



LATAM
AIRLINES



Memoria Integrada 2018



SUMARIO

Haga click en los botones y navegue por el PDF.



En toda la publicación, LATAM Airlines Group, LATAM y Grupo se adoptan como sinónimos para indicar el conjunto de la operación. Cuando los datos se refieren a una empresa – como LATAM Cargo – o una filial en particular, la información se especifica para el lector.

03 PRESENTACIÓN

05 DESTACADOS

08 MENSAJE DEL CEO

10 QUIENES SOMOS

- 11 Perfil y estrategia
- 14 Modelo de generación de valor
- 16 Línea del tiempo
- 19 Flota moderna
- 21 Operaciones
- 27 Premios y reconocimientos

28 GOBIERNO CORPORATIVO

- 29 Principios, prácticas y políticas
- 31 Esferas de decisión
- 36 Estructura de propiedad
- 41 Política financiera

45 SOSTENIBILIDAD

- 46 Visión a largo plazo
- 54 Conexión con los ODS

DIMENSIÓN ECONÓMICA

56 NUESTRO NEGOCIO

- 57 Contexto industrial
- 58 Resultados financieros
- 60 Información bursátil
- 61 Gestión de riesgos
- 63 Plan de inversión

64 PROVEEDORES

- 65 Conocer la cadena
- 68 Directo al grano: Principios alineados

69 CLIENTES

- 70 En el centro de la estrategia
- 72 Directo al grano: Tecnología y autonomía
- 73 Gestión de la satisfacción

DIMENSIÓN AMBIENTAL

75 MEDIO AMBIENTE

- 76 Políticas y sistemas
- 78 Directo al grano: Cambio climático
- 79 Ecoeficiencia operacional

DIMENSIÓN SOCIAL

86 EMPLEADOS

- 87 Directo al grano: Conectados al negocio
- 88 Equipo multicultural
- 90 Liderazgo y compromiso
- 92 Directo al grano: Seguridad de los empleados

93 SEGURIDAD

- 94 Directo al grano: Seguridad ante todo
- 95 Compromiso de cada uno y de todos

97 SOCIEDAD

- 98 Directo al grano: Compromiso con la región
- 99 Ciudadanía corporativa en la práctica

102 ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

- 103 Reporte y materialidad
- 105 Índice de contenidos GRI
- 111 Pacto Global
- 112 Informe de revisión independiente
- 113 Glosario

114 ANEXOS

167 INFORMES FINANCIEROS

- 168 Estados Financieros 2018
- 255 Filiales y coligadas
- 293 Análisis razonado

301 DECLARACIÓN JURADA

302 CRÉDITOS





PRESENTACIÓN

Esta Memoria Integrada es un avance más en la trayectoria de evolución constante de LATAM en su rendición de cuentas a la sociedad.

La publicación cubre el período del 1 de enero al 31 de diciembre de 2018. Se apoya en los principios de reporte integrado del International Integrated Reporting Council (IIRC) y en las directrices de la Global Reporting Initiative (GRI) para ofrecer una representación coherente de las interrelaciones entre la información financiera y no financiera en las diferentes dimensiones del negocio de LATAM y en sus relaciones con los diferentes grupos de interés.

PARA LEER LA MEMORIA

Son seis grandes bloques de información:

- > El bloque 1 concentra la **información institucional**: quién es la empresa, dónde actúa, cómo es su proceso de toma de decisiones y cómo integra la sostenibilidad en el día a día de la gestión;
- > Los bloques 2, 3 y 4 cubren el desempeño alcanzado en el año en las dimensiones **económica, ambiental y social**. La organización toma en cuenta el enfoque adoptado por el Índice de Sostenibilidad Dow Jones (DJSI, por sus siglas en inglés);
- > En el bloque 5 se incluyen **datos técnicos** sobre la publicación – metodología utilizada, carta de auditoría externa –, un glosario de siglas y la sección de Anexos, con información complementaria para el lector que desee profundizar su entendimiento sobre temas específicos;
- > El bloque 6 trata los **informes financieros** del Grupo. LATAM Airlines Group y la mayoría de sus filiales mantienen registros contables y elaboran estados financieros en dólares de los Estados Unidos de América (USD). Sin embargo, algunas de las filiales mantienen sus registros contables y elaboran sus estados financieros en pesos chilenos, pesos argentinos, pesos colombianos o reales brasileños.

En particular, TAM S.A. mantiene sus registros contables y elabora sus estados financieros en reales brasileños. Los estados financieros consolidados de LATAM incluyen los resultados de estas filiales traducidos a dólares estadounidenses.

Las Normas Internacionales de Información Financiera (IFRS, por sus siglas en inglés), según lo emitido por la Junta de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB), requieren que los activos y pasivos se traduzcan a tipos de cambio de fin del periodo, mientras que las cuentas de ingresos y gastos se traducen al tipo de cambio de la fecha de la transacción, pese a que también podrá aplicarse un tipo de cambio mensual si las tasas no varían demasiado.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





SECCIONES

La sección de **Anexos** fue uno de los recursos editoriales adoptados para contrarrestar la aparente contradicción entre el compromiso con la concisión y la necesidad de una mayor cobertura de la información para atender las necesidades de diferentes públicos. También se utilizaron enlaces externos para información adicional pertinente.

Tres secciones específicas contribuyen a la objetividad de la publicación:

Destacados: ubicada al inicio de la Memoria, con los acontecimientos y números más relevantes;

DIRECTO AL GRANO fichas temáticas sobre una selección de temas clave. Están organizadas en tres partes: Contexto y posicionamiento, donde se informa la relevancia del tema para LATAM, el sector aéreo o la sociedad; Gestión del tema, con el enfoque del Grupo, incluyen-

do las oportunidades y los desafíos; y Avances en 2018, un compilado de las acciones más recientes y sus resultados;

Snapshot serie histórica de los principales indicadores; hay uno para cada capítulo de desempeño en las dimensiones económica, social y ambiental.

CONVENCIONES ADOPTADAS

> En este informe anual, se hace numerosas referencias a “LATAM”. A no ser que el contexto lo requiera, las referencias a “LATAM Airlines Group” atañen a LATAM Airlines Group S.A., la entidad operadora no consolidada y las referencias a “LATAM”, “el Grupo”, “Sociedad”, “nosotros”, “nos” o el uso de la “Empresa” o la “Compañía” se refieren a LATAM Airlines Group S.A. y sus filiales consolidadas: Transporte Aéreo S.A. (“LATAM Airlines Chile”), LAN Perú S.A. (“LATAM Airlines Perú”), Aerolane, Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A. (“LATAM Airlines Ecuador”), LAN Argentina S.A. (“LATAM Airlines Argentina,” anteriormente Aero 2000 S.A.), Aerovías de Integración Regional, Aires S.A. (“LATAM Airlines Colombia”), TAM S.A. (“TAM” o “LATAM Airlines Brasil”), LAN Cargo S.A. (“LATAM Cargo”) y sus dos filiales regionales: Línea Aérea Carguera de Colombia S.A. (“LANCO”) en Colombia y Aerolinhas Brasileiras S.A. (“ABSA”) en Brasil. En noviembre de 2018, LATAM Airlines Group vendió su participación en su filial carguera mexicana Aero Transportes Mas de Carga S.A. Mas de C.V. (“MasAir”).

Otras referencias a “LATAM”, según lo requiera el contexto, se refieren a la marca LATAM, lanzada en 2016 y que integra, bajo un nombre reconoci-

do internacionalmente, todas las marcas afiliadas, como son LATAM Airlines Chile, LATAM Airlines Perú, LATAM Airlines Argentina, LATAM Airlines Colombia, LATAM Airlines Ecuador y LATAM Airlines Brasil.

> Las referencias a “LAN” se refieren a LAN Airlines S.A., actualmente conocida como LATAM Airlines Group S.A. y sus filiales consolidadas, en relación con circunstancias y hechos ocurridos antes de la fecha en que se completó la integración de LAN Airlines S.A. y TAM S.A.

> En este informe anual, a no ser que el contexto lo requiera de otro modo, las referencias a “TAM” son a TAM S.A. y sus filiales consolidadas, incluyendo TAM Linhas Aereas S.A. (“TLA”), que funciona bajo el nombre de “LATAM Airlines Brasil”, Multiplus S.A. (“Multiplus”), Fidelidade Viagens e Turismo Limited (“TAM Viagens”) y Transportes Aéreos Del Mercosur S.A. (“TAM Mercosur”).

> A lo largo del texto, se señala entre corchetes los **indicadores GRI**. La ubicación de este contenido también puede ser hecha por el Resumen de Contenido GRI ubicado en el bloque final de la memoria.

Si tiene sugerencias, comentarios o dudas sobre el informe, envíe un correo electrónico a investorrelations@LATAM.com o sostenibilidad@LATAM.com. **[102-53]**

¡Disfrute de la lectura!

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



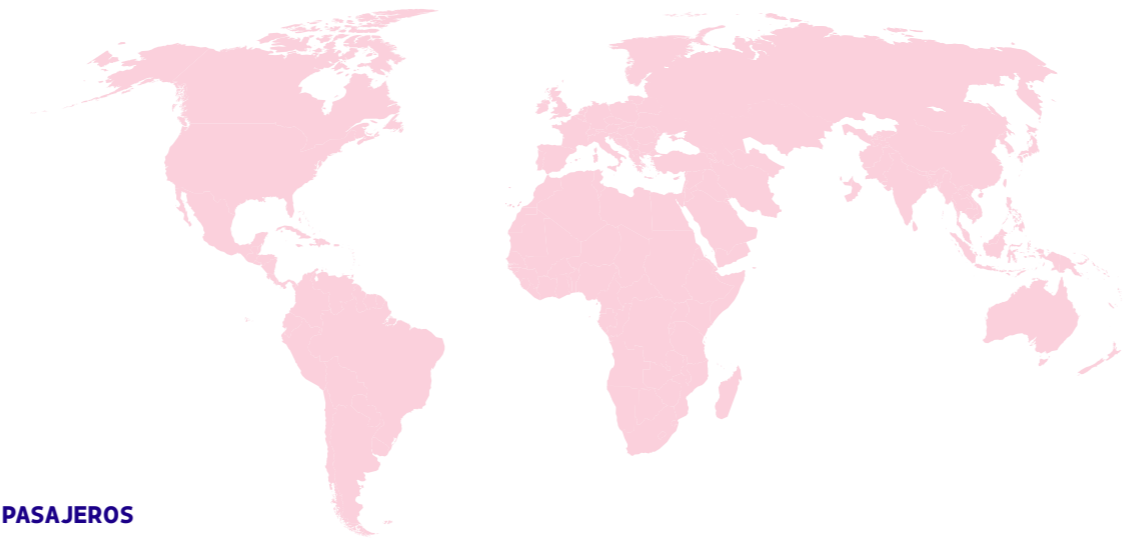


Destacados 2018



CONECTIVIDAD

LATAM conecta personas y destinos en los cinco continentes.



PASAJEROS

- > **143** destinos
- > **26** países
- > **148** códigos compartidos
- > **68,8 millones** de pasajeros transportados



Factor de ocupación

Tráfico consolidado (Pasajero: RPK; Carga: RTK)

Capacidad (Pasajero: ASK; Carga: ATK)

CARGA

- > **150** destinos
- > **29** países
- > **921 mil** toneladas transportadas



¹ En comparación con 2017.
ASK: available seat-kilometers.
ATK: available ton-kilometers.
RPK: revenue passenger-kilometers.
RTK: revenue ton-kilometers.

ENFOQUE EN EL CLIENTE



US\$400 millones serán invertidos para transformar las cabinas de más de dos tercios de la flota.



Elegido el grupo de **aerolíneas más puntual** en la categoría Mega Airlines¹.



Cuarto mayor programa de lealtad del mundo, con más de **30 millones** de miembros.

¹ Fuente: Oficial Airline Guide (OAG). Considera las 20 mayores aerolíneas del mundo en número de vuelos en el año. Índice de puntualidad: 85,6% (retrasos de hasta 15 minutos).

MÁS AUTONOMÍA Y COMODIDAD

- > Nuevas funciones de la app LATAM.
- > Uso de biometría para acelerar el proceso de embarque.
- > Más de mil kioscos para auto *check-in* en los aeropuertos.
- > Entretenimiento: Plataforma LATAM Play disponible para *smartphones*, *tablets* o *laptops*.

SEGURIDAD



Tasa de incidentes en tierra 75% menor al promedio del sector.

Disminución de 9,7% en la tasa de accidentes laborales en tierra; reducción acumulada de 53,5% en los últimos cinco años.

- MENÚ
- PRESENTACIÓN
- DESTACADOS**
- MENSAJE DEL CEO
- QUIENES SOMOS
- GOBIERNO CORPORATIVO
- SOSTENIBILIDAD
- DIMENSIÓN ECONÓMICA**
- NUESTRO NEGOCIO
- PROVEEDORES
- CLIENTES
- DIMENSIÓN AMBIENTAL**
- MEDIO AMBIENTE
- DIMENSIÓN SOCIAL**
- EMPLEADOS
- SEGURIDAD
- SOCIEDAD
- ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA
- ANEXOS

- INFORMES FINANCIEROS
- DECLARACIÓN JURADA

- CRÉDITOS

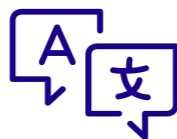




Destacados 2018



QUIEN HACE A LATAM



Más de **41mil** empleados de **61** nacionalidades

CAPACITACIÓN

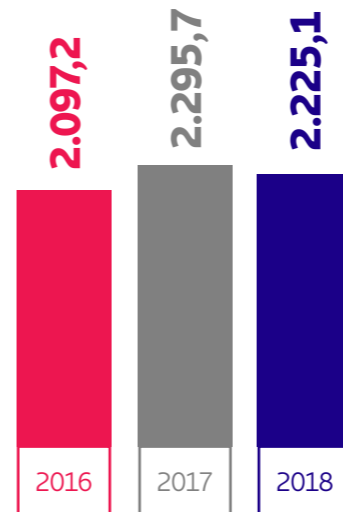
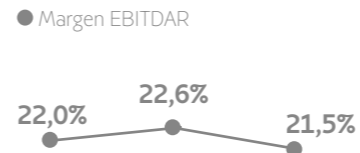


1,4 millones de horas de capacitación (promedio de 35 horas por empleado)

Más de **US\$23 millones** invertidos

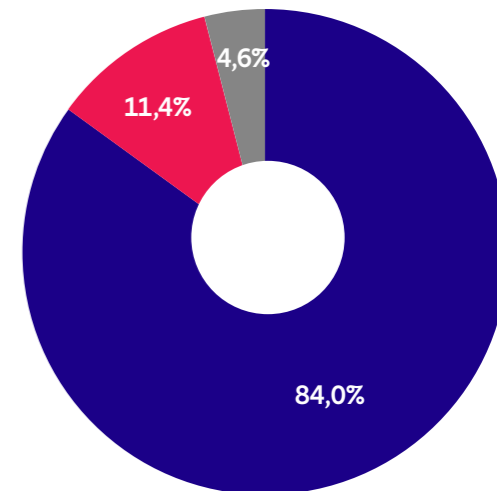
EFICIENCIA Y DESEMPEÑO

EBITDAR (millones de US\$)



EBITDAR
Utilidades antes de intereses, impuestos, depreciación y arriendo de aviones.

INGRESOS 2018



TOTAL US\$10.368,2 MILLONES

■ Pasajeros
■ Carga
■ Otros

Utilidad neta de **US\$182 millones**

Aumento de **17%** comparado con 2017



Este fue el resultado más alto en la historia de Grupo LATAM.

- MENÚ
- PRESENTACIÓN
- DESTACADOS**
- MENSAJE DEL CEO
- QUIENES SOMOS
- GOBIERNO CORPORATIVO
- SOSTENIBILIDAD

- DIMENSIÓN ECONÓMICA**
- NUESTRO NEGOCIO
- PROVEEDORES
- CLIENTES

- DIMENSIÓN AMBIENTAL**
- MEDIO AMBIENTE

- DIMENSIÓN SOCIAL**
- EMPLEADOS
- SEGURIDAD
- SOCIEDAD

- ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA
- ANEXOS

- INFORMES FINANCIEROS
- DECLARACIÓN JURADA

- CRÉDITOS





Destacados 2018



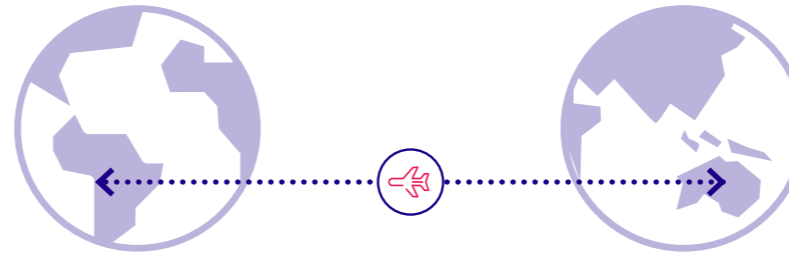
CAMBIO CLIMÁTICO

Consumo evitado de más de **55 millones** de galones de combustible



Suficiente para abastecer todos los vuelos ida y vuelta de LATAM que conectan Chile y Oceanía durante más de 20 meses.¹

¹ Considera vuelos en Boeing 787: cinco frecuencias semanales en la ruta SCL-MEL-SCL y siete frecuencias semanales en la ruta SCL-AUK-SCL/AUK-SYD-AUK.



SOSTENIBILIDAD



5º año consecutivo incluida en la categoría World del **Índice de Sostenibilidad Dow Jones (DJSI)**. LATAM es la única aerolínea de América en formar parte de este índice.



Contribuyó al logro de las metas relacionadas con los **Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)**, agenda mundial propuesta por la Organización de las Naciones Unidas.

COMPROMISO CON LA REGIÓN

CUIDO MI DESTINO

Acciones de turismo sostenible enfocadas a



Espíritu emprendedor y generación de **empleos**



Preservación del **patrimonio** de la región



Cuidado del medio ambiente

FILANTROPÍA Y CIUDADANÍA CORPORATIVA

4.606 pasajes donados

4.817 horas de trabajo voluntario

- MENÚ
- PRESENTACIÓN
- DESTACADOS**
- MENSAJE DEL CEO
- QUIENES SOMOS
- GOBIERNO CORPORATIVO
- SOSTENIBILIDAD
- DIMENSIÓN ECONÓMICA**
- NUESTRO NEGOCIO
- PROVEEDORES
- CLIENTES
- DIMENSIÓN AMBIENTAL**
- MEDIO AMBIENTE
- DIMENSIÓN SOCIAL**
- EMPLEADOS
- SEGURIDAD
- SOCIEDAD
- ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA
- ANEXOS
- INFORMES FINANCIEROS
- DECLARACIÓN JURADA
- CRÉDITOS





MENSAJE DEL CEO [102-14]

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



En LATAM, nuestras aspiraciones vuelan alto, pero es con paso firme y acciones concretas que avanzamos para alcanzarlas. Es así como hemos llevado a cabo la transformación que refuerza el liderazgo del Grupo en la región y asegura la sostenibilidad a largo plazo. En 2018, nos hemos enfocado en el cliente, en ser la mayor y mejor red de destinos del continente y en promover una estructura interna ágil y competitiva. Esas directrices nos guían en una industria en la que la única constante es el cambio.

Una de las acciones de mayor impacto para nuestros clientes durante este año fue cambiar el modelo de ventas para rutas internacionales, como ya hicimos desde hace un año en vuelos

domésticos. Nuestros pasajeros pueden elegir los servicios por los que quieren pagar, diseñando el viaje a su medida. Esta segmentación permite a los pasajeros acceder a tarifas más baratas y amplía el acceso al transporte aéreo a un número creciente de personas.

Este año fue histórico en términos de conectividad: inauguramos siete nuevos destinos, entre los cuales destacamos Tel Aviv (Israel), que convirtió a LATAM en el único grupo de aerolíneas de América Latina con operaciones en los cinco continentes. Avanzamos, además, con los trámites de aprobación para los acuerdos de operación conjunta (Joint Business Agreements – JBA) con American Airlines y el grupo IAG (British Airways e Iberia). Nuestro objetivo es comenzar a poner en práctica una parte de los acuerdos a partir de 2019 y así ofrecer a los pasajeros aún más opciones de vuelos directos y menores tiempos de conexión.

Nos mantenemos comprometidos con la excelencia operacional. Nuestro enfoque en la puntualidad rindió frutos en 2018, con un reconocimiento externo importante del *ranking* de la Official Airline Guide (OAG), que nos calificó como líderes en la categoría de grandes aerolíneas con un índice de puntualidad de 85,6%. Sin embargo, esto no nos deja tranquilos. Sabemos que el tiempo de nuestros clientes es lo más valioso y trabajamos día a día para atender y superar las expectativas de los pasajeros.

Pensando en la mejor experiencia de viaje de nuestros pasajeros, anunciamos una inversión histórica de US\$400 millones para transformar las



Enrique Cueto
CEO LATAM Airlines Group

cabinas de más de dos tercios de nuestra flota a partir de 2019. La inversión cambia la experiencia a bordo y establece una segmentación de acuerdo a distintas expectativas y necesidades. Además, para ofrecer cada vez una mayor auto gestión de los viajes, reforzamos nuestra apuesta en las tecnologías que brindan mayor autonomía a los clientes desde el momento de la compra hasta el desembarque, como la herramienta de realidad aumentada que confirma si el equipaje de mano está dentro de los límites permitidos a bordo.

Como resultado de los cambios en el negocio en los últimos años, con una estructura organizacional más ligera, eficiente y productiva, logramos



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



mantener una sólida posición financiera en 2018, incluso ante los desafíos del panorama regional. Entre éstos, destacan la devaluación del real brasileño y del peso argentino y el aumento y volatilidad en los precios del combustible, nuestro principal insumo.

Hemos cerrado el año con un resultado operacional de US\$705 millones y un margen operacional de 6,8%, similar al desempeño en 2017. A pesar de la variación en el precio del combustible que aumentó nuestros costos en US\$664 millones durante el año, la utilidad neta creció un 17% y llegó a US\$182 millones, siendo el resultado más alto alcanzado por el Grupo LATAM desde la asociación entre LAN y TAM. Buscando mantener un nivel saludable de liquidez, nuestro flujo de caja después de inversiones alcanzó US\$1.159 millones, mientras que el nivel de endeudamiento bajó a 4,3 veces.

El año fue emblemático para la conectividad. Lanzamos 28 nuevas rutas y llegamos a Asia.

También avanzamos en los demás aspectos de nuestra gestión integrada, una visión que abarca de manera equilibrada las dimensiones económica, social y ambiental y busca compartir valor con los diversos grupos con los que se relaciona LATAM.

En el ámbito ambiental, uno de nuestros objetivos más importantes es la reducción de la huella de carbono por medio de acciones de eficiencia en el uso de combustibles. El trabajo sistemático

en el que participan las diversas áreas del Grupo asegura resultados consistentes año tras año. De 2012 a 2018, redujimos en un 16% el uso de combustible, medido en litros/RTK. Tan sólo en el año, dejamos de emitir 526 mil toneladas de gases de efecto invernadero y evitamos un gasto de US\$137,3 millones en combustible.

En el ámbito social, actuamos como catalizador de acciones que promueven el bienestar y el desarrollo socioeconómico de las regiones donde operamos. Nuestros proyectos están centrados en los temas en que, por la naturaleza de nuestro negocio, podemos impulsar transformaciones reales: turismo sostenible y la utilización de nuestra capacidad logística para apoyar iniciativas de salud y de ayuda humanitaria. Un avance social importante este año fue el trabajo realizado en el área de derechos humanos, con la elaboración de una declaración corporativa sobre el tema y la definición de los procesos de análisis y gestión de riesgos específicos en toda la operación.

Con esos proyectos y acciones, reafirmamos nuestro compromiso con el Pacto Global de la Organización de las Naciones Unidas y ponemos en práctica los diez principios que componen el documento. A lo largo del año, también empezamos a sistematizar las contribuciones de LATAM a otra iniciativa de la ONU: los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), una agenda global de desarrollo que apoyábamos desde 2015 y que define metas para el 2030.

Avanzamos en nuestra gestión integrada, que abarca las dimensiones económica, social y ambiental del negocio.

Esta visión transversal del negocio es fundamental para el desarrollo sostenible que deseamos consolidar a lo largo del tiempo y que nos diferencia como Grupo. En 2018, por quinto año consecutivo, entramos en la categoría World del Índice de Sostenibilidad Dow Jones (DJSI). Somos el único grupo de aerolíneas de las Américas que forman parte de ese índice.

Los avances y logros de 2018 sólo fueron posibles gracias al compromiso del equipo de LATAM y a la confianza depositada por nuestros accionistas. En especial, quiero reconocer el compromiso constante de todos nuestros empleados en cada país donde opera el Grupo, personas que enfrentan día a día los desafíos de una industria creciente y cambiante con excelencia y dedicación, y que son la cara visible de nuestros valores ante nuestros clientes. En los próximos años, seguiremos motivados para continuar con esa trayectoria de generación de valor compartido con accionistas e inversionistas, empleados, clientes, proveedores y la sociedad.

Enrique Cueto
CEO LATAM Airlines Group



QUIENES SOMOS



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



PERFIL Y ESTRATEGIA

[\[102-1, 102-2, 102-6 y 102-7\]](#)

LATAM Airlines es el principal grupo de compañías aéreas de América Latina y uno de los más grandes del mundo. Tiene la mayor y mejor red de Sudamérica, adaptada a diferentes perfiles de clientes en el negocio de pasajeros – domésticos e internacionales – y carga. El Grupo tiene su sede en Chile y cuenta con más de 41 mil empleados de 61 nacionalidades.

A finales de 2018, el servicio de transporte de pasajeros por las empresas del Grupo cubriría 143 destinos en 26 países, con operaciones en los mercados domésticos de Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú, vuelos regionales en Sudamérica y vuelos de larga distancia hacia los cinco continentes.

Asia fue integrada a la red a finales de año, con la inauguración de la ruta Santiago (Chile) – Guarulhos (Brasil) – Tel Aviv (Israel), el único vuelo directo entre América Latina e Israel. El transporte de carga cubre 29 países con 150 destinos.

Las acciones de LATAM cotizan en las bolsas de valores de Santiago (Chile) y de Nueva York (Estados Unidos). LATAM es el único grupo de compañías aéreas de América y uno de los tres del mundo en integrar el Índice de Sostenibilidad Dow Jones en la categoría World. El año 2018 fue el quinto consecutivo en que LATAM formó parte del índice.

Para saber más:

- > Constitución legal y objeto de la sociedad: [página 115](#);
- > Estructura física (propiedad, plantas y equipos): [página 115](#);
- > Participación en el DJSI: [página 53](#);
- > Información de la empresa: [página 115](#).

ESTRATEGIA DE NEGOCIO

Cinco pilares guían las acciones de la empresa, enfocadas a la sostenibilidad del negocio a largo plazo:

- > **Comercial y desarrollo de red:** segmentación de tarifas, ingresos auxiliares y de carga, mejora de la conectividad de la región y formación de alianzas estratégicas con otras aerolíneas;
- > **Operaciones y flota:** eficiencia de las operaciones y competitividad en costos;
- > **Clientes:** mejora de la experiencia de los clientes;
- > **Finanzas:** fortaleza financiera y mejora en resultados;
- > **Fortaleza organizacional:** organización más simple y rápida en la toma de decisiones.

Los pilares impulsan iniciativas transversales para fortalecer a la empresa, contribuir al crecimiento de la demanda de transporte aéreo en América Latina, la conectividad y el desarrollo de la región y asegurar una operación eficiente y centrada en el cliente. La visión integrada de los negocios hace al Grupo más resiliente ante el contexto macroeconómico y la competencia.

[+] [Resultados financieros](#)

El desarrollo de fortaleza organizacional, por ejemplo, ha llevado en los últimos años a la eliminación de duplicidades entre la estructura corporativa y las filiales y a la estandarización de procedimientos, con efectos positivos de reducción de costos y aumento en la competitividad.



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

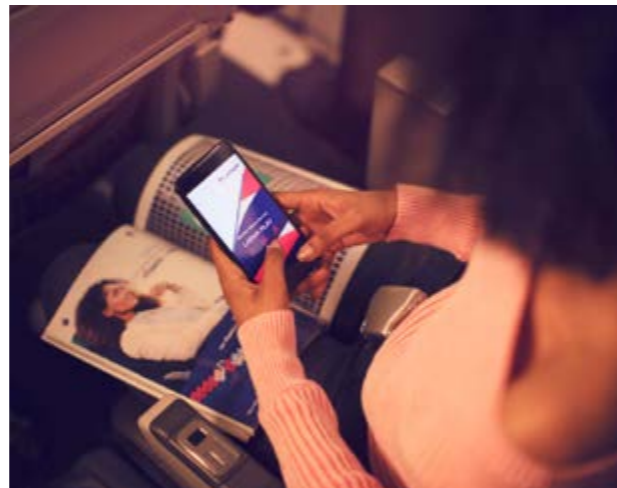
DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



Enfocada al cliente, LATAM ha estado consolidando iniciativas importantes como el nuevo modelo de ventas, que permite al pasajero personalizar su experiencia de vuelo y al Grupo aumentar la generación de ingresos auxiliares y estimular el tráfico aéreo. La renovación de cabinas, anunciada en 2018, apunta a mejorar la experiencia de los pasajeros que necesitan más comodidad, especialmente durante viajes de larga duración, y a ofrecer un producto a tarifas competitivas. Además, permitirá a LATAM aumentar la oferta de asientos en más de dos tercios de las aeronaves.

En forma paralela, el Grupo continúa avanzando con otras medidas para empoderar al pasajero y mejorar su experiencia con la marca, como por ejemplo, a través de desarrollo digital, inversiones en aeropuerto (auto *check-in* y *self bag tag*) y entretenimiento a bordo (LATAM Play). **[+]** [Clientes](#)



CONECTIVIDAD EN LA PRÁCTICA

Conectividad significa volar a más destinos, con mayor frecuencia y mayor posibilidad de conexiones. Los indicadores de LATAM muestran esas diferencias.

> En cerca de la mitad de su capacidad total, medida en ASK¹, LATAM tiene el liderazgo en frecuencia respecto a las demás aerolíneas que operan las mismas rutas.

> A través de la amplia red de destinos, *hubs* estratégicos y alianzas con otras aerolíneas, el Grupo logra ofrecer vuelos – directos, con escala o en conexión – para un 87% de todos los trayectos nacionales e internacionales buscados por los viajeros de los países en donde opera².

> Los vuelos de LATAM son la mejor alternativa de ruta para casi un tercio de los pasajeros que se trasladan entre puntos conectados por LATAM y/o sus alianzas, ya sea debido a su mayor frecuencia, a la existencia de vuelos directos o a rutas más adecuadas (más cortas o con menos conexiones)³.

1 ASK: Asiento por Kilómetro Ofrecido – número de asientos disponibles multiplicado por la distancia.

2 Incluye todos los vuelos comerciales realizados desde los países de operación durante el segundo semestre de 2018 y la oferta de destinos de LATAM en el mismo periodo.

3 Encuesta realizada de enero a julio de 2018; incluye los datos de origen-destino operados en los seis mercados.

UNIFICAR LA EXPERIENCIA

En 2018, los sistemas de venta y reservas se reunieron en una plataforma única, accesible a todos los clientes independientemente de la ruta del viaje o del código del vuelo. Anteriormente existía un sistema para los vuelos operados por LATAM Airlines Brasil y por LATAM Airlines Paraguay y otro para las operaciones de LATAM Airlines Chile, LATAM Airlines Perú, LATAM Airlines Colombia, LATAM Airlines Argentina y LATAM Airlines Ecuador. Para el cliente, el cambio significa más facilidad para gestionar su viaje y una estandarización de la experiencia. También se realizó la actualización de los códigos de vuelo: las rutas LATAM ahora son identificadas por el código LA, a excepción de las que conectan a Brasil y Estados Unidos, que permanecen con la identificación JJ.

La integración de los sistemas tomó tres años de planificación y preparación, que aseguraron un proceso seguro y sin impactos en la operación. Primero se realizó la migración de los sistemas de venta de pasajes a una única plataforma y, después, la migración del sistema de *check-in* de todos los aeropuertos. Esta etapa significó la actualización de más de 3.000 vuelos y 5 millones de pasajes y movilizó a 5.000 profesionales. En los días iniciales tras el cambio, se instaló una mesa de monitoreo formada por 200 empleados que se turnaron las 24 horas del día todos los días de la semana para acompañar el proceso. Los pasajeros eran informados permanentemente a través de los canales de contacto del Grupo: *e-mail*, redes sociales, sitio institucional, SMS y comunicados de prensa.



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

**MAYOR CONECTIVIDAD**

La amplia red de destinos es otro diferenciador de LATAM. Para fortalecerla, el Grupo invierte continuamente en su propia red – ha lanzado siete nuevos destinos en 2018 – y forma alianzas con otros operadores para ampliar la oferta para los pasajeros.

Junto con otras 12 aerolíneas, el Grupo integra la alianza **oneworld®**, que ofrece un circuito mundial de rutas que cubre más de 1.000 destinos en más de 160 países.

Un hito importante fue el avance de los procesos de aprobación de dos acuerdos de operación conjunta (Joint Business Agreement – JBA) de LATAM con American Airlines y con International Airlines Group (IAG), que controla las compañías aéreas

**HUBS**

A medida que el Grupo LATAM expande su red de destinos en Latinoamérica y desde el continente hacia el resto del mundo, crece la relevancia de los *hubs* para el negocio. Éstos se localizan en aeropuertos de gran tamaño – Guarulhos (Brasil); Lima (Perú) y Santiago (Chile) –, así como en aeropuertos estratégicos para el pasajero de negocios – como Congonhas (Brasil) –, que ofrecen una amplia red de conexiones.

europas British Airways e Iberia. De ser aprobados por las autoridades competentes, estos JBAs significarán un salto de conectividad para la región, facilitando el acceso a 420 destinos.

Ambos acuerdos recibieron la aprobación del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC) de Chile durante el año 2018, con nueve medidas de mitigación. Esta decisión del TDLC fue interpelada por terceros y aún está pendiente en el Tribunal de la Corte Suprema de Chile. Aún así, se logró avanzar con el proceso de aprobaciones por parte de las autoridades, sumándose Chile a las autorizaciones previamente recibidas en Brasil, Colombia y Uruguay. Además, en 2018, el gobierno brasileño ratificó el acuerdo de Cie-

**IDENTIDAD VISUAL**

EN 2018, LA MARCA LATAM FUE IMPLEMENTADA EN MÁS HANGARES Y EDIFICIOS, LLEGANDO AL 95%. AÚN ESTÁN PENDIENTES LOS HANGARES DE MANTENIMIENTO DE SANTIAGO (CHILE) Y MIAMI (ESTADOS UNIDOS). LA APLICACIÓN DE LA MARCA YA SE HA IMPLEMENTADO EN 25% DE LAS AERONAVES Y PARA FINALES DE 2019, DEBE ALCANZAR UN 48%.

los Abiertos entre Brasil y Estados Unidos, medida esencial para permitir la ejecución del JBA entre LATAM y American Airlines. Sigue pendiente la aprobación por parte del Departamento de Transporte de Estados Unidos.

Los JBAs, que ya son una realidad en otras regiones del mundo, no implican cambios en el control accionario de las compañías involucradas ni afectan el entorno competitivo. Con ellos, las partes unen fuerzas y comparten las oportunidades generadas por la visión integral de sus redes de destinos. En este aspecto, principalmente, los JBA se diferencian de las alianzas y del establecimiento de vuelos de código compartido: no se trata de ofrecer asientos en determinados vuelos, sino de abrir a los clientes todas las posibilidades de las redes involucradas. Para los pasajeros, los impactos directos e inmediatos serían: más opciones – vuelos directos, menores tiempos de conexión –, flexibilidad y autonomía de elección. Otra ventaja es la posibilidad de canjear las millas o puntos acumulados en el programa de lealtad de una aerolínea por pasajes en otra.

De forma indirecta, los clientes también se beneficiarán de la sinergia que los JBAs permiten en la gestión de la red, como son: la inclusión de destinos de menor tráfico, que serían inviables para operar individualmente; la personalización de la oferta para diferentes perfiles de clientes, la optimización de los negocios y precios más competitivos.

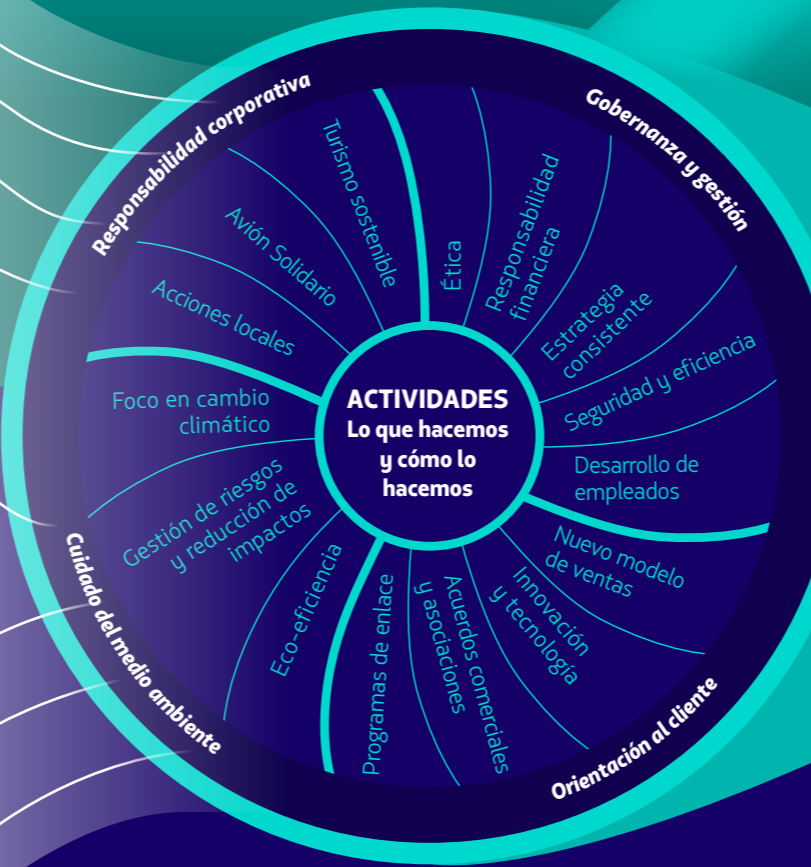
Modelo de generación de valor

Las iniciativas para compartir valor integran la visión estratégica del negocio.

Para concretar el propio negocio, LATAM utiliza capitales de distintas naturalezas y, a través de sus actividades, transforma esos insumos en resultados e impactos. Los resultados son la faceta más visible de la operación, la materialización del trabajo; sin embargo, la principal entrega de valor de la empresa yace en su capacidad para generar impactos positivos duraderos.

- MENÚ
- PRESENTACIÓN
- DESTACADOS
- MENSAJE DEL CEO
- QUIENES SOMOS**
- GOBIERNO CORPORATIVO
- SOSTENIBILIDAD
- DIMENSIÓN ECONÓMICA**
- NUESTRO NEGOCIO
- PROVEEDORES
- CLIENTES
- DIMENSIÓN AMBIENTAL**
- MEDIO AMBIENTE
- DIMENSIÓN SOCIAL**
- EMPLEADOS
- SEGURIDAD
- SOCIEDAD
- ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA
- ANEXOS
- INFORMES FINANCIEROS
- DECLARACIÓN JURADA
- CRÉDITOS

- INSUMOS**
- Capital humano**
Empleados
 - Capital industrial**
Flota | Bases de Mantenimiento | Hangares
 - Capital intelectual**
Conocimiento de la región y el negocio | Licencias de operación y derechos de slot en aeropuertos | Sistemas de gestión (ambiental; seguridad) | Analytics (personalización de la experiencia del cliente)
 - Capital social y relacional**
Programas de viajero frecuente | Marca LATAM | Relaciones con autoridades y la industria | Acciones de ciudadanía corporativa
 - Capital financiero**
Ingresos | Capital | Activos
 - Capital natural**
Combustible de aviación



RESULTADOS

- > Amplia red de destinos
- > Resultados financieros
- > Diversidad en la base de clientes
- > Excelencia operacional
- > Salud organizacional y oportunidades de desarrollo

IMPACTOS

- Propuesta de valor enfocada en el cliente
- Conectividad
- Seguridad
- Ecoeficiencia
- Compromiso con la región
- Debate estratégico

Ver más detalles en la página siguiente.

Representación gráfica elaborada a partir de las directrices de Reporte Integrado del IIRC; considera los principales elementos incluidos en el modelo de negocios y de operación de LATAM.

Entrega de valor

Los impactos generados repercuten sobre el Grupo mismo y toda su cadena de relaciones, en una dinámica que fortalece el negocio y beneficia a los diversos grupos de interés.

Propuesta de valor enfocada en el cliente

Conectividad

Seguridad

Ecoeficiencia

Compromiso con la región

Debate estratégico

Adecuación a diferentes perfiles y segmentos
Diversificación de los ingresos

Participación de mercado
Liderazgo en la región

Credibilidad

Ventaja competitiva frente a un mercado cada vez más consciente y exigente
Reducción de costos

Identidad y propósito
Atractividad (turismo y economía) para la región
Compromiso

Intercambio de conocimientos
Desarrollo del sector
Anticipación de tendencias y riesgos
Conformidad

Acceso
Autonomía
Libertad de elección

Movilidad
Impulso económico

Confianza

Economía de recursos naturales
Menor impacto ambiental
Menos ruido

PARA LATAM

Desarrollo económico
Fortalecimiento social
Cuidado del medio ambiente

Diálogo y construcción conjunta
Agenda de temas de interés de los diversos públicos

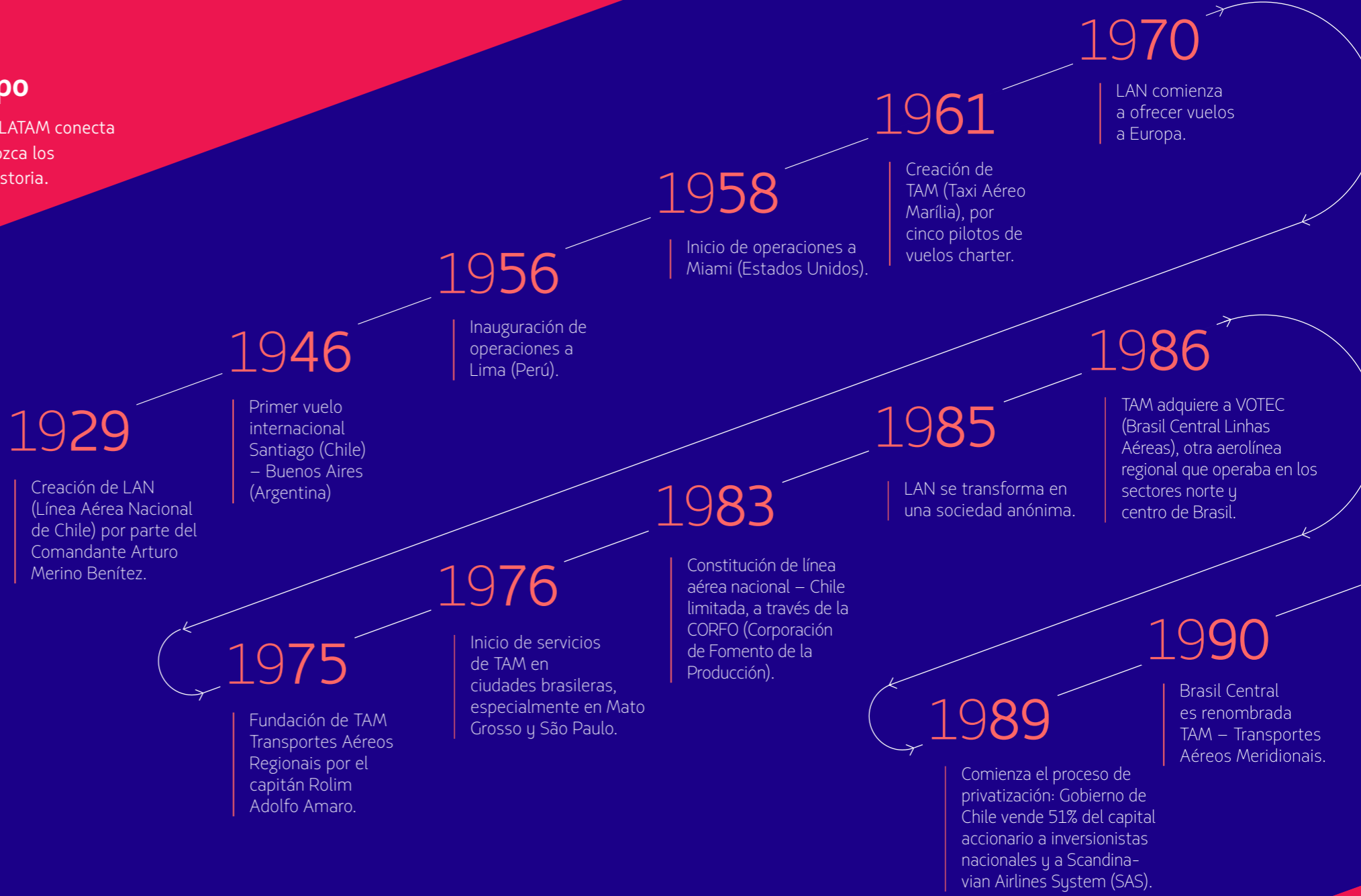
PARA LOS GRUPOS DE INTERÉS

- MENÚ
- PRESENTACIÓN
- DESTACADOS
- MENSAJE DEL CEO
- QUIENES SOMOS**
- GOBIERNO CORPORATIVO
- SOSTENIBILIDAD
- DIMENSIÓN ECONÓMICA**
- NUESTRO NEGOCIO
- PROVEEDORES
- CLIENTES
- DIMENSIÓN AMBIENTAL**
- MEDIO AMBIENTE
- DIMENSIÓN SOCIAL**
- EMPLEADOS
- SEGURIDAD
- SOCIEDAD
- ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA
- ANEXOS
- INFORMES FINANCIEROS
- DECLARACIÓN JURADA
- CRÉDITOS



Línea del tiempo

Desde hace casi 90 años, LATAM conecta personas y destinos. Conozca los principales hitos de esa historia.



- MENÚ
- PRESENTACIÓN
- DESTACADOS
- MENSAJE DEL CEO
- QUIENES SOMOS**
- GOBIERNO CORPORATIVO
- SOSTENIBILIDAD
- DIMENSIÓN ECONÓMICA**
- NUESTRO NEGOCIO
- PROVEEDORES
- CLIENTES
- DIMENSIÓN AMBIENTAL**
- MEDIO AMBIENTE
- DIMENSIÓN SOCIAL**
- EMPLEADOS
- SEGURIDAD
- SOCIEDAD
- ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA
- ANEXOS
- INFORMES FINANCIEROS
- DECLARACIÓN JURADA
- CRÉDITOS





- MENÚ
- PRESENTACIÓN
- DESTACADOS
- MENSAJE DEL CEO
- QUIENES SOMOS**
- GOBIERNO CORPORATIVO
- SOSTENIBILIDAD
- DIMENSIÓN ECONÓMICA**
- NUESTRO NEGOCIO
- PROVEEDORES
- CLIENTES
- DIMENSIÓN AMBIENTAL**
- MEDIO AMBIENTE
- DIMENSIÓN SOCIAL**
- EMPLEADOS
- SEGURIDAD
- SOCIEDAD
- ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA
- ANEXOS
- INFORMES FINANCIEROS
- DECLARACIÓN JURADA
- CRÉDITOS

1993

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

1994

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

1996

TAM compra la aerolínea Lapsa del gobierno paraguayo y crea TAM Mercosur.

Inicio de vuelos São Paulo (Brasil) – Asunción (Paraguay).

1997

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

1998

Llega el primer Airbus A330 y la aerolínea lleva a cabo su primer vuelo internacional desde São Paulo (Brasil) – Miami (Estados Unidos).

1999

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

2003

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

2004

Lanzamiento de la nueva clase ejecutiva para los vuelos a París (Francia) y Miami (Estados Unidos).

Cambio de imagen corporativa: LAN Airlines S.A.

TAM comienza a volar a Santiago (Chile).

2000

LAN se incorpora a oneworld®.

2005

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

TAM S.A. se lista públicamente en el Bovespa, de Brasil.

Lanzamiento de vuelo a Nueva York (Estados Unidos) y Buenos Aires (Argentina).

2001

Alianza de LAN con Iberia, e inauguración del terminal de Carga en Miami (Estados Unidos).

Fundación del Centro de Tecnología y Academia de Servicios en São Paulo (Brasil).

2006

Inicio de vuelos a Londres (Reino Unido) y vuelos a Zúrich y Ginebra (Suiza) a través de su acuerdo con Air France.

Lanzamiento de la nueva clase Premium Business.

TAM se lista públicamente en la Bolsa de Nueva York, de Estados Unidos.

2002

Alianza de LAN con Qantas y con Lufthansa Cargo.

2007

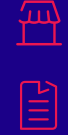
Lanzamiento de la ruta Milán (Italia) y Córdoba (España).

Autorización de ANAC, de Brasil, para empezar vuelos a Madrid (España) y Frankfurt (Alemania).

Implementación del modelo Low Cost en los mercados domésticos.

Aumento de capital por US\$320 millones.





- MENÚ
- PRESENTACIÓN
- DESTACADOS
- MENSAJE DEL CEO
- QUIENES SOMOS**
- GOBIERNO CORPORATIVO
- SOSTENIBILIDAD
- DIMENSIÓN ECONÓMICA**
- NUESTRO NEGOCIO
- PROVEEDORES
- CLIENTES
- DIMENSIÓN AMBIENTAL**
- MEDIO AMBIENTE
- DIMENSIÓN SOCIAL**
- EMPLEADOS
- SEGURIDAD
- SOCIEDAD
- ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA
- ANEXOS
- INFORMES FINANCIEROS
- DECLARACIÓN JURADA
- CRÉDITOS



2008

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

La Compañía recibe su primer Boieng 777-300ER.

2009

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

Lanzamiento de Multiplus.

2010

Compra de aerolínea colombiana Aires.

TAM ingresa oficialmente a Star Alliance.

2011

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

2012

Nace LATAM Airlines Group, a través de la asociación de LAN y TAM.

Colocación de 2,9 millones de acciones.

2013

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

2014

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

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

2015

Nace LATAM, la nueva marca que adoptarán LAN, TAM y sus filiales.

