lucrativos que tenha recebido fundos significantes das pessoas indicadas no item (i); (iv) tiverem sido sócios ou acionistas (com participação direta ou indireta superior a 10%) em, ou tiverem ocupado um cargo de alto escalão em uma companhia que tiver prestado serviços significativos a, pessoas indicadas no item (i); (v) tiverem sido sócios ou acionistas (com participação direta ou indireta superior a 10%) em, ou tiverem ocupado um cargo de alto escalão em, nossos principais concorrentes, fornecedores ou clientes. Além disso, a eleição desse conselheiro independente estará sujeita a um procedimento descrito pela referida Lei das Sociedades por Ações.

Reuniões Executivas. *Diretores não administrativos deverão se reunir regularmente em reuniões executivas sem a administração. Os conselheiros independentes deverão se reunir sozinhos em uma reunião executiva pelo menos uma vez ao ano. §303A.03*

Não há nenhuma exigência similar de acordo com nosso estatuto social ou com a lei chilena aplicável.

Comitê de auditoria. *Exige-se um comitê de auditoria que satisfaça as exigências de independência e outras exigências da Norma 10A-3 da Lei da Bolsa, conforme alterada, e as exigências mais severas de acordo com os padrões da NYSE. §§303A.06, 303A.07*

Estamos em conformidade com a Norma 10A-3. Não somos exigidos a cumprir a independência da NYSE e outros padrões do comitê de auditoria que não sejam previstos pela Norma 10A-3.

Comitê de nomeação/gestão corporativa. *Exige-se um comitê de nomeação/gestão corporativa de conselheiros independentes. O comitê deve ter atos constitutivos que especifiquem sua finalidade, deveres e procedimentos de avaliação. § 303A.04*

Não é exigido que tenhamos, e não temos, um comitê de nomeação/gestão corporativa.

Comitê de remuneração. *Exige-se um comitê de remuneração de conselheiros independentes, que deve aprovar a remuneração do diretor executivo. O comitê deve ter atos constitutivos que especifiquem sua finalidade, deveres e procedimentos de avaliação. §303A.05*

Não é exigido que tenhamos um comitê de remuneração. De acordo com a Lei das Sociedades por Ações do Chile, nosso comitê do conselho de administração deve aprovar a remuneração de nossa alta administração e de nossos funcionários.

Planos de remuneração em ações. *Planos de remuneração em ações exigem a aprovação dos acionistas, observando-se as isenções limitadas.*

De acordo com a Lei das Sociedades por Ações do Chile, planos de remuneração em ações exigem a aprovação dos acionistas.

Código de Ética. *Exigem-se diretrizes de gestão corporativa e um código de conduta e ética comerciais, com a divulgação de qualquer renúncia para conselheiros ou diretores executivos. §303A.10*

Adotamos um código de ética e conduta aplicável à nossa alta administração, incluindo nosso diretor-presidente, nosso diretor financeiro e nosso diretor contábil, bem como aos outros funcionários. Nosso

18.10 - Outras informações relevantes

código está disponível gratuitamente on-line, em nosso website, www.lan.com, sob o título "Gestão Corporativa", na página de informações de Relações com Investidores. Além disso, mediante solicitação por escrito, por carta simples à Lan Airlines S.A., Departamento de Relações com Investidores, aos cuidados de: Relações com Investidores, Av. Presidente Riesco 5711, Piso 20, Comuna Las Condes, Santiago, Chile, ou por e-mail, em Investor.Relations@lan.com, forneceremos a qualquer pessoa uma cópia de nosso código de ética, gratuitamente. O Item 16B do Formulário 20-F exige que divulguemos quaisquer renúncias concedidas ao nosso diretor-presidente, diretor financeiro, diretor contábil e a pessoas que desempenhem funções similares.

A divulgação das maneiras significativas como nossas práticas de gestão corporativa diferem das exigidas para companhias norte-americanas nos termos dos padrões de listagem na Bolsa de Valores de Nova York também está postada em nosso website e pode ser acessada em www.lan.com.

Direitos de Votação

Os detentores de nossas ADSs, que representam ações ordinárias, poderão instruir o depositário a votar as ações subjacentes aos seus ADRs. Se pedirmos instruções aos detentores, o depositário os notificará sobre a iminência da votação e providenciará a entrega de nossos materiais de votação a esses detentores. Os materiais descreverão as questões a serem votadas e explicarão como os detentores poderão instruir o depositário a votar as ações ou outros títulos de depósito subjacentes às suas ADSs, conforme eles orientarem, até uma data especificada. Para que as instruções sejam válidas, o depositário deverá recebê-las até a data especificada como "Data-Limite para Votação". O referido depositário tentará, na medida do possível, observando-se a lei chilena e as disposições de nosso estatuto social, votar ou fazer com que seus agentes votem as ações ou outros títulos de depósito conforme os detentores instruírem. De outra forma, os detentores não poderão exercer seu direito a voto, a menos que resgatem as ações. Entretanto, os detentores não poderão saber sobre a reunião com antecedência suficiente para resgatar as ações. Envidaremos nossos melhores esforços para solicitar que o depositário notifique os detentores sobre a iminência da votação e peça suas instruções.

Se o depositário não receber instruções de votação de um detentor até a data especificada, ele considerará que esse detentor o autorizou e instruiu a outorgar uma procuração discricionária a uma pessoa designada por nosso conselho de administração, para votar o número de títulos de depósito representado pelas ADSs desse detentor. O depositário outorgará uma procuração discricionária nessas circunstâncias, para votar a respeito de todas as questões a serem votadas, a menos que o notifiquemos de que:

- não desejamos receber uma procuração discricionária;
- achamos que há uma objeção substancial dos acionistas à questão específica; ou
- achamos que a questão específica teria um impacto desfavorável sobre nossos acionistas.

O depositário somente votará ou tentará votar conforme esse detentor instruir, ou conforme descrito acima.

Não podemos assegurar que os detentores recebam os materiais de votação a tempo de garantir que eles

18.10 - Outras informações relevantes

possam instruir o depositário a votar suas ações. Isso significa que os detentores podem não conseguir exercer seu direito a voto, e que pode não haver nada que eles possam fazer se suas ações não forem votadas conforme solicitado por eles.

Direito de os Acionistas Dissidentes Oferecerem Suas Ações

A Lei das Sociedades por Ações do Chile prevê que, mediante a adoção, em uma assembleia geral extraordinária, de quaisquer das deliberações, ou se ocorrerem quaisquer das situações enumeradas abaixo, os acionistas dissidentes ou afetados adquirirão o direito de resgatar e de obrigar a companhia a recomprar suas ações, observando-se o cumprimento de certos termos e condições. Entretanto, esse direito será suspenso se formos declarados falidos ou ficarmos sujeitos à concordata de acordo com o Título XII do Livro IV do Código Comercial. No caso dos detentores de ADRs, entretanto, a fim de exercer tais direitos, os detentores de ADRs devem primeiro resgatar as ações ordinárias representadas pelos ADRs de acordo com os termos do contrato de depósito. Esses detentores de ADRs precisam formalizar o resgate das ações ordinárias até o quinto dia útil antes da data da assembleia.

“Acionistas dissidentes” são definidos como aqueles que comparecerem em uma assembleia geral e votarem contra uma deliberação que resulte no direito de resgate, ou, se estiverem ausentes nessa assembleia, aqueles que declararem por escrito à companhia sua objeção a essa deliberação no prazo de trinta dias posteriores. Os acionistas dissidentes devem formalizar seus direitos de resgate oferecendo suas ações à companhia no prazo de trinta dias após a adoção da deliberação.

O preço pago a um acionista dissidente de uma companhia de capital aberto consiste na média ponderada dos preços de venda das ações, conforme relatado nas bolsas de valores do Chile onde as ações sejam cotadas, pelo período de dois meses anterior ao evento que originou o direito de resgate. Se, devido ao volume, frequência, número e diversidade dos compradores e vendedores, a SVS determinar que as ações não constituem ações ativamente negociadas em uma bolsa de valores (*acciones de transacción bursátil*), o preço pago ao acionista dissidente será o valor contábil. O valor contábil para essa finalidade será igual ao capital pago mais reservas e lucros, menos prejuízos, dividido pelo número total de ações subscritas (sejam total ou parcialmente integralizadas). Para fins de realização desse cálculo, o último balanço patrimonial anual será utilizado e ajustado de forma a refletir a inflação até a data da assembleia geral que originou o direito de resgate.