Emisión de bono estructurado EETC por US\$1.020 millones: primera en Latinoamérica.

2016

Aumento de capital por US\$608 millones con el que Qatar Airways adquiere el 9,99% del total de acciones suscritas y pagadas de LATAM.

2017

Implementación del nuevo modelo de negocios en los mercados domésticos por parte de las filiales.

2018

Inauguración del primer vuelo a Asia: Guarulhos (Brasil) – Tel Aviv (Israel).

Nuevo modelo de ventas llega a los vuelos internacionales.





FLOTA MODERNA

LATAM y sus afiliadas operan con 312 aviones, incluyendo los modelos más modernos de sus categorías y su flota promedia una edad de 8,9 años. En vuelos domésticos y regionales en Latinoamérica, opera principalmente aviones de la familia Airbus A320 (modelos A320, A321 y A320-Neo), en los vuelos internacionales de larga distancia, la operación se hace con aviones Airbus y Boeing, que incluyen los modelos

A350-900 y 787 Dreamliner, un referente mundial en eficiencia en el consumo de combustible y reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y ruido. En LATAM Cargo, la operación combina el espacio de carga de las aeronaves de pasajeros y una flota de cargueros compuesta por nueve aeronaves Boeing 767.

Durante 2018, LATAM retiró de la operación cinco aviones de modelos más antiguos e incorporó dos aviones Airbus A350-900 y dos del modelo A321. LATAM ya opera cuatro A320-Neo y se espera aumentar a 13 en 2019. La aeronave consume un 15% menos de combustible y genera un 50% menos de ruido que el modelo equivalente en la generación anterior.

MANTENIMIENTO

LATAM cuenta con instalaciones de mantenimiento mayor, de línea y de componentes, equipados y certificados para atender a la flota Boeing y Airbus. Dos bases de Mantenimiento, Reparación y Operación (MRO) son responsables del mantenimiento mayor de las aeronaves del Grupo, además de eventualmente dar servicio a terceros. También corresponde a los MRO planificar y ejecutar las devoluciones de aeronaves, en cumplimiento con el plan de flota del Grupo.

En Chile, la base se ubica cerca del Aeropuerto Internacional de Santiago. Tiene capacidad para atender simultáneamente dos aviones de corto alcance (*narrow body*) y uno

de largo alcance (*wide body*), además de contar con espacios de apoyo, donde se realizan actividades de adaptación del interior de las cabinas, incluyendo la instalación de los sistemas de entretenimiento.

En Brasil, la base de mantenimiento está ubicada en São Carlos, dentro de São Paulo y puede atender hasta ocho aeronaves al mismo tiempo. La unidad cuenta también con más de 30 almacenes de componentes técnicos, un hangar dedicado al decapado y pintura y un área de ingeniería de soporte, entre otros.

Las dos bases de MRO de LATAM realizaron 388 servicios de mantenimiento, lo que se traduce en un 78% de mantenimiento total de la flota durante el año; el remanente quedó a cargo de proveedores externos. Los servicios realizados en las unidades propias sumaron 1,13 millones de horas-hombre trabajadas.

La red de mantenimiento de línea incluye una serie de servicios automatizados e integrados que aseguran el cumplimiento de todos los requisitos de seguridad y regulaciones locales e internacionales. Hay unidades de mantenimiento de línea en los hangares de LATAM en Santiago (Chile); São Carlos, Congonhas/São Paulo y Brasília (Brasil); Lima (Perú), Aeroparque/Buenos Aires (Argentina) y Miami (Estados Unidos), entre otros.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



- MENÚ
- PRESENTACIÓN
- DESTACADOS
- MENSAJE DEL CEO
- QUIENES SOMOS**
- GOBIERNO CORPORATIVO
- SOSTENIBILIDAD
- DIMENSIÓN ECONÓMICA**
- NUESTRO NEGOCIO
- PROVEEDORES
- CLIENTES
- DIMENSIÓN AMBIENTAL**
- MEDIO AMBIENTE
- DIMENSIÓN SOCIAL**
- EMPLEADOS
- SEGURIDAD
- SOCIEDAD
- ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA
- ANEXOS
- INFORMES FINANCIEROS
- DECLARACIÓN JURADA
- CRÉDITOS

AL 31 DE DICIEMBRE DE 2018			
	Fuera de balance	En balance	Total
FLOTA OPERATIVA			
Flota pasajeros			
Airbus A319-100	9	37	46
Airbus A320-200	34	92	126
Airbus A320-Neo	3	1	4
Airbus A321-200	19	30	49
Airbus A350-900	3	4	7
Boeing 767-300 ER	2	33	35
Boeing 777-300 ER	6	4	10
Boeing 787-8	4	6	10
Boeing 787-9	10	4	14
Total	90	211	301
Flota carga			
Boeing 767-300F	1	8	9
Total	1	8	9
Arriendos (corto plazo)			
Boeing 777-200	-	2	2
Total	-	2	2
Total flota operativa	91	221	312
SUBARRIENDOS			
Airbus A320-200	-	5	5
Airbus A350-900	1	1	2
Boeing 767-300F	-	-	1
Total subarriendos	1	7	8
TOTAL FLOTA	92	228	320

La descripción completa de los modelos de aeronaves que componen la flota de LATAM está disponible en [Anexos](#).





MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



OPERACIONES

MERCADO INTERNACIONAL

La operación internacional de pasajeros del Grupo LATAM abarca los vuelos regionales entre Sur y Centroamérica y los vuelos de largo alcance a todas las regiones del mundo. El Grupo cerró 2018 atendiendo a 32 destinos internacionales en 26 países. En promedio, son 192 vuelos regionales y 75 vuelos de larga distancia cada día.

En el consolidado del año, la operación internacional de pasajeros representó un 46% de los ingresos totales del Grupo y 55% de los ingresos de pasajeros. En total, 16,5 millones de personas eligieron LATAM para viajar a diversos destinos internacionales. El resultado es un 2,5% más alto que el registrado en 2017, cuando el Grupo transportó 16,1 millones de personas en vuelos internacionales. La demanda de pasajeros, medida en RPK (*Revenue*

Passenger Kilometers, que equivale al número de pasajeros pagos transportados multiplicado por la distancia volada), aumentó un 3,0% en comparación con el 2017. La oferta, medida en ASK creció un 6,1% en el período. El resultado impactó el factor de ocupación de LATAM en los vuelos internacionales, que correspondió a un 84,3%, una reducción de 2,5 puntos porcentuales de 2017 a 2018.

En el mercado regional, el Grupo LATAM opera en 13 países, siendo el líder en la región, con un 43% de participación de mercado, seguido por los competidores Avianca (18%), Aerolíneas Argentinas (8%) y Gol (8%). En 2018, se lanzaron 28 nuevas rutas y se anunciaron otras 12 para 2019.

El Grupo LATAM opera, además, rutas de largo alcance hacia 13 países. En 2018, se inauguraron vuelos importantes, como los que llevan pasajeros de Guarulhos (Brasil) a Roma (Italia), Lisboa (Portugal)

y Boston y Las Vegas (Estados Unidos), así como la ruta Santiago (Chile) - Guarulhos (Brasil) - Tel Aviv (Israel). También se lanzaron las rutas Fortaleza (Brasil) a Orlando (Estados Unidos) y Salvador (Brasil) a Miami (Estados Unidos). Otra novedad fue el aumento de la frecuencia de vuelo entre Santiago (Chile) y Melbourne (Australia), que ahora se ofrece todos los días de la semana.



PODER ELEGIR

EL NUEVO MODELO DE VENTAS, DONDE EL PASAJERO ESCOGE ENTRE CUATRO TARIFAS (PROMO, LIGHT, PLUS Y TOP) Y ELIGE LOS SERVICIOS Y CONDICIONES QUE DESEA, SE HA AMPLIADO A TODOS LOS VUELOS INTERNACIONALES EN 2018.



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS


MERCADO DOMÉSTICO

La operación doméstica de pasajeros engloba vuelos domésticos realizados por LATAM Argentina, LATAM Brasil, LATAM Chile, LATAM Colombia, LATAM Ecuador y LATAM Perú, sumando 1.036 vuelos por día. El Grupo es líder de mercado en Chile y Perú, con un 64% de participación de mercado en cada uno. En Argentina, Brasil y Colombia es la segunda; en Ecuador, la tercera. En Brasil, el mayor mercado de América del Sur y uno de los principales del mundo, LATAM mantiene operaciones en 45 aeropuertos de 42 ciudades, promediando 560 vuelos domésticos diarios.

El Grupo LATAM opera en 69 aeropuertos en los países de habla hispana, siendo en Perú donde cubre más destinos (19 ciudades).

Al igual que en el mercado internacional, LATAM también invierte en la ampliación de la red de destinos domésticos, en línea con el compromiso de impulsar el desarrollo económico y el potencial turístico de las regiones.

Un ejemplo fue el inicio de la operación en Pisco, Perú. En 2019, se inaugurarán vuelos directos con el objetivo de facilitar el desplazamiento de los turistas que visitan las distintas regiones del país. Si bien antes los pasajeros estaban siempre obligados a regresar a la capital, Lima, a partir de 2019 podrán tomar vuelos directos de Cusco a las ciudades de Pisco e Iquitos.

En 2018, la operación doméstica de pasajeros fue responsable de un 38% de los ingresos to-



tales de LATAM y de un 45% de los ingresos de pasajeros. El Grupo LATAM transportó 52,3 millones de personas en sus vuelos domésticos, cifra 2,5% más alta que la de 2017.

En el mercado doméstico, en promedio, la demanda de pasajeros, medida en RPK, creció un 2,8% con respecto a 2017, y la oferta, medida en ASK, aumentó un 3,6%. El factor de ocupación fue de 81,5%, una reducción de 0,7 punto porcentual en comparación con el año anterior.



**EL GRUPO LATAM TRANSPORTÓ
52,3 MILLONES DE PASAJEROS
EN LOS SEIS MERCADOS
DOMÉSTICOS DONDE OPERA.**

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

**LATAM CARGO**

LATAM Cargo es el mayor grupo operador de carga aérea de América Latina, con un total de 150 destinos en 29 países. Además de todos los destinos operados por LATAM en el transporte de pasajeros, LATAM Cargo cuenta también con una red exclusiva de carga, que cubre siete destinos – cinco en América Latina y dos en Europa.

En 2018, los ingresos por el transporte de carga aumentaron un 6,0% en comparación con el año anterior, representando un 11% de los ingresos totales de LATAM. La capacidad de carga creció un 4,3% y el factor de ocupación cerró el año en 55,1%, un aumento de 0,2 puntos comparado con 2017. LATAM Cargo atendió a alrededor de 5.000 clientes transportando 921 mil toneladas

de carga; 65% en aviones de pasajeros y 35% en los nueve cargueros dedicados que componen la flota. La estrategia *belly*, que aprovecha el espacio de carga disponible en las bodegas de los aviones de pasajeros, fue uno de los hitos destacados del año.

Se consolidó también el uso del formato *flex* entre los clientes. La opción es ideal para atender a los llamados embarques no críticos, ya que LATAM Cargo garantiza el plazo de entrega, pero tiene autonomía para definir la ruta y el tipo de avión empleado en el transporte, lo que reduce costos operacionales y hace que el precio del servicio sea más competitivo. En la cartera de LATAM Cargo hay, además, otras dos opciones de embarque –

estándar y exprés – y las opciones de cuidado, con trato personalizado según el tipo de carga: desde animales vivos, flores, productos farmacéuticos hasta carga de gran volumen y mercancías de alto valor.

Es parte de las inversiones futuras para mejorar la capacidad de operación de LATAM Cargo en la atención a grandes volúmenes, especialmente de clientes del segmento de *e-commerce*. Otro proyecto para los próximos dos años prioriza el perfeccionamiento del sistema de refrigeración en todas las etapas del transporte de la carga perecedera. Como los acuerdos de operación conjunta (JBA) con American Airlines e IAG también serán válidos para el transporte de carga, se espera que, cuando entren en vigor, potencien la conectividad de LATAM Cargo, que podrá expandir su red de destinos y su número de clientes.

PRODUCTOS FARMACÉUTICOS

LATAM Cargo fue pionera en las Américas al certificarse en el programa Center of Excellence of Independent Validators (CEIV Pharma), de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA). Actualmente, ya están certificadas seis rutas, incluyendo la certificación de la propia LATAM y de dos terminales de origen y destino. La terminal de carga del Grupo en Miami (Estados Unidos) también cuenta con la certificación.



LATAM en el mundo

[102-4 y 102-6]

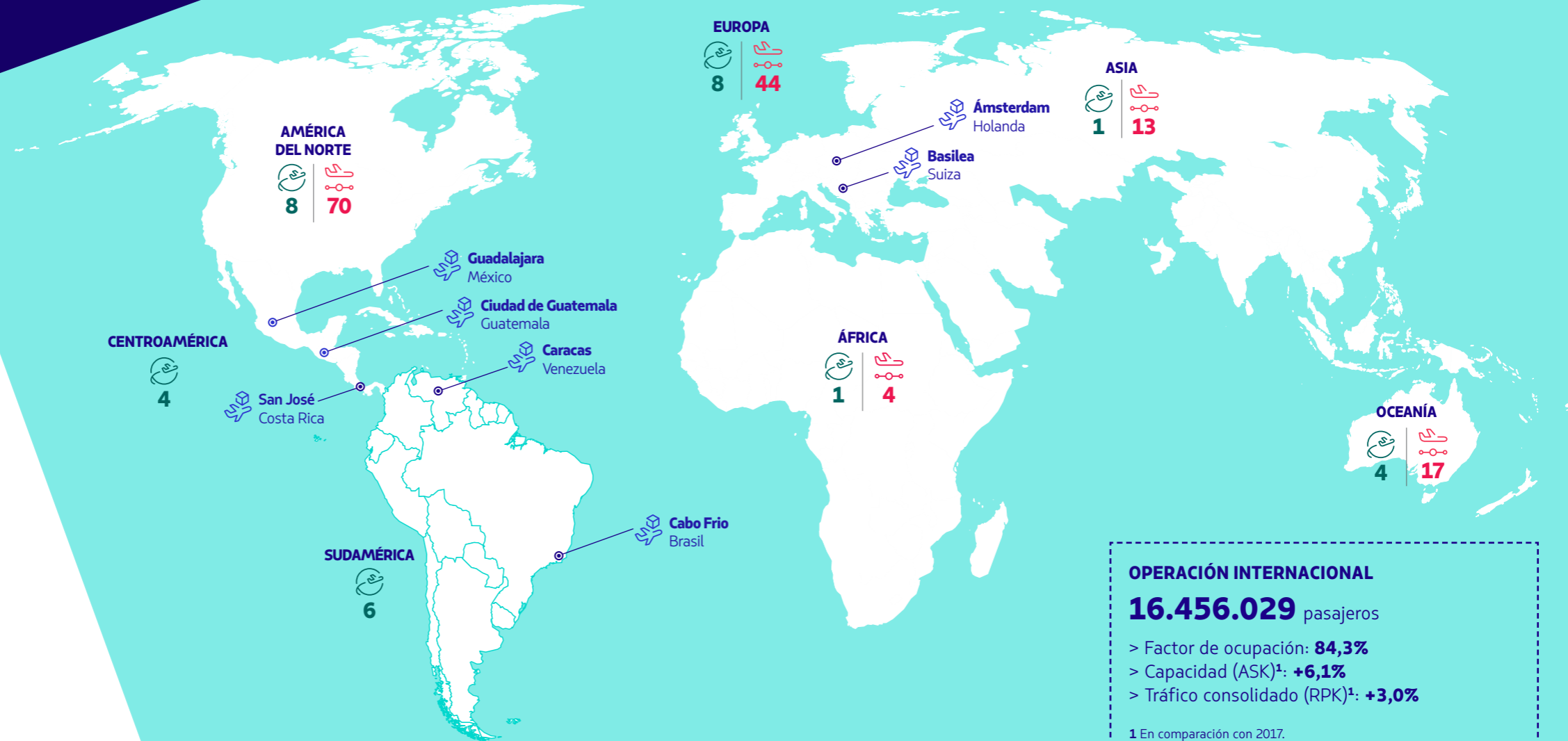
Mercado internacional
32 destinos

Códigos compartidos
148 destinos

Destinos exclusivos de carga
7 destinos



- MENÚ
- PRESENTACIÓN
- DESTACADOS
- MENSAJE DEL CEO
- QUIENES SOMOS**
- GOBIERNO CORPORATIVO
- SOSTENIBILIDAD
- DIMENSIÓN ECONÓMICA**
- NUESTRO NEGOCIO
- PROVEEDORES
- CLIENTES
- DIMENSIÓN AMBIENTAL**
- MEDIO AMBIENTE
- DIMENSIÓN SOCIAL**
- EMPLEADOS
- SEGURIDAD
- SOCIEDAD
- ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA
- ANEXOS
- INFORMES FINANCIEROS
- DECLARACIÓN JURADA
- CRÉDITOS



OPERACIÓN INTERNACIONAL

16.456.029 pasajeros

- > Factor de ocupación: **84,3%**
- > Capacidad (ASK)¹: **+6,1%**
- > Tráfico consolidado (RPK)¹: **+3,0%**

1 En comparación con 2017.



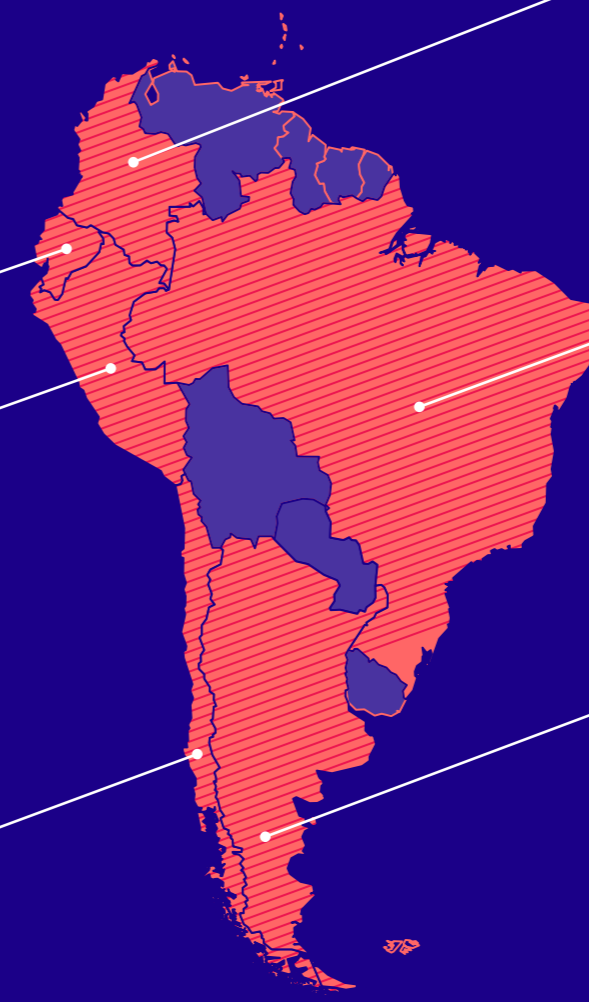


Mercado doméstico

[102-4 y 102-6]

- MENÚ
- PRESENTACIÓN
- DESTACADOS
- MENSAJE DEL CEO
- QUIENES SOMOS**
- GOBIERNO CORPORATIVO
- SOSTENIBILIDAD
- DIMENSIÓN ECONÓMICA**
- NUESTRO NEGOCIO
- PROVEEDORES
- CLIENTES
- DIMENSIÓN AMBIENTAL**
- MEDIO AMBIENTE
- DIMENSIÓN SOCIAL**
- EMPLEADOS
- SEGURIDAD
- SOCIEDAD
- ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA
- ANEXOS
- INFORMES FINANCIEROS
- DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



LATAM Airlines Ecuador

5 destinos domésticos

1.185.765 pasajeros¹

82,2%	+10% RPK
31%	+13% ASK

TAME y Avianca

LATAM Airlines Perú

19 destinos domésticos

7.343.037 pasajeros¹

82,6%	+9% RPK
64%	+9% ASK

Peruvian, Viva Air y Avianca

Factor de ocupación

Participación de mercado

Tráfico consolidado²

Capacidad²

Principales competidores

LATAM Airlines Chile

17 destinos domésticos

7.964.835 pasajeros¹

81,9%	+4% RPK
64%	+3% ASK

Sky y JetSmart

LATAM Airlines Colombia

14 destinos domésticos

5.054.154 pasajeros¹

82,0%	+5% RPK
22%	+6% ASK

Avianca, Viva Colombia y Satena

LATAM Airlines Brasil

43 destinos domésticos

28.422.391 pasajeros¹

81,2%	+2% RPK
31%	+4% ASK

GOL, Azul y Avianca Brasil

LATAM Airlines Argentina

13 destinos domésticos

2.379.934 pasajeros¹

81,2%	-5% RPK
18%	-6% ASK

Aerolíneas Argentinas, Flybondi y Norwegian

OPERACIÓN DOMÉSTICA

52.350.116 pasajeros¹ 113 destinos domésticos

81,5%	+2,8% RPK	+3,6% ASK
-------	-----------	-----------

¹ Total transportado por la filial.
² En comparación con 2017.



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

**PROGRAMA DE PASAJERO****FRECUENTE [102-2]**

Los programas de pasajero frecuente tienen por objetivo reconocer la lealtad de los pasajeros que más utilizan las aerolíneas del Grupo LATAM con diversos beneficios y premios, para lo cual las personas deben inscribirse como socios. Es la forma que tienen las compañías aéreas para agradecer la preferencia de los clientes, siendo un atributo muy valorado por los pasajeros.

En el marco del proceso de unificación de la marca LATAM y de los programas de fidelización LATAM Pass (países de habla hispana) y LATAM Fidelidade (Brasil), en 2018 se homologaron y simplificaron reglas y beneficios para mejorar significativamente la experiencia de viaje de los clientes de LATAM en todos los países donde opera.

En enero de 2018, en tanto, se realizó con éxito el cambio de la moneda de acumulación de LATAM Pass, que pasó de kilómetros a millas (manteniendo equivalencia de poder adquisitivo). Este cambio es sólo nominativo y va en línea con la tendencia de los programas de fidelización de la industria aérea mundial y con la homologación de los programas del Grupo.

Adicionalmente, se anunció un nuevo modelo de calificación a las categorías elite, el cual será válido a partir de 2019, en donde se simplifica la forma de acceder a las categorías del programa (pasando de tres metas a cumplir, a sólo una), además de construirse con base en la tarifa pagada.

Respecto a la relación con los socios comerciales de LATAM Pass, en línea con el objetivo de ofrecer una coalición cada vez más completa, tangible y cotidiana a los socios del programa, se lanzaron nuevas alianzas de canje y acumulación con grandes empresas como Rappi, Ripley, Rental Cars. Además se renovó el contrato con el banco Santander Chile con vigencia hasta 2025.

Al cierre de 2018, Grupo LATAM tenía más de 30 millones de socios inscritos en sus programas de pasajero frecuente, un 9,4% más que en 2017, distribuidos en 15,4 millones de socios LATAM Pass y 14,9 millones de socios LATAM Fidelidade. En su conjunto, las aerolíneas del Grupo registraron 7,1 millones de pasajeros que canjearon tickets aéreos.



EL GRUPO LATAM TENDRÁ EL CUARTO MAYOR PROGRAMA DE LEALTAD DEL MUNDO, CON MÁS DE 30 MILLONES DE MIEMBROS.

OFERTA PÚBLICA DE ACCIONES

En septiembre de 2018, LATAM Airlines Brasil anunció la intención de realizar una oferta pública de adquisición (OPA) de las acciones ordinarias de Multiplus, con el objetivo de adquirir las acciones de accionistas minoritarios (27,3%) y, a continuación en caso de ser exitosa esta operación, cancelar su registro como compañía pública en el segmento Novo Mercado de la Bolsa de Valores de Brasil (B3). Este proceso se encontraba sujeto a la aprobación del regulador de valores de Brasil y a que la oferta pública de adquisición de acciones resulte exitosa. La solicitud ya fue aprobada por la Comisión de Valores Mobiliarios (CVM) de Brasil, con lo que la transacción debe resolverse durante el 2019. En caso de que la operación sea exitosa, el total de la operación alcanzará aproximadamente US\$305 millones.

Con el cierre del capital de Multiplus, LATAM Airlines Brasil pasará a ser la única gestora de LATAM Fidelidade, que atiende al mercado brasileño, como ya sucede con LATAM Pass, que atiende a los países de habla hispana. La administración directa de LATAM Fidelidade permitirá identificar nuevas sinergias entre los dos programas de viajero frecuente y estrechar la conexión con la estrategia del negocio y, en consecuencia, fortalecer la oferta para los clientes, apalancando los ingresos provenientes de la venta de pasajes aéreos.



PREMIOS Y RECONOCIMIENTOS

La excelencia en el servicio prestado a los clientes hizo que LATAM destacara en diversas premiaciones en 2018. El compromiso del Grupo con la sostenibilidad también fue reconocido una vez más. A continuación, los principales premios del año.

SERVICIOS

World Line Airline Awards – Skytrax 2018, el premio más importante de la industria aérea

- > 1^{er} lugar en la categoría Mejor Sala VIP de Clase Ejecutiva entre las Aerolíneas de Sudamérica.

OAG (Official Airline Guide) 2018

- > Elegido el grupo de aerolíneas más puntual entre las 20 mayores aerolíneas del mundo en número de vuelos programados.

Trip Advisor – Travellers Choice Award 2018

- > 3^{er} lugar en la categoría Mejor Servicio de Clase Ejecutiva entre las Aerolíneas de Sudamérica.

PAX Readership Awards – Outstanding Food Service by a Carrier

- > Reconocida como la aerolínea con el mejor menú a bordo de Sudamérica.

APEX 2019 (Airline Passenger Experience Association)

- > Reconocida como Five Star Global Airline por la experiencia a bordo ofrecida a los pasajeros; la única de Sudamérica que entró en el *ranking*.

World Travel 2018

- > Reconocida como la Aerolínea Líder de Sudamérica.

Global Traveler's 2018 – Tested Reader Survey Awards

- > 1^{er} lugar en la categoría Mejor Aerolínea de Sudamérica por quinto año consecutivo.

SOSTENIBILIDAD

Índice de Sostenibilidad Dow Jones 2018

- > Incluida por quinto año consecutivo en la categoría World del índice, conformado por 317 empresas; LATAM es la única aerolínea de América presente en el *ranking*.

Premio Empresas Alas20 – Líderes Sostenibles

- > 2^o lugar en la categoría Empresa Líder en Gobierno Corporativo.

- > 2^o lugar en la categoría Empresa Líder en Sostenibilidad—Presidente del Consejo Directivo para Ignacio Cueto Plaza.

- > 3er lugar en la categoría Empresa Líder en Relación con Inversionistas.

Índice de Sostenibilidad Corporativa – Instituto ActionAbility y revista Capital – Chile

- > 1^{er} lugar en el *ranking* general, compuesto por 25 empresas chilenas.

Informe Reporta – Chile

- > Informe de Sostenibilidad 2017, electo como el mejor reporte de empresas cuyas acciones se cotizan en la Bolsa de Valores de Santiago (IPSA).

MARCA Y DISEÑO

TheDesignAir Awards 2018

- > Elegida Aerolínea de Sudamérica con el mejor diseño.

Brasil Design Awards 2018

- > Premio Grand Prix – categoría *Branding* para el lanzamiento de la marca LATAM, en sociedad con Interbrand. Fue reconocida en otras siete categorías, incluyendo la de Cliente del Año.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





GOBIERNO CORPORATIVO



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





PRINCIPIOS, PRÁCTICAS Y POLÍTICAS

[102-5]

L ATAM Airlines Group es una empresa de capital abierto, registrada ante la Comisión para el Mercado Financiero (CMF) de Chile bajo el número de inscripción 306, con acciones negociadas en la Bolsa de Comercio de Santiago y en la Bolsa de Valores Electrónica de Chile. El Grupo también negocia sus acciones en la Bolsa de Nueva York (NYSE) en forma de *American Depositary Receipts* (ADRs).

Las prácticas de gobierno corporativo obedecen a las leyes del Mercado de Valores (nº 18.045) y de Sociedades Anónimas (nº 18.046) y a las reglas de la CMF en Chile. También concuerdan con las leyes y regulaciones de los Estados Unidos, con énfasis en las normas de la Securities and Exchange Commission (SEC) y con las regulaciones específicas de los países donde hay filiales domésticas del Grupo.

El compromiso con las mejores prácticas de gobernanza y *compliance* involucra a todos los empleados. Una serie de iniciativas e instrumentos dirigen la conducta interna buscando asegurar estándares de excelencia en ética, cumplimiento, transparencia y rendición de cuentas, así como combatir actos ilícitos como corrupción, soborno, antimonopolios y lavado de dinero. Algunos ejemplos:

> **Programa de Compliance:** cubre diferentes elementos del tema, como el compromiso de la alta dirección, desarrollo de políticas específicas, identificación y gestión de riesgos, procesos de monitoreo y control, capacitaciones y comunicación. Aclara, así, la responsabilidad de todos los empleados por el cumplimiento de las leyes y regulaciones a las que está sujeto el negocio. Es administrado por la vicepresidencia de Asuntos Legales y Compliance y cuenta con la participación del Directorio y del Comité de Directores;

> **Conjunto de políticas corporativas** (ver cuadro en la [próxima página](#));

> **Manual de manejo de información de interés:** además de acatar la ley chilena 20.382 sobre gobierno corporativo y las regulaciones de la CMF, la publicación regula la divulgación de operaciones, los períodos de bloqueo voluntario para la compra y venta de acciones, los mecanismos de divulgación de información relevante y los procedimientos para evitar la fuga de información confidencial;

> **Manual de prevención de delitos:** fue creado en 2014 y forma parte del Modelo de Prevención de Delitos, definiendo roles y responsabilidades dentro de la Compañía para la prevención de delitos, con-

templados en la ley chilena 20.393, que establece la responsabilidad penal de las personas jurídicas;

> **Canal de Ética:** recibe denuncias sobre violaciones a leyes y normas internas, como incumplimiento del Código de Conducta, irregularidades laborales, discriminación, acoso moral y sexual, fraudes, corrupción y soborno, entre otras. Las denuncias son confidenciales y el canal es administrado por un colaborador externo, que realiza la evaluación inicial de todos los registros. Cuando resulta necesario, los casos pasan al Comité de Administración del Código de Conducta de cada país, que está compuesto por representantes de distintas áreas y asegura que se canalice como sea necesario. [102-17]

OPERACIONES CON PARTES RELACIONADAS

Desde 2016, está en vigor la Política de Control de Operaciones con Partes Relacionadas, elaborada de acuerdo con la Ley de Sociedades Anónimas de Chile y válida para el Grupo y sus filiales. La ley establece que todas las transacciones de una empresa que cotiza en bolsa con una parte relacionada deben contribuir al interés social, ser realizadas bajo condiciones de mercado, pasar por la evaluación del Comité de Directores y ser aprobadas por el Directorio. La política de LATAM incluye la definición de las operaciones que se consideran estándar, es decir, que no requieren del análisis del Comité de Directores ni la aprobación del Directorio.

Las operaciones realizadas en 2018 entre LATAM y sus subsidiarias se encuentran en los estados financieros consolidados relativos al ejercicio social del 31 de diciembre de 2018. Para más información, consulte la [nota 33 de los Estados Financieros](#). [+]

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



Políticas corporativas [102-16]

El Grupo mejora continuamente el marco regulatorio interno que guía la conducción de los negocios en el día a día. Algunas políticas se destacan:

- > [Código de Conducta](#)
- > [Código de Conducta para Altos Ejecutivos¹](#)
- > [Política de Compliance sobre Anticorrupción²](#)
- > [Política del Comité de Compliance](#)
- > [Política de Roles y Responsabilidades de Ejecutivos](#)
- > [Manual de Prevención de Delitos](#)
- > [Política Inducción de Nuevos Miembros del Directorio](#)
- > [Política de Gestión de Riesgos \(ver página 61\)](#)
- > [Política de Control de Operaciones con Partes Relacionadas](#)
- > [Política de Contribuciones Políticas²](#)
- > [Política de Seguridad de la Información² \(ver página 62\)](#)
- > [Normas de Seguridad PCI \(Payment Card Industry\)¹](#)
- > [Política de Tesorería Corporativa](#)
- > [Política Tributaria](#)
- > [Política de Fondos Fijos²](#)
- > [Política de Fusiones y Adquisiciones²](#)
- > [Política de Procurement² \(ver página 68\)](#)
- > [Política de Pago de Proveedores²](#)
- > [Política de Pagos Generales¹](#)
- > [Política de Escalamiento \(llevar la toma de decisiones a un nivel superior\)](#)
- > [Política de Regalos, Entretenimiento y Viajes²](#)
- > [Política de Servicios Preferentes para Funcionarios Públicos](#)
- > [Política de Donaciones² \(ver página 100\)](#)
- > [Política de Seguridad, Calidad y Medio Ambiente \(ver página 158\)](#)
- > [Política de Sostenibilidad \(ver site y página 50\)](#)

¹ Política creada en 2018.

² Política revisada en 2018.

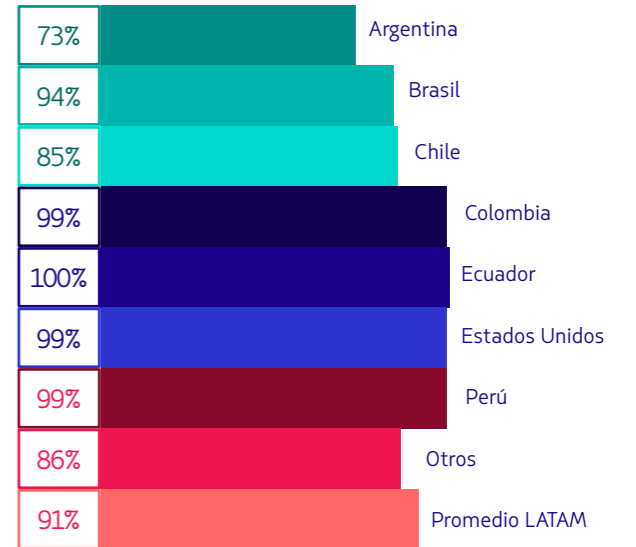
CAPACITACIÓN

En un proceso de capacitación y compromiso continuo, los empleados reciben capacitación periódica en temas de ética, conformidad, prevención contra la corrupción y prácticas anticompetitivas. Los temas forman parte del proceso de inducción de los nuevos empleados y del plan anual de actualización de conocimientos. En 2018, un 91% de los empleados, 97% de los ejecutivos y todos los miembros del Directorio hicieron el curso en línea sobre el Código de Conducta, que incluyó una prueba de conocimientos para verificar la efectividad de la capacitación. En 2018, se aprobaron las directrices en relación al Código de Conducta y una matriz de consecuencia para los casos en que el empleado no realice la capacitación sobre el documento.

Los procedimientos anticorrupción se aplican a la totalidad de la base de proveedores y 37% de éstos recibieron información y capacitación sobre el Código de Conducta en 2018. De los proveedores que se relacionan con organismos gubernamentales a nombre de LATAM (TPI por su sigla en inglés), los 460 fueron informados.

En otra iniciativa, los empleados de distintas áreas actúan como “embajadores de compliance” en sus unidades, ayudando a difundir el tema entre sus colegas. Actualmente, hay más de 200 embajadores en las áreas de Aeropuertos, Asuntos Corporativos, Auditoría, Gestión de Proveedores, Infraestructura, Asuntos Legales y Compliance, LATAM Travel, Marketing, Operaciones de Carga, Operaciones y Mantenimiento, Recursos Humanos, Red y Flota, Tesorería y Ventas.

CAPACITACIÓN SOBRE EL CÓDIGO DE CONDUCTA¹ [205-2]



¹ Porcentaje anual de empleados que toman capacitación sobre el Código de Conducta en cada país de operación. Están considerados en el total los empleados en licencias médicas prolongadas; sin considerar ese grupo, el promedio LATAM aumenta a 94%.

CONTRIBUCIONES POLÍTICAS

La Política de Contribuciones Políticas establece las directrices relativas al apoyo financiero a partidos y candidatos en todos los países de operación de LATAM durante campañas electorales, independientemente de la esfera gubernamental. Las contribuciones deben ajustarse a las legislaciones locales vigentes y estar alineadas al Código de Conducta del Grupo. También es necesario obtener la aprobación del Directorio, en estos casos representado por el Comité Ejecutivo. No se ha realizado ninguna contribución desde que la política fue instituida a finales de 2016. [415-1]



ESFERAS DE DECISIÓN [102-18]

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



El principal órgano de gobierno de LATAM Airlines Group S.A. es el **Directorio**, que cuenta con nueve miembros titulares, elegidos individualmente por periodos de dos años mediante el sistema de voto acumulativo. Cada accionista tiene un voto por acción y puede emitir todos sus votos a favor de un candidato o distribuirlos entre varios. De esta forma, los accionistas con un 10% de las acciones en circulación tienen el poder de elegir al menos un representante.

El actual Directorio fue elegido en la Junta Ordinaria de Accionistas celebrada el 26 de abril de 2017. En agosto de 2018, Sonia J.S. Villalobos, de nacionalidad brasileña, se integró al Directorio,

producto de la vacancia por la renuncia de un director. Además de aportar a la diversidad, su participación agrega una visión relevante al Directorio sobre el mercado brasileño, el más grande en donde opera el Grupo LATAM.

Las principales atribuciones del Directorio son definir y seguir las directrices estratégicas del Grupo. El Directorio se reúne en sesiones mensuales regulares y, cuando sea necesario, en sesiones extraordinarias. En promedio, la asistencia de los miembros del Directorio en 2018 fue de 82,9%.

Los directores también pasan por un proceso de autoevaluación. Normalmente, responden un formulario de buenas prácticas requerido por la Comisión para el Mercado Financiero (CMF) de Chile.

Existe, además, el **Comité de Directores**, que es formado por tres miembros del Directorio y cumple también la función de Comité de Auditoría. Esa composición cumple lo establecido por la

Ley de Sociedades Anónimas de Chile (LSA), las normas de la Ley Sarbanes-Oxley Act y las respectivas directrices de la Securities and Exchange Commission (SEC), de los Estados Unidos.

Al 31 de diciembre de 2018, todos los miembros del Comité de Directores – Eduardo Novoa Castellón, Nicolás Eblen Hirmas y Georges de Bourguignon Arndt – eran considerados independientes de acuerdo a la Regla 10A del Exchange Act. Según la ley chilena, Eblen Hirmas no tiene la calidad de director independiente.

En Chile, los requerimientos correspondientes a la independencia de los directores están estipulados en la LSA y sus modificaciones posteriores por la Ley N° 19.705, relativa a la relación entre los directores y los accionistas que controlan una sociedad. Un director se considera independiente cuando no tiene vínculos, intereses, dependencia económica, profesional, crediticia o comercial, de naturaleza o volumen relevante, con la sociedad,





con las demás sociedades del Grupo, su controlador ni con los ejecutivos principales, además de no tener relaciones de parentesco con estos últimos.

El Comité de Directores tiene, entre otras atribuciones, las de evaluar los informes de auditores externos, balances y demás estados financieros remitidos al Directorio y proponer la contratación de auditores externos y agencias de calificación de riesgo.

La estructura de gobierno cuenta con cuatro comités que apoyan al Directorio con análisis y recomendaciones: Estrategia y Sostenibilidad, Liderazgo, Finanzas y Clientes. Cada comité está constituido por tres o más miembros del Directorio; al menos uno de

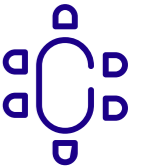
ellos debe haber sido elegido por TEP Chile S.A.

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

La **esfera ejecutiva** se divide en cuatro grandes áreas: Clientes; Comercial; Operaciones y Flota; y Finanzas, con una clara división de responsabilidades para la ejecución y el monitoreo de la estrategia del Grupo. La toma de decisiones también es ágil. Junto con el CEO de LATAM, las

Vicepresidencias de las cuatro áreas, de Legal y Compliance y de Asuntos Corporativos integran el Comité Ejecutivo, que se reúne semanalmente, con el apoyo del vicepresidente de Recursos Humanos y del director de Planificación Estratégica. Otras áreas aportan información y pueden ser invitadas a las reuniones para tratar temas específicos.

Las áreas de Asuntos Legales y Compliance, Seguridad, Asuntos Corporativos, Tecnología y Planificación Estratégica operan a través de toda la organización. En las filiales domésticas, existe un CEO responsable de la operación de cada una de las subsidiarias.



CUATRO GRANDES ÁREAS
COMPONEN LA ESFERA EJECUTIVA:
CLIENTES; COMERCIAL; OPERACIONES
Y FLOTA; Y FINANZAS.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





Organigrama

- MENÚ
- PRESENTACIÓN
- DESTACADOS
- MENSAJE DEL CEO
- QUIENES SOMOS
- GOBIERNO CORPORATIVO**
- SOSTENIBILIDAD
- DIMENSIÓN ECONÓMICA**
- NUESTRO NEGOCIO
- PROVEEDORES
- CLIENTES
- DIMENSIÓN AMBIENTAL**
- MEDIO AMBIENTE
- DIMENSIÓN SOCIAL**
- EMPLEADOS
- SEGURIDAD
- SOCIEDAD
- ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA
- ANEXOS
- INFORMES FINANCIEROS
- DECLARACIÓN JURADA
- CRÉDITOS

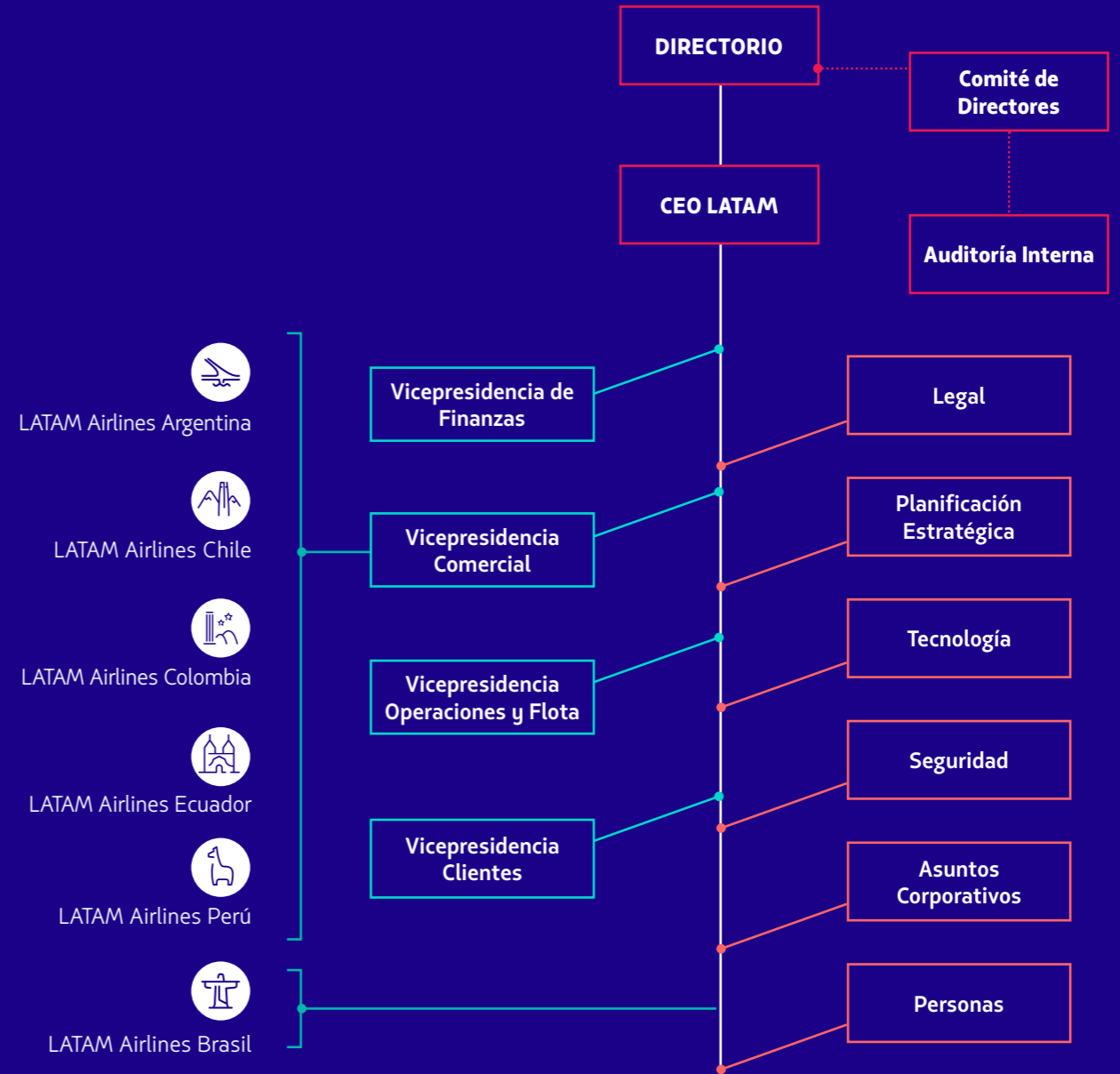


[+] Para más información sobre el directorio, consulte [Anexos](#):

> Composición del Directorio, currículos y experiencia: [página 118](#);

> Informe Anual de Gestión del Directorio: [página 121](#);

> Composición de la esfera ejecutiva y currículos de sus integrantes: [página 127](#).



**REMUNERACIÓN DEL DIRECTORIO**

Las remuneraciones reportadas corresponden a fondos de asistencia mensual para el Directorio y el Comité de Directores, aprobado en la Junta Ordinaria de Accionistas del 26 de abril de 2018. Durante el ejercicio 2018, el Directorio y el Comité de Directores no realizaron gastos extras por concepto de asesorías que por su monto sean relevantes respecto del presupuesto anual del Directorio.

REMUNERACIÓN (US\$) – 2018

	Cargo	Dieta Directorio	Dieta Comité de Directores	Dieta Subcomité	Total
Ignacio Cueto	Presidente	35.954,86	0,00	10.883,84	46.838,71
Carlos Heller Solari	Vicepresidente	15.746,81	0,00	0,00	15.746,81
Eduardo Novoa Castellón	Director	20.214,34	26.952,46	10.756,10	57.922,90
Georges Antoine de Bourguignon Arndt	Director	20.214,34	26.952,46	12.460,81	59.627,61
Giles Agutter	Director	9.780,06	0,00	0,00	9.780,06
Henri Philippe Reichstul	Director	14.599,25	0,00	10.384,17	24.983,42
Juan José Cueto Plaza	Director	6.700,42	0,00	10.756,10	17.456,52
Nicolas Eblen Hirmas	Director	15.819,76	26.952,46	12.673,37	55.445,59
Sonia Villalobos	Director	7.858,40	0,00	3.810,38	11.668,78
Antonio Luiz Pizarro	Ex-director	5.114,35	0,00	2.706,78	7.821,14

REMUNERACIÓN (US\$) – 2017

	Cargo	Dieta Directorio	Dieta Comité de Directores	Dieta Subcomité	Total
Ignacio Cueto	Presidente	31.222,00	4.751,00	12.677,00	48.650,00
Carlos Heller Solari	Vicepresidente	12.467,00	0,00	2.376,00	14.842,00
Antonio Luiz Pizarro	Director	11.275,00	1.716,00	9.155,00	22.146,00
Eduardo Novoa Castellón	Director	18.778,00	23.190,00	12.677,00	54.645,00
Georges Antoine de Bourguignon Arndt	Director	24.198,00	30.452,00	17.012,00	71.662,00
Giles Agutter	Director	10.241,00	1.716,00	3.946,00	15.902,00
Henri Philippe Reichstul	Director	14.463,00	1.716,00	9.917,00	26.095,00
Juan José Cueto Plaza	Director	18.707,00	2.376,00	15.153,00	36.236,00
Nicolás Eblen Hirmas	Director	18.778,00	23.190,00	12.677,00	54.645,00
Mauricio Amaro	Ex-presidente	5.235,00	0,00	1.055,00	6.290,00
Ramón Eblen Kadis	Ex-vicepresidente	5.419,00	7.262,00	4.335,00	17.017,00
Juan Gerardo Jofré Miranda	Ex-director	5.419,00	7.262,00	4.335,00	17.017,00

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

**REMUNERACIÓN DE EJECUTIVOS**

En 2018, LATAM pagó a los principales ejecutivos del Grupo un total de US\$30.895.695, además de US\$16.397.623 relativos a incentivos de desempeño, pagados en marzo. La remuneración bruta total sumó US\$47.293.318. En 2017, se pagaron US\$35.148.972 en remuneraciones y US\$17.959.509 en incentivos de desempeño a los principales ejecutivos, sumando US\$53.108.481 como remuneración bruta total.

PLANES DE COMPENSACIÓN

Los planes de compensación implementados mediante el otorgamiento de opciones para la suscripción y pago de acciones, que han sido otorgados por LATAM Airlines Group S.A. a los trabajadores de la Sociedad y sus filiales, se reconocen en los Estados Financieros de acuerdo a lo establecido en la norma contable IFRS 2 “Pagos basados en acciones”. Esos planes registran el efecto del valor justo de las opciones otorgadas con cargo a remuneraciones en forma lineal entre la fecha de otorgamiento de dichas opciones y la fecha en que éstas alcancen el carácter de irrevocable.

> Plan de compensación 2013 – no vigente a esta fecha

En la Junta Extraordinaria de Accionistas celebrada con fecha 11 de junio de 2013, los accionistas de la Sociedad aprobaron, entre otras materias, el aumento del capital social, del cual 1.500.000 acciones fueron destinadas a planes de compensación para los trabajadores de la Sociedad y de sus filiales, conforme a lo dispuesto en el Artículo 24 de la Ley de Sociedades Anónimas de Chile.



> Con fecha 11 de junio de 2018, expiró el plazo para suscribir dichas acciones, las cuales no fueron ni suscritas ni pagadas, reduciéndose de pleno derecho el capital.

> Plan de compensación 2016-2018

La Sociedad implementó un plan de retención de largo plazo para ejecutivos, que dura hasta diciembre de 2018, con un periodo de exigibilidad entre octubre de 2018 y marzo de 2019, y consiste en un bono extraordinario cuya fórmula de cálculo se basa en la variación del valor que experimente la acción de LATAM Airlines Group S.A. durante cierto período de tiempo.

> Este beneficio se registra de acuerdo a lo establecido en la norma contable IFRS 2 “Pagos basados en acciones” y ha sido considerado como un *cash settled award* y, por tanto, registrado al valor justo como un pasivo, el cual es actualizado a la fecha de cierre de cada Estado Financiero con efecto en resultado del periodo.



ESTRUCTURA DE PROPIEDAD

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

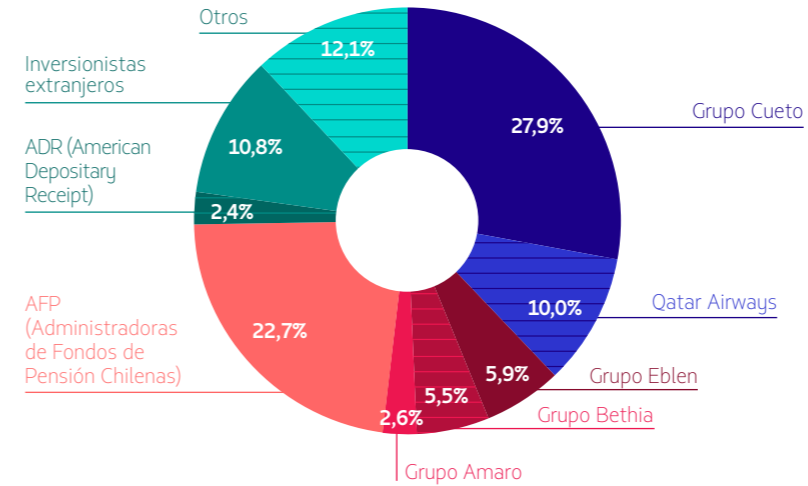


PROPIEDAD

El objetivo de la Sociedad es mantener un nivel adecuado de capitalización, que le permita asegurar el acceso a los mercados financieros para el desarrollo de sus objetivos de mediano y largo plazo, optimizando el retorno a sus accionistas y manteniendo una sólida posición financiera.

El capital pagado de la Sociedad, al 31 de diciembre de 2018, es la cantidad de MUS\$3.146.265 dividido en 606.407.693 acciones y de MUS\$3.146.265¹ dividido en 606.407.693 acciones al 31 de diciembre de 2017, de una misma y única serie, nominativas, de carácter ordinario, sin valor nominal. No hay series especiales de acciones, ni privilegios. La forma de los títulos de las acciones, su emisión, canje, inutilización, extravío, reemplazo y demás circunstancias de los mismos, así como la transferencia de las acciones, se regirán por lo dispuesto en la Ley de Sociedades Anónimas de Chile y su Reglamento.

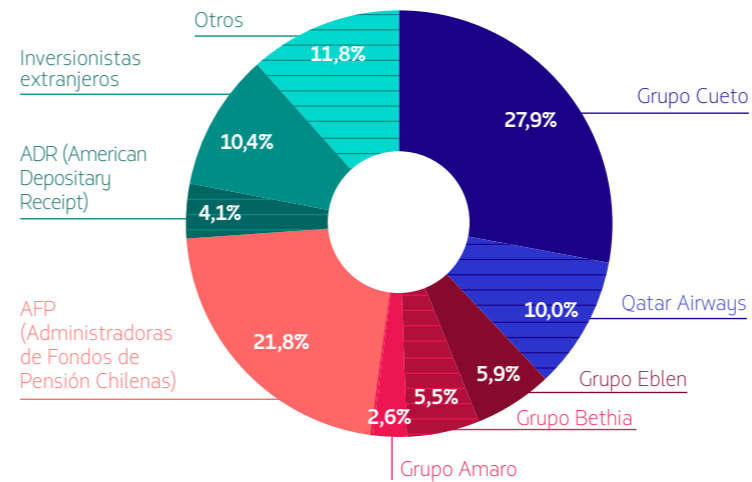
COMPOSICIÓN ACCIONARIA 2018² [102-10]



Nombre	Total de acciones	%
Grupo Cueto	169.248.377	27,9
Qatar Airways ³	60.640.768	10,0
Grupo Eblen	35.945.199	5,9
Grupo Bethia	33.367.357	5,5
Grupo Amaro	15.615.113	2,6
AFP	137.618.361	22,7
ADR	14.827.812	2,4
Inversionistas extranjeros	65.587.277	10,8
Otros	73.557.429	12,1

Total: 606.407.693 acciones suscritas y pagadas.

COMPOSICIÓN ACCIONARIA 2017⁴



Nombre	Total de acciones	%
Grupo Cueto	169.248.377	27,9
Qatar Airways ³	60.837.452	10,0
Grupo Eblen	35.945.199	5,9
Grupo Bethia	33.367.357	5,5
Grupo Amaro	15.615.113	2,6
AFP	132.004.187	21,8
ADR	25.087.789	4,1
Inversionistas extranjeros	62.885.987	10,4
Otros	71.416.232	11,8

Total: 606.407.693 acciones suscritas y pagadas.

¹ Incluye deducción de costos de emisión por MUS\$3.299 y ajuste por colocación de 10.282 acciones por MUS\$156, aprobados en la Junta Extraordinaria de Accionistas de la Sociedad de 26 de abril de 2017.

² Información referente al 31 de diciembre de 2018. Total: 1.451 accionistas.

³ En esa fecha, Qatar Airways representaba el 9,99% de las acciones emitidas de LATAM.

⁴ Información referente al 31 de diciembre de 2017. Total: 1.485 accionistas.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

PRINCIPALES ACCIONISTAS AL 31 DE DICIEMBRE 2018

Nombre o razón social	Acciones suscritas y pagadas al 31/12/2018	%
Costa Verde Aeronautica S.A.	88.259.650	14,6%
Qatar Airways Investments (UK) Ltd. ¹	60.640.768	10,0%
Costa Verde Aeronautica tres SpA	35.300.000	5,8%
Banco de Chile por cuenta de terceros no residentes	24.065.437	4,0%
Inversiones Nueva Costa Verde Aeronautica Ltda.	23.578.077	3,9%
Banco Santander por cuenta de inversionistas extranjeros	20.751.218	3,4%
Banco Itaú Corpbanca por cuenta de inversionistas extranjeros	20.004.614	3,3%
Axxion S.A.	18.473.333	3,0%
Inversiones Andes SpA	17.146.529	2,8%
Tep Chile S.A.	15.615.113	2,6%
Inversiones HS SpA	14.894.024	2,5%
JP Morgan Chase Bank	14.827.812	2,4%

Todas las acciones son de la misma serie. LATAM tiene solo una serie de acciones.

¹ En esa fecha, Qatar Airways representaba el 9,99% de las acciones emitidas de LATAM.

PRINCIPALES ACCIONISTAS AL 31 DE DICIEMBRE 2017

Nombre o razón social	Acciones suscritas y pagadas al 31/12/2017	%
Costa Verde Aeronautica S.A.	88.259.650	14,6%
Qatar Airways Investments (UK) Ltd. ¹	60.837.452	10,0%
Costa Verde Aeronautica tres SpA	35.300.000	5,8%
Banco de Chile por cuenta de terceros no residentes	26.868.034	4,4%
JP Morgan Chase Bank	25.087.789	4,1%
Inversiones Nueva Costa Verde Aeronautica Ltda.	23.578.077	3,9%
Banco Itaú Corpbanca por cuenta de inversionistas extranjeros	22.101.009	3,6%
Axxion S.A.	18.473.333	3,0%
Inversiones Andes SpA	17.146.529	2,8%
Tep Chile S.A.	15.615.113	2,6%
Inversiones HS SpA	14.894.024	2,5%
Banco Santander por cuenta de inversionistas extranjeros	13.309.477	2,2%





MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

**ACCIONISTAS CONTROLADORES**

A continuación se detalla el porcentaje controlado, directa e indirectamente, por el controlador y por cada uno de sus miembros y la identificación de las personas naturales que están detrás de las personas jurídicas.

1. El Grupo Cueto es el socio controlador de LATAM y está compuesto por los señores Juan José Cueto Plaza (uno de nuestros directores), Ignacio Cueto Plaza (presidente del Directorio), Enrique Cueto Plaza (CEO de LATAM) y algunos otros miembros de la familia. Al 31 de diciembre de 2018 el Grupo Cueto poseía 27,91% de las acciones ordinarias de LATAM a través de las siguientes sociedades (Cuadro 1):

CUADRO 1

RUT	Accionista	Total de acciones	%
81.062.300-4	Costa Verde Aeronáutica S.A	88.259.650	14,55%
76.592.181-3	Costa Verde Aeronáutica Tres SpA	35.300.000	5,82%
76.116.741-3	Inversiones nueva Costa Verde Aeronáutica Ltda.	23.578.077	3,89%
76.213.859-K	Costa Verde Aeronáutica SpA	12.000.000	1,98%
76.237.354-8	Inversiones Priesca Dos y Cia. Ltda.	3.568.352	0,59%
76.237.329-7	Inversiones Caravia Dos y Cia. Ltda.	3.553.344	0,59%
76.237.343-2	Inversiones el Fano Dos y Cia. Ltda.	2.704.533	0,45%
76.327.426-8	Inversiones la Espasa Dos y Cia. Ltda.	252.097	0,04%
76.809.120-K	Inversiones la Espasa Dos S.A	32.324	0,01%
TOTAL GRUPO CUETO		169.248.377	27,91%

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

CUADRO 2

Accionista	%
Inversiones Costa Verde Aeronáutica S.A.	77,97%
TEP Chile S.A.	21,88%
Inversiones Mineras del Cantábrico S.A.	0,0001%
Inversiones Costa Verde Limitada y CIA en C.P.A.	0,13%
Accionistas minoritarios	0,013%

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

CUADRO 3

Accionista	%
Inversiones Costa Verde Limitada y CIA en C.P.A.	99,85%
Inversiones Costa Verde S.A.	0,131%
Inversiones Costa Verde Limitada	0,014%

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

CUADRO 4

Accionista	%	Socio principal	RUT
Inmobiliaria e Inversiones El Fano Limitada	8%	Enrique Miguel Cueto Plaza	6.694.239-2
Inmobiliaria e Inversiones Caravia Limitada	8%	Juan José Cueto Plaza	6.694.240-6
Inmobiliaria e Inversiones Priesca Limitada	8%	Ignacio Javier Cueto Plaza	7.040.324-2
Inmobiliaria e Inversiones La Espasa Limitada	8%	Juan José Cueto Plaza	6.694.240-6
Inmobiliaria e Inversiones Puerto Claro Limitada	8%	Isidora Cueto Felipe Cueto María Emilia Cueto	18.391.071-K 20.164.894-7 20.694.332-7
Inmobiliaria e Inversiones Colunga Limitada	30%	Mismos accionistas de Inv. Mineras del Cantábrico S.A.	76.180.199-6
Inversiones del Cantábrico Limitada	30%	Mismos accionistas de Inv. Mineras del Cantábrico S.A.	76.006.936-1

5. Respecto de **INMOBILIARIA E INVERSIONES COLUNGA LIMITADA e INVERSIONES DEL CANTÁBRICO LTDA.** 100% de propiedad del Grupo Cueto, y sus accionistas finales son los señores (i) Juan José Cueto Plaza, anteriormente individualizado; (ii) Ignacio Javier Cueto Plaza, anteriormente individualizado; (iii) Enrique Miguel Cueto Plaza, anteriormente individualizado; (iv) María Esperanza Cueto Plaza, RUT 7.040.325-0; (v) Isidora Cueto Cazes, RUT 18.391.071-k; (vi) Felipe Jaime Cueto Ruiz-Tagle, RUT 20.164.894-7; (vii) María Emilia Cueto Ruiz-Tagle, RUT 20.694.332-7; (viii) Andrea Raquel Cueto Ventura, RUT 16.098.115-6; (ix)



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



Daniela Esperanza Cueto Ventura, 16.369.342-9; (x) Valentina Sara Cueto Ventura, RUT 16.369.343-7; (xi) Alejandra Sonia Cueto Ventura, RUT 17.700.406-5; (xii) Francisca María Cueto Ventura, RUT 18.637.286-7; (xiii) Juan José Cueto Ventura, RUT 18.637.287-5; (xiv) Manuela Cueto Sarquis, RUT 19.078.071-6; (xv) Pedro Cueto Sarquis, RUT 19.246.907-4; (xvi) Juan Cueto Sarquis, RUT 19.639.220-3; (xvii) Antonia Cueto Sarquis, RUT 20.826.769-8; (xviii) Fernanda Cueto Délano, RUT 18.395.657-4; (xix) Ignacio Cueto Délano, RUT 19.077.273-k; (xx) Javier Cueto Délano, RUT 20.086.836-6; (xxi) Pablo Cueto Délano, RUT 20.086.837-4; (xxii) José Cueto Délano, RUT 20.963.574-7; (xxiii) Nieves Isabel Alcaíno Cueto, RUT 18.636.911-4; (xxiv) María Elisa Alcaíno Cueto, RUT 19.567.835-9 y (xxv) María Esperanza Alcaíno Cueto, RUT 17.701.730-2.

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

Accionista	%	Socio principal
Costa Verde Aeronáutica S.A.	100%	Inversiones Costa Verde Aeronáutica S.A. (77,97%)

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

Accionista	%	Socio principal
Costa Verde Aeronáutica S.A.	99,99%	Inversiones Costa Verde Aeronáutica S.A. (77,97%)
Inversiones Costa Verde Limitada	0,01%	Juan José, Ignacio Javier y Enrique Cueto Plaza

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

Accionista	%
Inversiones Nueva Costa Verde Aeronáutica Dos S.A.	100%

9. La participación social de INVERSIONES PRIESCADOS Y CIA. LTDA. se distribuye de la siguiente forma (Cuadro 8):

Accionista	%
Ignacio Cueto	88%
Otros	12%

10. La participación social de INVERSIONES CARAVIA DOS Y CIA. LTDA. se distribuye de la siguiente forma (Cuadro 9):

Accionista	%
Juan José Cueto	88%
Otros	12%

11. La participación social de INVERSIONES EL FANODOS Y CIA. LTDA. se distribuye de la siguiente forma (Cuadro 10):

Accionista	%
Enrique Cueto	99%
Otros	1%

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

Accionista	%
Inversiones La Espasa Dos S.A.	88%
María Esperanza Alcaíno Cueto Uno y Cia. Ltda.	12%

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

Accionista	%
Inmobiliaria e Inversiones La Espasa Limitada	99%
María Esperanza Alcaíno Cueto Uno y Cia. Ltda.	1%



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



A continuación se mencionan los accionistas controladores, otros accionistas principales y accionistas minoritarios de LATAM, que por sí solos o con otros con que tenga acuerdo de actuación conjunta, pueda designar a lo menos, un miembro de la administración de la sociedad, o pesar un 10% o más del capital con derecho a voto.

Accionistas	Acciones suscritas y pagadas	% de propiedad sobre el total
GRUPO CUETO¹	169.248.377	27,91
Costa Verde Aeronáutica S.A.	88.259.650	14,55
Costa Verde Aeronáutica Tres SpA	35.300.000	5,82
Inversiones Nueva Costa Verde Aeronáutica Ltda.	23.578.077	3,89
Costa Verde Aeronáutica SpA	12.000.000	1,98
Otros	10.110.650	1,67
QATAR AIRWAYS	60.640.768	9,99
Qatar Airways Investments	60.640.768	9,99
GRUPO EBLEN	35.945.199	5,93
Inversiones Andes SpA	17.146.529	2,83
Inversiones Andes II SpA	8.000.000	1,32
Inversiones Pia SpA	5.403.804	0,89
Comercial las Vertientes SpA	5.394.866	0,89
GRUPO BETHIA	33.367.357	5,50
Axxion S.A.	18.473.333	3,05
Inversiones HS SpA	14.894.024	2,46
GRUPO AMARO²	15.615.113	2,58
TEP Chile	15.615.113	2,58
OTROS ACCIONISTAS MINORITARIOS	291.590.879	48,09
TOTAL	606.407.693	100,00

¹ El Grupo Cueto, al cual esa Memoria Integrada también se refiere como "Accionistas controladores de LATAM", ha suscrito un pacto de accionistas con los accionistas controladores.

² El Grupo Amaro, al cual esa Memoria Integrada también se refiere como "Accionistas controladores de LATAM", ha suscrito un pacto de accionistas con los accionistas controladores.

A continuación se muestra el número de acciones suscritas y pagadas de participación y porcentaje en la propiedad de LATAM que posean cada uno de los directores y ejecutivos principales de dicha sociedad:

Director	Acciones (Total y % sobre la propiedad)
Ignacio Cueto Plaza ¹	169.248.377 (27,91%)
Juan José Cueto Plaza ¹	169.248.377 (27,91%)
Nicolás Eblen Hirmas ¹	35.945.199 (5,93%)
Carlos Heller Solari ¹	33.367.357 (5,50%)
Henri Philippe Reuchstul	0 (0,00%)
Georges de Bourguignon Arndt ²	0 (0,00%)
Eduardo Novoa Castellón	0 (0,00%)
Sonia J.S. Villalobos	0 (0,00%)
Giles Agutter	0 (0,00%)

Ejecutivo	Acciones (Total y % sobre la propiedad)
Enrique Cueto Plaza ¹	169.248.377 (27,91%)
Claudia Sender	0 (0,00%)
Roberto Alvo	0 (0,00%)
Juan Carlos Menció	0 (0,00%)
Hernán Pasman	0 (0,00%)
Emilio del Real	0 (0,00%)
Ramiro Alfonsín	0 (0,00%)

¹ Juan José Cueto Plaza, Enrique Cueto Plaza e Ignacio Cueto Plaza forman parte del Grupo Cueto; Nicolás Eblen Hirmas, del Grupo Eblen y Carlos Heller Solari, del Grupo Bethia. Ninguno posee las acciones mencionadas arriba por sí mismo, sino que a través del grupo en el que participan.

² Georges de Bourguignon Arndt no tiene acciones de LATAM directamente sino que es representante legal de una sociedad, de propiedad de sus hijos, que tiene 3.153 acciones de LATAM.

[+] El Pacto de Accionistas está en Anexos.

DIVIDENDOS

En materia de dividendos, la Compañía ha establecido que éstos sean iguales al mínimo exigido por la ley, es decir un 30% de las utilidades de acuerdo a la normativa vigente. Ello no se contraponen con que eventualmente se puedan repartir dividendos sobre dicho mínimo obligatorio atendiendo a las particularidades y circunstancias de hecho que se puedan percibir durante el transcurso del año. Hacia adelante la Compañía no espera cambios en la política de dividendos.

Durante los años 2014 y 2015, la Compañía no presentó utilidades por lo que no hubo reparto de dividendos. El 18 de mayo de 2017, la Compañía repartió un dividendo total de US\$20.766.119 con cargo a las utilidades del año 2016. El 17 de mayo de 2018, la Compañía repartió un dividendo de US\$46.591.192.86 con cargo a las utilidades del año 2017.

RELACIÓN CON INVERSIONISTAS

La interacción entre LATAM y sus accionistas y demás actores del mercado de capitales es permanente. En el sitio de Relación con Inversionistas, hay información financiera actualizada, en el caso de los resultados trimestrales y otros datos, como el detalle sobre la estructura de gobierno corporativo. Los contenidos están disponibles en inglés, español y portugués. Para saber más, visite: <http://www.latamairlinesgroup.net>.



POLÍTICA FINANCIERA

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



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

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

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

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

> Mantener en todo momento una visibilidad de la situación financiera proyectada de la Compañía en el largo plazo, de manera de anticipar situaciones de incumplimiento de covenants, baja liquidez, deterioro de ratios financieros comprometidos con agencias de *rating*, etc.

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

POLÍTICA DE LIQUIDEZ E INVERSIÓN FINANCIERA

Durante el año 2018 LATAM Airlines Group mantuvo la liquidez en los niveles adecuados, con el objetivo de resguardarse ante potenciales shocks externos y la volatilidad y ciclos inherentes a la industria, cerrando en diciembre 2018 con un ratio de liquidez de 19,3% sobre las ventas totales de los últimos 12 meses. Esta liquidez considera una línea de crédito *revolving* comprometida¹ por un monto total de US\$600 millones con 12 instituciones financieras, tanto locales como internacionales, y que al cierre del ejercicio se encontraba completamente disponible.

Adicionalmente, durante este año 2018 se continuó financiando con fondos propios una parte importante de los anticipos asociados a la fabricación de los aviones (*pre-delivery payments*), vinculados a las aeronaves que LATAM recibirá en el futuro, tanto de Boeing como de Airbus. El saldo al 31 de diciembre 2018 ascendía a US\$377 millones en anticipos de aviones financiados con fondos propios.

¹ Sujeto a disponibilidad de colateral.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



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

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

POLÍTICA DE FINANCIAMIENTO

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

Durante el año 2018, la Compañía logró disminuir el saldo de deuda bruta en aproximadamente US\$0,7 mil millones, explicado por el repago de vencimiento de deuda por US\$1,3 mil millones aproximadamente y el giro de nueva deuda por cerca de US\$0,6 mil millones. Las principales actividades de financiamiento realizadas durante el año 2018 fueron relacionadas con el refinanciamiento y restructuración de deuda garantizada por activos, incluyendo aviones y motores. Adicionalmente, la Compañía cuenta con una línea comprometida no utilizada cuyo monto disponible fue incrementado en US\$150 millones hasta US\$600 millones, asimismo, su plazo fue extendido. Esta línea está sujeta a la disponibilidad del colateral consistente en aeronaves, motores de repuesto y repuestos en general.

La gran mayoría de las inversiones realizadas por LATAM Airlines Group corresponden a los

programas de adquisición de flota, los que en general son financiados mediante la combinación de recursos propios y deuda financiera estructurada de largo plazo. Normalmente LATAM financia entre un 75% a 85% del valor de los activos con créditos bancarios, bonos garantizados por las agencias de fomento a la exportación o también bonos garantizados con aviones como el EETC, siendo la porción restante financiada con créditos comerciales, inversiones de capital o con fondos propios.

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

Durante el año 2018, toda la flota fue recibida mediante la modalidad de arrendos operativos, por lo que no hubo financiamiento de nueva flota.





MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



En relación al financiamiento de corto plazo, LATAM mantiene al 31 de diciembre 2018 aproximadamente un 5% de su deuda total en préstamos a exportadores e importadores con el propósito de financiar necesidades de capital de trabajo.

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

POLÍTICA DE RIESGOS DE MERCADO

Debido a la naturaleza de sus operaciones, LATAM Airlines Group está expuesta a riesgos de mercado, tales como: (i) riesgo de precio del combustible, (ii) riesgo de tasa de interés y (iii) riesgo de tipos de cambio. Con el objeto de cubrir total o parcialmente estos riesgos, LATAM opera con derivados financieros para reducir los efectos adversos que estos podrían generar. La gestión del Riesgo de Mercado se realiza de manera integral y considera la correlación entre cada factor de mercado a los que la Compañía está expuesta. Para poder operar con cada contraparte, la Sociedad debe tener una línea aprobada y un contrato marco firmado con ésta.

Riesgo de precio del combustible

La variación en los precios del combustible depende en forma importante de la oferta y demanda de petróleo en el mundo, de las decisiones tomadas

por la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP), de la capacidad de refinación a nivel mundial, de los niveles de inventario mantenidos, de la ocurrencia o no de fenómenos climáticos y de factores geopolíticos. LATAM compra combustible para aviones denominado Jet Fuel. Para la ejecución de coberturas de combustible, existe un índice de referencia en el mercado internacional para este activo subyacente, que es el Jet Fuel 54 US Gulf Coast, el que fue utilizado en su mayoría por LATAM Airlines Group para realizar coberturas durante 2018. LATAM también realizó coberturas en NYMEX Heating Oil, cuyo subyacente está incluido en la Política de Cobertura de Riesgo de Combustible, dada a alta correlación que tiene con el Jet Fuel 54.

La Política de Cobertura de Combustible establece un rango mínimo y máximo de cobertura de consumo de combustible de la Compañía, en función de la capacidad de traspaso de las variaciones de los precios de combustible a tarifas, la anticipación de ventas y el escenario competitivo. Además, esta Política establece zonas de coberturas, presupuesto de primas y otras restricciones estratégicas, que son evaluadas y presentadas periódicamente en el Comité de Finanzas de LATAM.

En relación a los instrumentos para cobertura de combustible, la Política permite contratar *Swaps* y Opciones combinadas solo con el fin de cobertura y no permite la venta de opciones en términos neto.

Riesgo de tasa de interés de los flujos de efectivo

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

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

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



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



Con el fin de disminuir el riesgo de una eventual alza en los tipos de interés, LATAM Airlines Group mantiene vigente contratos swaps de tasas de interés. Al 31 de diciembre de 2018, el valor de mercado de las posiciones de derivados de tasas de interés ascendía a US\$2,2 millones (negativo).

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

Riesgo de tipos de cambio

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

LATAM vende la mayor parte de sus servicios en dólares estadounidenses, en precios equivalentes al dólar estadounidense y reales brasileños. Aproximadamente un 64% de los ingresos están denominados en dólar estadounidense mientras que aproximadamente un 21% en real brasileño. Gran parte de los gastos están denominados en dólares

estadounidenses o equivalentes al dólar estadounidense, en particular costos de combustible, tasas aeronáuticas, arriendo de aeronaves, seguros y componentes y accesorios para aeronaves. Los gastos de remuneraciones están denominados en monedas locales. El porcentaje total de costos denominados en dólar estadounidense es de alrededor de un 70%, mientras que el porcentaje aproximado de costos en real brasileño es de un 16%.

LATAM Airlines Group tarifica los negocios de carga y pasajeros internacionales mayoritariamente en dólares estadounidenses. Una porción de las tarifas de los negocios de pasajeros internacionales depende de manera importante del euro. En los negocios domésticos la mayoría de las tarifas son en moneda local sin ningún tipo de indexación al dólar. Para el caso de los negocios domésticos en Perú y Ecuador, tanto las tarifas como las ventas son en dólares. Producto de lo anterior, LATAM se encuentra expuesta a la fluctuación en diversas monedas, principalmente real brasileño y euro.

LATAM Airlines Group ha realizado coberturas de exposición al riesgo de tipo de cambio principalmente utilizando contratos forward y opciones de moneda durante el año 2018. Al 31 de diciembre 2018, LATAM no mantiene cobertura para el real brasileño para el 2019, con perspectivas de constituir cobertura en el transcurso del año.

Por otro lado, el riesgo de balance se presenta cuando partidas registradas en balance están expuestas a variaciones del tipo de cambio, dado que estas partidas están expresadas en una unidad monetaria distinta a la moneda funcional. Si bien LATAM puede suscribir contratos de derivados de cobertura para proteger el impacto de una posible apreciación o depreciación de monedas respecto a la moneda funcional utilizada por la sociedad matriz, durante el año 2018, LATAM no realizó cobertura para cubrir el riesgo de balance.

El principal factor de descalce se produce en la sociedad TAM S.A., cuya moneda funcional es el real brasileño y gran parte de sus pasivos están expresados en moneda dólar, no obstante que sus activos están expresados en moneda local. Este desbalance se redujo significativamente durante 2018, minimizando así este riesgo. Específicamente, se redujo la diferencia entre pasivos y activos denominados en dólares a US\$559 millones al término de 2018, en comparación a una diferencia de US\$805 millones a diciembre de 2017.



SOSTENIBILIDAD

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD**DIMENSIÓN ECONÓMICA**

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



VISIÓN A LARGO PLAZO

L ATAM reconoce que la gestión integrada de las dimensiones económica, social y ambiental de los negocios es imprescindible para la ambición de estar entre los mejores del sector aéreo mundial. El compromiso con la generación de valor compartido para accionistas e inversionistas, empleados, clientes, proveedores y toda la sociedad forma parte de la estrategia del negocio a largo plazo.

Tres grandes ejes de acción componen la estrategia de sostenibilidad del Grupo y rigen la identificación de riesgos y oportunidades:

- > **Gobernanza:** transparencia y posicionamiento claro, definición de compromisos y objetivos, roles y responsabilidades en la toma de decisiones y ejecución de las acciones, monitoreo de los resultados;
- > **Cambio climático:** identificación de oportunidades en la gestión de los aspectos e impactos (actuales, potenciales, positivos y negativos) y mitigación de riesgos, con énfasis en la reducción de la huella de carbono y para la adopción de prácticas de ecoeficiencia;
- > **Ciudadanía corporativa:** impulso al desarrollo socioeconómico y ambiental de las regiones en donde LATAM opera, valiéndose del compromiso del propio Grupo y de los demás actores que forman parte de su cadena de valor.

Este direccionamiento claro permea de modo transversal todas las acciones en materia de sostenibilidad, en un proceso de mejora continua. Los planes de acción del Grupo — con iniciativas, objetivos, metas e indicadores de seguimiento — se centran en los temas definidos como más relevantes a partir de procesos de materialidad. Para llegar a los temas materiales, LATAM toma en cuenta los impactos (actuales y potenciales) de la operación sobre los diferentes

grupos de interés, la percepción y las expectativas de esos grupos, la visión de futuro del Grupo y sus compromisos asumidos, además de las tendencias mundiales y directrices de sostenibilidad y del sector. Los temas se revisan periódicamente en un esfuerzo por mantenerlos alineados a la estrategia del negocio y al contexto externo, en constante transformación.

La actualización más reciente, concluida en enero de 2018, incluyó consultar a empleados, clientes y proveedores y levantar temas de interés del sector, las autoridades y organismos reguladores y la sociedad. La alta dirección de LATAM participó activamente de la validación y priorización de los temas materiales. (La descripción detallada del proceso está en la [página 104](#)).



LA GESTIÓN INTEGRADA DE
LOS ASPECTOS ECONÓMICO Y
SOCIOAMBIENTAL ES ESENCIAL PARA EL
ÉXITO DEL NEGOCIO.



Temas materiales [102-47]

✓ Oportunidades

⚠ Riesgos

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



Salud y seguridad en el aire y en tierra

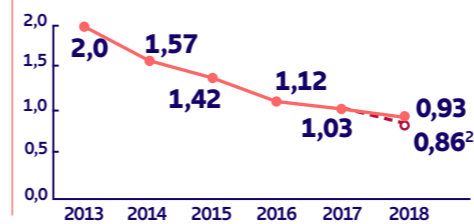
Prevención y gestión de riesgos de incidentes, accidentes y lesiones y gestión de contingencias en las operaciones aéreas y terrestres



El desempeño en seguridad influye directamente en la elección del cliente y en la reputación de la empresa con efectos a largo plazo.

DESEMPEÑO 2018 E INDICADORES DE SEGUIMIENTO

TASA DE LESIONES OCUPACIONALES¹



0 accidentes
(Meta permanente: 0)

Tasa de incidentes/desviaciones en la operación terrestre 75% menor que el promedio del sector

Índice de ejecución de los planes de acción (Action Plan Index - API): 86%

OTROS INDICADORES O ASPECTOS MONITOREADOS

Situaciones de riesgo identificadas y mitigadas

¹ Total de accidentes con tiempo perdido/promedio de empleados x 100.
² Meta 2018.



Ética y anticorrupción

Lucha contra prácticas no éticas o ilegales



La empresa puede impulsar buenas prácticas a partir de su amplia red de relaciones. El protagonismo en el tema favorece las relaciones de largo plazo con los grupos de interés estratégicos y el compromiso de los empleados.



El incumplimiento perjudica la reputación de la empresa; multas y sanciones pueden poner en peligro la operacional.

DESEMPEÑO 2018 E INDICADORES DE SEGUIMIENTO

100% de las operaciones cubiertas por análisis de riesgo de corrupción (Meta 2018: 100%)

91% de los empleados, **97%** de los ejecutivos y **100%** del Directorio hicieron el curso sobre el Código de Conducta

0 casos de corrupción

OTROS INDICADORES O ASPECTOS MONITOREADOS

Medidas de corrupción adoptadas en casos de corrupción confirmados



Puntualidad

Asegurar que las operaciones cumplan con los más altos estándares de puntualidad



Es uno de los principales atributos valorados por los clientes y representa un diferenciador de desempeño en un mercado cada vez más competitivo.



El desempeño en puntualidad afecta la eficiencia operacional.

DESEMPEÑO 2018 E INDICADORES DE SEGUIMIENTO

PUNTUALIDAD (%)¹

2017	81
2018	82

85²

¹ Considera vuelos con esperas de hasta 15 minutos.
² Meta 2018.



Sostenibilidad económica y financiera

Maximizar la eficiencia y garantizar la rentabilidad a largo plazo



Una operación eficiente es más resiliente y responde con más rapidez a los desafíos y cambios del mercado.



Determina la viabilidad de la empresa.

DESEMPEÑO 2018 E INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Factor de ocupación: 83,1%

6,8% de margen operacional
(Guidance 2018: 6,5% - 8%)¹

5% de crecimiento ASK - Operación pasajeros
(Guidance 2018: 4% - 6%)¹

4% de crecimiento ATK - Operación carga
(Guidance 2018: 1% - 3%)¹

¹ El guidance para 2019 es: margen operacional (7% - 9%); crecimiento ASK/pasajero (4% - 6%); y crecimiento ATK/carga (1% - 3%).



Desarrollo de empleados

Estrategias para atraer, retener, formar y desarrollar a los empleados



En la operación cotidiana, son las personas quienes ponen en práctica la estrategia y aseguran el éxito de la empresa. La capacidad técnica, la gestión del conocimiento, la alineación estratégica, el compromiso y el compromiso son factores determinantes para el desempeño y la productividad y marcan la diferencia en el mercado.

DESEMPEÑO 2018 E INDICADORES DE SEGUIMIENTO

35 horas de capacitación por empleado

Índice de salud organizacional (OHI): **64**
(Meta 2018 y 2019: 64)

Tasa de respuesta OHI: **75%**

Tasa de rotación: **14,2%**



Temas materiales [102-47]

Oportunidades

Riesgos



Mitigación del cambio climático

Uso eficiente de combustibles fósiles, apoyo al desarrollo de biocombustibles y reducción/compensación de la emisión de gases de efecto invernadero



La innovación continua genera mejoras en la eficiencia, fundamentales para la resiliencia en un sector como el aéreo, que opera con márgenes muy bajos.

El compromiso con el buen desempeño ambiental es un factor cada vez más relevante en la relación con los clientes y la sociedad en general.



La adopción de leyes y normas restrictivas relacionadas con la emisión de gases de efecto invernadero en los países en donde LATAM opera puede generar un aumento en los costos operacionales del Grupo.

Los fenómenos climáticos extremos pueden afectar la operación.

DESEMPEÑO 2018 E INDICADORES DE SEGUIMIENTO

10% de reducción de la huella de carbono total neta y **54%** de la huella de carbono de la operación terrestre en comparación con 2012

Ahorro de 55,1 millones de galones de combustible (Meta 2018: 55,1 millones de galones | Meta 2019: 60,6 millones de galones)

Uso del combustible 16% más eficiente en comparación con 2012

0,31 MWh/100 RTK de intensidad energética¹

¹ Considera consumo interno y externo.



Enfoque en el cliente

Esfuerzos para atraer y retener clientes



La estrategia centrada en el cliente permite a la empresa seguir muy de cerca la evolución del perfil de ese público, anticiparse a tendencias e innovar el propio negocio.



La preferencia de los clientes es lo que asegura los ingresos y la continuidad de los negocios.

DESEMPEÑO 2018 E INDICADORES DE SEGUIMIENTO

NPS (Net Promoter Score) pasajeros: 23 (Meta: 32)

NPS Carga: 23

Más de 30 millones de miembros de los programas de pasajero frecuente



Desarrollo de la red de destinos para ofrecer mayor conectividad

Ser la mejor opción en conectividad dentro de la región



Una red amplia y adecuada a las necesidades y expectativas de diferentes perfiles de clientes impulsa la demanda, incluso entre nuevos segmentos de clientes, y genera ingresos; a mediano y largo plazo, fortalece la relación con los clientes y contribuye a la continuidad del negocio.

DESEMPEÑO 2018 E INDICADORES DE SEGUIMIENTO

En 2018, LATAM inauguró 28 nuevas rutas y 7 nuevos destinos. Liderazgo en frecuencia respecto a las demás aerolíneas que operan las mismas rutas en 47,6% de la capacidad total

Cobertura de 87% de los trayectos potenciales solicitados por los pasajeros en los seis países de operación

Mejor alternativa para uno de cada tres pasajeros que viajan entre puntos conectados por el Grupo



Relación con las autoridades

Contacto con las autoridades y organismos regulatorios del sector, cumplimiento de leyes y reglamentos



La relación con autoridades, organismos regulatorios, asociaciones representativas y otros agentes del sector favorece la generación de soluciones para desafíos comunes — en las áreas de logística, movilidad e infraestructura, por ejemplo — y beneficia a empresas, gobierno y sociedad.



El sector aéreo está fuertemente regulado; las desviaciones y los incumplimientos pueden afectar o impedir la operación.

DESEMPEÑO 2018 E INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Los principales logros en este tema no son medidos con indicadores numéricos, pero reflejan la calidad del diálogo estratégico para el desarrollo del sector, descrito en la [página 52](#).



Turismo sostenible

Promover un equilibrio entre las actividades turísticas y la conservación de la cultura y el medio ambiente de los destinos



Generar valor compartido a partir de un tema estrechamente vinculado al propio negocio presenta una oportunidad única para LATAM de poner en práctica su compromiso con América del Sur y construir legados de desarrollo para la región.

Los impactos sociales, económicos y ambientales positivos fortalecen la relación con diversos grupos de interés; en el ámbito interno, el orgullo de pertenecer a una empresa con propósito favorece el ambiente interno y el compromiso.

DESEMPEÑO 2018 E INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Desarrollo de la estrategia de ciudadanía corporativa dentro de la estrategia global de sostenibilidad para reforzar la gestión integrada de las tres dimensiones del turismo:

- > económica (generar riqueza localmente y potenciar la cadena turística);
- > social (fomentar la preservación del patrimonio);
- > ambiental (recuperación de área degradadas y movilización de personas).

- MENÚ
- PRESENTACIÓN
- DESTACADOS
- MENSAJE DEL CEO
- QUIENES SOMOS
- GOBIERNO CORPORATIVO
- SOSTENIBILIDAD**

- DIMENSIÓN ECONÓMICA**
- NUESTRO NEGOCIO
- PROVEEDORES
- CLIENTES

- DIMENSIÓN AMBIENTAL**
- MEDIO AMBIENTE

- DIMENSIÓN SOCIAL**
- EMPLEADOS
- SEGURIDAD
- SOCIEDAD

- ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA
- ANEXOS

- INFORMES FINANCIEROS
- DECLARACIÓN JURADA

- CRÉDITOS





EL DESEMPEÑO EN SOSTENIBILIDAD ES COMPROMISO DE TODOS.

- MENÚ
- PRESENTACIÓN
- DESTACADOS
- MENSAJE DEL CEO
- QUIENES SOMOS
- GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

- NUESTRO NEGOCIO
- PROVEEDORES
- CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

- MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

- EMPLEADOS
- SEGURIDAD
- SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

- ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

- DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



En las más altas esferas

Los avances y desafíos de la gestión de la sostenibilidad son monitoreados por el Directorio, el más alto órgano de gobierno del Grupo. Sus miembros reciben información periódica sobre el progreso de las iniciativas y el desempeño frente a las metas y pueden dirigir nuevas acciones o corregir la ruta.

En la esfera ejecutiva, responsable de la ejecución de la estrategia, las dimensiones social, ambiental y económica del negocio son tratadas de forma coordinada entre las diversas áreas, con una visión integrada de riesgos y oportunidades.

REMUNERACIÓN VINCULADA A LA SOSTENIBILIDAD

Confirma la importancia que LATAM confiere a la sostenibilidad el hecho de que el tema influye directamente en el programa de bonos del Grupo. El pago de la remuneración variable para los altos funcionarios y los empleados está condicionado al logro de metas en tres niveles.

El primero, que es el detonador para definir si habrá remuneración variable o no, es la ausencia de accidentes aéreos en el período.

El segundo es el desempeño frente a las metas corporativas, transversales al negocio, cuyo cumplimiento depende de la experiencia y del desempeño de diversas áreas. Este es el caso de la seguridad, uno de los temas materiales

de LATAM. La remuneración variable de todos los ejecutivos está vinculada a compromisos de seguridad, variando sólo el tipo de la meta, de acuerdo con el área a la que pertenece el profesional. Otros temas que forman parte de las metas de más de un área son puntualidad, satisfacción de los clientes, clima y compromiso organizacional, desempeño financiero y eficiencia en costos y productividad, todos ellos relacionados a los temas materiales del Grupo.

En el tercer nivel se encuadran las metas definidas por campo de acción y desempeño individual, pero algunos temas se repiten. Un ejemplo es la seguridad de los empleados: desde 2018, los ejecutivos de todas las áreas comparten metas de desempeño relativas a la tasa de lesiones ocupacionales.



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD**DIMENSIÓN ECONÓMICA**

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



POLÍTICA DE SOSTENIBILIDAD

La Política de Sostenibilidad, creada en 2016 y aprobada por el Directorio, relaciona la gestión de los diversos aspectos de la sostenibilidad a la conducción de los negocios y reúne las principales directrices y principios que deben servir de referencia para los ejecutivos en la estructuración y ejecución de estrategias y acciones de desarrollo sostenible.

El documento considera diferentes normas, procedimientos y compromisos externos, que miden, inclusive, la gestión de la sostenibilidad en el día a día. A continuación, los principales:

> **Norma ISO 26000:** Norma internacional de Responsabilidad Social Corporativa;

> **Pacto Global:** una iniciativa de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) para fomentar la adopción de prácticas de responsabilidad corporativa en temas de derechos humanos, derechos laborales, medio ambiente y anticorrupción. LATAM es signatario del Pacto y da seguimiento a los avances de los temas correspondientes (ver [página 111](#));

> **Objetivos de Desarrollo Sostenible:** agenda global de desarrollo de la ONU, que define 17 objetivos y 169 metas respecto a la erradicación de la pobreza, seguridad alimentaria, salud, educación, igualdad de género, reducción de la desigualdad, energía, cambio climático, ciudades sostenibles y crecimiento económico inclusivo, entre otros temas (ver [página 54](#));

> **Principios Rectores sobre las Empresas y los Derechos Humanos:** elaborada por John Ruggie, Representante Especial del Secretario General de las Naciones Unidas, la guía establece los parámetros y lineamientos para asegurar la protección, el respeto y la remediación de los derechos humanos en el mundo empresarial;

> **Declaración Tripartita de Principios sobre las Empresas Multinacionales y la Política Social:** iniciativa de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), que busca fomentar la participación activa de las empresas multinacionales en impulsar el progreso económico y social y minimizar los efectos negativos de sus actividades;

> **Lineamientos de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE) para Empresas Multinacionales:** documento con recomendaciones para empresas y gobiernos, que reúne principios y estándares voluntarios para asegurar una conducta empresarial en línea con las leyes y las mejores prácticas reconocidas internacionalmente;

> **Iniciativa de Reporte Global (GRI por sus siglas en inglés):** entidad internacional multisectorial comprometida con la estandarización y mejora continua de la gestión y comunicación de la sostenibilidad en empresas y organizaciones de diferentes tamaños y sectores. Responsable por la elaboración de la metodología GRI, empleada mundialmente en informes sobre sostenibilidad.



EL PACTO GLOBAL Y LOS ODS DE LA ONU SON DOS DE LAS DIRECTRICES INTERNACIONALES QUE GUÍAN LA POLÍTICA DE SOSTENIBILIDAD.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD**DIMENSIÓN ECONÓMICA**

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



DERECHOS HUMANOS

Según la ONU, los derechos humanos son “inherentes a todos los seres humanos, sin distinción alguna de raza, sexo, nacionalidad, origen étnico, lengua, religión o cualquier otra condición”. El concepto abarca, por ejemplo, el derecho a la vida, a la libertad, a no sufrir esclavitud o tortura, a la libertad de expresión, al trabajo y a la educación, entre otros y aplica a todas las personas, sin excepción.

LATAM está comprometida con el tema, tanto en sus operaciones como en sus relaciones y promueve activamente el respeto a los derechos humanos y a la no discriminación. El Grupo cumple estrictamente con las legislaciones de los diversos países en donde está presente y dirige su negocio bajo principios éticos y compromisos suscritos externamente. Año a año, busca avanzar consistentemente en la gobernanza del tema – con posiciones claras y transparentes – y en su gestión por medio de la identificación, prevención y mitigación de riesgos de violación.

El trabajo realizado en 2018 fue un marco importante, con la elaboración de la Declaración de Compromiso en Derechos Humanos de LATAM, cuya base son las principales normas internacionales sobre el tema, como la Declaración Universal de los Derechos Humanos, la Carta de las Naciones Unidas y los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo, de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

El documento, que aplica a todas las operaciones de la empresa y a sus empleados, establece diez principios básicos y prevé consecuencias en caso de incumplimiento. Entre los principios básicos están: el rechazo al trabajo infantil, trabajo forzado y trabajo análogo al del esclavo y a situaciones de acoso moral, físico y sexual; el compromiso con la libertad sindical, con la salud y seguridad de los profesionales del Grupo, así como con la remuneración justa y condiciones de trabajo adecuadas para todos los empleados. Este último punto también será objeto de la Política de Compensaciones, actualmente en proceso de elaboración, que fortalecerá los criterios adoptados por LATAM respecto de la equidad salarial.

La nueva declaración corporativa también será dada a conocer a terceros profesionales, instituciones que tienen alguna relación con el Grupo y proveedores, incluyendo a aquellos que interactúan con organismos gubernamentales en nombre de LATAM (TPI por sus siglas en inglés). El documento será revisado por el vicepresidente de Recursos Humanos para su posterior presentación ante el Directorio del Grupo.

Otro avance en 2018 fue la elaboración de la matriz de riesgos de derechos humanos, que permite a cada operación identificar, cuantificar y priorizar riesgos, así como adoptar medidas de mitigación. Ya se ha realizado un análisis de riesgos inicial en LATAM Perú, lo que será replicado en las diferentes operaciones de LATAM para regir las acciones de mitigación.



LA DECLARACIÓN DE COMPROMISO EN DERECHOS HUMANOS DE LATAM DEFINE DIEZ PRINCIPIOS BÁSICOS OBLIGATORIOS PARA TODAS LAS OPERACIONES DEL GRUPO.





MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD**DIMENSIÓN ECONÓMICA**

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

**PÚBLICOS ESTRATÉGICOS [101-13 y 102-40]**

Empleados, clientes y pasajeros, proveedores, inversionistas, entidades públicas y reguladoras e inversionistas son los principales actores de la cadena de valor de LATAM. Con todos ellos, el Grupo mantiene interacciones regulares, que buscan asegurar la generación de valor para todos los involucrados. Basándose siempre en preceptos como el diálogo, la transparencia y la evolución conjunta, las interacciones siguen lineamientos sistematizados como los establecidos en la Política de Sostenibilidad y se transmiten a través de diferentes canales de contacto y comunicación.

[+] Para conocer más detalles, consulte la información específica sobre [empleados](#), [clientes](#), [proveedores](#) e [inversionistas](#).

LATAM también mantiene un diálogo permanente con organizaciones sectoriales y organismos públicos y reguladores buscando definir estrategias y caminos que pueden beneficiar no sólo a la organización, sino a toda la aviación y, en un aspecto más general, a la sociedad. El Grupo también participa a través de membresías en entidades representativas que impulsan iniciativas de debate estratégico y construcción conjunta de soluciones y colabora en la discusión de políticas públicas y regulaciones que afectan el sector. En 2018, las contribuciones financieras a las entidades sumaron US\$1,6 millones. Las entidades que recibieron las mayores contribuciones fueron: Asociación Brasileña de Empresas Aéreas (ABEAR), Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA), Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) y Asociación de Transporte Aéreo de Colombia (ATAC).

[+] El listado completo de las asociaciones donde LATAM participa se encuentra en [Anexos](#).

PRINCIPALES TEMAS

En 2018, LATAM siguió trabajando, tanto individualmente como a través de entidades representativas del sector, temas como la mejora de la infraestructura aeroportuaria y de infraestructura necesaria para garantizar la movilidad de los pasajeros entre los aeropuertos y los centros urbanos, además de la reducción de las tasas de embarque y otros impuestos relacionados, que influyen directamente en el potencial de expansión del mercado aéreo y de la propia LATAM. En el caso de las tasas aeroportuarias, éstas pueden equivaler, en algunos países en donde opera el Grupo LATAM, a más de un 40% del valor total de los pasajes aéreos. Este tema se ha estado trabajando intensamente en Chile, Perú y Colombia. En 2018, el gobierno chileno anunció la reducción de las tasas de embarque, que deberá realizarse de manera gradual hasta 2020, repercutiendo favorablemente sobre el aumento de la demanda de transporte aéreo en el país.

En el contexto brasileño, destacó la agenda relacionada con el costo del combustible de aviación, principal insumo de la industria, cuyo alto costo impacta de forma significativa la competitividad de las empresas del sector. El Grupo también observa regulaciones locales ligadas a la generación de ingresos auxiliares, en el caso de los cargos por selección de asiento y despacho de equipaje, cuestiones tributarias y ligadas a la mitigación de los impactos ambientales del sector.

INFRAESTRUCTURA: CONTEXTO Y PERSPECTIVAS

Además del aumento de capacidad y de la mejora en la conectividad de su red, las inversiones para mejorar la infraestructura de los aeropuertos donde el Grupo LATAM opera son factores determinantes para garantizar la estrategia de crecimiento del Grupo. Actualmente, en el aeropuerto de Santiago (Chile), uno de los principales *hubs* del Grupo LATAM, está en construcción una segunda terminal, que abarcará 195 mil metros cuadrados y alojará todos los vuelos internacionales. La primera parte de las obras fue completada a finales de 2018 y éstas deberán concluirse en 2020. Otro aeropuerto en expansión es el de Lima (Perú) – las obras de construcción de la nueva terminal y de una segunda pista de aterrizaje y despegue deberán concluir para el 2024. Las terminales de Guarulhos (Brasil) y de Ezeiza (Argentina) también cuentan ya con inversiones programadas para los próximos dos años.

El Grupo LATAM mantiene un diálogo constante con las concesionarias que administran los aeropuertos, así como con las demás autoridades competentes, buscando garantizar que las obras en curso generen la menor molestia a los pasajeros y que tengan el menor impacto posible sobre la experiencia de los clientes. También se organizan mesas de trabajo con profesionales de distintas áreas de la empresa para definir, en conjunto con las concesionarias, la ubicación de las estructuras operacionales y de servicios de LATAM cuando ocurra la inauguración de las nuevas terminales y pistas.