As deliberações e situações que resultam em um direito de resgate ao acionista são as seguintes:

- a transformação da companhia em uma empresa que não seja uma companhia de capital aberto gerida pela Lei das Sociedades por Ações do Chile;
- a fusão da companhia com outra companhia;
- a transferência de 50% ou mais dos ativos da companhia, independentemente de essa venda incluir ou não os passivos da companhia;
- a adoção ou alteração de qualquer plano comercial que contemple a transferência de ativos acima da porcentagem supramencionada;
- a transferência de 50% ou mais dos ativos de uma subsidiária, se esta última representar no mínimo 20% de nossos ativos;
- a transferência de ações de uma subsidiária que implique na transferência de controle;
- a criação de direitos preferenciais para uma classe de ações ou uma prorrogação, alteração ou redução dos direitos já existentes, e nesse caso o direito de resgate será cabível apenas aos acionistas dissidentes da(s) classe(s) de ações afetada(s) desfavoravelmente;
- a correção de qualquer defeito formal na constituição da companhia ou qualquer alteração ao estatuto social da companhia que conceda o direito de resgate;

18.10 - Outras informações relevantes

- a concessão de direitos de garantia ou garantias pessoais para assegurar ou garantir obrigações de terceiros superiores a 50% dos ativos da companhia, salvo com relação a subsidiárias;
- deliberações das assembleias gerais que aprovem a decisão de tornar privada uma companhia pública, no caso de as exigências descritas em "—Disposições Gerais" deixarem de ser atendidas;
- se uma companhia de capital aberto deixar de ser obrigada a cadastrar suas ações no Registro de Valores Mobiliários da SVS, e uma assembleia geral extraordinária concordar em cancelar o registro das ações e finalizar suas obrigações de divulgação determinadas pela Lei das Sociedades por Ações;
- se o acionista majoritário de uma companhia de capital aberto alcançar mais de 95% das ações (nesse caso, o direito deve ser exercido em 30 dias a contar da data em que o limite for alcançado, circunstância que deve ser comunicada por meio de publicação); e
- as outras causas que possam ser estabelecidas pelo estatuto social da companhia (atualmente, nenhuma referida deliberação adicional está especificada em nosso estatuto social).

Além disso, os acionistas de companhias de capital aberto têm o direito de resgate se uma pessoa adquirir dois terços ou mais das ações em circulação dessa companhia com direito a voto (exceto em decorrência de outros acionistas não terem subscrito e integralizado um aumento de capital) e não fizer uma oferta de compra referente às demais ações em trinta dias após a aquisição.

Nos termos do Artigo 69(bis) da Lei das Sociedades por Ações do Chile, o direito de resgate também é concedido a acionistas (salvo fundos de pensão que administram planos de previdência privada de acordo com a lei nacional de previdência), sob certos termos e condições, se uma companhia estiver para se tornar controlada pelo governo chileno, diretamente ou por meio de quaisquer de seus órgãos, e se duas agências de avaliação de risco independentes diminuïrem a classificação de suas ações da primeira classe, em decorrência de certas providências especificadas no Artigo 69(bis) tomadas pela companhia ou o governo chileno, que afetem negativa e substancialmente os lucros da companhia. Os acionistas devem formalizar seus direitos de resgate oferecendo suas ações à companhia no prazo de trinta dias a contar da data da publicação da nova classificação pelas duas agências de avaliação de risco independentes. Se o direito de resgate for exercido por um acionista que recorra ao Artigo 69(bis), o preço pago ao acionista dissidente será a média ponderada do preço de venda das ações, conforme relatado nas bolsas de valores onde as ações da companhia sejam cotadas, durante o período de seis meses anterior à publicação da nova classificação por parte das duas agências de avaliação de risco independentes. Se, conforme previamente descrito, a SVS determinar que as ações não são ativamente negociadas em uma bolsa de valores, o preço será o valor contábil calculado conforme descrito acima.