MEDIR EL DESEMPEÑO

Para dar seguimiento a la evolución de cada uno de los temas de la gestión de la sostenibilidad, LATAM considera el desempeño alcanzado anualmente en el Índice de Sostenibilidad Dow Jones (DJSI, por sus siglas en inglés), principal guía internacional utilizada por inversionistas para evaluar las prácticas de sostenibilidad de las grandes empresas.

El índice adopta la metodología conocida como *Best in Class*, que analiza las mayores empresas de capital abierto de diversos sectores y países en lo que se refiere a la gestión de la gobernanza

y a las prácticas económico-financieras, sociales y ambientales a largo plazo. El análisis es conducido por la consultoría de inversiones especializada en sostenibilidad RobecoSAM y resulta en una lista final, en donde figuran sólo las organizaciones líderes en los aspectos mencionados.

En 2018, por quinto año consecutivo, LATAM se ubicó dentro de la categoría World del DJSI, compuesto por compañías de 29 países. LATAM es una de las dos empresas de Chile y el único grupo de aerolíneas de América que forman parte del ranking.



POR QUINTA OCASIÓN CONSECUTIVA, LATAM INTEGRA LA CATEGORÍA WORLD DEL DJSI. ES LA ÚNICA EMPRESA DEL SECTOR EN AMÉRICA QUE INTEGRA EL ÍNDICE.

- MENÚ
- PRESENTACIÓN
- DESTACADOS
- MENSAJE DEL CEO
- QUIENES SOMOS
- GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

- NUESTRO NEGOCIO
- PROVEEDORES
- CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

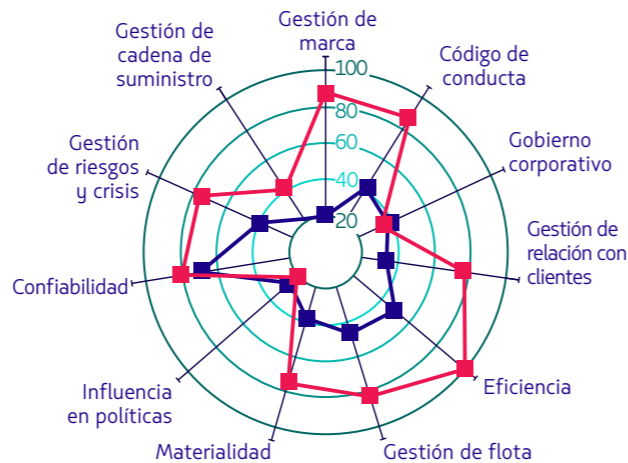
- MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

- EMPLEADOS
- SEGURIDAD
- SOCIEDAD
- ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA
- ANEXOS
- INFORMES FINANCIEROS
- DECLARACIÓN JURADA

- CRÉDITOS

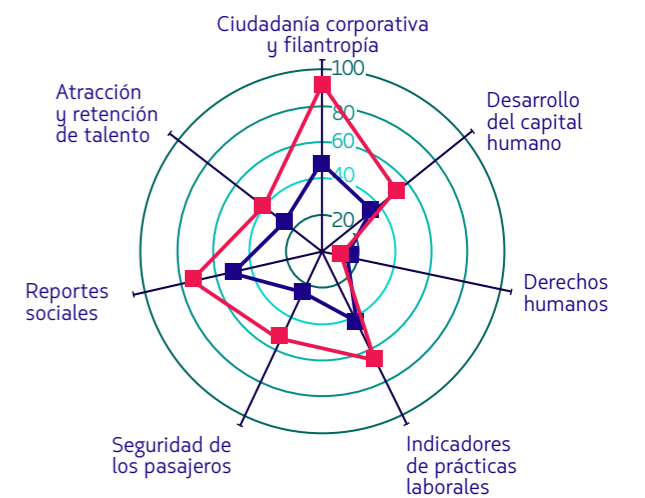
DIMENSIÓN ECONÓMICA



DIMENSIÓN AMBIENTAL



DIMENSIÓN SOCIAL



■ LATAM ■ Promedio de la industria



- MENÚ
- PRESENTACIÓN
- DESTACADOS
- MENSAJE DEL CEO
- QUIENES SOMOS
- GOBIERNO CORPORATIVO
- SOSTENIBILIDAD**
- DIMENSIÓN ECONÓMICA**
- NUESTRO NEGOCIO
- PROVEEDORES
- CLIENTES
- DIMENSIÓN AMBIENTAL**
- MEDIO AMBIENTE
- DIMENSIÓN SOCIAL**
- EMPLEADOS
- SEGURIDAD
- SOCIEDAD
- ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA
- ANEXOS
- INFORMES FINANCIEROS
- DECLARACIÓN JURADA
- CRÉDITOS

CONEXIÓN CON LOS ODS

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), establecidos por la Organización de las Naciones Unidas (ONU), son un referente de la Política de Sostenibilidad de LATAM y un compromiso del Grupo. LATAM apoya la iniciativa desde su lanzamiento en 2015 y ha incorporado el tema en la gestión.

El primer ejercicio ocurrió en 2017 y consistió en analizar sus temas materiales a la luz de los 17 objetivos definidos por la ONU para identificar convergencias. En 2018, el análisis se extendió

a las 169 metas relacionadas con los ODS, en un estudio detallado de las conexiones entre los ODS y las acciones, programas y proyectos de la empresa. Se identificaron diversas iniciativas y compromisos ya en marcha, que contribuyen al logro de metas relacionadas con seis objetivos.

Las principales correlaciones se abordan en la próxima página y se refieren a los objetivos enfocados en energía limpia y accesible; trabajo decente y crecimiento económico; ciudades y comunidades sostenibles; consumo y producción responsables; acción contra el cambio climático global; y paz, justicia e instituciones confiables. Estos son temas más directamente relacionados con la naturaleza y las actividades del negocio, en los que el Grupo tiene más potencial para contribuir a la realización de la agenda global.

Existen, además, otros ODS y metas con los cuales LATAM contribuye de forma indirecta o en menor escala. El apoyo para posibilitar el uso del biocombustible en la aviación y los sistemas de gestión de emisiones, residuos y consumo de agua en vigor en la empresa contribuyen, por ejemplo, al cumplimiento de las metas que buscan impulsar sistemas sostenibles de producción de alimentos, mejorar la calidad del agua y reducir las muertes y enfermedades causadas por productos químicos peligrosos, contaminación del aire, agua y suelo. En el ámbito de su estrategia de ciudadanía corporativa, LATAM también actúa para garantizar una educación de calidad para jóvenes y adultos y fomentar el trabajo decente y el emprendimiento, temas que integran

la agenda de la ONU. El Grupo además mantiene un diálogo constante con otros grupos de interés para fomentar temas que interesan a toda la sociedad (cambio climático, movilidad, seguridad e infraestructura aeroportuaria), cooperando así para lograr el ODS que se refiere al establecimiento de asociaciones y formas para implementar las metas propuestas.



UN EJERCICIO INTERNO IDENTIFICÓ 12 METAS DE LOS ODS A LOS QUE CONTRIBUYE LATAM MÁS DIRECTAMENTE.





Contribuciones de LATAM a los ODS

↑ **Meta ONU para 2030¹**
⇒ **Iniciativa LATAM**

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



⇒ Cambio a energía renovable en la base de mantenimiento y edificio corporativo

↑ **Meta 7.2** Aumentar la proporción de energía renovable en el conjunto de fuentes energéticas
⇒ Apoyo a combustibles de menor impacto ambiental, como los biocombustibles (página 83)



temas de diversidad y derechos humanos en el contexto de la organización y en sus relaciones en la cadena de valor (página 51)
⇒ Compromiso detallado en el Código de Conducta de la empresa, en el Código de Conducta de Proveedores y en los requisitos y sistemas de gestión de proveedores (páginas 30, 67 y 68)

↑ **Meta 8.7** Erradicar el trabajo forzoso, la esclavitud contemporánea y la trata de personas y eliminar las peores formas de trabajo infantil
⇒ Diagnóstico sobre riesgos y oportunidades relacionados con

↑ **Meta 8.9** Promover un turismo sostenible que cree puestos de trabajo y promueva la cultura y los productos locales
⇒ Programa Cuido mi Destino, que promueve la educación orientada hacia el desarrollo sostenible, incluyendo temas como emprendimiento y preservación del patrimonio cultural y natural (página 99)



⇒ Modelo de ventas y tarifas ajustadas a diferentes perfiles de clientes (página 70)
⇒ Gestión de la seguridad operacional (página 94)

↑ **Meta 11.4** Salvaguardar el patrimonio cultural y natural del mundo
⇒ Uno de los frentes del programa Cuido mi Destino es la preservación del patrimonio cultural y natural de las regiones en donde LATAM opera (página 99)

↑ **Meta 11.2** Acceso a sistemas de transporte seguros, accesibles, sostenibles y a precio para todos
⇒ Gestión de la red de destinos con enfoque en la conectividad (página 13)



↑ **Meta 12.5** Reducir la generación de desechos
⇒ Gestión ambiental que engloba: eficiencia en el uso de combustibles; uso racional de agua y energía; reducción y compensación de las emisiones de gases de efecto invernadero; reducción y manejo responsable de los residuos, incluidas las iniciativas vanguardistas de reciclaje a bordo (página 75)

↑ **Meta 12.2** Gestión sostenible y uso eficiente de los recursos naturales
↑ **Meta 12.4** Gestión de productos químicos y desechos a lo largo de su ciclo de vida



↑ **Meta 13.3** Educación, sensibilización y capacidad humana e institucional respecto del cambio climático
⇒ Identificación de riesgos y oportunidades relacionadas (página 80)
⇒ Compromiso claro con iniciativas sectoriales (página 81)
⇒ Uso eficiente del combustible de aviación (página 82)
⇒ Compensación de las emisiones de gases de efecto invernadero (página 79)

↑ **Meta 13.1** Resiliencia y capacidad de adaptación al cambio climático
↑ **Meta 13.2** Incorporar medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes nacionales



↑ **Meta 16.5** Reducir la corrupción y el soborno en todas sus formas
⇒ Posicionamiento y reglas claras: políticas, lineamientos (página 29)
⇒ Capacitación y compromiso sobre el tema (página 30)

¹ Por cuestiones de espacio, el enunciado de las metas fue editado; la redacción completa está disponible en: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/sustainable-development-goals/>



NUESTRO NEGOCIO



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





CONTEXTO INDUSTRIAL

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



El crecimiento de la actividad económica mundial durante el año 2018 se debilitó, afectado por una reducción mayor a lo previsto en el crecimiento de las economías avanzadas y la desaceleración de las economías en mercados emergentes, en parte debido a las contracciones en Argentina y Turquía y el impacto de las medidas comerciales en China y otras economías asiáticas. Tensiones en el comercio internacional marcaron un hito importante en el año.

Por su parte, los ingresos de la industria aérea mundial tuvieron un buen desempeño en general durante 2018, impulsado principalmente por un buen crecimiento de la demanda medida en RPK, de 6,5%, por sobre el crecimiento promedio pese a ser un menor ritmo que en 2017 (8,0%) – y un crecimiento en el factor de ocupación de 0,4 puntos porcentuales, nuevamente registrando un valor máximo anual históri-

co de 81,9%. Estos resultados se contrastan con el aumento de los costos de la industria, principalmente del combustible. De esta manera, el resultado operacional de la industria global se estima en US\$55,8 miles de millones (por debajo de los US\$57,8 miles de millones alcanzados en 2017), mientras que la utilidad neta se estima que alcanzó un nivel de US\$32,3 miles de millones (por debajo de los US\$37,7 miles de millones registrados en 2017).

Con respecto a los distintos mercados geográficos, las aerolíneas norteamericanas tuvieron los mejores resultados en términos de utilidad, de la mano de una coyuntura económica más fuerte, que favoreció tanto la demanda doméstica como internacional. Además, los operadores se vieron beneficiados por su disciplina de capacidad, logrando incrementar su factor de ocupación a 83,8%.

En Europa, a pesar de mostrar un alto nivel de crecimiento en el tráfico de pasajeros (6,6% *year over year* - YoY), siendo la segunda región con mayor crecimiento después del Asia Pacífico, la demanda se vio impactada durante el año debido a la incertidumbre económica generada por la falta de claridad sobre el Brexit.

Nuevamente fue Asia Pacífico la región que más creció en términos de pasajeros (8,6% YoY), a pesar de impactos climáticos que afectaron la región durante el segundo semestre del año.

En Latinoamérica, el tráfico de pasajeros creció 6,2% YoY, levemente bajo el promedio mundial durante 2018. El tráfico estuvo impactado por huelgas generales en Brasil y desaceleración económica en

algunos países de la región. Excluyendo los efectos puntuales de las huelgas, la industria aérea se vio beneficiada por una recuperación en la economía brasileña, lo que, junto a una buena disciplina en capacidad, ayudó a lograr niveles máximos históricos de factor de ocupación de 81,9% en la región. Sin embargo, el alza en el precio del combustible puso presión sobre las utilidades netas, dejando a Latinoamérica con una utilidad neta de US\$0,4 miles de millones, inferior a los US\$0,5 miles de millones generados en 2017.

Dada la estructura actual de la industria, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) espera una mejora en la utilidad neta de la industria aérea mundial para el año 2019, que alcanzaría US\$35,5 miles de millones, con un margen operacional de 6,8%. Esta mejora estaría explicada principalmente por un crecimiento económico global más fuerte, el cual impulsaría un crecimiento en *yields* que ayudarían a compensar mayores costos unitarios. A esto hay que agregarle los menores precios de combustible que se esperan para el 2019, aunque la IATA advierte que el beneficio no sería inmediato debido a las coberturas ya tomadas por las aerolíneas durante el 2018 a precios más altos. Es importante destacar que los impulsores del crecimiento del tráfico global en 2019 continuarán siendo las economías emergentes, principalmente Asia Pacífico, Medio Oriente y Latinoamérica. Esta tendencia se mantendrá en los próximos 20 años, debido a las proyecciones de crecimiento económico de estas regiones y a la baja penetración del transporte aéreo en sus países.

[+] Otras informaciones relevantes están disponibles en Anexos:

- > [Marco regulatorio;](#)
- > [Hechos esenciales.](#)



RESULTADOS FINANCIEROS

LATAM Airlines Group registró una utilidad neta de US\$181,9 millones en 2018, siendo la utilidad neta más alta en la historia del Grupo LATAM desde la asociación entre LAN y TAM. Este resultado, que fue un 17,1% más alto que el registrado en 2017, se consiguió a pesar de US\$664,2 millones de mayores costos de combustible y de un impacto negativo por tipo de cambio de US\$157,7 millones. El resultado operacional fue de US\$705,1 millones en 2018, lo que representó un margen operacional de 6,8%, similar al margen operacional de 7,0% alcanzado en 2017.

Para el año 2018, los ingresos alcanzaron US\$10.368,2 millones, un aumento de 2,0% comparado con el 2017, explicado principalmente por

un aumento de 2,5% en los ingresos de pasajeros y un alza de 6,0% en los ingresos de carga, parcialmente compensado por una caída de 14,0% en otros ingresos. Esta recuperación en los ingresos se debe principalmente a un alza de 5,0% en la capacidad de pasajeros medida como ASK, compensado parcialmente por una baja de 2,4% en el RASK (*revenue per available seat-kilometer* - ingreso por asiento-kilómetro).

La caída en RASK se atribuye a un desacelerado escenario macroeconómico en algunos países de Sudamérica durante 2018, sumado a la volatilidad y depreciación de algunas monedas locales (especialmente el real brasileño y el peso argentino), afectando principalmente la demanda de pasajeros internacionales. Adicionalmente, el factor de ocupación alcanzó 83,1%, lo que representa una disminución de 1,7 puntos porcentuales con respecto al año anterior.

Por su parte, el crecimiento de 5,0% en la capacidad fue resultado de crecimiento en todas las unidades de negocio de LATAM, siendo la primera vez que el Grupo crece en todos sus mercados desde la combinación del negocio. El crecimiento del 2018 estuvo enfocado en el negocio internacional, donde el Grupo LATAM aumentó su capacidad en 6,1% con respecto al 2017 a través del lanzamiento de nuevos destinos internacionales que conectan con su *hub* de São Paulo-Guarulhos, tales como Roma, Lisboa, Boston y Tel Aviv, entre otros. Por su parte, LATAM Airlines Brasil aumentó su capacidad en el mercado doméstico de Brasil en 3,7%, principalmente desde el aeropuerto de Guarulhos. Por último, la capacidad en los mercados domésticos de habla hispana cre-

ció 3,5%, principalmente en Ecuador, Perú y Colombia. Vale la pena destacar que LATAM creció menos de lo esperado en el mercado doméstico de Chile debido al impacto operacional que tuvo la huelga de tripulantes durante abril de 2018.

Los ingresos de carga alcanzaron US\$1.186,5 millones, lo que representa un aumento de 6,0% respecto al ejercicio del 2017. Esta alza responde a un aumento de 1,2% en los *yields* y un aumento de 4,7% en el tráfico medido en RTK. El alza en los *yields* sigue reflejando indicios de recuperación del entorno para el negocio de carga a nivel mundial, compensado parcialmente por el impacto negativo en las importaciones que generó la devaluación del peso argentino y el real brasileño.

Por otro lado, otros ingresos presentaron una disminución de US\$77,1 millones respecto del ejercicio 2017, debido principalmente al efecto de la implementación de la norma contable IFRS 15 a partir de este año, sumado al efecto de la depreciación del real brasileño en los ingresos del programa de fidelización en Brasil, y menores ingresos percibidos por arriendo de aeronaves a terceros. Lo anterior parcialmente compensado con mayores ingresos por venta de aeronaves y otros activos.

Los costos operacionales del año 2018 alcanzaron US\$9.663,1 millones, un aumento de 2,3% en comparación con los de 2017, principalmente por un mayor gasto en combustible por US\$664,2 millones. A pesar de este aumento, el costo por ASK del Grupo se redujo en un 2,6% con respecto a 2017.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



El gasto en combustible aumentó 28,6% en el 2018 alcanzando US\$2.983,0 millones. Este aumento se explica por un alza de 25,1% en el gasto por galón y un alza de 4,2% en el número de galones consumidos. Lo anterior fue parcialmente compensado con una ganancia por coberturas de US\$47,3 millones en 2018, en comparación con una ganancia de US\$5,3 millones en coberturas el año anterior.

El gasto en remuneraciones y beneficios disminuyó 10,1% debido a la reducción de 3,9% en la plantilla media para el período, en línea con las iniciativas de control de costos permanentemente impulsadas por la Compañía, y por la devaluación del real brasileño y del peso argentino durante el año.

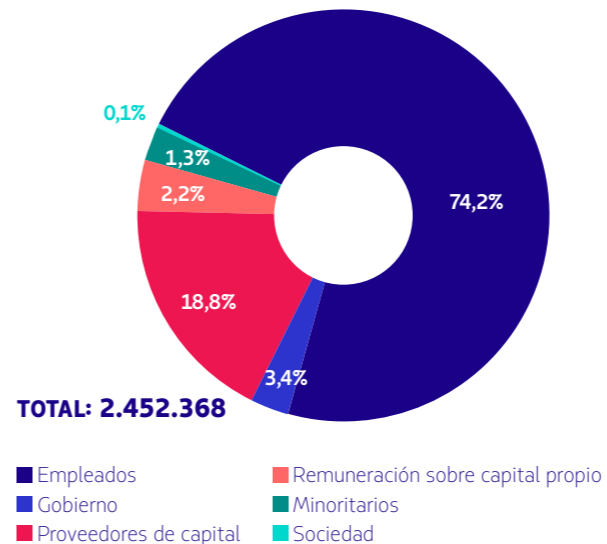
En cuanto al resultado no operacional, la Compañía registró una pérdida no caja por diferencia cambiaria de US\$157,7 millones en 2018, explicada principalmente por la depreciación del real brasileño y del peso argentino durante el año. Esta caída fue significativamente mayor a la de 2017, donde el impacto por este concepto fue de US\$18,7 millones.

De esta manera, LATAM registró una ganancia neta atribuible a los controladores de US\$181,9 millones, en comparación con una ganancia de US\$155,3 millones en 2018. Lo anterior implica un margen neto positivo de 1,8%, lo que representa un aumento de 0,3 puntos porcentuales en comparación con el margen neto del año 2017.

VALOR ECONÓMICO DIRECTO GENERADO Y DISTRIBUIDO (MILES DE US\$) – 2018 [201-1]

Ingresos	10.368.214
Bienes adquiridos de terceros	6.860.100
Valor económico bruto	3.508.114
Retenciones	981.645
Valor económico neto	2.526.469
Valor económico recibido en transferencia	53.253
Valor económico generado	2.579.722
Valor económico distribuido	2.452.368
Distribución del valor económico	
Sueldos y beneficios a los empleados	1.819.969
Impuestos y contribuciones	83.782
Interés y renta	461.343
Interés sobre capital y dividendos	54.581
Interés minoritario	31.312
Inversiones sociales	1.381
Valor económico retenido	127.355

DISTRIBUCIÓN DEL VALOR ECONÓMICO (%) [201-1]



Snapshot

INDICADORES PRINCIPALES [102-7]	2016	2017	2018
FINANCIERO (MILES DE US\$)			
Ingresos operacionales	9.527.088	10.163.796	10.368.214
Gastos operacionales	(8.959.185)	(9.449.262)	(9.663.095)
Resultado operacional	567.903	714.534	705.119
Utilidad neta	6.922	155.304	181.935
Margen neto	0,7%	1,5%	1,8%
EBITDAR	2.097.210	2.295.710	2.225.111
Margen EBITDAR	22,0%	22,6%	21,5%
Efectivo y equivalentes al efectivo ² /ingresos 12 meses anteriores	19,0%	20,3%	19,3%
Apalancamiento financiero ²	5,3 X	4,5 X	4,3 X
OPERACIONES			
Operación Pasajero			
Capacidad (ASK) - millón	134.968	136.398	143.265
Tráfico consolidado (RPK) - millón	113.627	115.693	119.077
Factor de ocupación (ASK)	84,2%	84,8%	83,1%
Ingresos/ASK (centavos de US\$)	5,8	6,2	6,1
Total de pasajeros transportados (miles)	66.960	67.146	68.806
Operación Carga			
Capacidad (ATK) - millón	6.704	6.230	6.498
Tráfico consolidado (RTK) - millón	3.466	3.421	3.583
Factor de ocupación (ATK)	51,7%	54,9%	55,1%
Ingresos/ATK (centavos de US\$)	16,6	18,0	18,3
Toneladas transportadas (miles)	944	896	921

¹ Incluyendo el revolving credit facility.

² Deuda neta ajustada/EBITDAR (últimos 12 meses).



INFORMACIÓN BURSÁTIL

MENÚ
PRESENTACIÓN
DESTACADOS
MENSAJE DEL CEO
QUIENES SOMOS
GOBIERNO CORPORATIVO
SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES
CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS
SEGURIDAD
SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA
ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS
DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

Durante 2018, la acción local de LATAM Airlines Group mostró una rentabilidad negativa de 19,9%, así mismo el ADR mostró una rentabilidad negativa de 28,6%. Al 31 de diciembre de 2018, la capitalización bursátil de la Compañía fue de US\$6.246,0 millones. Durante 2018, la acción de LATAM Airlines Group mostró una rentabilidad inferior a la del IPSA, índice que mostró una rentabilidad negativa de 5,0% en tal período. Con respecto al movimiento de la acción en la Bolsa de Santiago, este año la acción de LATAM Airlines Group tuvo una presencia bursátil del 100%.

VOLÚMENES TRANSADOS POR TRIMESTRE ACCIÓN LOCAL (BOLSA DE SANTIAGO)

2016	N° acciones transadas	Precio promedio (CLP)	Monto total (CLP)
Primer trimestre	28.689.255	4.073	116.838.645.700
Segundo trimestre	22.564.404	4.492	101.366.302.500
Tercer trimestre	64.835.131	5.463	354.183.531.700
Cuarto trimestre	27.691.478	5.975	165.468.048.100

2017

Primer trimestre	43.655.851	6.655	284.991.986.800
Segundo trimestre	30.259.560	8.035	240.451.798.500
Tercer trimestre	29.094.196	7.965	234.898.104.000
Cuarto trimestre	37.823.823	8.498	320.108.505.000

2018

Primer trimestre	31.387.363	9.133	286.645.092.598
Segundo trimestre	47.657.233	6.479	308.773.595.469
Tercer trimestre	32.942.547	6.277	206.770.484.755
Cuarto trimestre	38.440.069	6.923	266.120.597.687

VOLÚMENES TRANSADOS POR TRIMESTRE ADR (NYSE)

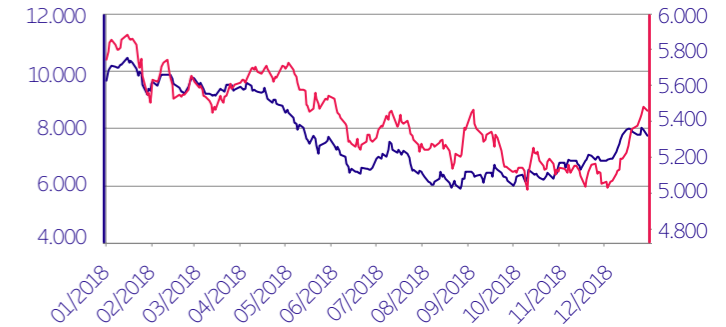
2016	N° acciones transadas	Precio promedio (CLP)	Monto total (CLP)
Primer trimestre	32.739.012	5,8	191.001.755
Segundo trimestre	33.327.301	6,6	220.695.139
Tercer trimestre	42.231.494	8,2	350.640.203
Cuarto trimestre	30.197.724	8,9	270.233.009

2017

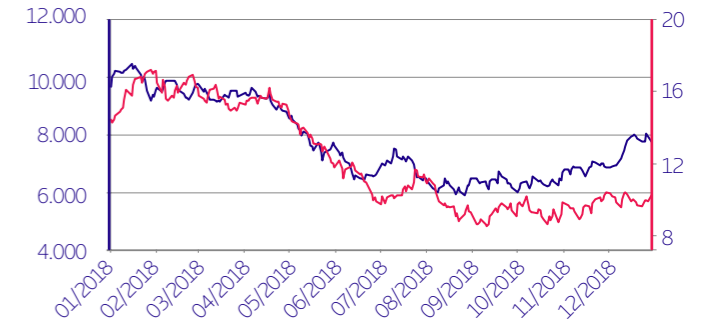
Primer trimestre	24.889.893	10,1	254.166.511
Segundo trimestre	32.015.881	12,1	384.720.373
Tercer trimestre	27.902.087	12,4	347.933.436
Cuarto trimestre	33.450.067	13,4	446.780.362

2018

Primer trimestre	24.359.603	15,4	374.894.290
Segundo trimestre	41.119.176	9,9	406.463.055
Tercer trimestre	28.539.124	9,4	268.125.070
Cuarto trimestre	30.770.709	10,3	316.784.449



— Acción local (CLP)
— Índice IPSA



— Acción local (CLP)
— ADR (USD)





GESTIÓN DE RIESGOS

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA**NUESTRO NEGOCIO**

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



La Política Corporativa de Riesgos de LATAM define los principales aspectos a ser monitoreados, los instrumentos de mitigación y la función y responsabilidad de los involucrados en su gestión. Al trabajo del equipo corporativo dedicado al tema se suma la gestión realizada en los diversos países, orientada a las especificidades locales y que sigue los mismos estándares y herramientas de identificación, monitoreo y reporte. En las operaciones de mayor calibre —Brasil, Chile y Argentina—, la gestión es responsabilidad del área financiera, que realiza reportes periódicos al CEO del país y al equipo corporativo.

Uno de los principales foros sobre el tema es la Mesa de Riesgos, formada por profesionales de distintas áreas que se reúnen dos veces al año

para analizar temas estratégicos con alto potencial de impacto. La Mesa presenta informes anuales al Comité Ejecutivo.

La Auditoría Interna apoya el trabajo de gestión de riesgos y, cuando sea necesario, incluye los temas mapeados como relevantes en sus procesos de monitoreo.

En 2018, había 58 riesgos estratégicos —entre transversales y emergentes— mapeados en la matriz de riesgos de LATAM, que establece la probabilidad de ocurrencia de determinado riesgo frente a su impacto potencial en la operación. Se clasifican en 12 categorías, que cubren temas financieros, ambientales, de seguridad y regulatorios, entre otros. Por tratarse de un proceso dinámico, la matriz de riesgos pasa por revisiones periódicas.

La visión es complementada por matrices específicas dirigidas a los riesgos del día a día de cada área, como Compliance o Seguridad.

RIESGOS EMERGENTES

La relación de LATAM con los proveedores de servicios considerados esenciales para la continuidad del negocio está basada en un extenso proceso de monitoreo y control. El área de Procurement dirige las acciones con el objeto de evitar la interrupción del suministro, una rescisión de contrato inesperada o cualquier otro problema que impacte las operaciones de LATAM. Entre las prácticas de mitigación hay cláusulas específicas en la política anticorrupción de LATAM, que deben ser cumplidas por los proveedores: el requisito

de garantías adicionales en algunos contratos y certificaciones propias del sector en el que operan los socios. El Grupo también monitorea periódicamente la calidad del servicio prestado y el desempeño de los proveedores, y realiza auditorías y procesos de debida diligencia.

Relativo a otro riesgo considerado emergente, el de la seguridad cibernética, existe un programa interno dedicado, revisado continuamente para incorporar nuevos procedimientos cuando resulte necesario. Las formas de mitigación incluyen el uso de antivirus de tecnología avanzada, monitoreo preventivo 24 horas todos los días de la semana, establecimiento de perímetros de control que prohíben la entrada de personas no identificadas en los locales en donde se encuentran los sistemas de tecnología de la información del Grupo y la contratación de un seguro específico contra eventuales ataques cibernéticos.

El tema es atendido por la gerencia de Seguridad de la Información con el apoyo de un comité multidisciplinario (mayor información en la página siguiente), que se encarga de la seguridad cibernética, riesgos de TI y otros temas relacionados. También existe un programa de concientización de los empleados y una serie de normas internas, como son la Norma de Seguridad PCI LATAM, requisito necesario para obtener la certificación PCI Compliance, que regula asuntos de protección de datos de las tarjetas de crédito y débito de los consumidores.

[+] El listado completo de los principales riesgos está en [Anexos](#).



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA**NUESTRO NEGOCIO**

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

**SEGURIDAD DE LA INFORMACIÓN**

LATAM está comprometida con la seguridad de la información y protección de datos de los clientes. La violación de la confidencialidad constituye un riesgo reputacional relevante para el Grupo; por ello, cuenta con una serie de medidas adoptadas para mitigarlo. El Código de Conducta incluye un tema específico sobre privacidad, información confidencial y operación con información privilegiada. Cuenta, por lo tanto, con políticas de Seguridad de la Información y de Clasificación de la Información de Privacidad y Seguridad, esta última también disponible en el sitio web corporativo.

El Grupo también dispone de una serie de normas relacionadas, como son la Norma de Gestión de Incidentes de Seguridad de la Información y la Norma de Seguridad PCI LATAM, definidas en 2018 para que el Grupo pueda obtener próximamente la certificación internacional *PCI Compliance*, que se refiere a la protección de datos de tarjetas de crédito y débito de los consumidores.

Los empleados tienen acceso a estos documentos en el portal corporativo y realizan frecuentemente capacitaciones por *e-learning*. Además pueden aclarar sus dudas directamente con la gerencia de Seguridad de la Información. Asimismo, la gerencia es responsable de las actividades de un comité dedicado al tema, que además cuenta con la participación

de profesionales de distintas áreas, como son Gestión de Riesgos, Asuntos Legales y *Compliance*, Relación con Inversionistas y Tecnología. También realiza reportes periódicos a otras instancias administrativas y cuenta con seguimiento permanente del tema, así como planes de contingencia estructurada. En los últimos tres años, LATAM no registró violaciones importantes de la seguridad de la información de sus clientes.

INFORMACIÓN ADICIONAL

Seguros aeronáuticos: LATAM cuenta con Seguro de Aviación, Casco y Responsabilidades Legales, que cubre todos los riesgos inherentes a la navegación aérea comercial, como la pérdida o avería de aeronaves, motores y piezas de repuesto y responsabilidad civil frente a terceros (pasajeros, carga, equipaje, aeropuertos, etc.).

Después de la asociación de LAN y TAM, el seguro de las dos empresas pasó a ser adquirido por LATAM Airlines Group, que dio seguimiento a la práctica adoptada por LAN desde 2006 en conjunto con Grupo IAG (compuesto por British Airways, Iberia y sus subsidiarias y franquiciados). El aumento de los volúmenes negociados se tradujo en mejoras en la cobertura y menores costos operacionales.

Seguros generales: cubren diversos riesgos que pueden afectar al patrimonio de la

empresa, que está protegido por un seguro multirisgo (que incluye riesgos de incendio, robo, equipos informáticos, remesas de valores y otros con base en coberturas de todos los riesgos), seguro de automóvil, seguro de transporte aéreo y marítimo y seguro de responsabilidad civil. Además, la empresa contrata seguros de vida y accidentes que cubren al personal de la empresa.

Clientes: ningún cliente de LATAM representa individualmente más de un 10% de las ventas.

Proveedores: en 2018, tres proveedores representaban individualmente más de un 10% de su categoría – Intercargo S.A.C. (aeropuerto); Gate Gourmet (aprovisionamiento y *catering*) y CAE Training (servicios externos).

Marcas y patentes: la Compañía y sus filiales utilizan diversas marcas comerciales, que se encuentran debidamente registradas ante los organismos competentes en los diversos países en los cuales desarrollan sus operaciones o constituyen el origen y/o destino de las mismas, con el objeto de distinguir y comercializar sus productos y servicios en dicho país. Entre las principales marcas están: LATAM Airlines, LATAM Airlines Argentina, LATAM Airlines Brazil, LATAM Airlines Chile, LATAM Airlines Colombia, LATAM Airlines Ecuador, LATAM Airlines Perú, LATAM Cargo, LATAM PASS, LATAM Fidelidade, LATAM Travel, entre otras.



PLAN DE INVERSIÓN

Durante los últimos años, la Compañía ha venido ajustando sus compromisos de flota futuros a través de postergaciones de aviones. Durante 2018, LATAM reestructuró aún más su plan de flota, alcanzando una reducción de US\$2,2 mil millones en compromisos para el período 2018-2021, equivalente a una reducción del 41% del total de los compromisos de la flota para ese período. Esta reestructuración también busca ajustar la capacidad a las condiciones actuales del mercado en América Latina y está línea con el enfoque de la Compañía de mantener un balance saludable y una liquidez adecuada.

Durante 2019, LATAM espera incorporar a su flota 9 aviones A320Neo, 4 A350-900 y 2 Boeing 787-9, los que en total suman US\$1.197 millones, de los cuales, aproximadamente, US\$540 millones serán CAPEX.

Adicionalmente, LATAM espera invertir aproximadamente US\$750 millones en CAPEX no-flota durante 2019, incluyendo activos intangibles, mantenimiento, inversiones en motores y repuestos, así como la renovación de las cabinas de sus modelos Boeing 767, Boeing 777 y A320-Fam.

AL 31 DE DICIEMBRE

	2018	2019E	2020E	2021E
FLOTA EN OPERACIÓN				
Flota pasajeros - corto alcance				
Airbus A319-100	46	46	45	44
Airbus A320-200	126	122	121	111
Airbus A320-Neo	4	13	18	24
Airbus A321-200	49	49	49	49
Airbus A321-Neo	-	-	4	9
Total	225	230	233	234
Flota pasajeros - largo alcance				
Boeing 767-300	35	30	28	28
Airbus A350-900	7	10	12	15
Boeing 777-300 ER	10	10	10	10
Boeing 787-8	10	10	10	10
Boeing 787-9	14	16	18	20
Total	76	76	79	83
Flota carga				
Boeing 767-300F	9	9	10	10
Total	9	9	10	10
TOTAL FLOTA EN OPERACIÓN	310¹	315	321	327

¹ Excluye dos Boeing 777-200 arrendados a Boeing Capital.

	2018	2019E	2020E	2021E
SUBARRIENDOS				
Airbus A320-200	5	5	5	5
Airbus A350-900	2	3	1	-
Boeing 767-300F	1	2	2	2
TOTAL SUBARRIENDOS	8	10	8	7

	2018	2019E	2020E	2021E
TOTAL FLOTA	318	325	329	334
COMPROMISOS DE FLOTA (US\$ MILLONES)	311	1.197	708	1.118



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA**NUESTRO NEGOCIO**

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





PROVEEDORES

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





CONOCER LA CADENA [102-9]

ATAM realiza negocios con 32,3 mil proveedores de diferentes tamaños y países, que constituyen una parte importante de la materialización de la promesa de valor de la empresa. En el ámbito de los negocios, la relación con los proveedores busca asegurar el acceso regular a productos y servicios de alta calidad, con precios competitivos, un estricto cumplimiento de los plazos y un desempeño acorde con las normas legales y los valores éticos del Grupo. En una visión más amplia, la interacción con ese público es terreno fértil para difundir buenas prácticas de gestión de la sostenibilidad e impulsar el desarrollo económico de las regiones.

La gestión de la cadena de suministro se divide en 21 categorías, agrupadas en:

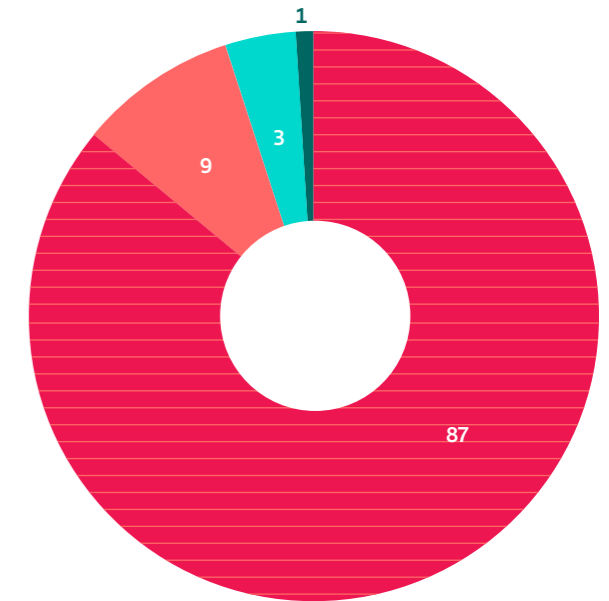
> compras técnicas (directamente relacionadas con la operación de los negocios), como son: combustibles; flota y motores; servicios de ingeniería; consumibles y repuestos; PMA (Parts Manufacturer Approval); ruedas, frenos, neumáticos y aviónica; entretenimiento a bordo; asientos, materiales y acabados; ventas; componentes mayores, como por ejemplo, los trenes de aterrizaje; reparación, cambio y alquiler de algunos componentes ofrecidos en sistema *pool* por los proveedores; y las compras sin *pool* (herramientas y otros tipos de componentes);

> compras no técnicas (vinculadas a actividades de apoyo), como son: administración; aeropuerto; infraestructura; *catering*; hoteles y uniformes; comercialización; servicios profesionales; tecnología y sistemas; y transporte.

Las empresas que suministran componentes esenciales a la operación o de difícil sustitución, con contratos anuales que superan US\$1 millón, o que se relacionan con organismos gubernamentales en nombre de LATAM (los llamados TPI por sus siglas en inglés) se clasifican como proveedores críticos y siguen parámetros específicos de análisis y seguimiento del contrato. En 2018, los proveedores críticos representaron un 2% de la base total de proveedores activos de LATAM, y movieron un 73% del total de compras del Grupo.

[+] Para más información sobre el seguimiento de riesgos en la cadena de suministro, consulte las páginas 61 y 67.

DISTRIBUCIÓN GEOGRÁFICA¹ (%)



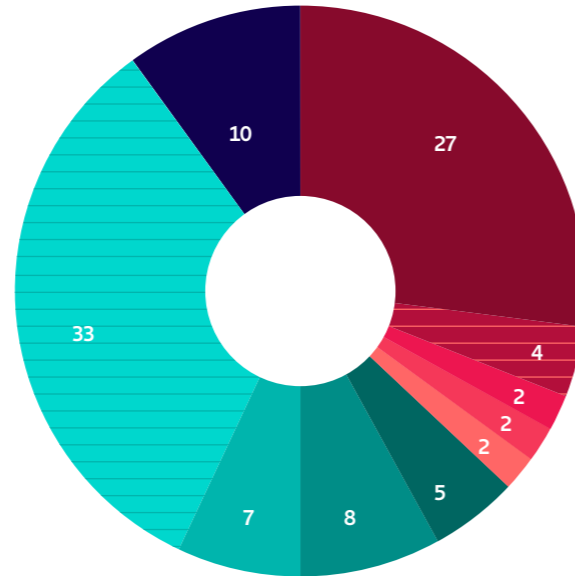
- Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Perú
- Otros países en América
- Europa y África
- Asia y Oceanía

TOTAL: 32.296 proveedores

¹ Con base en la ubicación de la sede de la empresa.

- MENÚ
- PRESENTACIÓN
- DESTACADOS
- MENSAJE DEL CEO
- QUIENES SOMOS
- GOBIERNO CORPORATIVO
- SOSTENIBILIDAD
- DIMENSIÓN ECONÓMICA**
- NUESTRO NEGOCIO
- PROVEEDORES**
- CLIENTES
- DIMENSIÓN AMBIENTAL**
- MEDIO AMBIENTE
- DIMENSIÓN SOCIAL**
- EMPLEADOS
- SEGURIDAD
- SOCIEDAD
- ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA
- ANEXOS
- INFORMES FINANCIEROS
- DECLARACIÓN JURADA
- CRÉDITOS

VOLUMEN DE COMPRAS (%)



- Motores, flota, financieros y LATAM Travel
- Infraestructura
- Tecnología y sistemas
- Aprovisionamiento y catering
- Administración
- Ground handling¹
- Compras técnicas
- Otras compras no técnicas
- Combustible
- Otros

TOTAL: US\$9,6 mil millones

¹ Servicios de apoyo prestados en tierra a aeronaves, pasajeros y carga.

En lo que se refiere al volumen de compras, los principales proveedores de LATAM son los fabricantes de aviones, Airbus y Boeing.



También constituyen socios relevantes los proveedores de accesorios, piezas de repuesto y componentes para aviones, entre ellos: Pratt & Whitney, MTU Maintenance, Rolls-Royce, Pratt and Whitney Canada, CFM International, General Electric Commercial Aviation Services Ltd., General Electric Celma, General Electric Engines Service, e Israel Aerospace Industries (motores y unidades auxiliares de energía - APU por sus siglas en inglés); Zodiac Seats US, Recaro, Thompson Aero Seating (asientos); Honeywell y Rockwell Collins (aviónica y APU); Air France/KLM, Lufthansa Technik (componentes de mantenimiento, reparación y operaciones - MRO); Zodiac Inflight Innovations, Panasonic y Thales (entretenimiento a bordo); Safran

Landing Systems, AAR Corporation (trenes de aterrizaje y frenos); UTC Aerospace y Nordam (soporte de motor).

Entre los proveedores de combustible, destacan: Raízen, Petrobras, Air BP-Coppec, World Fuel Services, PBF Shell, YPF, Terpel, Repsol, CEPSA y Vitol.



US\$9,6 MIL MILLONES FUE EL VALOR TOTAL INVERTIDO CON SOCIOS COMERCIALES DEL GRUPO.

- MENÚ
- PRESENTACIÓN
- DESTACADOS
- MENSAJE DEL CEO
- QUIENES SOMOS
- GOBIERNO CORPORATIVO
- SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

**GESTIÓN DE RIESGOS [308-2 y 414-2]**

Una matriz identifica los riesgos potenciales asociados a cada una de las 21 categorías de compras. El mapeo incluye, por ejemplo, temas relacionados con la salud financiera, conducta ética, normas laborales, de derechos humanos, fiscales, sectoriales, sanitarias y ambientales.

Todas las categorías de proveedores son sometidas a un análisis de riesgos de sostenibilidad. De los proveedores monitoreados por el área de Procurement (11.964), 598 (5%) fueron identificados como de alto riesgo en temas de sostenibilidad, mientras que con 152 (1,3% de los monitoreados y 5% del grupo de riesgo) LATAM acordó planes o acciones específicos de mitigación.

Para dar seguimiento a sospechas en casos de competencia desleal, esquemas de corrupción, financiamiento al terrorismo y narcotráfico, explotación de trabajo infantil o análogo al del esclavo e inconformidades ambientales, LATAM se vale de un sistema de consulta de bases de datos internacionales. La revisión se lleva a cabo antes del inicio de cada contrato y mensualmente para los proveedores con contratos activos.

A partir de alertas automáticas del sistema, el área de Compliance realiza un análisis detallado del caso. Si se comprueba el riesgo, la empresa adopta medidas correctivas, que pueden implicar desde establecer planes de acción en conjunto con el proveedor hasta la finalización del contrato.

Durante 2018, el sistema realizó 12 mil análisis, que resultaron en 729 alertas, actualmente bajo

análisis detallado por el equipo de Compliance.

El sistema de seguimiento es complementado por auditorías periódicas, con requisitos y parámetros específicos para diferentes categorías de productos o servicios de las categorías de combustibles, *handling* y *catering*. En el año, LATAM realizó 152 auditorías, que generaron 1.079 planes de mejora.

PREVENCIÓN Y MONITOREO

En un proceso de evolución continua, LATAM estableció metas e indicadores de monitoreo para la gestión de proveedores en 2019. Estos son:

> Realizar el análisis preventivo en todo el universo de los proveedores monitoreados por el área de Procurement;

> reducir la cantidad de proveedores que generan alertas en el sistema de análisis preventivo;

> realizar due diligence nivel 2 a todos los proveedores críticos que resultaron objeto de alerta.

12 MIL
ANÁLISIS REALIZADAS,
QUE RESULTARON EN 729
ALERTAS, ACTUALMENTE BAJO
ANÁLISIS DETALLADO POR
EL EQUIPO DE COMPLIANCE.

**Snapshot [102-10]**

CADENA DE SUMINISTRO	2016	2017	2018
Base de proveedores LATAM (21 categorías)	30.628	31.550	32.296
PROVEEDORES CRÍTICOS ¹			
Participación en la base de proveedores	2% ²	2%	2%
Participación en el volumen de compras LATAM	72%	80%	73%
IDENTIFICACIÓN DE RIESGOS POTENCIALES			
% de categorías con análisis de riesgos de sostenibilidad	100%	100%	100%
Proveedores analizados según los criterios de sostenibilidad (% sobre el total de la base)	33,7%	46,3%	37,0%
Proveedores considerados de alto riesgo en aspectos de sostenibilidad (% sobre los analizados)	ND	ND	598 (5%)
Proveedores con planes de mitigación acordados (% sobre el grupo de alto riesgo)	ND	ND	152 (25%)
MONITOREO Y GESTIÓN			
Análisis preventivos realizados (sistema de bases de datos internacionales)	14.204	10.651	11.964
Evaluaciones detalladas (a partir de alertas del sistema)	614	767	729
Planes de acción	0	0	1.079
Contratos finalizados por incumplimiento	0	0	0

¹ Incluye empresas con contratos superiores a US\$1 millón, que se relacionan con órganos del gobierno a nombre de LATAM o suministran a la operación elementos esenciales o de difícil sustitución.

² El dato difiere de lo divulgado en el Informe de Sostenibilidad 2016 porque el cálculo pasó a considerar la base total de proveedores de LATAM.
ND: información no disponible.



DIRECTO AL GRANO

PRINCIPIOS ALINEADOS



Contexto y posicionamiento

PARA LATAM, RESULTA IMPRESCINDIBLE CONTAR CON UNA RED DE ABASTECIMIENTO COMPROMETIDA CON LOS MÁS ALTOS ESTÁNDARES DE CUMPLIMIENTO Y ÉTICA Y ALINEADA A LOS PRECEPTOS DEL PROPIO GRUPO Y A LAS MEJORES PRÁCTICAS DEL MERCADO.



Gestión del tema

Una serie de políticas y procedimientos asegura la alineación de la cadena a los principios y valores de LATAM y orienta con claridad la conducta esperada de los socios. Ejemplos:



> **Política Corporativa de Compras:** incluye temas estratégicos relacionados con la gestión de la cadena de suministro y que actúan como una importante herramienta de gestión de riesgos en el Grupo. Entre otros datos, el documento especifica cuáles son los requisitos financieros, sociales y ambientales que deben cumplir los socios de negocio. La política se alinea con la Política Anticorrupción y el Código de Conducta, además de contener especificaciones regulatorias de cada país en donde el Grupo opera.

> **Contratos:** una cláusula ambiental específica (ver Anexos) establece que el proveedor deberá cumplir con todos los requisitos legales, responsabilizarse por eventuales sanciones y comunicar al Grupo cualquier incidente que cause daños al medio ambiente.

> **Responsabilidad de todos:** todas las contrataciones – incluyendo las de menor volumen financiero y corta duración, que no requieren de contrato y se realizan mediante una orden de compra – incluyen el compromiso con prácticas anticorrupción y de protección al medio ambiente.

TERCEROS INTERMEDIARIOS

Un tercero intermedio (TPI, por sus siglas en inglés) es el proveedor que actúa como representante de LATAM ante funcionarios públicos nacionales o extranjeros. En 2018, había 460 contratos de esa categoría, que sigue procedimientos específicos de análisis, formalización y seguimiento. El proveedor debe demostrar su cumplimiento con el Código de Conducta y la Política Anticorrupción de LATAM y todos los contratos especifican cláusulas anticorrupción y antisoborno. Antes y durante la ejecución del trabajo, los TPI son sometidos a extensos procesos de debida diligencia.



Avances en 2018

En 2018, LATAM comenzó a elaborar un Código de Conducta para Proveedores que reúne directrices sobre:



Ética;



Combate a la corrupción;



Cumplimiento de normas de salud y seguridad ocupacional;



Responsabilidad socioambiental; y



Derechos humanos (garantizar condiciones adecuadas de trabajo y la ausencia del trabajo infantil y esclavo).

Para lograr la firma de un contrato comercial, el proveedor deberá formalizar su adhesión al código.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





CLIENTES



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





EN EL CENTRO DE LA ESTRATEGIA

Simplicidad, empatía y confianza. A partir de estos tres diferenciales, LATAM cuida de sus clientes en todas las etapas de interacción: compra, aeropuerto, posventa y experiencia a bordo. En un proceso continuo, el Grupo ha estado perfeccionando su manera de trabajar para ajustarse a diferentes perfiles de clientes, sus necesidades y expectativas.

Desde 2017, en la operación doméstica y desde 2018 en los vuelos internacionales, LATAM ofrece cuatro tipos de tarifas, con op-

ciones diferenciadas para despacho de equipajes, selección de asiento y flexibilidad para cambiar la fecha de viaje. El cliente elige la que más se adapta a sus necesidades y compra exactamente la que necesita. El nuevo modelo de ventas permitió al Grupo trabajar con una reducción promedio de 25% en la tarifa más económica, haciendo más accesible el transporte aéreo.

Después de la etapa inicial de adaptación, en que el cambio causó sorpresa y llegó a impactar negativamente en la satisfacción del cliente, la segmentación de tarifas ha cautivado a los pasajeros. La tarifa básica, sin despacho de equipaje, es la preferida por cerca de 60% de los clientes.

COMIDAS A BORDO

En 2018, también se consolidó el Mercado LATAM, servicio de venta a bordo con más de 30 opciones de alimentos y bebidas ofrecidas a precios asequibles y de alta calidad en los vuelos domésticos de Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú.

En todos los vuelos de larga duración (más de siete horas), las comidas a bordo son gratuitas. El menú y la composición se han reformulado con nuevos ingredientes y el refuerzo del plato principal.

TRANSFORMACIÓN DE LA CABINA

En 2018, el Grupo anunció la inversión de US\$400 millones en el proyecto destinado a la transformación de las cabinas de más de dos tercios de la flota. El plan de renovación empezará por las flotas de LATAM Brasil y LATAM Perú. Se estima que los clientes ya podrán viajar en el primer avión modernizado en 2019.

Tomó tres años definir la forma de las nuevas cabinas, proceso que resultó de escuchar a pasajeros, especialistas y tripulantes.

El cambio responde a las necesidades y expectativas de una amplia gama de clientes. En los aviones más pequeños, como los modelos Airbus A320 y A321, la modernización garantizará una mejor segmentación. En las primeras filas, con prioridad de embarque, los asientos tendrán más espacio entre sí y los pasajeros contarán con áreas exclusivas para guardar el equipaje de mano, además de pantallas individuales más grandes. En la sección trasera, el objetivo será optimizar la relación costo-beneficio para los pasajeros que buscan precios más bajos. La mejor distribución permitirá permitirán aumentar el total de asientos disponibles y reducir el importe cobrado.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES**DIMENSIÓN AMBIENTAL**

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



En los aviones más grandes, que atienden las rutas internacionales, la clase ejecutiva pasará por una verdadera revolución. Todos los asientos tendrán inclinación completa (180 grados – *full flat*) y estarán diseñados para asegurar más privacidad al pasajero y diferentes compartimentos para almacenar objetos personales. También habrá mejoras en el sistema de entretenimiento y en el servicio a bordo, incluyendo menos interrupciones de la tripulación y la posibilidad de que el pasajero elija las comidas en su propia pantalla individual. Los cambios fueron definidos a partir de un amplio proceso de escucha, que involucró a clientes frecuentes de siete países que utilizan la clase ejecutiva.

CONECTIVIDAD**+28**

NUEVAS RUTAS Y SIETE NUEVOS DESTINOS FUERON LANZADOS POR LATAM EN 2018.

POTENCIAL DE LA REGIÓN

El sector aéreo en América Latina ha crecido en los últimos años. De 2016 a 2017, el promedio de vuelos por habitante pasó de 0,91 a 0,98 en Chile. Aun así, el potencial de expansión sigue siendo alto, especialmente cuando se considera la demanda registrada en países como Nueva Zelanda (3,39 vuelos por habitante), Panamá (3,34), Estados Unidos (2,61) o Reino Unido (2,30)¹.

En Brasil, cada persona vuela en promedio 0,46 veces al año. En términos absolutos, el país es el sexto mayor mercado de pasajeros de vuelos domésticos del mundo. En 2018, 95,5 millones de personas fueron transportadas en vuelos domésticos en el país; un crecimiento de 4,4% con respecto al año anterior².

LATAM busca aprovechar la demanda en la región, invirtiendo en conectividad y trabajando para atender diferentes perfiles de clientes. La meta del Grupo es contribuir al crecimiento del sector e impulsar el desarrollo sostenible de los países en donde opera.


¹ World Bank.

² Datos del *Panorama 2018* de la Asociación Brasileña de Empresas Aéreas (Abea).

**SISTEMA DE RESERVAS**

En 2018, LATAM concluyó la unificación del sistema de reservas del Grupo. Con ello, los servicios en línea de adquisición de pasajes, *check-in*, compra de asiento y cambio de la fecha de viaje se realizan ahora en una plataforma única, independientemente de las diferencias en los códigos de vuelo (LA y JJ).



DIRECTO AL GRANO
TECNOLOGÍA Y AUTONOMÍA

Contexto y posicionamiento

Gestión del tema

Avances en 2018

- MENÚ
- PRESENTACIÓN
- DESTACADOS
- MENSAJE DEL CEO
- QUIENES SOMOS
- GOBIERNO CORPORATIVO
- SOSTENIBILIDAD
- DIMENSIÓN ECONÓMICA**
- NUESTRO NEGOCIO
- PROVEEDORES
- CLIENTES**
- DIMENSIÓN AMBIENTAL**
- MEDIO AMBIENTE
- DIMENSIÓN SOCIAL**
- EMPLEADOS
- SEGURIDAD
- SOCIEDAD
- ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA
- ANEXOS
- INFORMES FINANCIEROS
- DECLARACIÓN JURADA
- CRÉDITOS

CADA VEZ MÁS, LOS CLIENTES QUIEREN TENER EL CONTROL SOBRE SU COMPRA. POR ESO, LATAM SE ESFUERZA POR OFRECER NUEVAS SOLUCIONES QUE CONFIERAN AUTONOMÍA Y PODER DE ELECCIÓN AL CLIENTE. LA TECNOLOGÍA ES UNA GRAN ALIADA EN ESE ESFUERZO.


Principales líneas de acción:


- > Plataformas digitales integradas, accesibles a través del sitio web o de la aplicación, que permiten la gestión eficiente del viaje desde la compra del boleto hasta el acceso al entretenimiento a bordo;
- > Nuevas tecnologías y estructuras de apoyo al autoservicio en los aeropuertos: el cliente evita filas y gana tiempo;
- > Gestión de la experiencia digital para asegurar que todo se haga de forma sencilla e intuitiva.


Algunas iniciativas innovadoras merecen ser destacadas:

- > **Biometría:** en conjunto con el aeropuerto de Carrasco, en Montevideo (Uruguay), se inició un proyecto piloto de reconocimiento facial para agilizar el momento del embarque. La presentación y revisión de los documentos de identificación se realiza solamente en el servicio de inmigración. Para mediados de 2019, la identificación por biometría estará disponible para los pasajeros de LATAM en seis aeropuertos. En el aeropuerto de Quito, se realizó un proyecto piloto para implementar tecnología de punto a punto en los contactos con el cliente.
- > **Self Bag Tag:** en el aeropuerto de Brasilia (Brasil), LATAM inauguró el servicio de auto-documentación de equipaje. Así como ya ocurre con el check-in en los quioscos de autoservicio, los propios pasajeros imprimen las etiquetas de identificación de los equipajes y realizan el pesaje y la entrega del equipaje. La perspectiva es extender el autoservicio a unos 30 aeropuertos en 2019.
- > **Nuevas funcionalidades:** en la aplicación LATAM y en el menú Mis viajes, disponible en el sitio web, es posible elegir asiento, adquirir el asiento LATAM+ y la entrega de equipaje, cambiar el viaje, realizar el check-in, recibir la tarjeta de embarque y consultar el estado de los vuelos. En caso de cancelación de vuelos, el pasajero puede seleccionar una nueva opción para el viaje directamente en la aplicación, sin necesidad de contacto con el Contact Center.
- > **Realidad aumentada:** por medio de la aplicación, el cliente comprueba si su equipaje de mano está dentro de los límites permitidos a bordo. Sólo tiene que usar la cámara del teléfono. El Grupo fue pionero en el mundo al ofrecer esta facilidad para dispositivos Android e IOS.
- > **Autoservicio:** se ha ampliado la red de autoservicio en los aeropuertos. Ya son 1.093 quioscos en 104 aeropuertos de 21 países.
- > **LATAM Play:** la plataforma permite al pasajero acceder gratuitamente a través de su dispositivo móvil (smartphone, tablet o portátil) a películas, series, noticias, música y otros contenidos.

5,5 millones
de usuarios únicos
registrados en la
aplicación LATAM
en 2018.

Crecimiento
mensual de más de
10% en el número
de usuarios de la
aplicación LATAM.

Tres de cada
cuatro check-ins
se realizan
vía aplicación
o sitio web.





GESTIÓN DE LA SATISFACCIÓN

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES**DIMENSIÓN AMBIENTAL**

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

LATAM está atenta a la opinión de los clientes y busca establecer con ellos una relación cada vez más cercana y transparente. Por medio de una serie de canales, el Grupo identifica la percepción de ese público en los diferentes momentos de contacto.

En 2018, la encuesta post-vuelo se transformó en Voz del Cliente, una nueva herramienta que consolida el *feedback* de los pasajeros. Los resultados se analizan en tiempo real, lo que permite identificar tendencias y responder rápidamente en caso de problemas o insatisfacciones. Los principales ejecutivos tienen acceso a los

datos recopilados y comparten la responsabilidad de la gestión.

La encuesta se envía en el momento del aterrizaje del vuelo a todos los pasajeros que tengan un *e-mail* registrado. En promedio, son alrededor de dos millones de encuestas mensuales, con una tasa de respuesta de más del 10%. Son preguntas simples sobre la posibilidad que el pasajero recomiende a LATAM y sobre su satisfacción con las experiencias en el aeropuerto y en el vuelo.

El Grupo también realiza una investigación más estratégica, de periodicidad anual, que utiliza la metodología Net Promoter Score (NPS), cuyo resultado varía entre 100 negativo y 100 positivo. En 2018, el nivel de satisfacción fue de 23 puntos, inferior a la meta definida para el segundo semestre, de 32. La evaluación consideró aproximadamente tres millones de respuestas, equivalente a un 6% del total de pasajeros transportados.

El desempeño de 2018, por debajo de la meta interna, se atribuye, especialmente, a las contingencias enfrentadas por el sector aéreo en general en los países donde opera. El mantenimiento preventivo anunciado por Rolls Royce para los motores de los aviones Boeing 787 fue un tema crítico del año para la industria en general. En LATAM, la medida afectó a 24 aviones, y la Compañía llegó a tener 13 de ellos en tierra simultáneamente, lo que impactó especialmen-

Se envían un promedio de dos millones de encuestas postvuelo por mes a los pasajeros.

te las operaciones del Grupo en Chile, Colombia y Ecuador. Con una capacidad de respuesta rápida, la principal medida adoptada por el Grupo fue el subarriendo de siete aeronaves para garantizar la operación y reducir al menor nivel posible el impacto a los clientes.

En Chile, destacan dos desafíos enfrentados a lo largo del año. El primero fue la sobrecarga de la operación del aeropuerto de Santiago, cuyas obras de expansión en curso afectaron los niveles de puntualidad. A este problema estructural se sumó, en el mes de abril, la huelga de la tripulación de cabina de LATAM Airlines Chile. A pesar de los esfuerzos para mitigar los efectos del paro, no fue posible evitar algunas cancelaciones y reprogramaciones.

En general, la puntualidad también representó un reto para el Grupo. El resultado general del año fue de 82% – considerando esperas de hasta 15 minutos – 1 punto por encima del registrado en 2017, pero por debajo de la meta trazada definida internamente, de 85%. LATAM reitera su compromiso con el tema y analiza planes de acción para obtener mejores resultados en 2019.





MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES**DIMENSIÓN AMBIENTAL**

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



Una de las acciones, ya en práctica en Brasil, fue revisar los turnos de tripulantes que quedan de guardia por si es necesario reemplazar a algún colega, garantizando así que la puntualidad no se vea afectada. También están bajo análisis 39 iniciativas para reducir el tiempo que pasan en tierra los aviones, durante el embarque y desembarque. Una de éstas, por ejemplo, busca optimizar el discurso del capitán previo al inicio del vuelo – la información adicional será transmitida mientras los aviones ya estén rodando por la pista. LATAM Brasil también debe revisar los horarios y la frecuencia de vuelos para disminuir el impacto de eventos externos, como son problemas meteorológicos, en los vuelos que despegan o aterrizan en horas punta.

SALAS VIP

LATAM cuenta con cinco salas VIP propias, ubicadas en los aeropuertos de Bogotá (Colombia), Buenos Aires (Argentina), Guarulhos (Brasil), Miami (Estados Unidos) y Santiago (Chile). En 2018, con el apoyo de *chefs* internacionales, el menú ofrecido las salas de los aeropuertos de MIA, SCL y EZE fue renovado. En 2019, se renovará el menú en BOG y GRU. Algunos salones también están siendo remodelados para ofrecer aún más comodidad y confort a los pasajeros frecuentes. A finales del año, la remodelación ya había concluido en Argentina, Chile y Estados Unidos; durante 2019, se completará el proyecto en Brasil y Colombia.

En promedio, 2.800 clientes pasan por las cinco salas VIP de LATAM a diario. Además, los pasajeros frecuentes pueden disfrutar de 24 salas VIP en las principales rutas internacionales del Grupo, así como de 600 espacios disponibles para la alianza **oneworld**®.

LATAM CARGO

En el negocio de carga, el año fue marcado por una gestión más cercana y proactiva de la relación con los clientes, con la mejora en la calidad de la información facilitada en todas las etapas del transporte e impactos positivos en el índice de satisfacción. El resultado del año fue de 23 puntos. El índice se calcula con base en la metodología NPS y puede variar entre 100 negativo y 100 positivo.

Actualmente, el Grupo invierte en la actualización digital de los sistemas operativos. En línea con el enfoque adoptado para pasajeros, también se está estructurando una plataforma *web* que permita la autogestión de los clientes.



CADA AÑO, CERCA DE 7,1 MILLONES DE PASAJEROS FRECUENTES VUELAN CON PASAJES CANJEADOS DEL PROGRAMA DE LEALTAD. ESTO EQUIVALE A 93 VUELOS DIARIOS.

**Snapshot**

CLIENTES	2016	2017	2018
Usuarios de la aplicación LATAM	4.021.213	4.964.991	5.468.600
Auto check-in (en relación con el total realizado)	59,0%	70,0%	78,5%
Check-in en línea (Aplicación o sitio web)	50,1%	59,0%	65,9%
Check-in en kioscos de autoservicio	8,9%	11,0%	12,6%
Miembros del programa de pasajero frecuente (millones)	26,1	29,5	30,3
LATAM Pass – países de habla hispana (millones)	13,1	14,8	15,4
LATAM Fidelidad – Brasil (millones)	13	14,7	14,9



MEDIO AMBIENTE



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





POLÍTICAS Y SISTEMAS

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL**MEDIO AMBIENTE****DIMENSIÓN SOCIAL**

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



La gestión ambiental de LATAM sigue las directrices de la Política de Seguridad, Calidad y Medio Ambiente (ver [página 158](#)), que establece el seguimiento periódico del desempeño y la revisión de metas, objetivos y recursos asignados para que se logre un proceso de mejora continua. Los estándares y normas internacionales que sirven de referencia para la política rigen también los sistemas de gestión ambiental (SGA) del Grupo.

Actualmente, un 94% de las operaciones cuentan con un SGA implementado y el Grupo sigue avanzando en la meta de llegar a 100% hasta 2020. En total, un 32% de las operaciones (medidas en RTK) cuentan con sistemas certificados por normas internacionales. Entre las novedades del año está la adaptación del sistema de gestión ambiental de la operación en Miami

(Estados Unidos) a la nueva versión de la norma de gestión ambiental, ISO 14001/2015.

Otro avance importante fue la certificación IEnvA (IATA Environmental Assessment) de las operaciones áreas, oficinas corporativas y MRO (Base de Mantenimiento) de LATAM Colombia, lo que hizo de la filial la única aerolínea del país en contar con esta certificación. La operación internacional de LATAM en Chile fue pionera en América en la obtención de la certificación en 2015, siendo recertificada en 2017, y en vías de recertificación durante 2019.

IEnvA fue creada por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) específicamente para aerolíneas con el objeto de promover la gestión y el desempeño ambiental, con requisitos compatibles con otras normas de referencia sobre el tema, como la ISO 14001.

La implementación es voluntaria y la certificación implica el análisis de los requisitos legales ambientales de todos los destinos donde opera la Compañía y el estudio de los aspectos e impactos ambientales en vuelo y de las actividades corporativas. El proceso se realiza en dos etapas con requisitos específicos en cada una.

Para las empresas aéreas, contar con IEnvA contribuye a asegurar una buena gestión ambiental, la transparencia en la entrega de información ambiental y la reducción de riesgos de incumplimiento de requisitos legales ambientales, además de mejorar la eficiencia y generar ahorros a través del uso racional de recursos.

CERTIFICACIÓN IENVA**Etapas**

- > Compromiso de la alta dirección
- > Alcance del SGA
- > Identificación de los requisitos legales ambientales
- > Identificación de aspectos e impactos ambientales

Etapas

- > Establecimiento de objetivos y metas
- > Definición de programas y controles operacionales
- > Comunicación y capacitación
- > Auditoría de cumplimiento

**GRUPO SELECTO**

SÓLO SIETE AEROLÍNEAS DEL MUNDO ESTÁN CERTIFICADAS EN LA ETAPA 2 DEL PROGRAMA VOLUNTARIO IENVA; LATAM ES LA ÚNICA EN AMÉRICA. EN LA ETAPA 1, HAY 10 COMPAÑÍAS CERTIFICADAS Y LATAM COLOMBIA ES UNA DE ELLAS.



ADEMÁS DE LOS BENEFICIOS AMBIENTALES DIRECTOS, LA MEJORA CONTINUA DE LA GESTIÓN A TRAVÉS DE UN SGA TAMBIÉN IMPACTA DE FORMA POSITIVA LA GESTIÓN DE RIESGOS Y EL DESEMPEÑO, CON AUMENTOS EN LA EFICIENCIA Y GASTOS EVITADOS.

GESTIÓN AMBIENTAL (US\$)				
	2015	2016	2017	2018
Inversiones (Capex)	911.691	148.297	521.100	-
Gastos operacionales (Opex)	1.925.418	2.174.587	6.379.127 ¹	2.625.684
Total	2.837.108	2.322.884	6.900.227	2.625.684
Gastos evitados ²	79.155.500	76.176.514	100.365.212	150.632.408

¹ El valor difiere del publicado en el Reporte de Sostenibilidad 2017 (6.324.645) porque se ha corregido el total invertido en el tratamiento de residuos en la operación en Estados Unidos. El total del año también ha sido actualizado.

² Considera economía basada en eficiencia, gastos evitados por incumplimiento y otros en el 100% de la operación.



DESARROLLAR EL SECTOR [102-12 y 102-13]

Enfocados en el perfeccionamiento de los procesos internos, en el intercambio de experiencias y en la construcción conjunta para el desarrollo del sector, LATAM integra diversos grupos de trabajo e instancias multisectoriales.

Algunos ejemplos:

Asociación de Transporte Aéreo Internacional: como miembro de la asociación, LATAM participa especialmente en las discusiones sobre cambio climático, ruido y gestión ambiental. La IATA participó activamente en la aprobación de CORSIA (sigla para Carbon Offsetting Reduction Scheme for International Aviation – Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional), acuerdo sectorial inédito impulsado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y aprobado en 2016 para la reducción y la mitigación de las emisiones derivadas de las actividades de transporte aéreo hasta el año 2035 (véase [página 81](#)).

Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA): LATAM participa en las discusiones regionales sobre emisiones y cambio climático.

Reforestemos Patagonia: LATAM Chile fue una de las empresas fundadoras y mantiene su participación en la iniciativa para recuperar el ecosistema de la Patagonia chilena.

Bosques Amazónicos (BAM): la organización es la responsable del proyecto de Reducción de Emisiones por Deforestación y Degradación (REDD), por medio del cual LATAM Perú compensa las emisiones de gases de efecto invernadero relativas a las operaciones terrestres.

South Pole: la organización gestiona los proyectos de protección ambiental que permiten a LATAM Colombia neutralizar las emisiones de sus operaciones terrestres desde 2013 y sus emisiones aéreas desde 2017.

Consejo Empresarial Brasileño para el Desarrollo Sostenible (CEBDS): LATAM Brasil está asociada a la entidad, que se dedica a promover el desarrollo sostenible a través de la articulación con gobiernos y otros actores de la sociedad civil.

WWF-Brasil: LATAM Brasil integra la red de empresas comprometidas con la conservación de la biodiversidad y el uso responsable de los recursos naturales en el país.

- MENÚ
- PRESENTACIÓN
- DESTACADOS
- MENSAJE DEL CEO
- QUIENES SOMOS
- GOBIERNO CORPORATIVO
- SOSTENIBILIDAD
- DIMENSIÓN ECONÓMICA**
- NUESTRO NEGOCIO
- PROVEEDORES
- CLIENTES
- DIMENSIÓN AMBIENTAL**
- MEDIO AMBIENTE**
- DIMENSIÓN SOCIAL**
- EMPLEADOS
- SEGURIDAD
- SOCIEDAD
- ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA
- ANEXOS
- INFORMES FINANCIEROS
- DECLARACIÓN JURADA
- CRÉDITOS



DIRECTO AL GRANO

CAMBIO CLIMÁTICO



Contexto y posicionamiento

Las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de las operaciones aéreas corresponden a cerca de 2% del total generado por actividades humanas, según el Panel Internacional de Cambio Climático (IPCC, por sus siglas en inglés). Este es un porcentaje bajo si se compara con otras industrias, aún más cuando se tiene en cuenta que 80% de las emisiones del sector son consecuencia de vuelos de más de 1.500 kilómetros de distancia, para los cuales el transporte aéreo es el modo más eficiente¹.

Sin embargo, las emisiones constituyen el principal impacto ambiental del sector y, por lo tanto, son objeto de esfuerzos colectivos. LATAM participa activamente en ese esfuerzo, con acciones estructuradas de gestión y el compromiso con la reducción de los impactos.

¹ Air Transport Action Group (ATAG), *Aviation – Benefits beyond borders*, 2018, p. 32.



Gestión del tema

LATAM mantiene un proceso estructurado para gestionar el tema, que engloba:

- > Perseguir objetivos y metas claras y monitorear los avances en la reducción de **emisiones** – énfasis en el uso eficiente de combustibles – y en estrategias de compensación por medio del aporte en proyectos certificados;
- > Participar en **compromisos sectoriales**: se adhirió al Compromiso de ser crecimiento carbono neutro desde el año 2020 (CNG2020), iniciativa voluntaria impulsada por la IATA que establece metas y plazos para la compensación de emisiones; y se prepara para implementar las metas previstas en CORSIA (sigla para Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation - Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional), impulsado por la OACI;
- > Integra las discusiones en Brasil para crear y fortalecer una cadena productiva de **combustibles alternativos sostenibles** que viabilice su uso a gran escala en la aviación.



Avances en 2018



META LATAM

Reducir el consumo anual de combustible en relación con el presupuesto.

RESULTADOS 2018

Reducción de un **0,1%** en el consumo en relación al presupuesto.

Por iniciativas de eficiencia en combustible fue posible ahorrar **55,1** millones de galones en 2018.

En el comparativo con el sector, LATAM es un **7,9%** más eficiente.¹ [305-5]



Ser Carbono Neutro en las operaciones terrestres a partir de 2020, considerando como base las emisiones de 2012.

54% de reducción de la huella de la operación terrestre en comparación con el año base.

38.756 toneladas de emisiones compensadas en el año.²



Además de las metas definidas internamente, LATAM también está comprometida con metas de la IATA, que impulsan el desarrollo conjunto de todo el sector.



META IATA

Mejorar la eficiencia en el consumo de combustibles en un 1,5% anual hasta 2020.

RESULTADOS 2018

Reducción de un **16%** en el uso de combustible por 100 RTK desde 2012, cuando se inició el monitoreo consolidado de LATAM. [305-5]

2,67% de reducción promedio anual.

Crecimiento Carbono Neutro (CNG) en 2020.

Desde 2013, la huella total de LATAM es menor que la del año base para esa meta (2012); en 2018 fue un **7%** menor.



Reducir las emisiones netas de CO₂e a la mitad para 2050, teniendo como año base 2005.

10% de reducción de la huella neta en comparación con 2012.³

Compensación de casi **684,3 t CO₂e** de emisiones aéreas en los años 2017 y 2018 en Colombia.



¹ Comparación entre el consumo promedio de LATAM en 2018 y la estadística más reciente (2017) disponible a través de la IATA, que considera 260 líneas aéreas responsables de 80% del tráfico aéreo internacional. | La eficiencia en el uso de combustible se calcula sobre la base del consumo (l) por 100 RTK.

² Las compensaciones se hacen siempre el año siguiente al de la emisión.

³ Aunque la meta de la IATA establezca el 2005 como año base, LATAM hace la comparación con 2012 para monitorear los avances.

Nota: El año 2012, cuando ocurrió la integración de LAN y TAM, sirve de línea de base para el monitoreo de los avances.

Planificado X Realizado 2018:



Cumplida



No cumplida

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





ECOEficiencia OPERACIONAL

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

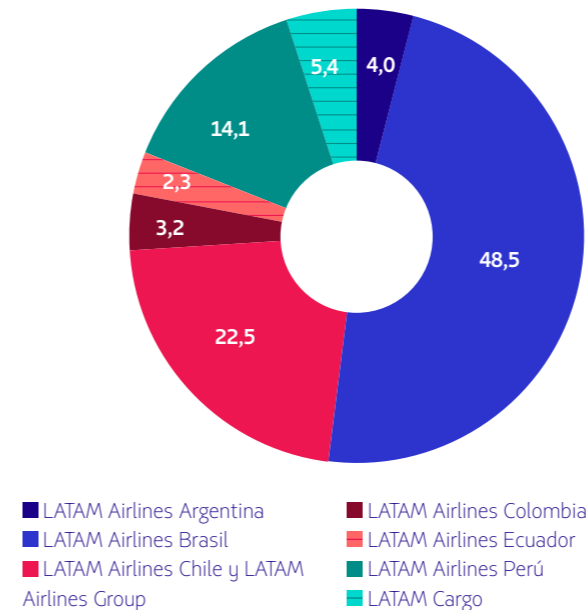
Para consolidar una operación cada vez más ecoeficiente, LATAM concentra los esfuerzos de gestión en las emisiones de gases de efecto invernadero y otras emisiones atmosféricas, el consumo de combustible, energía y agua y la generación y disposición de los residuos.

HUELLA DE CARBONO

Por la propia naturaleza de la aviación y el fuerte compromiso con el esfuerzo de reducción de impactos del sector, el principal foco de atención es la gestión de la huella

de carbono. Cada año, el Grupo realiza su inventario de gases de efecto invernadero, GEI (ver página 160), con base en la norma ISO 14.064 y monitorea los avances. En 2018, la huella de carbono total de LATAM alcanzó poco más de 11,5 millones de toneladas de CO₂ equivalente, un aumento de 4% en comparación con 2017. Cuando se consideran las emisiones compensadas en el año, la emisión total neta fue de casi 11,2 millones de toneladas de CO₂ equivalente.

HUELLA DE CARBONO TOTAL (%)



TOTAL: 11.535.117 t CO₂e

[+] Para otras emisiones atmosféricas, consulte los [Anexos](#).

11.535.117 t CO₂e

Huella de carbono total 2018

11.178.625 t CO₂e

Huella de carbono neta total 2018

80,06 kg CO₂e/100 RTK

Intensidad de emisiones aéreas 2018

77,86 kg CO₂e/100 RTK

Intensidad de emisiones netas totales 2018

COMPENSAR LAS EMISIONES

LATAM Colombia dio continuidad a la adquisición de créditos de carbono de proyectos de reforestación generados por la empresa South Pole para compensar sus emisiones. Uno de los proyectos REDD prevé la recuperación forestal y la preservación de 16 territorios indígenas ubicados en la Selva de Matavén. El otro proyecto se centra en la protección de 13.500 hectáreas y más de 40 especies amenazadas de extinción en la región de Darién. En otra acción, el foco es la restauración de la cuenca del río Chinchiná.

LATAM Colombia es carbono neutro en la operación terrestre desde 2013 y en la operación doméstica aérea desde 2017. En 2018, se compensaron 356.492 toneladas de CO₂e. Con los bonos de carbono del proyecto REDD+ Project Resguardo Indígena Unificado Selva de Mataven adquiridos, LATAM contribuyó a la protección de 1,3 millones de hectáreas de conservación y protección de bosques ubicados dentro de 17 comunidades



indígenas de las altas planicies de la selva de la Amazonia y la creación de 600 empleos como guardabosques a indígenas de la zona. Además de los beneficios sociales y ambientales, la acción también tiene impactos financieros positivos, pues exenta a la filial del pago de la tasa de US\$5 por tonelada de carbono emitida en consecuencia del uso de combustibles fósil.



EN 2018, LATAM COMPENSÓ CASI 356,5 MIL TONELADAS DE CO₂e. EL TOTAL ACUMULADO DESDE 2012, CUANDO COMENZARON LAS ACCIONES DE COMPENSACIÓN, ASCIENDE A CASI 822,2 MIL TONELADAS DE CO₂e.

RIESGOS Y OPORTUNIDADES [201-2]

En LATAM, la gestión del cambio climático también considera los eventuales impactos financieros que éste puede ocasionar. Uno de los riesgos identificados se refiere a la probable adopción de leyes y normas restrictivas relacionadas con las emisiones de GEI en los países en donde opera el Grupo. En Colombia, por ejemplo, ya aplica un impuesto de US\$5 por tonelada de CO₂ emitida en las operaciones domésticas. LATAM está exenta del pago porque neutraliza las emisiones de su operación terrestre y de los vuelos domésticos con la compra de bonos de carbono de un proyecto emblemático de reforestación en el occidente del país.

En un escenario proyectado para los próximos seis años, también se analiza la posibilidad de que ocurran fenómenos climáticos extremos como ciclones y huracanes, capaces de afectar la operación

con la alteración o cancelación de vuelos o, incluso, que la operación quede imposibilitada en algunas regiones del mundo. De concretarse estos fenómenos, la demanda en algunos destinos que ofrece el Grupo puede disminuir y afectar negativamente los ingresos.

Como medida para gestionar y mitigar esos riesgos, LATAM trabaja continuamente en iniciativas de eficiencia para reducir el consumo de combustible de sus operaciones y en la modernización de la flota de aviones con modelos más modernos y eficientes y apuesta por tecnologías y sistemas de navegación que permiten la operación incluso en condiciones climáticas adversas. La empresa también está comprometida con las iniciativas del sector para reducir y compensar emisiones, se adhiere a las normas y negociaciones al respecto y apoya el desarrollo de combustibles alternativos sostenibles.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL**MEDIO AMBIENTE****DIMENSIÓN SOCIAL**

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



En cuanto a oportunidades, el cambio climático puede servir como diferenciador competitivo para las empresas que actúan de manera innovadora y demuestran un espíritu pionero en su enfoque. La gestión efectiva del tema, con resultados concretos demostrados año a año, repercute de manera favorable sobre la reputación de la marca y puede atraer nuevos clientes o contribuir a la fidelización de los clientes actuales que valoran el cuidado del medio ambiente.



MUCHO ANTES DE ESTABLECERSE CORSIA, EL SECTOR AÉREO YA TRABAJABA PARA REDUCIR DE FORMA COORDINADA SU IMPACTO EN EL CAMBIO CLIMÁTICO. DE 1990 A 2018, LAS EMISIONES RELATIVAS (POR PASAJERO) CAYERON A LA MITAD, SEGÚN DATOS DE LA ATAG¹.

¹ Fuente: Aviation – Benefits beyond borders, 2018, p. 32.

COMPROMISO DE TODOS

De forma pionera, la industria aérea asumió, a finales de 2016, un compromiso público para reducir gradualmente las emisiones de GEI del sector hasta llegar, en 2035, a un crecimiento carbono neutro de acuerdo a la línea base establecida en 2019 y 2020. El acuerdo, refrendado por los 191 Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), es conocido como CORSIA.

En 2017, un grupo de la OACI trabajó en la elaboración de los Parámetros y Prácticas Recomendadas, entregados a los países signatarios y que sirvió como base para la definición de las medidas de Medición, Reporte y Verificación (MRV). En los países en donde LATAM opera, los más avanzados en cuanto al direc-

cionamiento del tema son Brasil y Chile, que ya aprobaron las respectivas normas de MRV. En 2018, LATAM se preparó para cumplir lo establecido en el compromiso y comenzará, a partir de 2019, a informar a las autoridades competentes los datos de las emisiones de CO₂ de sus vuelos internacionales.

Las iniciativas de reducción y compensación de emisiones previstas en CORSIA se implementarán en etapas. Hasta 2026, la aplicación del acuerdo es voluntaria. De 2027 a 2035, la adhesión de los países que refrendaron el acuerdo será obligatoria. Los datos reportados por los operadores aéreos son importantes, pues servirán de base para el establecimiento de las metas de reducción y compensación por los países.





MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL**MEDIO AMBIENTE****DIMENSIÓN SOCIAL**

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

**USO EFICIENTE DE COMBUSTIBLES**

En la búsqueda por la reducción de las emisiones de GEI, la acción de mayor impacto es el aumento constante de eficiencia en la utilización de combustible de aviación. Además de ser la principal fuente de emisiones, el insumo representa también el mayor costo operacional en cualquier compañía aérea y es gestionado con atención para asegurar la sostenibilidad financiera de la empresa a lo largo del tiempo.

Desde 2010, LATAM cuenta con un programa estructurado de búsqueda de eficiencia, con iniciativas que se desarrollaban independientemente por LAN y TAM, incluso después de la asociación de las dos compañías, en 2012. A partir de 2016, todo el esfuerzo del Grupo sobre el tema fue unificado en un solo sistema, lo que contribuyó a la estandarización de las métricas de monitoreo y la adopción de las mejores prácticas en todas las operaciones.

La búsqueda por la eficiencia involucra diferentes áreas del Grupo y de las filiales, como Servicios, Aeropuertos, Mantenimiento y Operaciones, que trabajan de forma coordinada para alcanzar las metas definidas internamente y cumplir con el compromiso de eficiencia asumido ante la IATA (ver [página 78](#)). El trabajo genera frutos año a año, con una reducción constante del consumo relativo de combustible y un desempeño superior al promedio del sector.

Sólo en 2018, las acciones evitaron el consumo de más de 55,1 millones de galones de combustible. Desde el punto de vista financiero, el ahorro representó US\$137,3 millones. Para 2019, la meta es evitar el consumo de 60,6 millones de galones de combustible.

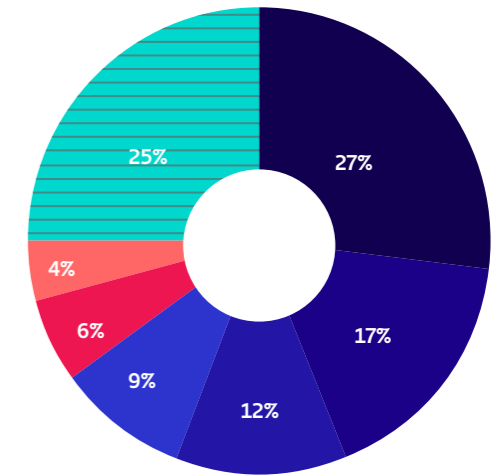
Una de las nuevas iniciativas que contribuyeron al desempeño de 2018 fue el ajuste en el Cost Index de las operaciones en LATAM Brasil, con ahorros de 4,5 millones de galones. El índice sirve de guía a los pilotos y establece rangos ideales para la relación entre velocidad y consumo de combustible. Cuanto mayor es la velocidad, menor es el tiempo de desplazamiento y mayor es el consumo. Pero por cuestiones de disponibilidad en el aeropuerto de destino y otros factores, no siempre que se reduce el tiempo de desplazamiento es posible reducir también el tiempo total de vuelo (hasta el aterrizaje). Un esfuerzo adicional para llegar al destino con rapidez puede significar más vueltas del avión – y más consumo – hasta que el aterrizaje sea autorizado, sin impactos en la calidad del servicio, percepción del pasajero e índices de puntualidad. Por eso la relación debe ser calculada con cuidado.

Otra novedad fue el ajuste en el ángulo de despegue recomendado para todas las operaciones. La medida se sumó a una serie de otras iniciati-

DECISIÓN INFORMADA

A finales de año, LATAM lanzó una aplicación que proporciona información a los pilotos sobre el propio rendimiento en las diferentes rutas y el promedio de las tripulaciones en lo que se refiere a la adopción de iniciativas que influyen el consumo de combustible, como la reserva de combustible o el accionamiento del motor auxiliar, por ejemplo. A partir de la observación de las prácticas propias y de los otros pilotos, los tripulantes podrán tomar decisiones mejor informadas y colaborar aún más activamente para los beneficios de eficiencia.

vas, que LATAM identifica e incorpora a la rutina año a año. Un ejemplo es la racionalización del motor auxiliar (APU), que se utiliza en tierra pero puede ser sustituido en la mayoría de sus funciones por equipos eléctricos o impulsados por otros combustibles disponibles en el aeropuerto.

EFICIENCIA EN LOS COMBUSTIBLES 2018 (%) [302-4]

- Racionalización del uso del motor auxiliar (APU)
- Políticas de combustible
- Estandarización de procedimientos de aproximación, aterrizaje y taxeo
- Eliminación de peso innecesario durante el vuelo
- Revisión de rutas
- Optimización del uso de unidades de climatización y presurización del avión
- Otras iniciativas

TOTAL: 7.229 TJ (55.159.181 galones)

[+] La descripción de las principales iniciativas de eficiencia está en [Anexos](#).

- MENÚ
- PRESENTACIÓN
- DESTACADOS
- MENSAJE DEL CEO
- QUIENES SOMOS
- GOBIERNO CORPORATIVO
- SOSTENIBILIDAD
- DIMENSIÓN ECONÓMICA**
- NUESTRO NEGOCIO
- PROVEEDORES
- CLIENTES
- DIMENSIÓN AMBIENTAL**
- MEDIO AMBIENTE**
- DIMENSIÓN SOCIAL**
- EMPLEADOS
- SEGURIDAD
- SOCIEDAD
- ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA
- ANEXOS
- INFORMES FINANCIEROS
- DECLARACIÓN JURADA
- CRÉDITOS

FLOTA MÁS EFICIENTE

Según las estimaciones del Consejo Internacional de Coordinación de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA por sus siglas en inglés), los fabricantes de motores y aeronaves invierten cerca de US\$15.000 millones al año en investigación y desarrollo para entregar modelos con tecnología de punta, más modernos y eficientes en lo que se refiere al consumo de combustibles y la generación de ruido. El ruido es otro impacto de la industria de la aviación, que afecta, especialmente, a las poblaciones que viven en las inmediaciones de algunos aeropuertos, reflejo de la expansión de las áreas urbanas en las grandes ciudades y regiones metropolitanas.

LATAM está comprometida con la renovación gradual de su flota operativa, actualmente formada por 312 aeronaves, con una edad promedio de 8,9 años. En 2018, el Grupo recibió dos aviones Airbus A350-900 y dos del modelo A321. LATAM ya opera cuatro A320-Neo y se espera aumentar a 13 en 2019. La aeronave consume un 15% menos de combustible y genera un 50% menos de ruido que el modelo equivalente en la generación anterior.



CON LOS NUEVOS AVIONES, LA GENERACIÓN DE RUIDO SE REDUJO A LA MITAD Y EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE DISMINUYÓ EN 15%.



BIOCOMBUSTIBLES ALTERNATIVOS SOSTENIBLES

Pionera en Sudamérica en la realización de vuelos con biocombustibles – realizó un vuelo de prueba en Brasil en 2010 y en dos vuelos comerciales en Chile y Colombia en 2012 y 2013 – LATAM continúa siguiendo con interés las discusiones para viabilizar la producción y comercialización de biocombustibles para aviación, acción importante de la estrategia de reducción de las emisiones del sector.

El Grupo participa activamente en foros de discusión sobre el tema en los países en donde opera, especialmente en Brasil, que es protagonista justamente por su experiencia en la producción de etanol para la industria automovilística y por la disponibilidad de terreno cultivable. En el ámbito brasileño, LATAM trabaja para influir positivamente en las discusiones en torno a la agenda de implementación de la Política Nacional de Biocombustibles (RenovaBio),

especialmente a través de su rol en la Asociación Brasileña de Empresas Aéreas (ABEAR).

Tras la promulgación de la ley que instituyó la política, el Consejo Nacional de Política Energética estableció las metas nacionales de reducción de emisiones para la matriz de combustibles del país para un período de 10 años, hasta 2028. Las metas se desplegarán a través de compromisos individuales, que deberán ser cumplidos por los distribuidores de combustibles fósiles que operan en el mercado brasileño. La previsión es que las metas individuales sean definidas en 2019.

El esfuerzo de LATAM es contribuir a que se creen condiciones favorables que garanticen la oferta del biocombustible a precios competitivos, lo que impulsaría la demanda por parte de los actores de la industria aérea y permitiría el cumplimiento de las metas en plazos factibles, sin afectar la sostenibilidad financiera de las partes implicadas.

- MENÚ
- PRESENTACIÓN
- DESTACADOS
- MENSAJE DEL CEO
- QUIENES SOMOS
- GOBIERNO CORPORATIVO
- SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

- NUESTRO NEGOCIO
- PROVEEDORES
- CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL
MEDIO AMBIENTE
DIMENSIÓN SOCIAL

- EMPLEADOS
- SEGURIDAD
- SOCIEDAD
- ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA
- ANEXOS
- INFORMES FINANCIEROS
- DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

OTROS IMPACTOS AMBIENTALES

Aunque el combustible de aviación es el componente que más influye en el consumo total de energía de LATAM, otros frentes también son objeto del esfuerzo por aumentar la **eficiencia energética**. Desde el segundo semestre de 2018, el edificio corporativo y las instalaciones de mantenimiento de LATAM Chile pasaron a ser abastecidos por 100% energía renovable, ya que LATAM logró la autorización para adquirir energía en el mercado libre, directamente de generadoras, a un costo 15% menor. En LATAM Colombia, toda la energía consumida procede de fuentes renovables.

En cuanto al **consumo de agua**, LATAM monitorea todas las operaciones y estimula también el uso racional del recurso. Todo el volumen consumido proviene de las redes municipales de abastecimiento

CONSUMO INTERNO DE ENERGÍA (TJ) [302-1]

	2015	2016	2017	2018
Energía no renovable				
Combustible de aviación	158.889,43	155.310,60	151.502,79	157.940,61
Gasolina	10,07	24,48	7,81	6,90
Diesel	351,70	161,33	271,81	178,10 ¹
Gas licuado de petróleo (GLP)	7,23	6,88	7,10	7,60
Gas natural	1,28	0,01	0,59	0,41
Total energía no renovable	159.259,71	155.503,3	151.790,1	158.133,62
Energía renovable				
Etanol	0,26	-	0,09	0,25
Electricidad ²	214,92	165,39	240,37 ³	182,31 ⁴
Total energía renovable	215,18	165,39	240,46 ³	182,55
Total	159.474,89	155.668,69	152.030,56 ³	158.316,18
Costos (mil US\$)	2.615.066	2.056.643	2.318.815	2.983.028

¹ El consumo ha bajado en Chile porque se tercerizaron las actividades de *ground handling*.
² La energía eléctrica consumida proviene de distintas fuentes. El porcentaje de participación de cada una varía año a año según la matriz eléctrica de cada país (*ver gráfico*).
³ Difiere del publicado en el Reporte de Sostenibilidad LATAM 2017 (Electricidad: 271,12 TJ; Total energía renovable: 271,21 TJ; Total: 152.061,31 TJ) porque se corrigió el consumo en Colombia.
⁴ Refleja una disminución de consumo en Colombia debido al cierre de centros de trabajo.

[+] Los datos sobre el alcance de la información están en Anexos.

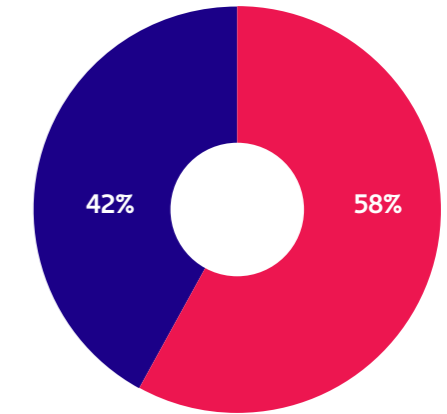
META LATAM (comparación 2015-2020)

RESULTADOS 2018

	Reducir un 10% de la intensidad energética (MWh/FTE) en los edificios	La reducción en el año fue de 24,6% , en línea con lo planificado, pero con relación al año base (2015) la intensidad aún es un 26% más alta. El desempeño se explica, en parte, por la ampliación de la cobertura de la data. Sin considerar ese factor, el aumento sería de un 6%. Para 2019 LATAM analiza nuevas medidas para mejorar el desempeño.	
	Reducir un 10% el consumo de agua	34% de reducción en comparación con el año base a pesar del aumento en la cobertura de la data. Sin considerar ese factor, la reducción es de 41%.	
	10% de reducción en generación de residuos	A pesar de los esfuerzos, aún no ha sido posible reducir la generación. El total de residuos en 2018 fue un 247% mayor que el año base. Si se desconsidera la ampliación de la cobertura de la data, el aumento llega a 229%. LATAM sigue implementando programas de disminución de residuos en las operaciones terrestres.	

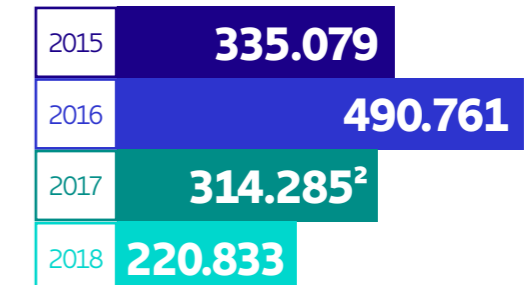
FTE: (full time employee): empleado de tiempo completo.

Planificado X Realizado 2018: Cumplida No cumplida

CONSUMO DE ENERGÍA ELÉCTRICA (2018)


Total: 182,3 TJ

- Fuentes renovables
- Fuentes no renovables

CONSUMO DE AGUA (m³)¹ [303-1]


¹ El abastecimiento es realizado por las redes municipales en los diversos países de operación, sin captación directa de agua por LATAM. El alcance del indicador varía a lo largo de los años, reflejo de cambios en los sistemas de monitoreo y correspondió a 90% de las operaciones en 2015, 89% en 2016 y 100% desde 2017. El porcentaje considera la participación porcentual de cada operación en el transporte total realizado por el Grupo, medido en RPK.
² El total difiere de lo publicado en el Reporte de Sostenibilidad LATAM 2017 (320.466 m³) porque se corrigió el consumo de agua en Colombia.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL
MEDIO AMBIENTE
DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



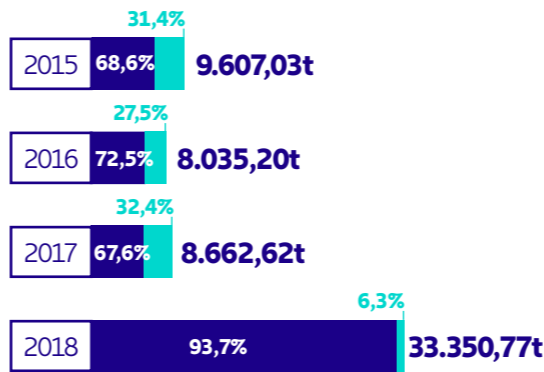
RECICLAJE A BORDO

La **gestión de residuos** ya empieza a llegar a los vuelos de LATAM. En 2018, el Grupo inició un proyecto piloto para lograr la recolección selectiva a bordo. Se realizaron tres pruebas en vuelos domésticos de Chile, como las rutas Santiago – Punta Arenas y Santiago – La Serena. La tripulación recoge los residuos en un carro que contiene bolsas distintas, separadas por color, para acomodar cada tipo de material. Las pruebas también incluyeron la sustitución de algunos embalajes por materiales de mayor reciclabilidad.

Durante los vuelos, se distribuyeron folletos explicativos para involucrar a los pasajeros en la iniciativa. Después de cada vuelo de prueba, LATAM realizó una investigación específica para recabar la percepción de los clientes. La expectativa del Grupo es replicar la recolección selectiva a bordo inicialmente a los vuelos domésticos en Chile y posteriormente para los demás países gradualmente.

Otro esfuerzo viene de las oficinas corporativas, que también comenzaron a contar con la recolección selectiva. Para fomentar la adhesión de los empleados, ya no hay papeleras cerca de las estaciones de trabajo. Hasta ahora, la acción ha sido implementada en todos los países, con excepción de Perú.

RESIDUOS [306-2]

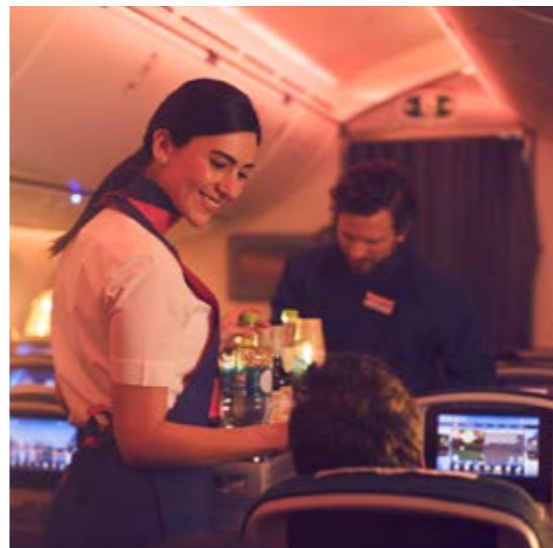


■ Peligrosos

■ No peligrosos

Nota: El alcance medido varió a lo largo de los años, como reflejo de cambios en los sistemas de monitoreo. Considerando la participación porcentual de los ingresos (medidos en RPK) de cada operación en el total del Grupo, el alcance fue de:

> Residuos peligrosos: 95% (2015); 99% (2016); 100% (2017); y 100% (2018);
 > Residuos no peligrosos: 94% (2015); 87% (2016); 100% (2017); y 100% (2018).