Não há nenhum precedente jurídico sobre se um acionista que tiver votado a favor e contra uma proposta (como o depositário) pode exercer direitos de resgate a respeito das ações votadas contra a proposta. Assim como não há dúvida sobre se os detentores de ADRs que não tiverem entregado seus ADRs e resgatado ações ordinárias até o quinto dia útil anterior à assembleia geral poderão exercer direitos de resgate, diretamente ou por meio do depositário, a respeito das ações representadas pelos ADRs. De acordo com as disposições do contrato de depósito, o depositário não exercerá esses direitos de resgate.

A circunstância acima indicada, concernente à propriedade superior a 95% por parte do acionista majoritário, cria não apenas um direito de resgate para os demais acionistas minoritários, mas, a partir de 1º de janeiro de 2010, cria também um direito de "exclusão compulsória" por parte do acionista majoritário a respeito desses mesmos acionistas (conferindo uma opção de compra por meio da qual o acionista majoritário poderá comprar as participações societárias existentes de acordo com as disposições do artigo 71 bis da Lei das Sociedades por Ações).

Restrições à Propriedade

18.10 - Outras informações relevantes

Nos termos dos Artigos 12 e 20 da Lei de Mercado de Capitais e da Circular 289 expedida pela SVS em 2009, determinadas informações concernentes a transações de ações de companhias de capital aberto devem ser relatadas à SVS e às bolsas de valores do Chile nas quais as ações estejam listadas. Uma vez que os ADRs são considerados como representando as ações subjacentes às ADSs, transações de ADRs estarão sujeitas a essas exigências de relatórios. Dentre outras questões, os usufrutuários de ADSs que direta ou indiretamente detenham 10% ou mais do capital subscrito da Lan Airlines, ou que atinjam ou excedam essa porcentagem por meio de uma aquisição, devem relatar à SVS e às bolsas de valores do Chile, no dia posterior ao evento:

- qualquer aquisição ou venda de ações; e
- qualquer aquisição ou venda de contratos ou valores mobiliários cujo preço ou cumprimento dependa da variação de preço das ações da Lan Airlines.

Essas obrigações se estendem (i) a certas pessoas (familiar próximo, parente e outros) se o detentor de ADSs for uma pessoa física; (ii) a qualquer empresa controlada pelo detentor, se as ADSs constituírem uma pessoa jurídica; e (iii) a grupos, se um detentor tiver qualquer contrato de providência conjunta com outros detentores e o grupo atingir ou exceder o limite acima mencionado.

Além disso, os acionistas majoritários devem declarar em seu relatório se seu objetivo é adquirir o controle da companhia ou se eles estão fazendo um investimento financeiro.

Nos termos do Artigo 54 da Lei de Mercado de Capitais e de acordo com os regulamentos da SVS, pessoas físicas ou jurídicas que pretendam adquirir o controle, seja direto ou indireto, de uma companhia de capital aberto devem cumprir certas exigências de aviso, independentemente do veículo ou procedimento de aquisição, ou independentemente de a aquisição ser realizada por meio de subscrições diretas ou transações privadas. No primeiro caso, o adquirente em potencial deve primeiramente enviar uma comunicação por escrito à companhia visada, a quaisquer companhias que controlem ou sejam controladas pela companhia visada, à SVS e às bolsas de valores do Chile nas quais os valores mobiliários da companhia visada estejam listadas, declarando, dentre outras coisas, a pessoa física ou jurídica que está comprando ou vendendo, bem como o preço e as condições de quaisquer negociações. Posteriormente, o adquirente em potencial deve também informar ao público sobre sua aquisição planejada, por meio de uma publicação em dois jornais chilenos de circulação nacional, e colocando esse aviso no website do adquirente, se estiver disponível. Ambas as exigências devem ser atendidas no mínimo dez dias úteis antes da data em que a transação de aquisição for encerrada e, em qualquer caso, assim que as negociações concernentes à mudança de controle tiverem sido formalizadas ou quando as informações ou documentos confidenciais concernentes à companhia visada forem entregues ao adquirente em potencial. Os avisos devem declarar, dentre outras coisas, a pessoa física ou jurídica que está comprando ou vendendo, bem como o preço e as condições de quaisquer negociações.