Snapshot

DESEMPEÑO AMBIENTAL [302-3]

	2015	2016	2017	2018
Política y sistemas de gestión ambiental (SGA)				
Unidades con SGA implementados	87%	91%	96%	94%
Unidades con SGA certificados	2	2	2	3 ¹
Cambio climático				
Emisiones totales (t CO ₂ e)	11.635.252	11.367.134	11.087.051	11.535.117
Emisiones netas (t CO ₂ e)	11.627.825	11.359.659	10.755.408	11.178.625
Intensidad de emisiones en la operación aérea (kg CO ₂ e/100 RTK)	83,31	82,56	79,45	80,06
Intensidad de emisiones netas en la operación total (kg CO ₂ e/100 RTK)	83,77	82,96	77,50	77,86
Intensidad energética (MWh/100 RTK) ²	0,32	0,32	0,30	0,31
Uso racional de combustibles (reducción en relación con el promedio de la IATA)	74%	7,1%	8,6% ³	7,9% ⁴
Eficiencia en combustible LATAM (litros/100 RTK)	33,06	32,76	31,53	31,77
Operación Pasajero (litros/100 RPK)	3,05	3,06	2,93	2,96
Operación Carga (litros/100 RTK)	24,64	21,35	21,05	19,84
Otros aspectos de ecoeficiencia				
Edad promedio aproximada de la flota (años)	7	7	8	8,9
Consumo de energía (TJ) ⁵	159.474,89	155.668,69	152.030,56 ⁷	158.316,18
Consumo de agua (m ³)	335.079	490.761	314.285 ⁷	220.833
Destino de residuos (t)	9.607	8.035	8.663	33.351 ⁶
Gestión de ruido				
Ruido (% de conformidad con el capítulo IV de la OACI)	100	100	100	100

¹ Equivale a un 32% de las operaciones en RTK.

² Considera consumo interno y externo de energía.

³ El dato de 2017 fue actualizado en relación con el publicado en el Informe de Sostenibilidad de 2017 (10,63%). El dato anterior comparaba el consumo promedio de LATAM con el promedio de la IATA de 2016, información más reciente disponible al momento de la publicación.

⁴ Con base en el consumo promedio en 2017, según datos de la IATA. El cálculo considera 260 aerolíneas, que representan un 80% del tráfico aéreo mundial.

⁵ Incluye operaciones terrestres y aéreas.

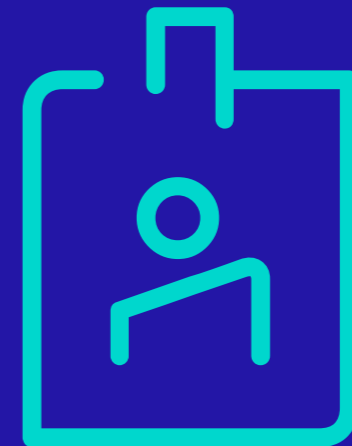
⁶ El aumento se justifica por el hecho de que el ciclo de gestión de los residuos líquidos en Brasil no es anual y el total tratado en 2018 incluye residuos generados en años anteriores. Hubo, además, un aumento en ese tipo de residuos por la mantención que se hizo en la planta de tratamiento.

⁷ Los totales de energía y agua difieren de lo publicado en el Reporte de Sostenibilidad LATAM 2017 (Consumo de energía: 152.061,31 TJ; Consumo de agua: 320.456 m³) porque se corrigieron los datos de consumo en Colombia.

[+] Los datos detallados sobre el alcance de la información están en [Anexos](#).



EMPLEADOS



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





DIRECTO AL GRANO

CONECTADOS AL NEGOCIO



Contexto y posicionamiento

A pesar de la tecnología involucrada en la operación aérea, poner en práctica la estrategia de la empresa es una tarea realizada por personas y depende del conocimiento interno, la capacitación y el compromiso. La gestión de estos factores es cada vez más compleja por la transformación del entorno profesional, marcado por la convivencia de diferentes perfiles, el ascenso de una nueva generación que privilegia el propósito y la profundización de experiencias en contraposición a la acumulación de bienes y la necesidad de equilibrar los aspectos profesionales y personales. Al mismo tiempo, la industria aérea es susceptible a factores externos que pueden impactar el entorno laboral, como son el contexto macroeconómico y político y la presión de la competencia por aumentar la eficiencia y productividad.



Gestión del tema

LATAM busca ofrecer a los empleados una propuesta de valor consistente, capaz de atraer y retener talentos y asegurar la alineación estratégica al negocio. Las acciones se centran en:



- > oportunidades de desarrollo y ascenso en la carrera;
- > valorización y reconocimiento;
- > autonomía e incentivos no monetarios.



Avances en 2018

DESARROLLAR Y CRECER

En 2018, se invirtieron más de US\$23 millones en capacitación profesional, sumando 1,4 millones de horas de entrenamiento, lo que correspondió a un promedio de 35 horas por empleado. (Más información en Anexos.) Se enfatizó en los entrenamientos conductuales, especialmente en las áreas que interactúan con los clientes. [404-1]

También se siguieron expandiendo los movimientos internos, horizontales y verticales, gracias a los resultados del proceso de evaluación de los empleados. De todas las vacantes en cargos de mando medio y cargos ejecutivos que hubo en 2018, el 72% han sido ocupadas internamente.

BENEFICIOS NO FINANCIEROS

El atractivo del Grupo también depende del conjunto de los beneficios no monetarios ofrecidos. Dada la naturaleza del negocio, el beneficio principal está en la oportunidad que tienen los empleados de conocer el mundo con LATAM. Para los pasajes confirmados previamente, hay descuentos que varían entre 50% y 75%. También es posible viajar gratuitamente cuando hay asientos libres en los vuelos.

Adicionalmente, existe la media jornada el viernes, día en que es posible salir del

trabajo a las 14h y compensar la diferencia entre el lunes y el jueves; el *home office* una vez por semana, una vez que se haya acordado con el jefe inmediato; y el *jeans day*, permitido todos los días de la semana para que los profesionales estén más cómodos.



CONOCER EL MUNDO



Los empleados pueden viajar gratuitamente a más de 1.000 destinos en 160 países.



Se emitieron más de 227 mil pasajes aéreos para empleados en 2018.

Más de 6,2 mil empleados utilizaron este beneficio 10 veces o más durante el año.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





EQUIPO MULTICULTURAL

MENÚ
PRESENTACIÓN
DESTACADOS
MENSAJE DEL CEO
QUIENES SOMOS
GOBIERNO CORPORATIVO
SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO
PROVEEDORES
CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD
SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA
ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS
DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

Una de las diferencias del Grupo LATAM es su carácter multicultural, no sólo por la extensión de su red de destinos, sino por la pluralidad cultural de sus equipos. El Grupo cerró 2018 con cerca de 41 mil empleados de 61 nacionalidades. Aproximadamente 21 mil empleados trabajan en LATAM Airlines Brasil, la mayor operación del Grupo LATAM. El resto está ubicado principalmente en las filiales en Chile, Perú, Argentina, Colombia, Ecuador y la sucursal en Estados Unidos. Del total, 60,2% son hombres y 39,8% mujeres.



REMUNERACIÓN

Sujeto a las leyes locales aplicables, además del salario fijo, los empleados cuentan con una remuneración variable, cuyo bono se calcula con base en el desempeño financiero de LATAM en el período y en el cumplimiento de las metas corporativas, del área de operación del profesional y de su desempeño individual. Para la alta dirección, los bonos, vinculados al precio de las acciones de LATAM, son acumulativos y tienen un pago progresivo, pudiendo llegar a 100% en el plazo de dos años después de la concesión.

El Grupo LATAM implementa a nivel transversal una política de no discriminación e igualdad de oportunidades, pero de manera general, el salario promedio pagado a las mujeres quedó abajo del pagado a los hombres.

Comparación salarial mujeres/hombres¹

Miembros del Directorio ²	1,00
Altos ejecutivos: CEO, vicepresidentes, directores y gerentes senior	0,85
Gerentes y subgerentes (considera incentivos financieros además del salario base)	0,91
Gerentes y subgerentes (sólo salario base)	0,88
Mandos medios (jefes y analistas) y rol general	0,98

¹ El cálculo considera el salario promedio de las mujeres/salario promedio de los hombres.

² El salario del Directorio está determinado por la Junta de Accionistas. Es igual para cada director (excepto para el presidente) y se basa únicamente en la asistencia a las sesiones.

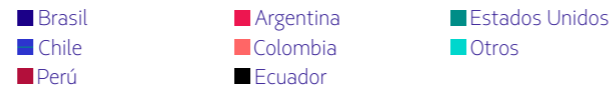
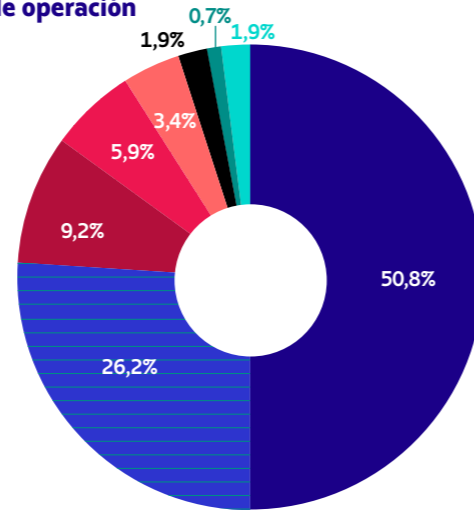




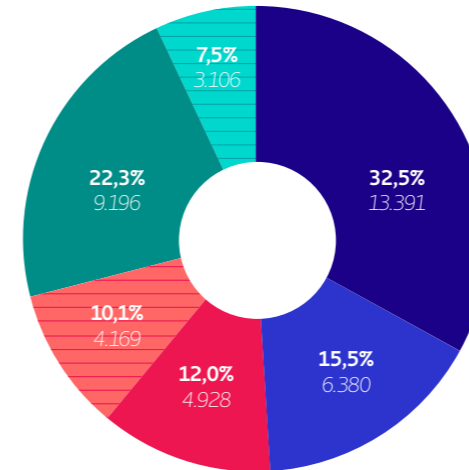
GRUPO LATAM Y SUS FILIALES – PERFIL DE LOS EMPLEADOS [102-8]

[+] Anexos

País de operación



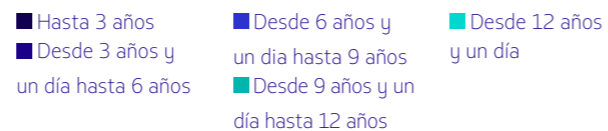
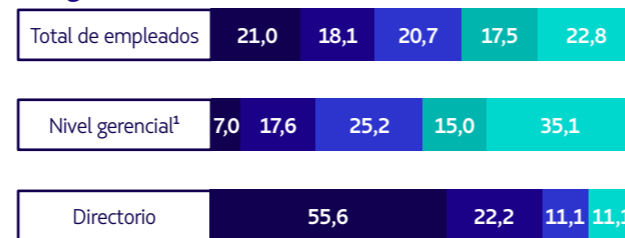
Función



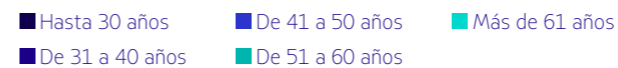
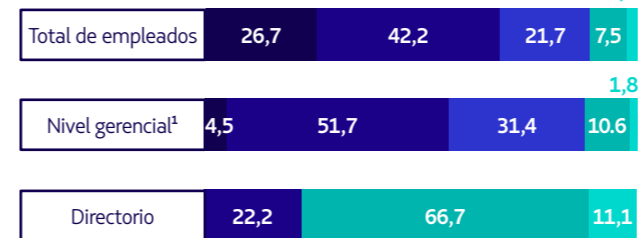
Total: 41.170 empleados

Nota: un 96,7% de los contratos son por tiempo indefinido y un 99,7% de los empleados cumplen jornada completa.

Antigüedad %

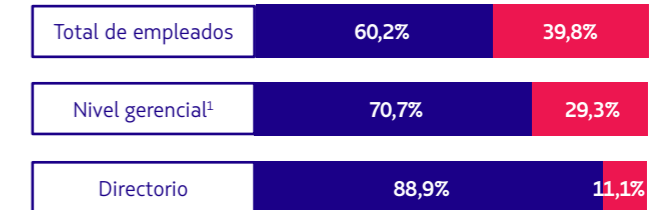


Edad %

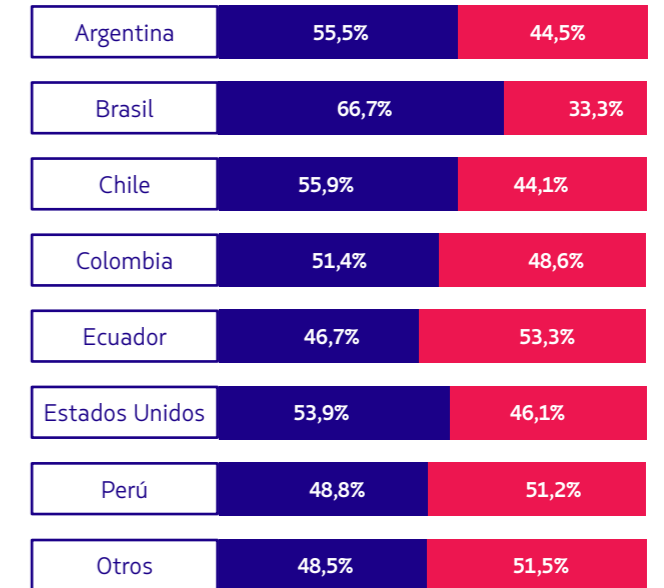


Hombres Mujeres

Género



Género – por país



¹ Incluye: subgerente, gerente, gerente senior, director y vicepresidente.

MENÚ
PRESENTACIÓN
DESTACADOS
MENSAJE DEL CEO
QUIENES SOMOS
GOBIERNO CORPORATIVO
SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO
PROVEEDORES
CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD
SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS
DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





LIDERAZGO Y COMPROMISO

Los líderes juegan un rol clave en el esfuerzo de LATAM por consolidar una cultura única centrada en el cliente y fortalecer el compromiso de todos los equipos con la aspiración del Grupo de ser uno de los grupos de aerolíneas más admirados del mundo. El modelo de liderazgo se basa en prácticas de gestión orientadas a promover la comunicación directa entre líderes y equipos y tiene como objetivos:

- > Direccionar el tipo de liderazgo que LATAM necesita;
- > Impulsar la salud de la organización a través de los líderes;
- > Mejorar el desempeño y promover la gestión de consecuencias;

- > Facilitar la ejecución;
- > Promover la cercanía entre los líderes y sus equipos;
- > Asegurar la cultura.

Las prácticas funcionan como un sistema integrado, cuya ejecución sistemática impacta en tres grandes dimensiones: dirección, coordinación y control, y motivación y compromiso.

En cuanto a la dirección, LATAM News y Ampliado son dos de las prácticas que promueven el desarrollo de una visión compartida e inciden en una mayor claridad estratégica. Estas prácticas tienen en común ser instancias recurrentes donde altos ejecutivos del Grupo y de las áreas se reúnen con su equipo ampliado para comunicar información clave del contexto del negocio y direccionar las acciones de los equipos.

Las prácticas que se relacionan principalmente con la coordinación e impulsan el trabajo en equipo y la colaboración son la reunión semanal y el ciclo de evaluación de desempeño. A través de ellas es posible promover la claridad de roles y definir responsabilidades, potenciando el desempeño e impulsando la gestión de consecuencias.

Con relación a la motivación y compromiso, las prácticas Acompañamiento 1 a 1, Reconocimiento, y Barómetro tienen en común que son las que más aportan a la creación de relaciones de confianza y cercanía, lo que a su vez repercute positivamente en los ambientes de trabajo y el clima. En la práctica Acompañamiento 1 a 1, los encuentros entre el líder

y el empleado fortalecen el proceso de desarrollo individual. En la Plataforma de Reconocimiento, todos los empleados tienen la oportunidad de reconocer una conducta destacada y relacionada con las guías: ser atento, seguridad y eficiencia. El líder puede reconocer a miembros de su equipo y es posible que un empleado destaque el desempeño de un compañero de área o de otras áreas. En la encuesta Barómetro, realizada dos veces al año, los empleados evalúan conductas asociadas al liderazgo de su jefe inmediato. Los resultados de la encuesta son analizados por todo el equipo y son temas de ruedas de diálogo específicas, dando lugar a planes de acción que deben ser construidos por el jefe y su equipo.

El liderazgo incide significativamente en la salud organizacional de LATAM, medida anualmente a través del Índice de Salud Organizacional (OHI). Los resultados de la encuesta son producto del análisis del comportamiento de la organización sobre tres ejes: alineamiento interno, capacidad de renovación y calidad de ejecución. El liderazgo es el núcleo central de OHI, donde convergen todos los ejes; en consecuencia, cuanto mayor o más efectivo sea el liderazgo, los resultados de OHI tenderán a ser mayores en las distintas dimensiones y ejes que componen la encuesta, dando como resultado un mejor estado de salud de la organización. En 2018, el resultado consolidado correspondió a 64, mejor que el del año anterior (62) y en línea con la meta propuesta, de 64. Hubo avances importantes en las dimensiones de dirección y responsabilidad, y de liderazgo, ambiente de trabajo y motivación. La encuesta OHI 2018 tuvo una tasa de respuesta del 75%, superando la participación de 67% del año anterior.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL**EMPLEADOS**

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL**EMPLEADOS**

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

**DESAFÍO: HUELGA EN CHILE**

En abril, las operaciones de LATAM Chile fueron afectadas por la huelga de los tripulantes de cabina, encabezada por el sindicato de la categoría, que reúne a cerca de mil empleados. La paralización duró 17 días. Guiada por valores como transparencia y diálogo, la empresa intentó evitar el inicio de la huelga y actuó junto a las autoridades competentes para llegar a un acuerdo lo más rápido posible con el objetivo de minimizar los trastornos a los pasajeros. No fue posible atender todas las solicitudes del movimiento, ya que LATAM ya ofrece condiciones de salarios y beneficios mejores que su competencia en el país. De ser atendidas las solicitudes, la sostenibilidad financiera del Grupo se habría visto afectada a medio plazo y pondrían en riesgo, inclusive, el cumplimiento de obligaciones legales hacia la plantilla total de empleados. LATAM reitera, sin embargo, su respeto hacia cada uno de los profesionales que integra el Grupo y se mantiene abierta a dialogar con todo el equipo.

ROTACIÓN DE PERSONAL

Los esfuerzos de simplificación de los procesos, búsqueda de sinergias, eliminación de duplicación de funciones y responsabilidades avanzaron a lo largo del año, incluyendo la reducción del equipo. La tasa de rotación en el año fue del 14,2%, en línea con períodos anteriores: 15,5% en 2017 y 14,8% en 2016. [401-1]

En LATAM Airlines Brasil, la tasa quedó en 15,9%, impactada directamente por la subcontratación de los servicios de apoyo prestado en tierra a aeronaves, pasajeros y carga (*ground handling*) en los aeropuertos de Guarulhos (São Paulo) y Galeão (Río de Janeiro), una tendencia en todo el sector. El proceso de cambio involucró un gran esfuerzo de LATAM para reducir los impactos a los empleados. El estudio detallado permitió reaprovechar en otras funciones los lugares de trabajo de 470 profesionales (36% del total) que se desempeñaban en las áreas de rampa, limpieza, gestión de equipos de tierra y atención a clientes con equipajes no localizados.

**Jubilación de pilotos**

La atención y el respeto rigen también el proceso de transición hacia la jubilación de los pilotos de LATAM Airlines Brasil, que normalmente tienen una larga historia con el Grupo. Ellos cuentan con apoyo previo para entender ese momento de transición de carrera y, si optan por seguir trabajando con LATAM Airlines Brasil, pueden pasar a ser instructores de vuelo, preparando a los nuevos pilotos. Además, la Compañía les realiza un homenaje en su último vuelo, que casi siempre considera la participación de la familia.

**Snapshot**

GESTIÓN DE PERSONAS	2016	2017	2018
Total de empleados ¹	45.916	43.095	41.170
Rotación ¹	14,8%	15,5%	14,2%
Promedio (h) de capacitación por empleado	36	40	35
Encuesta OHI			
Resultado	63	62	64
Cuartil ²	3	3	3

¹ Las cifras reflejan los ajustes propuestos por el Grupo en busca de mayor eficiencia y competitividad.

² En la metodología OHI, el cuartil 3 reúne los mejores resultados.



DIRECTO AL GRANO

SEGURIDAD DE LOS EMPLEADOS



Contexto y posicionamiento

El cuidado de los empleados es prioridad y forma parte del compromiso con la seguridad, un valor no negociable para el Grupo. Las acciones en esta área buscan identificar, prevenir y mitigar riesgos en los distintos entornos y operaciones e involucran el esfuerzo conjunto de todos los equipos y el fuerte compromiso de la dirección.

Cuatro principios deben regir la conducta de los empleados:



- > La seguridad es responsabilidad de todos;
- > Respeto por todos los procedimientos de seguridad;
- > Todos deberán reportar inmediatamente cualquier condición o acción insegura;
- > El uso de equipo de protección individual es obligatorio.

Las iniciativas de seguridad se centran en los riesgos considerados como críticos:



- > Exposición al ruido;
- > Operación de equipo móvil;
- > Trabajo en altura;
- > Manejo de sistemas hidráulicos;
- > Corrida de motores de avión; y
- > Trabajo en espacios confinados.



Gestión del tema

Para dar seguimiento al desempeño y definir prioridades de acción, LATAM supervisa los indicadores de tasa de lesiones, días perdidos y fatalidades.

Enfocados en la prevención, también se monitorea el índice de ejecución de los planes de acción (Action Plan Index - API), que mide la efectiva mitigación de los riesgos potenciales, considerando el total de riesgos identificados y los diferentes grados de severidad.



RESPONSABILIDAD COMPARTIDA

Los ejecutivos tienen metas de desempeño relacionadas a la salud y seguridad, cuyos resultados impactan la evaluación de desempeño.



Avances en 2018

MEJORA DEL DESEMPEÑO

La tasa de lesiones mantuvo la tendencia decreciente registrada en los últimos años. El indicador en 2018 correspondió a 0,93, una reducción de 9,7% comparado con 2017 y una caída acumulada de 53,5% en los últimos cinco años. Aún así, la meta para el año – 0,86 – no fue alcanzada, por lo que LATAM estudia medidas para mejorar el desempeño en 2019, priorizando iniciativas que fortalecen el comportamiento seguro y el autocuidado de los empleados.

CAMPAÑAS DE PARTICIPACIÓN

En la operación de Chile se inició una campaña de comunicación para reforzar la concientización sobre la operación de equipos móviles. La iniciativa se extenderá a las demás operaciones en 2019.

En LATAM Airlines Brasil y en la sucursal de LATAM en Estados Unidos, se creó el programa Guardianes de la Seguridad, que pretende consolidar la cultura de seguridad entre los equipos por medio de la observación de la conducta. Las actitudes consideradas de riesgo se registran y respaldan acciones de orientación para todo el equipo.



Snapshot

SALUD Y SEGURIDAD OCUPACIONAL [403-2]	2016	2017	2018
Número de accidentes ¹	542	444	390
Tasa de lesiones ²	1,12	1,03	0,93
Días perdidos	16.324	6.680	6.164
Tasa de siniestralidad ³	33,65	15,46	14,70
Muertes	1	0	0
Índice de ejecución de (API) ⁴	-	79%	86%

¹ Los accidentes asociados a algún riesgo crítico y los eventos de alto impacto (accidentes que generan más de 100 días perdidos) representan 1,5.

² Total de accidentes con tiempo perdido/promedio de empleados x 100.

³ Total de días perdidos/promedio de empleados x 100. Incluye interrupciones del trabajo relacionadas con enfermedades ocupacionales, accidentes y muertes.

⁴ El índice comenzó a registrarse en 2017.

[+] El detalle de los indicadores por género y país de operación está disponible en [Anexos](#).

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

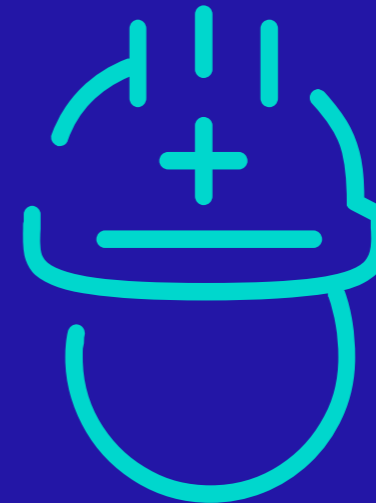
DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





SEGURIDAD



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





DIRECTO AL GRANO

SEGURIDAD ANTE TODO



Contexto y posicionamiento

La seguridad es un valor no negociable para LATAM y la principal prioridad en el cuidado de pasajeros, empleados, comunidades e infraestructura de la operación. El Grupo se adhiere a las más estrictas normas internacionales y a los estándares de excelencia en la gestión.

> Todas las filiales cuentan con la **certificación IOSA** (IATA Operational Safety Audit), referente mundial sobre el tema.

> Una matriz, definida a partir del análisis histórico del comportamiento mundial del sector y actualizada periódicamente, identifica **factores de riesgo y grados de criticidad** y guía los focos de atención del Grupo.

> La **Política de Seguridad, Calidad y Medio Ambiente** reúne los lineamientos aplicables a todo el Grupo. El documento cumple con los parámetros de la OACI para sistemas de gestión de seguridad.



Gestión del tema

El **Sistema de Gestión de Seguridad** permite la gestión proactiva por medio de la identificación de situaciones de riesgo potencial y del monitoreo detallado del desempeño. El seguimiento cercano de los indicadores favorece la rápida toma de decisión para mitigar eventuales amenazas y ajustar los procedimientos.

Las principales fuentes de información son:



- > Sistemas automatizados de recolección de datos, que cubren un 95% de la información de todos los vuelos y miden 1.280 parámetros por segundo. Procesados electrónicamente, los datos se transforman en información de calidad para orientar la toma de decisiones;
- > Reportes de seguridad, que todos los empleados deberían incorporar en su rutina diaria para fortalecer la cultura de seguridad ([ver página 92](#));
- > Auditorías periódicas, que dirigen planes de acción.

META PROGRESIVA

LATAM establece sus metas teniendo como referencia los mejores 12 meses de un periodo de 24 meses. Con ello, se asegura de tener siempre un proceso de mejora continua en el establecimiento de sus metas operacionales. Si los indicadores se desvían del desempeño planificado, los equipos responsables actúan inmediatamente para identificar la causa raíz de la ocurrencia y corregirla.



Avances en 2018

Uno de los diferenciales de la gestión de la seguridad en LATAM es la visión integrada de la información. A partir de índices cuidadosamente generados a través de la ponderación de diferentes indicadores, los líderes cuentan con un cuadro actualizado, pertinente y preciso del desempeño.

En el área operacional, por ejemplo, hay índices específicos para medir la seguridad en los aspectos relacionados con el vuelo, el mantenimiento, la carga, las operaciones en tierra y la infraestructura del aeropuerto. Cada año, el Grupo pone en práctica acciones para mejorar la calidad de la información disponible y la asertividad en su procesamiento.

SEGMENTACIÓN

El panel de monitoreo de la seguridad en LATAM ya incluye información segmentada (por ruta y por aeropuerto, entre otras), pero a partir de diciembre de 2018, se comenzaron a generar informes específicos sobre el desempeño en seguridad de cada piloto, identificación de incidentes, desvíos con respecto a la planificación y comparativos con el promedio de la flota. Los informes son tratados de forma confidencial y puestos a disposición directamente de cada profesional, a manera de involucrar aún más a los equipos en el compromiso con la seguridad.

CONTROL DE FATIGA

Un *software* especializado apoya en el control de fatiga de pilotos y copilotos, un aspecto fundamental de la gestión del equipo. El sistema cruza automáticamente los datos de planificación y trabajo de los equipos y las principales variables que pueden afectar el nivel de alerta de los profesionales. En caso de riesgo de fatiga, se rehace la planificación para cada profesional con el objetivo de asegurar los intervalos y descansos necesarios, con el reajuste para rutas más cortas o diurnas, por ejemplo.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





COMPROMISO DE CADA UNO Y DE TODOS

MENÚ
PRESENTACIÓN
DESTACADOS
MENSAJE DEL CEO
QUIENES SOMOS
GOBIERNO CORPORATIVO
SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO
PROVEEDORES
CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA
ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS
DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

Mantener los niveles ideales de seguridad es una responsabilidad compartida por todo el equipo en su conducta diaria. El compromiso con la seguridad se concreta con la participación de todos los empleados y su gobernanza atañe a las más altas instancias del Grupo. En el día a día, el tema es monitoreado por las diversas áreas participantes y por las Mesas de Seguridad, que tratan acciones y aspectos transversales. La vicepresidencia de Seguridad elabora informes mensuales para el CEO de LATAM y, periódicamente a lo largo del año, el comportamiento en indicadores clave es objeto de análisis por el Directorio.

Todos los empleados tienen acceso a una plataforma en línea para registrar incidentes y desvíos

de seguridad. A finales de 2017, se lanzó la versión móvil de la plataforma, que permite el acceso a través de *smartphones* y *tablets*, facilitando la participación de aquellos empleados que no tienen computadoras a disposición. Tal es el caso de la tripulación y de los profesionales que trabajan en las actividades de mantenimiento. En la versión móvil, es posible elaborar el reporte y almacenarlo mientras se está sin acceso a Internet y enviarlo posteriormente, cuando tengan conexión.

En el consolidado del año, la plataforma recibió casi 21 mil notificaciones, lo que demuestra cómo el Grupo ha ido madurando internamente la cultura de la seguridad, que es responsabilidad de todos y debe ser diseminada constantemente por los líderes. Cabe recordar que, desde 2017, LATAM ha estado trabajando en el programa Seguridad 2.0, que pretende consolidar la cultura de la seguridad entre todos los equipos y, para ello, adopta estrategias de comunicación, compromiso y capacitación.

20.956

NOTIFICACIONES REGISTRADAS EN LA PLATAFORMA.

UNA DE CADA TRES FUE HECHA EN DISPOSITIVOS MÓVILES (SMARTPHONE O TABLET).



ENCUESTA DE PERCEPCIÓN

Periódicamente, el Grupo LATAM realiza encuestas sobre la percepción que los empleados de las áreas operacionales tienen sobre la seguridad. En la encuesta realizada a finales de 2018, la consulta se extendió a todas las áreas y, por primera vez, se utilizó una metodología desarrollada por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA).

Compuesta de 60 preguntas, la encuesta se basó en los requisitos de Seguridad, Medio Ambiente y Salud de la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI) y de la norma IOSA de la IATA.

Las preguntas fueron sobre nueve temas, incluyendo: consciencia de la seguridad, empoderamiento de los empleados, compromiso de la alta dirección



con el tema, políticas, procesos y procedimientos de seguridad y comunicación al respecto.

A la fecha de cierre de esa Memoria se estaban terminando de recopilar los resultados, que permitirán al Grupo compararse con la industria en general, siguiendo el modelo que ya se aplica en temas relativos a la satisfacción de los clientes y al clima organizacional.

INTERCAMBIO DE CONOCIMIENTOS

Dentro del marco legal permitido, el Grupo LATAM también comparte experiencias de seguridad con otras compañías aéreas en otras esferas. Dentro de IATA, LATAM encabeza el grupo coordinador para América Latina y el Caribe. Durante 2018, los esfuerzos se centraron en la creación de foros multidisciplinarios dedicados al tema de la seguridad en la aviación, donde participaron autoridades, aerolíneas, fabricantes de aeronaves y administradores de los aeropuertos de la región. En Brasil, ya hay un grupo de trabajo estructurado y, en 2018, se constituyó el grupo para la región del Caribe. En 2019, se espera que Chile, Colombia y Perú organicen sus estructuras. LATAM aún está en conversaciones sobre el tema con las demás aerolíneas que integran la alianza **oneworld®**.

OTROS FRENTE

En el marco de la seguridad de **infraestructura**, el Grupo LATAM se adhiere a la legislación vigente aplicable en los aeropuertos de todos los países en donde opera, especialmente los lineamientos sobre pasajeros indocumentados, con documentos vencidos o fraudulentos y pasajeros declarados como inadmisibles en el país de destino. A partir de 2017, Estados Unidos anunció reglas de seguridad más estrictas para todos los vuelos internacionales que llegan al país. LATAM adaptó sus procedimientos y comenzó a aplicar las nuevas reglas también en los vuelos que realiza a Europa, Asia y Oceanía. Los procedimientos adicionales de revisión son realizados por un equipo especializado, que trabaja para afectar lo menos posible la experiencia de viaje de los pasajeros. En las otras instalaciones del Grupo, hay un control de entrada y salida de empleados y visitantes y custodia de la carga transportada y de los aviones que pernoctan en los aeropuertos y hangares.

El **plan de respuesta de emergencia** es supervisado por el Comité de Emergencia, instancia corporativa compuesta por diferentes áreas de la empresa. Cuando se acciona, el plan moviliza a cerca de 3.000 participantes en nueve comités locales (Chile, Brasil, Argentina, Perú, Colombia, Ecuador, Estados Unidos, Paraguay, España, México y LATAM Cargo Brasil). El Comité de Chile es quien lidera la respuesta y moviliza los recursos y las acciones de las filiales. En caso de un accidente aéreo o contingencia severa, LATAM cuenta con un sistema de activación que permite alertar de la situación a más de 3.500 empleados en tan sólo 5 minutos.

Para sensibilizar a directivos y equipos, todas las filiales realizan la Semana de Emergencia, donde se realizan simulacros y entrenamientos de respuesta a emergencias para los equipos. En la edición de 2018, fueron entrenados casi mil empleados de los equipos de emergencia.

4 grandes principios rigen el plan de respuesta a emergencias de LATAM

- > Entregar la asistencia a las personas afectadas y sus familiares;
- > Comunicar la información pertinente a los diferentes públicos;
- > Apoyar a las autoridades a cargo de la investigación aeronáutica;
- > Asegurar la continuidad operacional de LATAM.



Snapshot

RESPUESTA A EMERGENCIAS	2015	2016	2017	2018
Integrantes del equipo de emergencia	5.000	3.723	3.985	2.954
Personas capacitadas	2.129	2.391	1.293	991

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

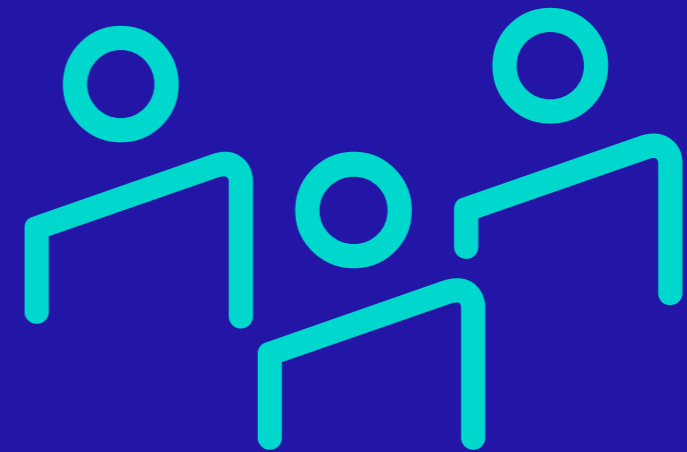
DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





SOCIEDAD



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





DIRECTO AL GRANO

COMPROMISO CON LA REGIÓN



Contexto y posicionamiento

La industria aérea tiene el potencial de impulsar el desarrollo sostenible de las diferentes regiones que conecta. El sector mueve a la economía con la generación de empleos directos e indirectos, la recaudación de impuestos y el fomento de otras áreas, como turismo, placer y negocios. Según la Air Transport Action Group (ATAG), el sector de la aviación es responsable de 65,5 millones de empleos en el mundo, con un impacto financiero anual de US\$2,7 billones (cerca de 3,5% de toda la riqueza producida en el mundo).



EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE:

> La aviación genera anualmente **US\$156 mil millones** y **7,2 millones de empleos**.

> Cada empleo en el sector de la aviación genera **8,8** empleos en cadenas productivas afines.

¹ Según estudio de Oxford Economics realizado para ATAG y publicado en 2018.



Gestión del tema

Además de los impactos positivos inherentes al sector, LATAM trabaja para hacer de su operación un catalizador de acciones orientadas a la sostenibilidad. La conectividad de la red de destinos, la capacidad de transporte de personas y carga, la relación con las comunidades locales, la interfaz con el sector del turismo y el compromiso social de los propios empleados son activos importantes en ese esfuerzo, que el Grupo busca dirigir de forma cada vez más estratégica enfocado a la construcción de un patrimonio en la región.



Avances en 2018

LATAM actualizó su estrategia de ciudadanía corporativa con el objetivo de asegurar la alineación estratégica con el negocio y dar aún más relevancia y asertividad al trabajo ya realizado y posibilitar mejoras en el futuro. El análisis objetivo del potencial de impacto positivo de LATAM y de los aspectos sociales y ambientales del negocio

confirmó el turismo sostenible como foco prioritario de las acciones de ciudadanía corporativa. La revisión también permitió definir líneas de acción aún más claras, aplicables a los diferentes países, que prevean la asociación activa con los diversos grupos de interés y el monitoreo sistemático de resultados e impactos. Estas son:

Cuido mi Destino

Fortalecer el programa, que agrupa iniciativas locales dirigidas a la región para promover la conservación del medio ambiente y potenciar el turismo en un enfoque amplio, que considera la concientización sobre la sostenibilidad de las actividades turísticas. La intervención local se hace en alianza con organizaciones no gubernamentales o fundaciones, permitiendo al programa aprovechar el expertise de esas organizaciones y alcanzar un impacto a más largo plazo.

Avión Solidario

Enfocado en acciones de salud y ayuda humanitaria, LATAM pone al servicio de la sociedad su capacidad de logística social y transporte de personas y cargas. Un protocolo interno rige la atención.

Acciones locales

Actividades sociales definidas en las filiales de acuerdo con las necesidades y especificidades de cada país y las relaciones con los diferentes grupos. Incluye por ejemplo, campañas de recaudación de donaciones.

El desempeño en cada eje se encuentra en la siguiente página.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





CIUDADANÍA CORPORATIVA EN LA PRÁCTICA

LAS ACCIONES SOCIALES DE LATAM BENEFICIAN A MILES DE PERSONAS EN LOS PAÍSES DE OPERACIÓN.

Turismo sostenible [203-1 y 203-2]

En el programa Cuido mi Destino, LATAM promueve las tres esferas contempladas en el turismo sostenible: económica, social y ambiental. En el pilar económico, se enfoca en iniciativas que generan riqueza localmente y estimulan el espíritu empresarial y la creación de empleos en la cadena turística. En el pilar social, potencia el turismo responsable y para fomentar la preservación del patrimonio de la región.

En el eje ambiental, el enfoque incluye la recuperación de áreas degradadas y la movilización de empleados voluntarios de LATAM y representantes de la sociedad civil y de la esfera pública de las regiones beneficiadas. Desde su creación, en 2009, el programa Cuido mi Destino ha invertido más de US\$2,3 millones en diferentes proyectos en los seis países de operación de LATAM. Tan sólo en 2018, se aportaron US\$283 mil al programa, favoreciendo acciones en Argentina, Chile, Colombia y Perú.

El Grupo también colabora con organismos ambientales que realizan el rescate de animales. Se transportaron 25 animales en 2018.

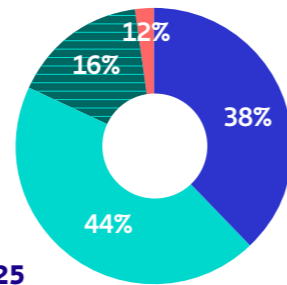
COCINEROS QUE VUELAN

En LATAM Airlines Perú, como parte del programa Cuido mi Destino, se realizó el proyecto Cocineros que Vuelan, que otorga becas completas de estudio a jóvenes interesados en entrar al área de la gastronomía. El proyecto es posible gracias a la asociación de LATAM con la Fundación Pachacútec y distintos organismos públicos y cuenta con el apoyo de renombrados chefs, que desempeñan el papel de patrocinadores de la iniciativa.

Las becas tienen una duración de 2,5 años e incluyen formación teórica y práctica. Los jóvenes beneficiados también reciben subsidios para gastos de alimentación, vivienda y transporte. El proyecto, además, incluye un programa de pasantías en restaurantes internacionales de referencia, que incluye pasajes de ida y vuelta y apoyo de gastos para los seleccionados.

El objetivo de la iniciativa consiste en que los futuros chefs contribuyan al desarrollo económico de sus comunidades y ayuden a difundir la cultura gastronómica del país. Si bien el proyecto ya está en marcha, LATAM también ha estado invirtiendo en promover la salud y el turismo en las ciudades y regiones de origen de los participantes. Hasta ahora, son seis las ciudades beneficiadas y 12.630 personas impactadas indirectamente por el programa.

INVERSIONES EN FILANTROPÍA Y CIUDADANÍA CORPORATIVA (%)



Total:
US\$3.995.525

- Efectivo (contribuciones financieras para organizaciones sociales)
- Gastos administrativos generales (gestión e infraestructura de los programas sociales de LATAM)
- Donaciones no financieras (pasajes aéreos o transporte de carga gratuito o con descuento)¹
- Tiempo (trabajo voluntario de empleados durante el turno laboral)

¹ Las donaciones de pasajes y de espacio de carga se calculan con base en el valor del costo de los servicios. Las estimaciones se sitúan por debajo del beneficio generado en términos de economía para las instituciones y las personas atendidas.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



Avión Solidario [203-1 y 203-2]

■ Existen dos ámbitos de acción: Iniciativas de salud y apoyo en situaciones de emergencia.

El apoyo a iniciativas de salud se realiza por medio de asociaciones con instituciones para la donación de pasajes a personas que necesitan viajar para recibir un tratamiento médico. Entre las instituciones atendidas en 2018, destacan:

> **Operación Sonrisa:** esta fundación ofrece atención especializada a niños con fisura de labio palatino en Colombia y Perú. La donación de pasajes de LATAM permite el transporte de pacientes, familiares, médicos y voluntarios para la realización del tratamiento.

> **Campaña contra el cáncer de mama:** LATAM Chile y LATAM Perú apoyan la iniciativa y otorgan pasajes a personas que están recibiendo un

tratamiento médico contra esta enfermedad. En Perú, fueron conscientizados sobre el tema más de 680 mil pasajeros de vuelos domésticos de LATAM y más de 3.800 empleados.

Además de las acciones sistematizadas para todos los países de la operación, el uso social de la capacidad logística de LATAM también orienta asociaciones en los países para posibilitar programas importantes. En Brasil, por ejemplo, LATAM mantiene un acuerdo de compromiso con el Ministerio de Salud que garantiza el transporte de órganos y tejidos para trasplantes.

En 2018, el Avión Solidario fue activado para transportar más de 15 toneladas de cobertores para familias de Cusco, Puno y Arequipa afectadas por las bajas temperaturas. También actuó en las inundaciones de Salta, en Argentina.



REGLAS CORPORATIVAS CLARAS

Las contribuciones en efectivo o servicios de LATAM se adhieren a la Política de Donaciones, que establece los criterios, las etapas de validación y las instancias responsables de autorizar la concesión de pasajes, el transporte gratuito de carga y las contribuciones financieras para fundaciones, organizaciones no gubernamentales y otras entidades de la sociedad civil.

Las donaciones no financieras son autorizadas localmente por el área de Asuntos Corporativos, mientras que las donaciones de menos de US\$5 mil deben ser aprobadas por la vicepresidencia de Asuntos Corporativos. Para las donaciones de US\$5 mil a US\$25 mil, también se requiere la aprobación del Comité Ejecutivo y, para contribuciones por encima de US\$25 mil, es necesario obtener la autorización de todas esas esferas y del Directorio.

En vigor desde 2017, la política asegura que dichas prácticas se lleven a cabo en cumplimiento de todas las normas legales y de compliance. El área de Asuntos Legales monitorea los trámites de todas las donaciones, incluyendo la evaluación previa en aspectos de conformidad legal de los beneficiarios, cuyos contratos firmados con LATAM contemplan una cláusula anticorrupción.



EN 20 AÑOS DE EXISTENCIA, EL PROYECTO "UN DÍA EN LATAM" HA RECIBIDO A MÁS DE 100 MIL NINJOS.

Acciones locales

Otras iniciativas ligadas a la estrategia de ciudadanía corporativa ya se han convertido en tradición entre las filiales de LATAM. En Chile, hace más de dos décadas que LATAM Airlines Group S.A. abre sus instalaciones una vez a la semana para recibir estudiantes de diversas regiones del país a través del proyecto "Un Día en LATAM". Esta es una oportunidad para acercar a niños y jóvenes al mundo de la aviación. En 2018, el área de mantenimiento de LATAM Airlines Perú, ubicado en el aeropuerto internacional de Lima, fue visitada por 60 estudiantes de la zona aledaña.

Las filiales también realizan el sueño de volar de los niños y jóvenes en situación de vulnerabilidad socioeconómica. La iniciativa, que depende de la movilización de empleados voluntarios, permitió que 108 jóvenes y niños de Argentina volaran por primera vez en 2018. En Perú, fueron 65 los beneficiados. LATAM Airlines Colombia firmó una asociación con la red de televisión RCN y donó pasajes a 16 personas home-najeadas en el proyecto Valientes RCN, que reconoce públicamente a personas que enfrentaron condiciones adversas. En Brasil, la acción se realiza en asociación con la ONG Make-a-Wish y lleva a niños que padecen enfermedades graves a conocer un lugar especial del mundo. En 2018, LATAM Airlines Brasil realizó el sueño de diez niños.

La participación de los empleados también es lo que garantiza el éxito de las campañas de recaudación, que ocurren con frecuencia en todos los países y normalmente están vinculadas a períodos específicos, como la Navidad y la llegada del

invierno. LATAM Airlines Perú, por ejemplo, donó panetones a 3.000 personas en Navidad de 2018. LATAM Airlines Brasil recaudó 8.460 artículos en la campaña de Navidad y 300 kilos de abrigos para la campaña de invierno. Las donaciones fueron entregadas a la organización no gubernamental Amigos do Bem, que actúa en la región Noreste de Brasil. En el año, 38 empleados acumularon 936 horas de acciones voluntarias, donde 28 de ellos viajaron con la Fundación Amigos do Bem para actuar *in situ*. Otros 96 empleados se desempeñaron como profesores en escuelas públicas cercanas a los aeropuertos de diversas localidades de Brasil. El objetivo central del proyecto es llevar a los estudiantes nociones sobre el mercado laboral.

Otras acciones

Materiales reciclables

LATAM verifica que las autoridades y el sector industrial realicen proyectos de logística inversa para asegurar la corresponsabilidad del sector productivo para la correcta gestión y eliminación de los residuos. En acciones puntuales acordadas con las autoridades locales en entornos insulares o de difícil acceso, la empresa colabora para el transporte de materiales reciclables, e incentiva el debate para la creación de soluciones de más largo plazo.

Desde Isla de Pascua (Chile), se transporta de forma gratuita cartón, PET y aluminio hasta la capital, Santiago, en un trayecto que dura seis horas de vuelo. LATAM Airlines Colombia posibilita el transporte de neumáticos usados desde la isla de San Andrés hasta la capital, Bogotá, donde un proveedor reprocesa el material y lo transforma en fuente de energía.



Snapshot

SOCIEDAD	2016	2017	2018
TURISMO SOSTENIBLE			
Cuido mi Destino - inversión (US\$)	181.612	227.294	283.036
Animales transportados	15	129	25
AVIÓN SOLIDARIO			
Pasajes donados	4.059	7.439 ¹	4.606
Carga transportada como ayuda humanitaria (t)	678	438	16
Órganos/tejidos transportados	853	757	598
OTRAS ACCIONES			
Programas sociales - inversión (US\$)	ND	ND	206.110
Materiales reciclables transportados (t)	143	184	170
Trabajo voluntario (h) durante la jornada laboral.	5.460	6.125	4.817

¹ Refleja el aumento de situaciones de emergencia en 2017.

ND: información no disponible.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





REPORTE Y MATERIALIDAD

[102-40, 102-42, 102-43, 102-46, 102-50 y 102-56]

LATAM divulga su Memoria Integrada 2018, que reúne los principales avances y desafíos de la gestión del negocio, considerando las interrelaciones entre la información financiera y no financiera. Por primera vez, la publicación adoptó los principios de reporte integrado del International Integrated Reporting Council (IIRC). Junto con la norma GRI (Global Reporting Initiative), principal referente de comunicación de la sostenibilidad en el mundo, éstos orientaron los esfuerzos del Grupo para demostrar de forma aún más completa y consistente cómo genera valor a lo largo del tiempo y para los diferentes grupos de interés.

La información publicada considera a todas las empresas de LATAM Airlines Group en el período del 1 de enero al 31 de diciembre de 2018 y ha pasado por auditoría externa. Deloitte (ver [página 112](#)) realizó la revisión de seguridad limitada de la adaptación de los contenidos e indicadores con base en los Estándares GRI en cuanto al perfil de la organización y a los indicadores materiales de las dimensiones económica, social y ambiental.

PwC (ver [página 169](#)) realizó una auditoría de los Estados Financieros Consolidados de LATAM Airlines Group y sus filiales, que comprenden los estados consolidados de la situación financiera al 31 de diciembre de 2018 y 2017 y están disponibles en la [página 168](#).

PRINCIPIOS DE REPORTE INTEGRADO (IIRC)

- > Enfoque estratégico y orientación futura
- > Conectividad de la información
- > Relación con los grupos de interés
- > Materialidad
- > Concisión
- > Fiabilidad y exhaustividad
- > Compatibilidad y consistencia

DIRECTRICES DE LOS ESTÁNDARES GRI

- > Contexto
- > Equilibrio
- > Exhaustividad
- > Materialidad
- > Inclusión de grupos de interés

Además de seguir las normas legales y contables aplicables a los informes anuales de re-

sultados financieros, el Grupo fundamentó la selección de los temas a ser abordados en la publicación en un proceso de materialidad (definición de temas relevantes). El trabajo fue concluido a principios de 2018 e involucró diversas consultas a sus grupos de interés y un análisis de los principales impactos económicos, ambientales y sociales del negocio.

Tras las consultas y el análisis de la información, se priorizaron temas con base en una comparación del nivel de relevancia (visión de los grupos de interés) y grado de impacto (visión de la dirección de LATAM y temas materiales identificados por SASB). La matriz, que comprende diez temas, fue validada por el CEO de LATAM.

La Memoria Integrada 2018 cubre la forma en que LATAM trabaja para gestionar cada tema relevante y el desempeño alcanzado en 2018, medido a través de indicadores GRI, SASB y otros sistemas de monitoreo utilizados por el Grupo.