Além do acima exposto, o Artigo 54A da Lei de Mercado de Capitais exige que, em dois dias úteis a contar da conclusão das transações de acordo com as quais uma pessoa tenha adquirido o controle de uma companhia de capital aberto, um aviso deverá ser publicado nos mesmos jornais em que o aviso supramencionado tiver sido publicado, devendo os avisos serem enviados às mesmas pessoas mencionadas nos parágrafos anteriores.

Consequentemente, um usufrutuário de ADSs que pretenda adquirir o controle da Lan Airlines estará sujeito às exigências de relatórios supramencionadas.

18.10 - Outras informações relevantes

As disposições dos artigos acima não serão aplicáveis sempre que a aquisição estiver sendo feita por meio de uma oferta de compra ou troca.

O Título XXV da Lei de Mercado de Capitais a respeito de ofertas de compra e os regulamentos da SVS prevêm que as seguintes transações serão realizadas por meio de uma oferta de compra:

- uma oferta que permita a tomada de controle de uma companhia de capital aberto, a menos que as ações estejam sendo vendidas por um acionista majoritário dessa companhia a um preço em dinheiro que não seja substancialmente superior ao preço de mercado, e as ações dessa companhia estejam sendo ativamente negociadas em uma bolsa de valores;
- uma oferta referente a todas as ações em circulação de uma companhia de capital aberto, mediante a aquisição de dois terços ou mais de suas ações com direito a voto (devendo essa oferta ser feita a um preço não inferior ao preço no qual os direitos de recesso possam ser exercidos, ou seja, no valor contábil, se as ações da companhia não estiverem sendo ativamente negociadas ou, se as ações da companhia estiverem sendo ativamente negociadas, no preço médio ponderado no qual as ações tenham sido negociadas durante os dois meses imediatamente anteriores à aquisição); e
- uma oferta referente a uma porcentagem majoritária das ações de uma companhia de capital aberto, se o adquirente pretender assumir o controle da companhia (seja de capital aberto ou fechado) que controle essa companhia de capital aberto, à medida que esta última represente 75,0% ou mais dos ativos líquidos consolidados da anterior.

O Artigo 200 da Lei de Mercado de Capitais proíbe qualquer acionista que tenha assumido o controle de uma companhia de capital aberto de adquirir, por um período de doze meses a contar da data da transação que lhe concedeu o controle da companhia de capital aberto, um número de ações igual ou superior a 3,0% das ações emitidas em circulação da companhia visada, sem fazer uma oferta de compra a um preço por ação não inferior ao preço pago no momento da assunção do controle. Caso a aquisição a partir dos demais acionistas da companhia seja feita em uma bolsa de valores ou de forma proporcional, o acionista majoritário poderá comprar uma porcentagem superior de ações, se assim permitido pelos regulamentos da bolsa de valores.

O Título XV da Lei de Mercado de Capitais estipula a base para a determinação do que constitui um poder majoritário, um controle direto e uma parte relacionada.

19.1 - Informações sobre planos de recompra de ações do emissor

Justificativa para o não preenchimento do quadro:

Até a data deste Formulário de Referência não há planos de recompra de ações da Companhia.

19.2 - Movimentação dos valores mobiliários mantidos em tesouraria

Justificativa para o não preenchimento do quadro:

Até a data deste Formulário de Referência não há valores mobiliários mantidos em tesouraria.

19.3 - Informações sobre valores mobiliários mantidos em tesouraria na data de encerramento do último exercício social

Justificativa para o não preenchimento do quadro:

Até a data deste Formulário de Referência não há valores mobiliários mantidos em tesouraria.

19.4 - Outras informações relevantes

Todas as informações relevantes e pertinentes a este tópico já foram divulgadas nos itens anteriores.

20.1 - Informações sobre a política de negociação de valores mobiliários

Data aprovação 27/05/2008

Cargo e/ou função Conselheiros, gerentes, administradores e executivos seniores.

Principais características

Nossa política de negociação de valores mobiliários é regida pelas leis e regulamentos societários chilenos. Os conselheiros, gerentes, administradores e executivos seniores da LAN estarão livres para adquirir ou vender valores mobiliários da Companhia ou valores mobiliários cujo preço ou resultados dependam ou sejam condicionados, total ou parcialmente, à variação ou evolução no preço desses valores mobiliários.

Assim que tais valores mobiliários forem adquiridos ou vendidos, as pessoas supramencionadas e as empresas controladas diretamente por elas ou por meio de terceiros deverão informar a Companhia sobre essas transações, antes de enviá-las a Superintendencia de Valores y Seguros ("SVS"), a comissão de valores mobiliários chilena.

Períodos de vedação e descrição dos procedimentos de fiscalização A fim de impedir o uso de informações privilegiadas, haverá um período de blackout (o Período de Blackout Geral) durante o qual as pessoas constantes na Lista de Executivos a ser apresentada anualmente ao Chilean Securities and Insurance Commissioner (doravante denominada "Lista de Executivos") não poderão realizar a compra, venda, promessa, opção ou outras transações de derivativos (doravante denominadas Transações) a respeito de valores mobiliários emitidos pela LAN e/ou valores mobiliários cujo preço ou resultado dependa ou esteja condicionado, total ou parcialmente, à evolução do preço de valores mobiliários da LAN (doravante denominados Valores Mobiliários). Esse período corresponderá ao intervalo entre reuniões do Conselho (e/ou do Comitê de Auditoria, conforme o caso) realizadas para aprovar as demonstrações financeiras trimestrais ou anuais e o momento em que elas forem divulgadas ao público e ao SVS. Caso avisos de Reuniões do Conselho ou do Comitê de Auditoria sejam entregues, que incluam informações a respeito das demonstrações financeiras trimestrais ou anuais, conforme o caso, o Período de Blackout Geral terá início na data desse aviso.

Além disso, pessoas (1) que ocupem o cargo de Diretores Financeiros Seniores, e (2) que participem da preparação e elaboração das demonstrações financeiras trimestrais e anuais, devem se abster de realizar transações de valores mobiliários a partir da data de fechamento de cada trimestre civil até a data em que as demonstrações financeiras trimestrais ou anuais forem divulgadas ao público e ao SVS.

A fim de determinar as pessoas que têm o dever de divulgação, de acordo com a Regra Geral 269 e a Circular 670 do SVS, o Vice-Presidente Jurídico da Companhia deverá manter uma lista atual de acionistas obrigados à divulgação e de gerentes obrigados à divulgação, conceitos esses definidos no GR 269 (Lista de Divulgadores Obrigatórios). O Vice-Presidente Jurídico deverá enviar uma liberação (doravante denominada Liberação) por e-mail à Lista de Divulgadores Obrigatórios, nos primeiros 15 dias úteis de março de cada ano, instruindo-os sobre o dever de divulgação a respeito da LAN e de cada uma das pessoas constantes nessa lista, de acordo com o GR 269, a Circular 670 e o Artigo 12 da Lei de Mercado de Capitais 18.045.

20.2 - Outras informações relevantes

Ainda em relação à política de negociação acima descrita, a LAN possui um Código de Ética para Diretores Financeiros Seniores, de acordo com o qual, dentre outros deveres, esses diretores são obrigados a manter a confidencialidade das informações confidenciais adquiridas no decorrer de suas posições ou funções. Esse Código faz parte do contrato de trabalho desses diretores. O Diretor Financeiro Sênior é compreendido, para fins desse guia, como sendo o Vice-Presidente Executivo, Vice-Presidente Financeiro Corporativo, Diretor Financeiro Corporativo, Controller Corporativo, Gerente Fiscal, Gerente de Auditoria, Gerente Contábil Adjunto, Gerente de Relações com Investidores, Gerente de Planejamento Financeiro Adjunto, Vice-Presidente Jurídico, gerentes jurídicos e qualquer outra pessoa que desempenhe funções similares.

Todos os funcionários da LAN devem cumprir seus deveres de confidencialidade e de proteção de informações confidenciais de acordo com o Código de Conduta da LAN.