Cabe notar que mientras la nueva lista de temas relevantes no incluye la gestión ecoeficiente; reducciones de ruido y otras emisiones; y cadena de valor, que sí se encontraban en la lista anterior, el Grupo mantiene su enfoque sobre estos temas. Los incorpora en el enfoque adoptado con respecto a otros temas relevantes. Por ejemplo, el tema de mitigación del cambio climático abarca el uso eficiente de combustibles y los temas de sostenibilidad financiera, red de destinos y turismo sostenible también consideran aspectos relativos a la cadena de valor. [102-49]

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



[102-40]

GRUPO DE INTERÉS ¹	METODOLOGÍA DE CONSULTA
Empleados	Encuesta en línea
Clientes	Encuesta en línea
Proveedores	Encuesta en línea
Inversionistas y accionistas	Investigación sobre los temas de sostenibilidad incorporados en las políticas de inversión de los siete principales inversionistas y accionistas del Grupo ²
Sociedad (organizaciones de la sociedad civil y la prensa)	Investigación de los temas de sostenibilidad en las publicaciones de 14 organizaciones ³ con las que LATAM mantiene relación y temas de sostenibilidad referentes a LATAM publicados en la prensa en el transcurso de 2017
Autoridades	Investigación de temas de sostenibilidad tratados en las publicaciones de diez autoridades reguladoras ⁴
Industria de la aviación	Investigación sobre temas de sostenibilidad tratados en las publicaciones de seis competidores ⁵ , diez asociaciones de la industria ⁶ y tres especialistas ⁷

1 La selección de los grupos de interés consultados se llevó a cabo de conformidad con la Política de Sostenibilidad de LATAM. Son tomados en cuenta los grupos con los que interactúa LATAM directa o indirectamente y que se ven impactados positiva o negativamente por sus actividades.
2 Banco de Chile (Citi en EEUU); JP Morgan; Deutsche Bank; Santander; Larrain Vial; Raymond James; y BTG Pactual.
3 América Solidaria; TECHO; Chilenter; Fundación la Nación; Fundación Sí; Cimientos; SAFUG (Sustainable Aviation Fuel Users Group); Junior Achievement; Amigos do Bem; Make a wish; Instituto Rodrigo Mendes; Operación Sonrisa Colombia; Operación Sonrisa Perú; y Fundación Pachacutec.
4 JAC Chile (Junta de Aeronáutica Civil); Nuevo Pudahuel – Chile; Municipalidad Isla de Pascua – Chile; Anac Argentina (Administración Nacional de Aviación Civil); Anac Brasil (Agência Nacional de Aviação Civil); SAC Brasil (Secretaria Nacional de Aviação Civil); Infraero Brasil; Aerocivil Colombia (Aeronautica Civil – Unidad Administrativa Especial); CnacEquador (Consejo Nacional de Aviación Civil); y DGAC Perú (La Dirección General de Aeronáutica Civil).
5 China Airlines; Gol; Lufthansa; ANA (All Nippon Airways); Delta Airlines; y Airfrance/KLM.
6 IATA (International Air Transport Association); ALTA (Latin American and Caribbean Air Transport Association); Amcham Chile (American Chamber of Commerce); Idea (Instituto para el Desarrollo Empresarial de la Argentina); Jurca (Cámara de las Compañías Aéreas em Argentina); Abear (Associação Brasileira das Empresas Aéreas); Abraba (Aliança Brasileira Para Biocombustíveis de Aviação); Atac (Asociación del Transporte Aéreo en Colombia); Arlae (Asociación de Representantes de Líneas Aéreas en el Ecuador); y Aetai Perú (Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional).
7 SASB (Sustainability Accounting Standards Board) – Airlines Materiality Map; GRI (Global Reporting Initiative) — Sustainability Topics for Sectors: What do stakeholders want to know? – Transporte Aéreo – Aerolíneas; y DJSI Company Benchmark Report.



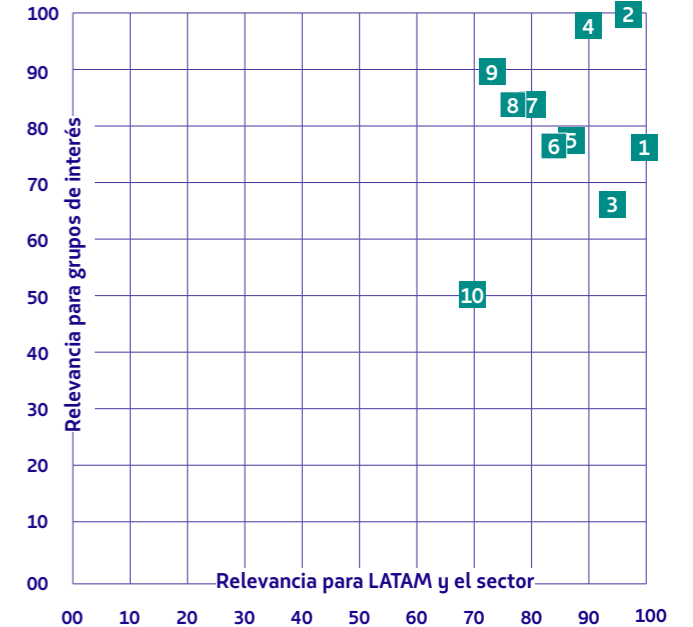
ENCUESTA EN LÍNEA

1.285 EMPLEADOS

1.044 CLIENTES

68 PROVEEDORES

MATRIZ DE MATERIALIDAD LATAM [102-47]



- 1** Salud y seguridad en el aire y en tierra
- 2** Ética y anticorrupción
- 3** Puntualidad
- 4** Sostenibilidad económica y financiera
- 5** Desarrollo de empleados
- 6** Mitigación del cambio climático
- 7** Enfoque en el cliente
- 8** Desarrollo de la red de destinos para ofrecer mayor conectividad
- 9** Relación con las autoridades
- 10** Turismo sostenible



Índice de contenidos GRI [102-55]

Tema	Estándar	Omisiones	Página/Respuesta
101 FUNDAMENTOS 2016			
102 CONTENIDOS GENERALES 2016			
	102-1 Nombre de la organización		11
	102-2 Actividades, marcas, productos y servicios		Los principales servicios ofrecidos son el transporte de pasajeros y carga y el programa de pasajero frecuente; no existen casos de servicios prohibidos en ninguno de los mercados operados. Se incluye una descripción completa en las páginas 11, 12, 13, 21, 22, 23 y 26.
	102-3 Ubicación de la sede		Chile
	102-4 Ubicación de las operaciones		24, 25, 115 y 116
	102-5 Propiedad y forma jurídica		29
	102-6 Mercados servidos		11, 12, 13, 24 y 25
Perfil	102-7 Tamaño de la organización		11, 12, 13 y 59
	102-8 Información sobre empleados y otros trabajadores		89, 162 y 163
	102-9 Cadena de suministro		65
	102-10 Cambios significativos en la organización y su cadena de suministro		36 y 67
	102-11 Principio o enfoque de precaución		LATAM no adopta formalmente el principio de precaución, pero sí incorpora en su planeación posibles impactos operacionales y riesgos a consumidores y a la sociedad. Todos los servicios del Grupo — rutas, itinerarios, actividades de mantenimiento y programas de lealtad — cumplen con la legislación vigente.
	102-12 Iniciativas externas		77
	102-13 Afiliación a asociaciones		77 y 135
Estrategia	102-14 Declaración de altos ejecutivos responsables de la toma de decisiones		8

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

Tema	Estándar	Omisiones	Página/Respuesta
Ética e integridad	102-16	Valores, principios, estándares y normas de conducta	30
	102-17	Mecanismos de asesoramiento y preocupaciones éticas	29
Gobernanza	102-18	Estructura de gobernanza	31
	102-40	Lista de grupos de interés	52, 103 y 104
Participación de los grupos de interés	102-41	Acuerdos de negociación colectiva	De toda la fuerza laboral, un 86,1% está cubierto por acuerdos de negociación colectiva y un 46,8% forma parte de un sindicato.
	102-42	Identificación y selección de grupos de interés	103
			103
	102-43	Enfoque para la participación de los grupos de interés	Además del enfoque descrito en Reporte y materialidad, la gestión de las relaciones de rutina de LATAM con sus grupos de interés se presenta en los capítulos de Proveedores, Clientes, Empleados y Sociedad.
	102-44	Temas y preocupaciones clave mencionados	165 y 166
	102-45	Entidades incluidas en los estados financieros consolidados	El reporte abarcó todas las filiales.
Prácticas para la elaboración de informes	102-46	Definición de los contenidos del reporte	103
	102-47	Lista de los temas materiales	47, 48 y 104
	102-48	Reexpresión de la información	Se identificaron errores en los indicadores 302-1 y 303-1 de Colombia referentes al año 2017, por lo que hubo reexpresión de dichos indicadores en esta Memoria.
	102-49	Cambios en la elaboración de informes	103 No hubo.
	102-50	Periodo objeto del informe	103
	102-51	Fecha del último informe	Mayo de 2018.
	102-52	Ciclo de elaboración de informes	Anual.
	102-53	Punto de contacto para preguntas sobre el informe	4
	102-54	Declaración de conformidad con los estándares GRI	Este informe se ha elaborado de conformidad con los estándares GRI, opción Esencial.
	102-55	Índice de contenidos GRI	105
	102-56	Verificación externa	103 y 112





MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



Tema	Estándar	Omisiones	Página/Respuesta	ODS
	103 ENFOQUE DE GESTIÓN 2016 (para todos los eventos)			
	ESTÁNDARES TEMÁTICOS 2016 (para todos los eventos)			
Desempeño económico	103-1 Explicación del tema material y su cobertura		57, 61, 80 y 165	
	103-2 Enfoque de gestión y sus componentes		58	8, 9 y 13
	103-3 Evaluación del enfoque de gestión		58 y 76	
	201-1 Valor económico directo generado y distribuido		59	8 y 9
	201-2 Implicaciones financieras y otros riesgos y oportunidades derivados del cambio climático		80	13
Impactos económicos indirectos	103-1 Explicación del tema material y su cobertura		98 y 166	
	103-2 Enfoque de gestión y sus componentes		98	1, 8, 9 y 11
	103-3 Evaluación del enfoque de gestión		98	
	203-1 Inversiones en infraestructuras y servicios apoyados		99 y 100	9 y 11
	203-2 Impactos económicos indirectos significativos		99 y 100	1 y 8
Anticorrupción	103-1 Explicación del tema material y su cobertura		29, 30 y 165	
	103-2 Enfoque de gestión y sus componentes		29 y 30	
	103-3 Evaluación del enfoque de gestión		29 y 30	
	205-2 Comunicación y formación sobre políticas y procedimientos anticorrupción		30	16
	205-3 Casos de corrupción confirmados y medidas tomadas		No hubo casos. Cabe notar que LATAM utiliza la definición de corrupción de la Ley de Prácticas Corruptas en el Extranjero (FCPA, por sus siglas en inglés), según la cual se configura un hecho de corrupción cuando se realiza una oferta, una promesa o una autorización de un pago, o un pago, a un funcionario público, con intención inducir al destinatario a abusar de su cargo oficial, sin que se requiera que el acto corrupto tenga éxito en su propósito.	

ODS: Objetivos de Desarrollo Sostenible.

La correlación entre los contenidos GRI y los ODS se basan en la publicación *Business Reporting on the SDGs*, de GRI y UN Global Compact y en un análisis realizado internamente por LATAM.



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

Tema	Estándar	Omisiones	Página/Respuesta	ODS
Competencia desleal	103-1	Explicación del tema material y su cobertura	138 y 165	16
	103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	137, 138 y 139	
	103-3	Evaluación del enfoque de gestión	138	
	206-1	Competencia desleal y prácticas contra la libre competencia	No hubo multas significativas, es decir, con valores mayores que US\$50 millones o que puedan paralizar la operación.	
Energía	103-1	Explicación del tema material y su cobertura	79, 84 y 166	7, 8, 12 y 13
	103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	84 y 85	
	103-3	Evaluación del enfoque de gestión	84 y 85	
	302-1	Consumo energético dentro de la organización	84	
	302-3	Intensidad energética	85	
Água	302-4	Reducción del consumo energético	82	7, 8 y 13
	103-1	Explicación del tema material y su cobertura	79	6, 8 y 12
	103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	84	
	103-3	Evaluación del enfoque de gestión	84	
303-1	Extracción de agua por fuente	84		
Emisiones	103-1	Explicación del tema material y su cobertura	78 y 166	3, 12, 13, 14 y 15
	103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	78, 79, 80, 81, 82 y 83	
	103-3	Evaluación del enfoque de gestión	78, 79, 80, 81, 82 y 83	
	305-1	Emisiones directas de GEI (alcance 1)	159	
	305-2	Emisiones indirectas de GEI al generar energía (alcance 2)	159	
	305-3	Otras emisiones indirectas de GEI (alcance 3)	159	
	305-4	Intensidad de las emisiones de GEI	159	
	305-5	Reducción de las emisiones de GEI	78	
	305-6	Emisiones de sustancias que agotan la capa de ozono (SAO)	160	
	305-7	Óxidos de nitrógeno (NOx), óxidos de azufre (SOx) y otras emisiones significativas al aire	160	

ODS: Objetivos de Desarrollo Sostenible.

La correlación entre los contenidos GRI y los ODS se basan en la publicación [Business Reporting on the SDGs](#), de GRI y UN Global Compact y en un análisis realizado internamente por LATAM.



MENÚ
PRESENTACIÓN
DESTACADOS
MENSAJE DEL CEO
QUIENES SOMOS
GOBIERNO CORPORATIVO
SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO
PROVEEDORES
CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS
SEGURIDAD
SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS
INFORMES FINANCIEROS
DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



Tema	Estándar	Omisiones	Página/Respuesta	ODS
Efluentes y residuos	103-1	Explicación del tema material y su cobertura	79	
	103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	85	3, 6, 12 y 13
	103-3	Evaluación del enfoque de gestión	85	
	306-2	Residuos por tipo y método de eliminación	85 y 161	
Cumplimiento ambiental	103-1	Explicación del tema material y su cobertura	153 y 165	
	103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	76	
	103-3	Evaluación del enfoque de gestión	76	16
	307-1	Incumplimiento de la legislación y normativa ambiental	LATAM no ha tenido sanciones no monetarias ni multas significativas, es decir, con valores mayores que US\$10.000. A lo largo del año hubo 17 casos sometidos a mecanismos de resolución de litigios.	
Evaluación ambiental de proveedores	103-1	Explicación del tema material y su cobertura	67	
	103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	67 y 68	12 y 16
	103-3	Evaluación del enfoque de gestión	67 y 68	
	308-2	Impactos ambientales en la cadena de suministro	67	
Empleo	103-1	Explicación del tema material y su cobertura	87 y 165	
	103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	87, 91 y 163	5, 8 y 10
	103-3	Evaluación del enfoque de gestión	91	
	401-1	Nuevas contrataciones de empleados y rotación de personal	91 y 163	
Salud y seguridad en el trabajo	103-1	Explicación del tema material y su cobertura	92 y 165	
	103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	92	
	103-3	Evaluación del enfoque de gestión	92	3 y 8
	403-2	Lesiones, enfermedades profesionales, días perdidos y muertes relacionadas al trabajo	92	
Formación y enseñanza	103-1	Explicación del tema material y su cobertura	87 y 165	
	103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	87	4, 5, 8 y 10
	103-3	Evaluación del enfoque de gestión	87	
	404-1	Media de horas de formación al año por empleado	87 y 162	

ODS: Objetivos de Desarrollo Sostenible.

La correlación entre los contenidos GRI y los ODS se basan en la publicación *Business Reporting on the SDGs*, de GRI y UN Global Compact y en un análisis realizado internamente por LATAM.



Tema	Estándar	Omisiones	Página/Respuesta	ODS
Evaluación social de proveedores	103-1	Explicación del tema material y su cobertura	67	5, 8 y 16
	103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	67 y 68	
	103-3	Evaluación del enfoque de gestión	67 y 68	
	414-2	Impactos sociales en la cadena de suministro	67	
Políticas públicas	103-1	Explicación del tema material y su cobertura	52 y 166	16
	103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	52	
	103-3	Evaluación del enfoque de gestión	52	
	415-1	Contribuciones a partidos y/o representantes políticos	30	
Marketing y etiquetado	103-1	Explicación del tema material y su cobertura	29 y 166	16
	103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	29 y 30	
	103-3	Evaluación del enfoque de gestión	29 y 30	
	417-3	Casos de incumplimiento relacionados con comunicaciones de <i>marketing</i>	No hubo multas significativas, es decir, con valores mayores que US\$50 millones o que puedan paralizar la operación.	
Cumplimiento socioeconómicos	103-1	Explicación del tema material y su cobertura	29 y 166	16
	103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	29 y 30	
	103-3	Evaluación del enfoque de gestión	29 y 30	
	419-1	Incumplimiento de las leyes y normativas en los ámbitos social y económico	No hubo multas significativas, es decir, con valores mayores que US\$50 millones o que puedan paralizar la operación.	

ODS: Objetivos de Desarrollo Sostenible.

La correlación entre los contenidos GRI y los ODS se basan en la publicación *Business Reporting on the SDGs*, de GRI y UN Global Compact y en un análisis realizado internamente por LATAM.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





PACTO GLOBAL

LATAM es un signatario del Pacto Global, una iniciativa de la Organización de las Naciones Unidas para impulsar a la comunidad empresarial internacional a adoptar una serie de valores fundamentales aceptados a nivel internacional en los ámbitos de derechos humanos, relaciones laborales, el medio ambiente y anticorrupción para las prácticas corporativas.

La tabla que sigue indica la ubicación en la Memoria Integrada de las principales medidas tomadas.

DERECHOS HUMANOS

- 1** Apoyar y respetar la protección de los derechos humanos fundamentales, reconocidos internacionalmente (páginas 51)
- 2** Asegurarse de que sus empresas no son cómplices en la vulneración de los Derechos Humanos (página 51)

MEDIO AMBIENTE

- 7** Mantener un enfoque preventivo que favorezca el medio ambiente (páginas 76 y 158)
- 8** Fomentar las iniciativas que promuevan una mayor responsabilidad ambiental (página 77 y 81)
- 9** Favorecer el desarrollo y la difusión de las tecnologías respetuosas con el medio ambiente (página 83)

NORMAS LABORALES

- 3** Apoyar la libertad de afiliación y el reconocimiento efectivo del derecho a la negociación colectiva (página 106)
- 4** Apoyar la eliminación de toda forma de trabajo forzoso o realizado bajo coacción (páginas 51 y 68)
- 5** Apoyar la erradicación del trabajo infantil (páginas 51 y 68)
- 6** Apoyar la abolición de las prácticas de discriminación en el empleo y la ocupación (página 29)

ANTICORRUPCIÓN

- 10** Trabajar contra la corrupción en todas sus formas, incluidas extorsión y soborno (páginas 29 y 30)

- MENÚ
- PRESENTACIÓN
- DESTACADOS
- MENSAJE DEL CEO
- QUIENES SOMOS
- GOBIERNO CORPORATIVO
- SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

- NUESTRO NEGOCIO
- PROVEEDORES
- CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

- MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

- EMPLEADOS
- SEGURIDAD
- SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

- ANEXOS
- INFORMES FINANCIEROS
- DECLARACIÓN JURADA
- CRÉDITOS





Deloitte.

[102-56]

Deloitte Advisory SpA, Rosario Norte 407, Las Condes, Santiago, Chile, Fono: (56) 227 297 000, Fax: (56) 223 749 177, deloittechile@deloitte.com, www.deloitte.cl

INFORME DE REVISIÓN INDEPENDIENTE DEL MEMORIA INTEGRADA 2018 LATAM

Sra. Gisela Escobar
Vicepresidente de Asuntos Corporativos
Presente

De nuestra consideración:

Hemos realizado la revisión de los siguientes aspectos de la Memoria Integrada 2018 de LATAM.

ALCANCE

Revisión de seguridad limitada de la adaptación de los contenidos e indicadores de la Memoria Integrada 2018 con lo establecido en los Estándares GRI en cuanto al perfil de la organización e indicadores materiales surgidos del proceso de materialidad realizado por la Compañía en torno a los criterios establecidos por dichos estándares, relacionados a las dimensiones Económica, Social y Ambiental.

ESTÁNDARES Y PROCESOS DE VERIFICACIÓN

Hemos realizado nuestro trabajo de acuerdo con la Internacional Standard on Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information (ISAE 3000), emitida por el International Auditing and Assurance Standard Board (IAASB) de la International Federation of Accounts (IFAC).

Nuestro trabajo de revisión ha consistido en la formulación de preguntas a diversas unidades y gerencias de LATAM que se han visto involucradas en el proceso de realización de esta memoria, así como la aplicación de procedimientos analíticos y las pruebas de revisión que se describen a continuación. Reunión con área de Sostenibilidad.

> Análisis de la adaptación de los contenidos de la Memoria Integrada 2018 a los recomendados por los Estándares GRI en su opción de conformidad Esencial, y comprobación que los indicadores verificados incluidos en esta Memoria se corresponden con los protocolos establecidos por dichos estándares y se justifican los indicadores no aplicables o no materiales.

> Comprobación mediante pruebas de revisión de la información cuantitativa y cualitativa, correspondiente a los indicadores de los Estándares GRI incluidos en la Memoria Integrada 2018 y su adecuada compilación a partir de los datos suministrados por las fuentes de información de LATAM.

CONCLUSIONES

> El proceso de verificación se realizó con base en los indicadores declarados a partir del proceso de materialidad realizado por la empresa. Una vez identificados, priorizados y validados, los indicadores fueron incluidos en el reporte. Los indicadores reportados y verificados se señalan en la siguiente tabla:

102-1	102-2	102-3	102-4	102-5	102-6	102-7
102-8	102-9	102-10	102-11	102-12	102-13	102-14
102-16	102-17	102-18	102-40	102-41	102-42	102-43
102-44	102-45	102-46	102-47	102-48	102-49	102-50
102-51	102-52	102-53	102-54	102-55	102-56	103-1
201-1	201-2	203-1	203-2	205-2	205-3	206-1
302-1	302-3	302-4	303-1	305-1	305-2	305-3
305-4	305-5	305-6	305-7	306-2	307-1	401-1
403-2	404-1	415-1	417-3	419-1		

> Respecto de los indicadores verificados, podemos afirmar que no se ha puesto de manifiesto ningún aspecto que nos haga creer que la Memoria Integrada 2018 de LATAM no ha sido elaborada de acuerdo a los Estándares GRI en los aspectos señalados en el alcance.

INFORME DE MEJORAS

Adicionalmente, se presenta a la empresa un informe de oportunidades de mejora orientadas a reforzar aspectos de gestión y la capacidad de reporte de su desempeño en materia de sostenibilidad.

Responsabilidades de la Dirección de LATAM y de Deloitte

> La preparación de la Memoria Integrada 2018, así como el contenido de la misma es responsabilidad de LATAM, que además es responsable de definir, adaptar y mantener los sistemas de gestión y control interno de los que se obtiene la información.

> Nuestra responsabilidad es emitir un informe independiente, basado en los procedimientos aplicados en nuestra revisión.

> Este informe ha sido preparado exclusivamente en interés de LATAM, de acuerdo con los términos establecidos en la Carta de Compromiso.

> Hemos realizado nuestro trabajo de acuerdo con las normas de independencia requeridas por el Código de Ética de la IFAC.

> Las conclusiones de verificación realizadas por Deloitte son válidas para la última versión de la Memoria en nuestro poder, recibida con fecha 28/03/2019.

> El alcance de una revisión de seguridad limitada es sustancialmente inferior al de una auditoría o revisión de seguridad razonable, por lo que no proporcionamos opinión de auditoría sobre la Memoria Integrada 2018 de LATAM.

Fernando Gaziano
Socio
Abril 8, 2019

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





GLOSARIO

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

**ABEAR:** Asociación Brasileña de Empresas Aéreas**ADR:** *American Depositary Receipt***AENOR:** Asociación Española de Normalización y Certificación**AFP:** Administradoras de Fondos de Pensiones**ALTA:** Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo**ANAC:** Agencia Nacional de Aviación Civil – Brasil**API:** Action Plan Index (índice de planes de acción)**APU:** *Auxiliary Power Unit* (motores y unidades auxiliares de energía)**ASK:** *available seat-kilometers* (asiento-kilómetro ofrecido) – equivalente al número de asientos disponibles multiplicado por la distancia volada.**ATAC:** Asociación de Transporte Aéreo de Colombia**ATAG:** Grupo de Acción del Transporte Aéreo**ATK:** *available ton-kilometers* (tonelada-kilómetro ofrecida) – equivale a la capacidad disponible en toneladas multiplicada por la distancia volada**B3:** Bolsa de Valores de Brasil**CEIV Pharma:** Center of Excellence of Independent Validators Pharma (Centro de Excelencia para Validadores Independientes)**CEO:** director ejecutivo**CMF:** Comisión para el Mercado Financiero (Chile)**CORSIA:** Esquema de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional**CVM:** Comisión de Valores Mobiliarios (Brasil)**DJSI:** Índice de Sostenibilidad Dow Jones**EBITDA:** Utilidades antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización**EBITDAR:** Utilidades antes de intereses, impuestos, depreciación, amortización y arriendo de aviones**GEI:** gases de efecto invernadero**GLP:** gas licuado de petróleo**GRI:** Global Reporting Initiative (Iniciativa de Reporte Global)**IAG:** International Airlines Group**IASB:** International Accounting Standards Board (Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad)**IATA:** Asociación de Transporte Aéreo Internacional**IEnvA:** Evaluación Ambiental de la IATA**IFRS:** International Financial Reporting Standard – Norma Internacional de Información Financiera**IIRC:** Consejo Internacional de Reporte Integrado**IOSA:** IATA Operational Safety Audit (Auditoría de Seguridad Operacional de la IATA)**IPCC:** Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático**JBA:** Joint Business Agreement (Acuerdo de Negocio Conjunto)**LSA:** Ley de Sociedades Anónimas (Chile)**MRO:** Mantenimiento, Reparación y Operación**NPS:** Net Promoter Score**NYSE:** Bolsa de Valores de Nueva York**OACI:** Organización de Aviación Civil Internacional**OCDE:** Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico**ODS:** Objetivos de Desarrollo Sostenible**OHI:** Organizational Health Index (Índice de Salud Organizacional)**OIT:** Organización Internacional del Trabajo**ONU:** Organización de las Naciones Unidas**OPA:** oferta pública de adquisición de acciones ordinarias**OPEP:** Organización de Países Exportadores de Petróleo**OTP:** *on-time performance* (indicador de puntualidad)**PMA:** Aprobación de Fabricación de Partes – proveedores de piezas certificados por los organismos aeronáuticos**RASK:** *revenue per available seat-kilometer* (ingresos por asiento-kilómetro) – mide la eficiencia de la aerolínea; se obtiene dividiendo el ingreso operacional por los ASK**RPK:** *revenue passenger – kilometers* (ingresos por pasajero-kilómetro) – total de pasajeros pagados multiplicados por la distancia recorrida**RTK:** *revenue ton-kilometers* (ingresos por tonelada-kilómetro) – tonelada transportada multiplicada por la distancia recorrida**SEC:** Comisión de Bolsa y Valores de Estados Unidos**SGA:** Sistema de Gestión Ambiental**TDLC:** Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (Chile)**TPI:** *third-party intermediary* (tercero intermediario)



ANEXOS



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





— QUIENES SOMOS

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



PERFIL Y ESTRATEGIA

CONSTITUCIÓN LEGAL

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

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

LATAM Airlines Group S.A.

RUT: 89.862.200-2

Domicilio: Santiago

Nombres de fantasía: “LATAM Airlines”, “LATAM Airlines Group”, “LATAM Group”, “LAN Airlines”, “LAN Group” y/o LAN”.

LATAM Airlines Group S.A. se rige por las normas aplicables a las sociedades anónimas de capital abierto y para todos los efectos está inscrita en el Registro de Valores de la Comisión para el Mercado Financiero (CMF), anteriormente la Superintendencia de Valores Mobiliarios y Seguros, con el n° 0306, del 22 de enero de 1987.

OBJETO DE LA SOCIEDAD

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

PROPIEDADES, PLANTAS Y EQUIPOS [102-4]

Chile

Sede: las instalaciones principales de LATAM en Chile se ubican cerca del Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez, en Santiago. El complejo cuenta con oficinas, salas de reuniones, espacios para entrenamiento, comedores y cabinas de simulación utilizadas en los procesos de instrucción de la tripulación. Las oficinas corporativas, a su vez, están ubicadas en la región central de la capital, Santiago.

Base de Mantenimiento: parte del área del Aeropuerto Internacional de Santiago. Incluye un hangar de aeronaves, almacenes, oficinas y espacio para estacionamiento de aviones, con capacidad para 30 aeronaves de corto alcance o 10 de largo alcance.

Para más información sobre las actividades desarrolladas, consulte la [página 11](#).

Otras instalaciones: LATAM cuenta también con un centro de entrenamiento de vuelo y un área para la recreación de los empleados, creado con el apoyo de Airbus. Ambos están situados cerca del aeropuerto de Santiago.

Brasil

Sede: las instalaciones principales de LATAM Airlines Brasil se sitúan en la ciudad de São Paulo, en hangares ubicados en el Aeropuerto de Congonhas y alrededores, que son alquilados de Infraero, administradora local del aeropuerto.



— QUIENES SOMOS

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



También está cerca del aeropuerto la Academia de Servicios, donde se realizan procesos de selección, entrenamiento y simulaciones, además de atención médica.

Base de Mantenimiento: la base de MRO queda en São Carlos, al interior de São Paulo. Sus actividades y su capacidad se describen en la [página 19](#). Además de esa unidad, LATAM Brasil también dispone de espacios para el mantenimiento de aeronaves, adquisición y logística de materiales aeronáuticos en los hangares del aeropuerto de Congonhas.

Otras instalaciones: sede comercial, edificio de uniformes, edificio Morumbi Office Tower, edificio de la Central de Atención y oficinas de las subsidiarias LATAM Travel y Multiplus, todos ubicados en la ciudad de São Paulo.

Otras localidades

LATAM también dispone de instalaciones en el Aeropuerto Internacional de Miami (Estados Unidos), arrendadas por el aeropuerto a través de un acuerdo de concesión. Incluyen un edificio corporativo, almacenes de carga, con un área refrigerada, una plataforma de estacionamiento de aeronaves y un hangar de mantenimiento con talleres, almacenes y oficinas propias.

En Argentina, Colombia, Ecuador y Perú, las filiales de LATAM mantienen contratos de arriendo de oficinas administrativas y comerciales, hangares y áreas de mantenimiento a través de concesiones aeroportuarias.

INFORMACIÓN CORPORATIVA

Oficinas principales

Avenida Presidente Riesco 5.711, piso 19
Las Condes, Santiago, Chile
Tel.: (56) (2) 2565 2525

Base de Mantenimiento

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

Código bursátil

LTM CI – Bolsa de Comercio de Santiago
LTM US – Bolsa de Valores de Nueva York

Consultas de inversionistas

Investor Relations | LATAM Airlines Group S.A.
Avenida Presidente Riesco 5.711, piso 20
Las Condes, Santiago, Chile
Tel: (56) (2) 2565 8765
E-mail: InvestorRelations@LATAM.com

Consultas de accionistas

Depósito Central de Valores
Calle Huérfanos 770, piso 22
Santiago, Chile
Tel: (56) (2) 2393 9003
E-mail: atencionaccionistas@dvcv.cl

Banco depositario de ADRs

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

Banco custodio de ADRs

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

Audidores independientes

PwC
Avenida Andrés Bello 2.711, piso 5
Santiago, Chile
Tel.: (56) (2) 2940 0000

MÁS INFORMACIÓN ACERCA DE LATAM AIRLINES GROUP

www.LATAMairlinesgroup.net
www.LATAM.com



— QUIENES SOMOS

MENÚ
PRESENTACIÓN
DESTACADOS
MENSAJE DEL CEO
QUIENES SOMOS
GOBIERNO CORPORATIVO
SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO
PROVEEDORES
CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS
SEGURIDAD
SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS
DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



FLOTA MODERNA

FLOTA CORTO ALCANCE

	Longitud	Envergadura	Asientos	Velocidad crucero	Peso máximo de despegue
AIRBUS A319-100	33,8 m	34,1 m	144	830 km/h	70.000 kg
AIRBUS A320-200	37,6 m	34,1 m	156– 168–174	830 km/h	77.000 kg
AIRBUS A320-200 -Neo	37,6 m	34,1 m	174	830 km/h	77.000 kg
AIRBUS A321-200	44,5 m	34,1 m	220	830 km/h	89.000 kg

FLOTA LARGO ALCANCE

	Longitud	Envergadura	Asientos	Velocidad crucero	Peso máximo de despegue
AIRBUS A350-900	66,8 m	64,8 m	348	903 km/h	186.880 kg
BOEING 767-300	54,9 m	47,6 m	221–238	851 km/h	186.880 kg
BOEING 777-300 ER	73,9 m	64,8 m	379	894 km/h	346.500 kg
BOEING 787-8	56,7 m	60,2 m	247	903 km/h	227.900 kg
BOEING 787-9	62,8 m	60,2 m	313	903 km/h	252.650 kg

CARGUEROS

	Longitud	Envergadura	Volumen de carga	Velocidad crucero	Peso máximo de despegue
BOEING 767-300F	54,9 m	47,6 m	445,3 m ³	851 km/h	186.880 kg

ESFERAS DE DECISIÓN

GOBIERNO CORPORATIVO

El Directorio de la Sociedad fue elegido en Junta Ordinaria de Accionistas de fecha 27 de abril de 2017, por un período de dos años.

DIRECTORIO – COMPOSICIÓN Y CURRÍCULOS

IGNACIO CUETO PLAZA



Presidente del Directorio RUT: 7.040.324-2

Ignacio Cueto Plaza se unió al Directorio de LATAM Airlines en abril de 2017. Su trayectoria en la industria aérea se extiende por más de 30 años. En 1985 asumió como vicepresidente de Ventas en Fast Air Carrier, la compañía más grande de carga nacional de la época. Lideró el área comercial y de servicios de esa empresa en el mercado norteamericano. Posteriormente formó parte del Directorio de Ladeco (entre 1994 y 1997) y LAN (entre 1995 y 1997) y, adicionalmente, asumió como gerente general de LAN CARGO entre 1995 y 1998. En 1999 tuvo bajo su responsabilidad la gerencia general de Pasajeros de LAN y en 2005 asumió la gerencia general de la compañía, cargo que desempeñó hasta concretarse la asociación con TAM. Luego, asumió como CEO de LAN hasta abril de 2017. Además, el ejecutivo lideró la creación de las filiales de LAN Airlines (Perú, Argentina, Ecuador y Colombia), así como la implementación de alianzas clave con otras aerolíneas. Ignacio Cueto es parte del Grupo Cueto, grupo controlador de LATAM Airlines Group.

CARLOS HELLER SOLARI



Vicepresidente del Directorio RUT: 8.717.000-4

Carlos Alberto Heller Solari es Empresario y se unió al Directorio de LATAM Airlines en mayo de 2010, siendo reelecto en abril de 2017. El ejecutivo tiene una amplia experiencia en los sectores de retail, comunicaciones, transporte y agrícola. Es presidente del Grupo Bethia, propietario de Axxion S.A. y Betlan Dos S.A., sociedades con importante participación en LATAM Airlines. A su vez, preside los Directorios de Red Televisiva Megavisión S.A., Club Hípico de Santiago, Falabella Retail S.A., Sotraser S.A. y Blue Express S.A. Además, es accionista mayoritario de Azul Azul S.A, concesionaria de la Corporación de Fútbol Profesional de la Universidad de Chile.

JUAN JOSÉ CUETO PLAZA



Director RUT: 6.694.240-6

Juan José Cueto Plaza es parte del Directorio de LATAM Airlines desde 1994 y fue reelecto en abril de 2017. El profesional es vicepresidente ejecutivo de Inversiones Costa Verde S.A., cargo que ha mantenido desde 1990, además participa en los directorios de Consorcio Maderero S.A., Inversiones del Buen Retiro S.A., Costa Verde Aeronáutica S.A., Sinergia Inmobiliaria S.A., Valle Escondido S.A. y Fundación Colunga. Juan José Cueto Plaza es parte del Grupo Cueto, grupo controlador de LATAM Airlines Group.

MENÚ
PRESENTACIÓN
DESTACADOS
MENSAJE DEL CEO
QUIENES SOMOS
GOBIERNO CORPORATIVO
SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA
NUESTRO NEGOCIO
PROVEEDORES
CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL
MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL
EMPLEADOS
SEGURIDAD
SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS
DECLARACIÓN JURADA
CRÉDITOS

GOBIERNO CORPORATIVO**HENRI PHILIPPE REICHSTUL****Director**
RUT: 48.175.668-5

Henri Philippe Reichstul fue reelecto director de LATAM en abril 2017. Fue presidente de Petrobras y de IPEA, esto es el Instituto de Planificación Económica y Social, y vicepresidente ejecutivo del Banco Inter American Express S.A. Actualmente, además de miembro del Consejo Administrativo del Grupo TAM y LATAM, es también miembro de la Junta de directores de Peugeot Citroën y presidente del Directorio de Fives, Repsol en Madrid, España, entre otros. El ejecutivo es Economista egresado de la Facultad de Ciencias Económicas y Administración de la Universidad de São Paulo y cuenta con posgrados en la misma disciplina de Hertford College en Oxford University.

GILES AGUTTER**Director**
RUT: extranjero

Giles Agutter se unió al Directorio de LATAM Airlines en abril de 2017. Es el propietario y CEO de Southern Sky Ltd, una empresa de consultoría de aerolíneas especializada en estrategia de aerolíneas, planificación de flota, adquisición de aeronaves y financiamiento de aeronaves. Actualmente, es también miembro del Directorio de Air Italy, Jetsuite y Jetsuite X. El ejecutivo ha tenido una vasta experiencia en el asesoramiento de aerolíneas en importantes proyectos de fusión y adquisición dentro de la industria aérea, incluyendo a Qatar Airways. El profesional tiene un título en Ingeniería Aeroespacial de la Universidad de Manchester y actualmente reside en Inglaterra.

EDUARDO NOVOA CASTELLÓN**Director**
RUT: 7.836.212-K

Eduardo Novoa Castellón se unió al Directorio de LATAM Airlines en abril de 2017. Actualmente, es también director en Cementos Bio Bio, Grupo Ecomac, ESSAL y miembro del Consejo Asesor en STARS y en Endeavor. En el pasado, participó también de los directorios de Esval, SQM, Grupo Drillco, Techpack, Endesa-Américas, Grupo Saesa, Grupo Chilquinta, y de varias filiales del Grupo Enersis y de AFP Provida. Asimismo, ha formado parte de directorios de entidades gremiales y sin fines de lucro como Amcham-Chile, la Asociación de Empresas Eléctricas, YPO-Chile, Chile Global Angels y de varios Start-Ups. Entre los años 1990 y 2007, fue ejecutivo de diversas empresas como CorpGroup, Enersis, Endesa, Blue Circle, PSEG y Grupo Saesa. El ejecutivo es Economista de la Universidad de Chile y MBA de la University of Chicago. Ha participado en programas ejecutivos de Harvard, Stanford y Kellogg y fue profesor de cursos de Finanzas y Economía en varias universidades en Chile.

- MENÚ
- PRESENTACIÓN
- DESTACADOS
- MENSAJE DEL CEO
- QUIENES SOMOS
- GOBIERNO CORPORATIVO
- SOSTENIBILIDAD
- DIMENSIÓN ECONÓMICA**
- NUESTRO NEGOCIO
- PROVEEDORES
- CLIENTES
- DIMENSIÓN AMBIENTAL**
- MEDIO AMBIENTE
- DIMENSIÓN SOCIAL**
- EMPLEADOS
- SEGURIDAD
- SOCIEDAD
- ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA
- ANEXOS**
- INFORMES FINANCIEROS
- DECLARACIÓN JURADA
- CRÉDITOS

GOBIERNO CORPORATIVO

MENÚ
PRESENTACIÓN
DESTACADOS
MENSAJE DEL CEO
QUIENES SOMOS
GOBIERNO CORPORATIVO
SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO
PROVEEDORES
CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS
SEGURIDAD
SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS
DECLARACIÓN JURADA
CRÉDITOS

NICOLÁS EBLEN HIRMAS**Director****RUT: 15.336.049-9**

Nicolás Eduardo Eblen Hirmas se unió al Directorio de LATAM Airlines en abril de 2017. Actualmente CEO de Inversiones Andes SpA, cargo que ocupa desde 2010. Adicionalmente, es miembro del directorio de Granja Marina Tornagaleones S.A, Río Dulce S.A., Patagonia SeaFarms Inc. SalmonChile A.G. y Sociedad Agrícola La Cascada Ltda. El ejecutivo es Ingeniero Industrial de la Pontificia Universidad Católica de Chile, y tiene un posgrado en Administración de Empresas de la Escuela de Negocios de la Universidad de Harvard.

SONIA VILLALOBOS**Director****RUT: 21.743.859-4**

Sonia Julia Sulzbeck Villalobos se unió al Directorio de LATAM Airlines en agosto de 2018. La profesional es ciudadana brasileña y miembro titular de los Directorios de Petrobras y de Telefónica Vivo y OTP, todas en su país. Es socia fundadora de la empresa Villalobos Consultoría desde 2009 y profesora de cursos de post grado en Finanzas en Insper desde 2016. Entre 2005 y 2009, fue gerente de Fondos de Latinoamérica en Chile, manejando fondos mutuos e institucionales de Larraín Vial AGF. De 1996 al 2002, fue responsable por inversiones de Private Equity en Brasil, Argentina y Chile para la empresa Bassini, Playfair & Associates, LLC. A partir del 1989, fue head of Research de Banco Garantia. Se graduó en Administración Pública por EAESP/FGV el año 1984 y se tituló Mestre en Finanzas por la misma institución el 2004. Fue la primera persona en recibir la certificación CFA en Latinoamérica el 1994. Como actividad voluntaria participa del Directorio de la CFA Society Brazil, asociación sin fines de lucro que congrega cerca de 1.000 profesionales que poseen la certificación CFA (Chartered Financial Analyst) en Brasil.

GEORGES DE BOURGUIGNON**Director****RUT: 7.269.147-4**

Georges de Bourguignon Arndt es director de LATAM desde septiembre de 2012 y fue reelecto en abril de 2017. Es co-fundador y presidente del Directorio del banco de inversiones Asset Chile S.A., desde enero de 2018. Actualmente, es director de Embotelladora Andina S.A. y presidente del Directorio de Asset AGF. En el pasado, ha participado de diversos directorios de compañías públicas y privadas, y de organizaciones sin fines de lucro. Entre los años 1990 y 1993 se desempeñó como gerente de Instituciones Financieras de Citibank N.A. en Chile y fue también profesor de Economía en la Pontificia Universidad Católica de Chile. Bourguignon es Economista de la Escuela de Economía de la Pontificia Universidad Católica de Chile y tiene un MBA de la escuela de negocios de Harvard.

GOBIERNO CORPORATIVO

- MENÚ
- PRESENTACIÓN
- DESTACADOS
- MENSAJE DEL CEO
- QUIENES SOMOS
- GOBIERNO CORPORATIVO
- SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

- NUESTRO NEGOCIO
- PROVEEDORES
- CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

- MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

- EMPLEADOS
- SEGURIDAD
- SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

- INFORMES FINANCIEROS
- DECLARACIÓN JURADA
- CRÉDITOS

DIRECTORIO – HISTORICO Y EXPERIENCIA

DIRECTOR	ANTIGÜEDAD EN EL DIRECTORIO LATAM (mandatos)	OTROS DIRECTORIOS EN QUE PARTICIPAN	EXPERIENCIA DE TRABAJO EN DISTINTAS INDUSTRIAS ¹
Carlos Heller Solari	8	5	0 años
Eduardo Novoa Castellón	2	3	14 años
Georges de Bourguignon	6	4	30 años
Giles Agutter	2	3	19 años
Henri Philippe Reuchstul	4	3	10 años
Ignacio Cueto Plaza	2	Más de 4	Más de 30 años
Juan José Cueto Plaza	25	6	34 años
Nicolás Eblen Hirmas	2	4	13 años
Sonia J.S. Villalobos	1	4	0 años

**Promedio:
5,77 mandatos**

¹ Considera las industrias Financiera, Inmobiliaria, de Energía, Materiales, Manufactura, Bienes de Consumo, Productos de Primera Necesidad, Salud, Tecnología de la Información, Servicios de Telecomunicación y Servicios Públicos.

INFORME ANUAL DE LA GESTIÓN DEL COMITÉ DE DIRECTORES

De acuerdo a lo dispuesto en el numeral 5 del inciso 8 del artículo 50 bis de la Ley No. 18.046 sobre Sociedades Anónimas, el Comité de Directores de LATAM Airlines Group S.A. (la “Sociedad” o “LATAM”), procede a emitir siguiente informe anual de su gestión respecto del ejercicio 2018.

I. Integración del Comité de Directores y sesiones.

El Comité de Directores de la Sociedad está integrado por los señores Georges de Bourguignon Arndt, Eduardo Novoa Castellón y Nicolás Eblen Hirmas, quienes detentan la calidad de independientes bajo la legislación norteamericana. Bajo la legislación chilena los dos primeros tienen la calidad de director independiente. El Comité de Directores es presidido por el señor Georges de Bourguignon Arndt.

Los directores fueron elegidos en la Junta Ordinaria de Accionistas celebrada con fecha 27 de abril de 2017, y la duración de sus funciones es de dos años, conforme a lo dispuesto en los estatutos de la Sociedad.

II. Informe de Actividades del Comité.

Durante el ejercicio 2018 el Comité de Directores sesionó en 22 ocasiones, de manera de ejercer sus facultades y cumplir con sus deberes con arreglo al artículo 50 Bis de la Ley número 18.046 sobre

Sociedades Anónimas, como también acometer aquellos otros asuntos que el Comité de Directores estimó necesario examinar, revisar o evaluar.

A continuación se informan los principales temas tratados.

EXAMEN Y REVISIÓN DEL BALANCE Y LOS ESTADOS FINANCIEROS

El Comité de Directores examinó y revisó los estados financieros de la Sociedad al 31 de diciembre de 2017, como también al cierre de los trimestres terminados al 31 de marzo, al 30 de junio y al 30 de septiembre de 2018, comprendiéndose al efecto el examen de los respectivos informes de los auditores externos de la Sociedad, según se explica a continuación.

En las sesiones del Comité referente a los estados financieros de la Sociedad al 31 de diciembre de 2017, al 31 de marzo, al 30 de junio y al 30 de septiembre de 2018 participó el auditor externo de la Sociedad, PriceWaterhouseCoopers Consultores, Auditores y Cía. Limitada (“PWC”), para efectos de entregar su opinión de auditoría e informar los puntos relevantes de su revisión, los principales aspectos de control interno y las comunicaciones exigidas por los reguladores del Auditor Externo incluyendo en cada ocasión la confirmación que (i) no tuvo dificultades para realizar su auditoría, (ii) no tuvo diferencias de opinión con la Administración, y (iii) no surgieron hechos que representaran una amenaza a su independencia.

**GOBIERNO CORPORATIVO**

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



En la sesión ordinaria de fecha 28 de septiembre de 2018, los auditores externos, PwC, presentaron el plan de auditoría respecto a los estados financieros al 31 de diciembre de 2018.

Asimismo, la firma Ernst & Young (“EY”) en su calidad de auditor externo de TAM S.A. y filiales, participó en la sesión del Comité de Directores de fecha 7 de mayo de 2018, con el objeto de exponer acerca de los principales aspectos de la auditoría externa de TAM, los focos principales de su proceso de revisión y aspectos de control interno.

Por último, en sesiones de fecha 22 de enero y 28 de septiembre de 2018 se revisaron efectos de aplicación de ciertas normas contables sobre los estados financieros, tales como IFRS 9, 15 y 16.

REVISIÓN DE INFORMES DE DETERIORO DE LAS UNIDADES GENERADORAS DE EFECTIVO

En la sesión de fecha 5 de marzo de 2018, el Comité de Directores examinó y analizó los informes de deterioro correspondientes a las unidades generadoras de efectivo de la Sociedad para ciertos activos incluidos en los estados financieros al 31 de diciembre de 2017, conforme a los reportes al efecto emitidos por la Administración de la Sociedad y por KPMG en calidad de firma consultora externa contratada al efecto, y que estuvo presente en dicha sesión. Asimismo, estuvo presente PwC, en atención a su calidad de firma auditora externa de los estados financieros de la Sociedad.

En las sesiones de fechas 7 de mayo, 6 de agosto y 5 de noviembre de 2018, el Comité de Directores examinó y analizó los indicios de de-

terioro correspondiente a las unidades generadoras de efectivo de Transporte Aéreo y Multiplus para ciertos activos incluidos en los estados financieros al 31 de marzo, 30 de junio y 30 de septiembre, respectivamente, conforme a los reportes emitidos al efecto por la Administración de la Sociedad.

En la sesión del Comité de Directores de fecha 10 de diciembre de 2018, se presentó y analizó las cifras preliminares de test de deterioro de la unidad generadora de efectivo de Transporte Aéreo y Multiplus realizado para el cierre del año 2018.

SISTEMAS DE COMPENSACIÓN PARA EJECUTIVOS Y TRABAJADORES

El Comité de Directores examinó en sesión ordinaria de fecha 22 de enero de 2018 los sistemas de remuneraciones y planes de compensación a ejecutivos principales y trabajadores de la Sociedad. En dicha sesión se examinaron las políticas de remuneraciones vigentes y planes de compensación de ejecutivos, explicando el bono de pago anual *cash* y el bono de retención de largo plazo, y el funcionamiento del cálculo de bonos, incluyendo la situación de los principales ejecutivos.

En la sesión de fecha 2 de abril de 2018, el Comité de Directores dio cuenta de la coordinación de las agendas que se ha llevado adelante entre dicho Comité y el Comité de Liderazgo, dejando constancia que los temas que seguirán siendo tratados en el Comité de Directores dicen relación con el examen anual del sistema de remuneraciones de trabajadores y principales ejecutivos, el examen anual de los planes de compensación vía

bonos a ejecutivos, y las políticas de indemnización a ejecutivos.

PRÁCTICAS DE GOBIERNO CORPORATIVO

Para efectos de dar cumplimiento a la Norma de Carácter General número 385 de la ex Superintendencia de Valores y Seguros, actual Comisión para el Mercado Financiero, (“NCG 385”), el Comité de Directores en sesiones de fechas 22 de enero, 5 de marzo y 14 de marzo de 2018, analizó y examinó las prácticas de gobierno corporativo de LATAM correspondiente al año 2017 a ser presentada a fines de marzo de 2018, conforme el cuestionario previsto en el Anexo I de dicha NCG 385. En dichas sesiones evaluaron mejoras en las prácticas de gobierno corporativo de la Sociedad, algunas de las cuales fueron recomendadas al Directorio para su implementación, tales como la contratación de expertos que asesoren al Directorio en materias específicas, información al mercado y la revisión del procedimiento formal del plan de mejora continua del funcionamiento y organización del Directorio.