Todos os executivos que estiverem na Lista de Executivos devem assinar um Contrato de Confidencialidade. De acordo com esse Contrato de Confidencialidade, os referidos executivos terão um dever permanente de sigilo em relação às informações às quais eles possam ter acesso devido ou em razão dos negócios, operações e atividades da LAN e das Companhias que fazem parte de seu grupo comercial.

De acordo com a Cláusula 2.2.B da Regra Geral 30 do SVS, mediante declaração do Conselho de Administração de que as informações são sigilosas, (i) uma lista deve ser elaborada sobre as pessoas com acesso a essas informações confidenciais (Lista de Pessoas Restritas); e (ii) as pessoas constantes na Lista de Pessoas Restritas devem assinar o contrato de confidencialidade indicado no item (c) acima, se já não tiverem assinado o referido Contrato de Confidencialidade. O Vice-Presidente Jurídico será responsável por elaborar essa lista, por mantê-la atual e por exigir das pessoas constantes na referida lista, quando pertinente, a assinatura de um contrato de confidencialidade.

21.1 - Descrição das normas, regimentos ou procedimentos internos relativos à divulgação de informações

Não existe nenhuma norma, regulamento ou procedimento interno especial adotado pelo emissor para assegurar que as informações a serem divulgadas publicamente sejam recolhidas, processadas e relatadas de maneira precisa e tempestiva. O emissor segue os procedimentos descritos na Lei, nos regulamentos da Superintendencia de Valores y Seguros ("SVS").

21.2 - Descrição da política de divulgação de ato ou fato relevante e dos procedimentos relativos à manutenção de sigilo sobre informações relevantes não divulgadas

O emissor não tem nenhuma política especial para a divulgação de atos e fatos relevantes. O emissor segue os procedimentos descritos na lei chilena, nos regulamentos da SVS e no regulamento da SEC dos EUA.

21.3 - Administradores responsáveis pela implementação, manutenção, avaliação e fiscalização da política de divulgação de informações

Os Administradores responsáveis pela implementação, manutenção, avaliação e fiscalização da política de divulgação de informações são: Cristián Toro, Juan Carlos Menció e Mario Roiter.

21.4 - Outras informações relevantes

A LAN possui um Código de Ética para os seus diretores segundo o qual, dentre outras obrigações, tais diretores são obrigados a manter em confidencialidade toda a informação confidencial obtida durante o curso do exercício de suas funções.

Todos os funcionários da LAN devem cumprir seus deveres de confidencialidade e de proteção de informações confidenciais de acordo com o código de conduta da LAN.

Nossos diretores devem assinar um contrato de confidencialidade segundo o qual tais executivos se comprometem permanente a manter em segredo toda a informação a que possa vir a ter acesso em função dos cargos por eles exercidos ou decorrentes das operações e atividades da LAN das quais participem.

De acordo com a seção 2.2.B do *General Rule* da comissão de valores mobiliários Chilena, mediante deliberação, pelo conselho de administração da Companhia, de que determinada informação tem caráter confidencial, (i) deve-se elaborar uma lista contendo o nome de todas as pessoas que tiveram acesso à tal informação, e (ii) tais pessoas devem assinar o contrato de confidencialidade caso não o tenham celebrado ainda. O diretor jurídico da Companhia será o encarregado responsável por elaborar e manter a lista atualizada, bem como por garantir a assinatura do contrato de confidencialidade pelas pessoas sujeitas à obrigação de confidencialidade.

22.1 - Aquisição ou alienação de qualquer ativo relevante que não se enquadre como operação normal nos negócios do emissor

Não há aquisição ou alienação de qualquer ativo relevante que não se enquadre como operação normal nos negócios do emissor.

22.3 - Contratos relevantes celebrados pelo emissor e suas controladas não diretamente relacionados com suas atividades operacionais

Não há contratos relevantes celebrados pelo emissor e suas controladas não diretamente relacionados com suas atividades operacionais.

22.4 - Outras informações relevantes

Todas as informações relevantes e pertinentes a este tópico já foram divulgadas nos itens anteriores.