En sesión de 28 de mayo de 2018 se revisó el informe de auditoría interna solicitado por el Comité respecto a la información que la Compañía presenta a la Comisión para el Mercado Financiero en respuesta al requerimiento de la NCG 385.

En sesión de fecha 10 de diciembre de 2018, se inició el proceso para la revisión correspondiente al año 2018 con el fin de dar cumplimiento a la NCG 385 que debe ser presentada en marzo de 2019.

**GOBIERNO CORPORATIVO**

- MENÚ
- PRESENTACIÓN
- DESTACADOS
- MENSAJE DEL CEO
- QUIENES SOMOS
- GOBIERNO CORPORATIVO
- SOSTENIBILIDAD
- DIMENSIÓN ECONÓMICA**
- NUESTRO NEGOCIO
- PROVEEDORES
- CLIENTES
- DIMENSIÓN AMBIENTAL**
- MEDIO AMBIENTE
- DIMENSIÓN SOCIAL**
- EMPLEADOS
- SEGURIDAD
- SOCIEDAD
- ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA
- ANEXOS**
- INFORMES FINANCIEROS
- DECLARACIÓN JURADA
- CRÉDITOS

POLÍTICAS LATAM

En las sesiones del Comité de Directores de fecha 28 de mayo, y 3 y 4 de julio de 2018, el Comité revisó las distintas políticas que fueron modificadas y aprobadas a lo largo del año, entre las que se encuentran la política de fondos fijos, de donaciones, de regalos, entretenimiento y viajes, la política de *procurement*, de pago a proveedores, de contribuciones políticas, de conducta para el *senior management*, de funcionamiento de los Comités de *Compliance*, la política global de anticorrupción, la de fusiones y adquisiciones, la tributaria y la de seguridad de la información, entre otras.

CAPACITACIONES EN MATERIAS DE COMPETENCIA

En la sesión de 5 de marzo de 2018, como continuación del trabajo realizado durante el año 2017, el Comité de Directores revisó las conclusiones del estudio realizado en materia de libre competencia del negocio de carga aérea, con el objeto de detectar riesgos en esta materia.

AUDITORÍA INTERNA

En la sesión del Comité de Directores de fecha 11 de abril de 2018 se realizó una presentación referente a la conformación y funcionamiento del equipo de trabajo de auditoría interna de LATAM y se hizo un análisis sobre el ciclo anual de auditoría interna, proponiendo cuales serían las principales metas a cumplir durante el año 2018. Por su parte, en las sesiones de fechas 3 y 4 de julio, a propósito del análisis de los informes de la Auditoría Interna emitidos en el período, se analizaron los resultados de la revisión sobre la iniciativa comercial de la empresa denominada “compra a bordo” (“**BOB**”).

En la sesión del Comité de fecha 6 de agosto se realizó una presentación relativa a los informes de Auditoría Interna y el Plan de Trabajo Anual en esta materia. Al respecto, se presentó un resumen de los trabajos del período 2017-2018 con los principales hallazgos de la revisión transversal en ventas/cobranzas, y se analizaron los informes con *puntuaciones* más bajas y las observaciones que trimestralmente se entregan a la Administración. Por último, en la sesión del 3 de septiembre de 2018 se presentó y aprobó el plan de trabajo de la Auditoría Interna durante el año 2018 y se presentaron otros informes emitidos por el área.

GESTIÓN DE RIESGOS CORPORATIVOS

El Comité de Directores, en la sesión ordinaria de fecha 28 de mayo de 2018 recibió una actualización respecto del avance del modelo de gestión de riesgos corporativos en la Sociedad, incluyendo los fundamentos del pilar de resiliencia al riesgo, la descripción de la actual situación del modelo, los focos de atención para el año 2018, los riesgos inherentes y residuales relevantes, el plan de trabajo para el año 2018 y las oportunidades de mejora.

Asimismo, en la sesión ordinaria del 3 y 4 de julio de 2018 se le presentó al Comité sobre el status del modelo de gestión de riesgos corporativos, analizando el mapa de calor del modelo de gestión corporativa de riesgos, el avance en el mapeo de riesgos por las distintas geografías, la dinámica de reuniones en mesas de riesgo, las modificaciones previstas para la política de riesgos LATAM, el análisis de la matriz de riesgos y las próximas interacciones que se tendrán en esta materia con el Comité o con el Directorio.

COMPLIANCE

El Comité de Directores, en sesiones ordinarias de fechas 5 de marzo y 3 de septiembre de 2018 recibió capacitaciones referentes al Programa de *Compliance* que tiene vigente actualmente la Compañía y sus principales contenidos, entre los cuales destacan el compromiso de la alta dirección, las normas y leyes más relevantes para la Organización, el desarrollo de políticas y normas, capacitaciones y comunicaciones, controles del *status* en el que se encuentra por país el tema de los *Third Party Intermediaries* (“**TPIs**”), la identificación y gestión de riesgos de *Compliance*, y el reporte de la participación de las distintas entidades en materia de *Compliance* a nivel corporativo.

EXAMEN DE ANTECEDENTES RELATIVOS A OPERACIONES CON PARTES RELACIONADAS

En sesiones de fecha 22 de enero, 11 de abril, 10 de mayo, 3 y 4 de julio, 5 de noviembre y 20 de noviembre de 2018 se examinaron las transacciones que de acuerdo a la normativa legal y contable aplicables a la Sociedad, tienen o pueden llegar a tener el carácter de operaciones con partes relacionadas, otorgándose por el Comité las aprobaciones correspondientes.

AUDITORÍA BAJO NORMATIVA SOX

En sesiones de fecha 22 de enero, 5 de marzo de 2018 se examinaron los resultados comparados 2016-2017 de la auditoría SOX y el status de los temas relevantes del proceso 2017 junto con las principales deficiencias encontradas en materias de controles internos, discutiéndose planes de acción para superar dichas deficiencias. Posteriormente, en sesión de 6 de agosto, 28 de sep-

**GOBIERNO CORPORATIVO**

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



tiembre y 10 de diciembre de 2018 se revisaron los resultados de la certificación 2017, el plan de trabajo para el 2018 y los temas de tecnología relacionados a la certificación.

PROCESO DE LICITACIÓN DE LOS SERVICIOS DE AUDITORÍA EXTERNA

En sesiones de fecha 28 de mayo de 2018, 3 y 4 de julio, 25 de julio, 28 de septiembre, 29 de octubre, 5 de noviembre de 2018 se revisó el proceso de licitación de Auditores Externos a ser desarrollado durante el 2018 con el objeto de proponer al Directorio y posteriormente a la Junta de Accionistas los candidatos para su final elección. El proceso permitió establecer una mecánica futura de licitación de dichos servicios.

RECOMENDACIONES DEL COMITÉ DE DIRECTORES

Por otra parte, el Comité de Directores efectuó las recomendaciones que se indican más abajo en este informe de gestión anual, con ocasión de la designación de Auditores Externos de la Sociedad y clasificadoras privadas de riesgo para el ejercicio 2018.

INFORME DE ACTIVIDADES POR SESIÓN DEL COMITÉ DE DIRECTORES

El Comité de Directores se reunió y sesionó en las oportunidades que se indican a continuación, con un breve listado de las materias examinadas en cada una de tales sesiones:

1) Sesión Ordinaria número 184 del 22/01/2018
 > Extensión del plazo de subarriendo de aeronaves A350-941 a Qatar Airways Q.E.S.C. (“Qatar”).

- > Estatus SOX 2017.
- > Aplicación de normas contables IFRS 15 e IFRS 9.
- > Sistema de remuneraciones y planes de compensación de ejecutivos y trabajadores de la Sociedad.
- > Análisis de la información requerida por la NCG 385.
- > Temas de la Fiscalía.
- > Aprobación honorarios de EY.

2) Sesión Ordinaria número 185 del 05/03/2018
 > Análisis de la prueba de *impairment* (deterioro) de ciertos activos incluidos en Estados Financieros al 31 de diciembre de 2017.
 > Estatus SOX 2017.
 > Otros temas de Contraloría.
 > Proyecto de capacitación en materia de competencia.
 > Análisis de la información requerida por la Norma de Carácter General 385 de la SVS.
 > Temas de *Compliance*.
 > Mejores prácticas según el Dow Jones *Sustainability Index* (“DJSI”).

3) Sesión Extraordinaria número 62 del 14/03/2018
 > Revisión Estados Financieros al 31 de diciembre del 2017.
 > Revisión del documento requerido por la NCG 385.

4) Sesión Ordinaria número 186 del 02/04/2018
 > Informe Anual de la Gestión del Comité de Directores.
 > Mejoras en los controles internos del área de Sistemas.
 > Proposición de Auditores Externos y Clasificadores Privados de Riesgo para el ejercicio 2018.
 > Compras conjuntas con Qatar Airways.

- > Servicios de asesoramiento en temas relacionados a Recepción de Flota.
- > Coordinación de agendas entre el Comité de Directores y el Comité de Liderazgo.
- > Actualización de temas a cargo de la Fiscalía.

5) Sesión Extraordinaria número 63 del 11/04/2018
 > Informar contactos con Qatar Airways para una posible transacción.

6) Sesión Extraordinaria N°64 del 11/04/2018
 > Análisis de la Gestión de Auditoría Interna.

7) Sesión Ordinaria número 187 del 07/05/2018
 > Presentación de la Firma EY sobre la Auditoría a TAM S.A.
 > Análisis de indicios de deterioro de la unidad generadora de efectivo Transporte Aéreo y Multiplus.
 > Coordinación de la agenda de temas a ser presentados por la Vicepresidencia de Finanzas.
 > Análisis del tema “Seguridad Laboral”.

8) Sesión Extraordinaria número 65 del 08/05/2018
 > Revisión de Estados Financieros al 31 de marzo de 2018.

9) Sesión Extraordinaria número 66 del 10/05/2018
 > Servicios de Asesoramiento en temas relacionados a Recepción de Flota.

10) Sesión Ordinaria número 188 del 28/05/2018
 > Calendario de Licitación de los servicios de Auditoría Externa.

**GOBIERNO CORPORATIVO**

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

- > Estatus del Modelo de Gestión de Riesgos Corporativos.
- > Presentación de Temas Tributarios.
- > Informe de la Auditoría Interna sobre la Información Requerida por la NCG 385.
- > Políticas LATAM.
- > Actualización en Temas de *Compliance*.

- 11)** Sesión Ordinaria número 189 del 03/07/2018 y 04/07/2018
- > Extensión del plazo de subarriendo de aeronaves A350-941 a Qatar.
 - > Estatus del Modelo de Gestión de Riesgos Corporativos.
 - > Calendario de licitación de los servicios de Auditoría Externa.
 - > Informes de la Auditoría Interna.
 - > Políticas LATAM.

- 12)** Sesión Extraordinaria número 67 del 25/07/2018
- > Licitación de los servicios de Auditoría Externa.

- 13)** Sesión Ordinaria número 190 del 06/08/2018
- > Informe de la Auditoría Interna y Plan de Trabajo Anual.
 - > Transacción en relación a una filial.
 - > Análisis de indicios de deterioro de la unidad generadora de efectivo Transporte Aéreo y Multiplus.
 - > Estatus del tema activos por impuestos diferidos.
 - > Certificación SOX 2018.
 - > Temas Legales y de *Compliance*.

- 14)** Sesión Extraordinaria número 68 del 20/08/2018
- > Revisión de Estados Financieros al 30 de junio de 2018.

- 15)** Sesión Ordinaria número 191 del 03/09/2018
- > Informe de la Auditoría Interna y Plan de Trabajo Anual.
 - > Protocolos de seguridad de pasajeros.
 - > Temas de *Compliance*.
 - > Temas de la Fiscalía.

- 16)** Sesión Ordinaria número 192 del 28/09/2018
- > Presentación de temas TI relacionados a la certificación SOX.
 - > Plan de Auditoría Externa PWC año 2018.
 - > Informar contactos con Qatar Airways para una posible transacción.
 - > Licitación de los servicios de Auditoría Externa.
 - > Aplicación de la Norma Contable IFRS 16.

- 17)** Sesión Extraordinaria número 69 del 09/10/2018
- > Presentación de propuestas de servicios de Auditoría Externa.

- 18)** Sesión Extraordinaria número 70 del 29/10/2018
- > Análisis de las propuestas de servicios de Auditoría Externa.

- 19)** Sesión Ordinaria número 193 del 05/11/2018
- > Análisis de indicios de deterioro de la unidad generadora de efectivo Transporte Aéreo y Multiplus.
 - > Subarriendo de aeronaves en modalidad *Dry Lease*, referente a 3 aeronaves modelo A350-900, a ser suscrito con Qatar.
 - > Análisis de la propuesta de servicios de Auditoría Externa.
 - > Temas Legales y de *Compliance*.

- 20)** Sesión Extraordinaria número 71 del 20/11/2018
- > Transacción en relación a una filial.
 - > Ampliación del contrato con Qatar Airways para la prestación de servicios de asesoría e inspección de recepción de la flota *wide body* (Airbus 350 y Boeing 787).

- 21)** Sesión Extraordinaria número 72 del 20/11/2018
- > Revisión Estados Financieros al 30 de septiembre de 2018.

- 22)** Sesión Ordinaria número 194 del 10/12/2018
- > Análisis de situación ocurrida en el programa FFP.
 - > Pre-test de deterioro de la UGE Transporte Aéreo.
 - > Estatus del Proceso SOX 2018.
 - > NCG 385.

III. Remuneraciones y Gastos de Comité de Directores.

La Junta Ordinaria de Accionistas de la Sociedad, celebrada con fecha 27 de abril de 2018, acordó que cada Director miembro del Comité perciba el equivalente a 80 Unidades de Fomento por concepto de dieta mensual por asistencia a sesiones del Comité de Directores, sin considerar el número de sesiones.

Para efectos del funcionamiento del Comité de Directores y sus asesores, la Ley número 18.046 sobre Sociedades Anónimas establece que su presupuesto de gastos deberá ser al menos igual a la remuneración anual de los miembros del Comité. En este sentido, dicha Junta Ordinaria de Accionistas aprobó un presupuesto de 2.880 Unidades de Fomento.





GOBIERNO CORPORATIVO

En consecuencia, los gastos del Comité de Directores dicen relación con la dieta mensual por asistencia a sus sesiones, sin tener otros gastos o egresos que informar.

Durante el año 2018 no se hizo uso de este presupuesto de gasto.

IV. Recomendaciones del Comité de Directores.

IV.1 Proposición de Designación de Auditores Externos.

En la sesión del Comité de Directores de fecha 2 de abril de 2018 y con arreglo a lo dispuesto en el numeral 2) del inciso octavo del artículo 50 bis de la Ley número 18.046 sobre Sociedades Anónimas, el Comité de Directores acordó proponer al Directorio los auditores externos que fueron sugeridos en la Junta Ordinaria de Accionistas de la Sociedad celebrada el día 27 de abril de 2018. Lo anterior, habiendo previamente revisado las presentaciones de las firmas de auditorías participantes del proceso de licitación.

En tal sentido, el Comité resolvió proponer al Directorio de la Sociedad la designación de las firmas PWC, EY y KPMG Auditores Consultores Limitada (“KPMG”) como empresas de auditoría de la Sociedad, en ese mismo orden de prioridad, sin perjuicio de recomendar la mantención de PWC como la empresa de auditoría externa de la Sociedad para el ejercicio correspondiente al año 2018.

La recomendación del Comité de Directores de mantener a PWC como el auditor externo de la Sociedad para el año 2018 se basó en los siguientes motivos y fundamentos:

- (i) La calidad del servicio de PWC hacia LATAM no presenta ninguna observación o reparo de parte de la administración de la Sociedad o de su Directorio.
- (ii) Se ha estimado positiva la interacción y la coordinación entre las dos firmas de auditoría externa PWC y EY para el ejercicio 2017 en su calidad de auditoras externas de LATAM Airlines Group S.A. y de TAM S.A., respectivamente.
- (iii) Si bien PWC ha sido el auditor externo de la Sociedad por los últimos 26 años, el nivel de independencia de esta empresa de auditoría se garantiza a través de los sistemas de control interno que tiene implementados y de la política que observa PWC a nivel internacional de rotar el socio a cargo del cliente cada 5 años, lo que es concordante con lo dispuesto en la letra f) del artículo 243 de la Ley número 18.045 sobre Mercado de Valores. Precisamente, para la auditoría de LATAM correspondiente al año 2017 fue designado el señor Renzo Corona como nuevo socio de PWC a cargo de la auditoría de LATAM, dado que el anterior socio llevaba 5 años desempeñando esta función.

Por último, y respecto al auditor externo de TAM S.A. y sus filiales, conforme a los resultados obtenidos en el proceso de licitación, la recomendación del Comité de Directores al Consejo de Administración de TAM S.A. consiste en la continuidad de EY como el auditor externo de TAM S.A. y sus filiales.

IV.2 Proposición de Clasificadoras Privadas de Riesgo.

El Comité de Directores en su sesión del día 2 de abril de 2018 y con arreglo a lo dispuesto en el numeral 2) del inciso octavo del artículo 50 bis de la Ley número 18.046 sobre Sociedades Anónimas, acordó proponer al Directorio los clasificadores de riesgo a ser sugeridos en la Junta Ordinaria de Accionistas de la Sociedad a celebrar el día 27 de abril de 2018. En tal sentido, el Comité resolvió proponer al Directorio de la Sociedad la designación de las firmas clasificadoras de riesgo locales *Fitch Chile Clasificadora de Riesgo Limitada*, *Feller-Rate Clasificadora de Riesgo Limitada* y *Standard and Poor’s Ratings Chile Clasificadora de Riesgo Limitada*.

En cuanto a la clasificación de riesgo internacional, el Comité resolvió proponer al Directorio de la Sociedad la designación de las firmas *Fitch Ratings, Inc.*, *Moody’s Investors Service* y *Standard and Poor’s Ratings Services*.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



GOBIERNO CORPORATIVO**ESFERAS DE DECISIÓN****PRINCIPALES EJECUTIVOS****ENRIQUE CUETO PLAZA****CEO LATAM Airlines Group****RUT: 6.694.239-2**

Enrique Cueto Plaza es CEO de LATAM Airlines Group y ha ejercido esta posición desde la asociación de LAN Airlines y la brasilera TAM Linhas Aéreas en junio de 2012. Entre 1983 y 1993, fue gerente general de Fast Air (aerolínea chilena de carga). Posteriormente, en los años 1993 y 1994, fue miembro del Directorio de LAN Airlines, para luego asumir como CEO de LAN, cargo que tuvo hasta junio de 2012. Es miembro de la junta directiva de la Alianza oneworld® y de la Junta Directiva de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA). También es miembro del Directorio de la Fundación Endeavor, una organización dedicada a la promoción del empresariado en Chile y Miembro del Comité Ejecutivo de la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA).

CLAUDIA SENDER**Vicepresidente de Clientes****RUT: extranjera**

Claudia Sender es vicepresidenta de Clientes de LATAM Airlines Group. Anteriormente, fue gerente general de TAM desde mayo de 2013. La ejecutiva ingresó a TAM en diciembre de 2011, como vicepresidenta Comercial y de Marketing. Luego de la asociación de LAN y TAM en junio de 2012, pasó a ser la responsable del negocio doméstico en Brasil y sus funciones aumentaron para incluir también la estructura de Servicio al Cliente. Antes de unirse a LATAM Airlines, desarrolló una extensa carrera en Whirlpool Latinoamérica por 7 años, donde fue vicepresidenta de Marketing. También trabajó como consultora en Bain & Company, desarrollando proyectos para grandes compañías de diversas industrias, incluyendo TAM Airlines y otras aerolíneas. La ejecutiva es Ingeniera Química graduada de la Escuela Politécnica de la Universidad de Sao Paulo y MBA de Harvard Business School.

RAMIRO ALFONSÍN**Vicepresidente Finanzas****RUT: 22.357.225-1**

Ramiro Alfonsín es vicepresidente de Finanzas de LATAM Airlines Group desde julio de 2016. Antes de ingresar en LATAM, trabajó durante 16 años para Endesa, compañía líder en generación y distribución de energía en España, Italia y Chile. En dicha empresa, se desempeñó como subgerente general y director de Finanzas para sus operaciones en Latinoamérica. Antes de unirse al sector de servicios públicos, trabajó 5 años en Banca de Inversión y Corporativa en grandes bancos europeos. El ejecutivo es licenciado en Administración de Empresas de la Pontificia Universidad Católica de Argentina.

- MENÚ
- PRESENTACIÓN
- DESTACADOS
- MENSAJE DEL CEO
- QUIENES SOMOS
- GOBIERNO CORPORATIVO
- SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

- NUESTRO NEGOCIO
- PROVEEDORES
- CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

- MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

- EMPLEADOS
- SEGURIDAD
- SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

- INFORMES FINANCIEROS
- DECLARACIÓN JURADA
- CRÉDITOS

GOBIERNO CORPORATIVO

MENÚ
PRESENTACIÓN
DESTACADOS
MENSAJE DEL CEO
QUIENES SOMOS
GOBIERNO CORPORATIVO
SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO
PROVEEDORES
CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS
SEGURIDAD
SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS
DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

ROBERTO ALVO**Vicepresidente Comercial**
RUT: 8.823.367-0

Roberto Alvo Milosawlewitsch es el vicepresidente Comercial de LATAM Airlines Group desde mayo de 2017. Desde su actual cargo, es responsable de la gestión de los ingresos del negocio de pasajeros y de carga del grupo, reportándole todas las funciones comerciales de la Compañía. Anteriormente, fue vicepresidente senior Internacional y Alianzas de LATAM Airlines Group y vicepresidente de Funciones Corporativas. El ejecutivo ingresó a LAN Airlines en noviembre de 2001, desempeñándose como director de Administración y Finanzas en Lan Argentina, gerente de Desarrollo y Planificación Financiera de LAN Airlines y sub-gerente de Finanzas de LAN Airlines. Previo a su ingreso a la Compañía, el profesional trabajó en la Sociedad Química y Minera de Chile S.A. El ejecutivo es Ingeniero Civil y tiene un MBA de IMD en Lausanne, Suiza.

HERNÁN PASMAN**Vicepresidente de Operaciones y Mantenimiento**
RUT: 21.828.810-3

Hernán Pasman es vicepresidente de Operaciones y Mantenimiento de LATAM Airlines Group, cargo que asumió en octubre del año 2015. Ingresó a LAN Airlines en el año 2005 ocupando el cargo de director de Planificación y Control de Gestión de las áreas técnicas. Entre 2007 y 2010, se desempeñó como vicepresidente de Operaciones y Mantenimiento de LAN Argentina para asumir luego como gerente general de LAN Colombia a partir del año 2011. Anteriormente, entre 2001 y 2005, el ejecutivo fue consultor para Mckinsey and Company en Chicago. Entre 1995 y 2001, tuvo posiciones en Citicorp Equity Investments, Telefónica y Motorola de Argentina. El ejecutivo es Ingeniero Industrial del ITBA (1995) y tiene un MBA de la Kellogg Graduate School of Management (2001).

JUAN CARLOS MENCÍO**Vicepresidente Legal**
RUT: 24.725.433-1

Juan Carlos Menció es vicepresidente de Asuntos Legales y Compliance para LATAM Airlines Group desde el 1 de septiembre de 2014. Previamente y desde 1998, se desempeñó como director Legal para LATAM Airlines Group y sus empresas relacionadas, para sus operaciones en Norteamérica y para sus operaciones de carga en todo el mundo. Antes de unirse a LATAM, trabajó en la práctica privada en Nueva York y Florida representando a varias líneas aéreas internacionales. El ejecutivo obtuvo su grado (Bachelor's Degree) en Finanzas y Marketing Internacional de la Universidad de Miami, y su grado de Juris Doctor de la Universidad de Loyola.

GOBIERNO CORPORATIVO

EMILIO DEL REAL



Vicepresidente Personas RUT: 9.908.112-0

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

ESTRUCTURA DE PROPIEDAD

PACTO DE ACCIONISTAS

Luego de la combinación de LAN y TAM en junio de 2012, LAN Airlines S.A. se transformó en “LATAM Airlines Group S.A.” y TAM sigue existiendo como subsidiaria de Holdco I y de LATAM. Para implementar esta combinación, los accionistas controladores de TAM formaron cuatro nuevas sociedades anónimas cerradas bajo las leyes chilenas: TEP Chile, Holdco I, Holdco II y Sister Holdco. Después de llevarse a cabo la transacción, Holdco II y Sister Holdco dejaron de existir.

Previamente a la combinación de negocios, LATAM Airlines Group y sus accionistas controladores celebraron varios pactos de accionistas con TAM, sus accionistas controladores (actuando a través de TEP Chile) y Holdco I, estableciendo de esta forma acuerdos y restricciones relacionadas al gobierno corporativo en un intento por balancear los intereses de LATAM Airlines Group, como el dueño de sustancialmente todos los derechos económicos en TAM, y los accionistas controladores de TAM, como los continuos accionistas controladores de TAM bajo la ley brasilera. Para la obtención de dichos objetivos, los distintos pactos de accionistas establecieron la prohibición de tomar ciertas acciones y decisiones corporativas materiales

sin la aprobación previa por mayoría calificada de sus accionistas y/o el directorio de Holdco I o TAM. Además, estos pactos de accionistas establecen los acuerdos de las partes en relación al gobierno corporativo y administración de LATAM Airlines Group con posterioridad a la combinación de negocios de LAN y TAM.

Gobierno y administración del Grupo LATAM

En cuanto al gobierno y administración del Grupo LATAM, existen distintos pactos de accionistas:

1. Pacto de Accionistas del Grupo Controlador: celebrado entre los accionistas controladores de LATAM y TEP Chile, el que establece los acuerdos relativos al gobierno corporativo, control y operación de LATAM, Holdco I, TAM y sus respectivas subsidiarias, y regula los votos y transferencias de las acciones comunes de LATAM Airlines Group y de las acciones con derecho a voto de Holdco I de propiedad de TEP Chile.
2. Pacto de Accionistas de LATAM Airlines Group-TEP: celebrado entre LATAM y TEP Chile, el que, dentro de otras materias, establece los acuerdos relativos al gobierno corporativo, administración y operación de LATAM, y regula las relaciones entre LATAM y otros miembros del Grupo LATAM.

MENÚ
PRESENTACIÓN
DESTACADOS
MENSAJE DEL CEO
QUIENES SOMOS
GOBIERNO CORPORATIVO
SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA
NUESTRO NEGOCIO
PROVEEDORES
CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL
MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL
EMPLEADOS
SEGURIDAD
SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS
DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



**GOBIERNO CORPORATIVO**

MENÚ
PRESENTACIÓN
DESTACADOS
MENSAJE DEL CEO
QUIENES SOMOS
GOBIERNO CORPORATIVO
SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO
PROVEEDORES
CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS
SEGURIDAD
SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS
DECLARACIÓN JURADA
CRÉDITOS



3. Pacto de Accionistas de Holdco I: celebrado entre LATAM, Holdco I y TEP Chile, el que establece los acuerdos relativos al gobierno corporativo, administración y operación de Holdco I, y las votaciones y transferencias de las acciones con derecho a voto de Holdco I.

4. Pacto de Accionistas de TAM: celebrado entre LATAM, Holdco I, TAM y TEP Chile, el que establece los acuerdos relacionados con el gobierno corporativo, administración y operación de TAM y sus subsidiarias.

Luego de la combinación de negocios de LAN y TAM, el Pacto de Accionistas de Holdco I y el Pacto de Accionistas de TAM establecen los acuerdos entre las partes en relación al gobierno y administración de Holdco I, TAM y sus subsidiarias (colectivamente, el “Grupo TAM”).

A continuación se describen las provisiones claves de los pactos de accionistas mencionados en los números 1 y 2 precedentes. Es importante hacer presente que los derechos y obligaciones de los miembros del Grupo Controlador son normados por los términos y condiciones de dichos pactos de accionistas y no por el resumen de cualquier información contenida en esta memoria anual.

Composición del Directorio de LATAM Airlines Group

Desde abril de 2017, no existen restricciones en los Pactos de Accionistas referidas al Directorio de LATAM Airlines Group. Una vez elegidos los directores, en conformidad a la regulación chilena, el directorio de LATAM Airlines Group tiene derecho a designar a cualquiera de sus miembros como Presidente del mismo, en conformidad a sus estatutos vigentes. En consecuencia, en mayo de 2017, el señor Ignacio Cueto Plaza fue elegido Presidente del Directorio. En abril de 2017, el señor Mauricio Amaro dejó el Directorio de LATAM Airlines Group siendo el señor Henri Philippe Reichstul reelegido como director en abril de 2017 con los votos de TEP Chile S.A., en conformidad a la regulación local.

Administración del Grupo LATAM

En junio de 2012, Enrique Cueto Plaza se convirtió en CEO de LATAM (“LATAM CEO”). El cargo de LATAM CEO es el de mayor rango en LATAM Airlines Group y reporta directamente al directorio de LATAM. El CEO de LATAM está a cargo de la supervisión general, dirección y control del negocio de LATAM Airlines Group y ciertas otras responsabilidades establecidas en el Pacto de Accionistas de LATAM Airlines Group-TEP. Ante una eventual salida del LATAM CEO actual, el directorio de LATAM designará a su sucesor luego de recibir la recomendación del Comité de Liderazgo.

La oficina principal de LATAM Airlines Group continúa ubicada en Santiago, Chile.

A continuación, se describen las provisiones claves de los pactos de accionistas mencionados en los

números 3 y 4 precedentes. Es importante hacer presente que los derechos y obligaciones de quienes conforman estos pactos, son normados por los términos y condiciones de dichos pactos de accionistas y no por el resumen de cualquier información contenida en esta memoria anual.

Composición de los Directorios de Holdco I y TAM

El Pacto de Accionistas de Holdco I y el Pacto de Accionistas de TAM proveen, en términos generales, directorios idénticos y el mismo CEO de Holdco I y TAM, con LATAM designando dos directores y TAM cuatro directores (incluyendo al Presidente del directorio).

María Cláudia Oliveira Amaro renunció a su cargo de directora el 8 de septiembre de 2014 y en su reemplazo el directorio designó a don Henri Philippe Reichstul. Una renovación total del directorio de TAM se llevó a cabo en abril de 2015.

El Pacto de Accionistas del Grupo Controlador establece que las personas elegidas por o en representación de los accionistas controladores de LATAM o de los accionistas controladores de TAM, como miembros del directorio de LATAM, serán también miembros de los directorios de Holdco I y TAM.

Administración de Holdco I y TAM

Los asuntos y el negocio diario de Holdco I serán administrados por el CEO del Grupo TAM bajo la supervisión del directorio de Holdco I. Los asuntos y el negocio diario de TAM serán administrados por TAM Diretoria bajo la supervisión del directorio de TAM. El “TAM Diretoria” estará compues-

**GOBIERNO CORPORATIVO**

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



to por el CEO del Grupo TAM, el CFO de TAM, el COO de TAM y el CCO de TAM". Actualmente, el cargo de CEO TAM es desempeñado por Claudia Sender. El CEO del Grupo TAM tendrá a su cargo la supervisión general, dirección y control sobre el negocio y operaciones del Grupo TAM (en lo referente a lo que no sea negocio internacional de pasajeros del Grupo LATAM) y llevará a cabo todas las órdenes y resoluciones de los directores de TAM. El CFO inicial de TAM, "CFO de TAM CFO," ha sido designado en conjunto por LATAM y TEP Chile y cualquier sucesor del CFO será designado por TEP Chile dentro de tres candidatos propuestos por LATAM. El COO de TAM, "COO de TAM," y el gerente comercial de TAM, "CCO de TAM," serán designados en conjunto y recomendados al directorio de TAM por el CEO del Grupo TAM y el CFO de TAM, y además deberá ser aprobado por el directorio de TAM. Estos pactos de accionistas además regulan la composición de los directorios de las subsidiarias de TAM.

Luego de la combinación, TAM continúa con sus oficinas principales en São Paulo, Brasil.

Actuaciones que requieren mayoría calificada

Ciertas actuaciones de Holdco I o TAM requieren aprobación por mayoría calificada del directorio o de los accionistas de Holdco I o TAM, las que efectivamente requieren la aprobación de LATAM y TEP Chile antes que las actuaciones puedan llevarse a cabo.

Las actuaciones que requieren aprobación de mayoría calificada de los directorios de Holdco I o TAM son las siguientes:

- > aprobar el presupuesto anual y plan de negocios y el negocio multianual (colectivamente como los "Planes Aprobados"), y además las modificaciones a estos planes;
- > llevar a cabo o acordar cualquier acción que cause, o razonablemente cause, individualmente o en forma agregada, cualquier gasto de capital, operacional u otro gasto de cualquier compañía de TAM y sus subsidiarias que sean mayores a (i) el menor de 1% de ingresos o 10% de la utilidades bajo los planes aprobados, con respecto a las acciones que afecten las partidas del estado de resultados; o (ii) el menor de 2% de los activos o 10% de la caja y caja equivalentes (según la definición de IFRS) acorde a lo establecido en los Planes Aprobados y en efecto, en relación a las acciones que afecten el estado de flujo de caja;
- > crear, disponer de o admitir nuevos accionistas en alguna de las subsidiarias de la compañía relevante, excepto en la medida que esté expresamente contemplado en los planes aprobados;
- > aprobar la adquisición, disposición, modificación o gravamen por parte de cualquier empresa de TAM de cualquier activo mayor a \$15 millones o de cualquier valor accionario o valores convertibles en acciones de cualquier empresa de TAM o la Compañía, excepto en la medida que esté expresamente contemplado en los Planes Aprobados;
- > aprobar cualquier inversión en activos no relacionados con el propósito corporativo de cualquier compañía de TAM, excepto en la medida que esté expresamente contemplado en los Planes Aprobados;

> suscribir cualquier contrato de monto superior a \$15 millones, excepto en la medida que esté expresamente contemplado en los Planes Aprobados;

> suscribir cualquier contrato relacionado con la distribución de utilidades, asociaciones de empresas, colaboraciones de negocios, membresía en alianzas, acuerdos de código compartido, excepto a lo aprobado en los planes de negocios y presupuesto y efectuado, excepto en la medida que esté expresamente contemplado en los Planes Aprobados;

> finiquitar, modificar, o renunciar a cualquier derecho o demanda de una compañía relevante o sus subsidiarias en un monto superior a \$15 millones, excepto en la medida que esté expresamente contemplado en los Planes Aprobados;

> comenzar, participar en, comprometer o establecer cualquier acción material con respecto a cualquier litigio o proceso en un monto superior a \$15 millones, relacionado con la compañía relevante, excepto en la medida que esté expresamente contemplado en los Planes Aprobados;

> aprobar la ejecución, modificación, término o ratificación de acuerdos con terceros, excepto en la medida que esté expresamente contemplado en los Planes Aprobados;

> aprobar cualquier estado financiero, modificaciones, o cualquier política contable, de dividendos o impositiva de la compañía relevante;

**GOBIERNO CORPORATIVO**

- > aprobar el otorgamiento de cualquier interés de valores o garantías de obligaciones de terceros;

- > designar ejecutivos distintos al CEO de Holdco I o de TAM Diretoria o reelegir a los actuales CEO de TAM o CFO de TAM; y

- > aprobar cualquier voto de la compañía relevante o sus subsidiarias en su capacidad de accionista.

Las actuaciones que requieren aprobación de mayoría calificada de los accionistas son las siguientes:

- > aprobar cualquier modificación a los estatutos de cualquier compañía relevante o sus subsidiarias en relación a las siguientes materias: (i) propósitos corporativos; (ii) capital corporativo; (iii) derechos inherentes a cada clase de acciones y sus accionistas; (iv) las atribuciones de reuniones ordinarias de accionistas o las limitaciones a las atribuciones del directorio; (v) cambios en el número de directores o ejecutivos; (vi) el plazo; (vii) el cambio en las oficinas principales corporativas de una compañía relevante; (viii) la composición, atribuciones y compromisos de la administración de cualquier compañía relevante; y (ix) dividendos y otras distribuciones;

- > aprobar la disolución, liquidación o liquidación de una compañía relevante;

- > aprobar la transformación, fusión, escisión o cualquier tipo de reorganización corporativa de una compañía relevante;

- > pagar o distribuir dividendos o cualquier otro tipo de distribución a los accionistas;

- > aprobar la emisión, rescate o amortización de instrumentos de deuda, valores accionarios o valores convertibles;

- > aprobar un plan para la disposición por venta, gravámenes u otro de 50% o más de los activos, según se determina en el balance del año anterior, de Holdco I;

- > aprobar la disposición por venta, gravámenes u otro de 50% o más de los activos de una subsidiaria de Holdco I representando al menos 20% de Holdco I o aprobar la venta, gravámenes o disposición de valores accionarios de forma tal que Holdco I pierda el control;

- > aprobar la concesión de intereses sobre instrumentos o garantías para garantizar obligaciones en exceso del 50% de los activos de una compañía relevante; y

- > aprobar la ejecución, modificación, términos o ratificación de los actos o acuerdos con partes relacionadas pero sólo en los casos que la ley aplicable requiera la aprobación de dichas materias.

Acuerdos de votos, transferencias y otros acuerdos

El grupo controlador de LATAM y TEP Chile han acordado en el Pacto de Accionistas del Grupo Controlador para votar sus respectivas acciones ordinarias de LATAM Airlines Group de la siguiente forma:

- > hasta ese momento TEP Chile vende cualquiera de sus acciones ordinarias de LAN (diferentes a las acciones exentas según se define a continuación y en poder de TEP Chile), el Grupo Controlador de LATAM Airlines Group votará sus acciones comunes de LATAM Airlines Group para elegir al directorio de LATAM Airlines Group a cualquier individuo designado por TEP Chile salvo que TEP Chile posea las suficientes acciones ordinarias de LATAM Airlines Group para elegir directamente dos miembros del directorio de LATAM Airlines Group;

- > las partes acuerdan votar sus acciones ordinarias de LATAM Airlines Group para apoyar a las otras partes en remover o reemplazar a directores u otros designados por el directorio de LATAM Airlines Group;

- > las partes acuerdan consultar entre ellas y hacer uso de sus esfuerzos de buena fe para lograr acuerdos y actuar en conjunto en todas las acciones (excepto las acciones que requieran de la aprobación de la mayoría bajo la ley chilena) y ser consideradas por el directorio de LATAM Airlines Group o por los accionistas de LATAM Airlines Group;

- > las partes acuerdan mantener el tamaño del directorio de LATAM Airlines Group en un total de nueve miembros y mantener el quórum requerido por la mayoría del directorio de LATAM Airlines Group; y

- > en caso de que, después de haber realizado esfuerzos de buena fe para lograr un acuerdo en re-

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



**GOBIERNO CORPORATIVO**

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



lación a cualquier acción que requiera aprobación por mayoría calificada bajo la ley chilena y un periodo de mediación, las partes no lograrán dicho acuerdo, entonces TEP Chile ha accedido a dar su voto a la materia que requiera mayoría calificada según lo indicado por los accionistas controladores de LATAM Airlines Group, al cual nos referimos como “voto directo”.

El número de “acciones exentas” de TEP Chile, significa que el número de acciones ordinarias de LATAM Airlines Group que TEP Chile posee inmediatamente después de la fecha efectiva en exceso del 12,5% de las acciones comunes vigentes de LATAM Airlines Group, se determina en base a la dilución total.

Las partes del Pacto de Accionistas de Holdco I y del Pacto de Accionistas TAM han acordado votar sus acciones con derecho a voto de Holdco I y las acciones de TAM de modo de dar efecto a los acuerdos relacionados con la representación del directorio de TAM discutido anteriormente.

Restricciones a las transferencias

De conformidad con el Pacto de Accionistas del Grupo Controlador, los accionistas controladores de LATAM Airlines Group y TEP Chile están sujetos a ciertas restricciones respecto a ventas, transferencias y gravámenes de las acciones ordinarias de LATAM Airlines Group y (solamente en el caso de TEP Chile) las acciones con derecho a voto de Holdco I. Excepto por un monto limitado de las acciones ordinarias de LATAM Airlines Group, ni los accionistas controladores de LATAM Airlines Group ni los de TEP Chile

pueden vender las acciones ordinarias de LATAM Airlines Group, y TEP Chile no puede vender los derechos accionarios de Holdco I, hasta junio de 2015. Con posterioridad, se permitirán las ventas de acciones ordinarias de LATAM Airlines Group realizadas por cualquiera de las partes, sujeto a (i) ciertas limitaciones de volumen y frecuencia de dicha venta y (ii) sólo en el caso de TEP Chile, TEP Chile debe satisfacer ciertos requerimientos de propiedad mínimos. Con posteridad a junio de 2022, TEP Chile puede vender todas sus acciones de LATAM Airlines Group y los derechos accionarios de Holdco I como bloque, sujeto a las siguientes condiciones: (i) la aprobación del directorio de LATAM respecto al cesionario; (ii) que la venta no tenga un efecto adverso; y (iii) que el derecho de adquisición preferente sea en favor de los accionistas controladores de LATAM Airlines Group, condiciones a las que nos referimos colectivamente como “provisiones de venta en bloque”. Un “efecto adverso” se define en el Pacto de Accionistas del Grupo Controlador como un efecto material adverso en la capacidad de Holdco I de recibir los beneficios totales de propiedad de TAM y sus subsidiarias para operar el negocio de aerolínea mundialmente. El grupo controlador de LATAM Airlines Group ha acordado transferir todas las acciones con derecho a voto de Holdco I adquiridas en conformidad con dicho derecho de adquisición preferente de LATAM, por lo mismo pagado por dichas acciones.

Adicionalmente, TEP Chile puede vender a partir de junio de 2015 todas las acciones ordinarias de LATAM Airlines Group y acciones con derecho a

voto de Holdco I, sujeto a satisfacer las cláusulas de venta en bloque, si un evento liberación (según descrito anteriormente) ocurriera o si TEP Chile es requerido de realizar uno o más votos dirigidos durante cualquier periodo de 24 meses en dos reuniones (consecutivas o no) de los accionistas de LATAM Airlines Group realizadas al menos 12 meses de separación, y si LATAM Airlines Group no haya ejercido en su totalidad la conversión de opciones descrita anteriormente. Un “evento de divulgación” ocurrirá si (i) se realiza un aumento de capital de LATAM Airlines Group, (ii) TEP Chile no ejercita la totalidad de sus derechos preferentes otorgados bajo la ley chilena aplicable con respecto al aumento de capital en relación a todas las acciones ordinarias restringidas de LATAM Airlines Group, y (iii) después que se complete el aumento de capital, el individuo designado por TEP Chile para la votación del directorio de LATAM Airlines Group con la colaboración del Grupo Controlador de LATAM Airlines Group, no sea elegido como miembro del directorio de LATAM Airlines Group.

Adicionalmente, después del 22 de junio de 2022 y después que ocurra la fecha de activación de la propiedad total (según se describe a continuación bajo la sección “Opción de Conversión”), TEP Chile podría vender toda o una parte de sus acciones ordinarias de LATAM Airlines Group, sujeto a (i) el derecho de adquisición preferente en favor de los accionistas controladores de LATAM; y (ii) las restricciones a la venta de acciones ordinarias de LATAM Airlines Group más de una vez en un periodo de 12 meses.



GOBIERNO CORPORATIVO

El Pacto de Accionistas del grupo controlador provee ciertas excepciones a estas restricciones de transferencia para ciertas acciones en prenda de LATAM Airlines Group realizadas por las partes y para transferencias a las compañías afiliadas, en cada caso bajo ciertas circunstancias limitadas.

Adicionalmente, TEP Chile, en el Pacto de Accionistas de Holdco I, aceptó no votar sus acciones con derecho a voto de Holdco I, o tomar cualquier otra acción, en apoyo a cualquier transferencia por parte de Holdco I de acciones o valores convertibles en acciones emitidas por ellos o por TAM, o cualquiera de sus filiales sin el consentimiento previo por escrito de LATAM.

Opción de conversión

Conforme al Pacto de Accionistas del Grupo Controlador y al Pacto de Accionistas de Holdco I, LATAM tiene el derecho unilateral de convertir nuestras acciones sin derecho a voto de Holdco I en acciones con derecho a voto de Holdco I al máximo permitido por ley, y a aumentar nuestra representación en los directorios de TAM y Holdco I según lo permitido por las leyes brasileras que controlan la propiedad extranjera y a

otras leyes aplicables si la conversión no tuviera un efecto adverso (definido anteriormente en la sección “Restricciones a las Transferencias”). Durante o después de junio de 2022, y después que LATAM haya convertido totalmente todas sus acciones sin derecho a voto de Holdco I en acciones con derecho a voto de Holdco I según lo permitido por leyes brasileras y otras leyes aplicables, LATAM tendrá el derecho de adquirir todas las acciones con derecho a voto de Holdco I de propiedad de los accionistas controladores de TAM por un monto igual a su base imponible en dichas acciones y los costos en que deba incurrir para llevar a cabo dicha venta, monto al que nos referimos como “consideración de venta”. Si LATAM no ejerce oportunamente el derecho de compra de estas acciones o si, después del 22 de junio de 2022, LATAM tuviera el derecho bajo las leyes brasileras y otras leyes aplicables de convertir todas las acciones sin derecho a voto de Holdco I en acciones con derecho a voto de Holdco I, y si dicha conversión no tuviera un efecto adverso pero no hubiéramos ejercido el derecho en su totalidad en un periodo específico, entonces los accionistas controladores de TAM tendrían el derecho de ofrecernos sus acciones con derecho a voto de Holdco I por un monto igual al precio de venta.

Adquisiciones de acciones de TAM

Las partes han acordado que todas las adquisiciones de acciones comunes de TAM por parte de LATAM Airlines Group, Holdco I, TAM o cualquiera de sus respectivas subsidiarias a partir y después del plazo efectivo de la combinación de negocios serán realizadas por Holdco I. En cuanto a los principales órganos del Gobierno Corporativo de LATAM Airlines Group, estos son el Directorio y el Comité de Directores (que cumple además las funciones de Comité de Auditoría para los fines de la Ley Sarbanes-Oxley de los Estados Unidos de América), junto con los Comités de Estrategia, Finanzas, Liderazgo y Producto, Marca y Programa de Viajero Frecuente creados luego de la asociación entre LAN y TAM. Las principales atribuciones de tales órganos corporativos se detallan a continuación.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



**SOSTENIBILIDAD**

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

**VISIÓN DE LARGO PLAZO****AFILIACIÓN A ASOCIACIONES [102-13]****Argentina**

- > Cámara de Comercio Argentino Brasileira
- > Cámara de Compañías aéreas de Argentina (JURCA)
- > Centro de Implementación de Políticas Públicas para la Igualdad y el Crecimiento (CIPPEC)
- > Consejo Empresario Argentino para el Desarrollo Sostenible (CEADS)
- > Ecomania
- > Instituto para el Desarrollo Empresarial de la Argentina (IDEA)
- > Pacto Global
- > Red de Acción Política (RAP)

**Ecuador**

- > Asociación de Representantes de Líneas Aéreas del Ecuador (ARLAE)
- > Cámara de Industrias de Guayaquil
- > Cámara de Comercio de Guayaquil
- > Cámara de Industrias y Producción de Quito
- > Cámara de Turismo del Guayas
- > Cámara de Turismo de Galápagos

**Colombia**

- > Asociación de transporte Aéreo de Colombia (ATAC)
- > Cámara de Comercio e Industria Colombo Chilena

**Perú**

- > Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI)
- > Asociación Peruana de Empresas Aéreas (APEA)
- > Cámara Binacional de Comercio Peruano Uruguayo
- > Cámara Binacional Perú-Brasil (CAPEBRAS)
- > Cámara de Comercio Americana del Perú (Amcham)
- > Cámara de Comercio Chileno-Peruana
- > Cámara Nacional de Turismo (CANATUR)
- > Empresa Municipal de Festejos del Cusco (EMUFEC)
- > Perú 2021
- > United Nations Development Program (UNDP) – Empresas que inspiran – Voluntariado Corporativo
- > Sociedad de Comercio Exterior del Perú (COMEXPERÚ)
- > Sociedad Nacional de Industrias

**Chile**

- > Asociación Chilena de Aerolíneas (ACHILA)
- > Cámara Chileno-Brasileña de Comercio (CBC)
- > Cámara Chileno Norteamericana de Comercio (Amcham – Chile)
- > Cámara de Comercio Chileno-Argentina
- > Cámara Chileno-Colombiana de Comercio
- > Cámara de Comercio Chileno-Peruana
- > Cámara de Comercio de Santiago
- > Cámara Oficial Española de Comercio de Chile (Fedetur)
- > Federación de las Empresas de Turismo de Chile (Fedetur)
- > Instituto Chileno de Administración Racional de Empresas (ICARE)
- > Pacto Global
- > Sociedad de Fomento Fabril

**Brasil**

- > Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA)
- > Associação Brasileira de Agências de Viagens (Abav)
- > Associação Brasileira de Anunciantes (ABA)
- > Associação Brasileira de Comunicação Empresarial (Aberje)
- > Associação Brasileira dos Consolidadores de Passagens Aéreas e Serviços de Viagens (AirTKT)
- > Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear)
- > Associação Brasileira de Franchising (ABF)
- > Associação Brasileira de Logística (Abralog)
- > Associação Brasileira das Operadoras de Turismo (Braztoa)
- > Associação Brasileira de Relações Empresa-Cliente (Abrarec)
- > Associação Latino-Americana de Gestão de Eventos e Viagens Corporativas (Alagev)
- > American Chamber of Commerce (Amcham Brasil)
- > Conselho Empresarial Brasileiro para o Desenvolvimento Sustentável (CEBDS)
- > Rede Empresarial WWF
- > Conselho Nacional de Auto-regulamentação Publicitária (Conar)
- > Flight Safety Foundation (FSF)
- > Grupo de Estudos Tributários Aplicados (Getap)
- > Instituto Brasileiro de Executivos de Finanças (Ibef)
- > Instituto Brasileiro de Hospitalidade Empresarial (IBHE)
- > Interactive Advertising Bureau (IAB Brasil)
- > Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil (Jurcaib)
- > Oficina de Convenções de Sao Paulo – Fundação 25 de Janeiro
- > Sindicato Nacional das Empresas Aéreas (SNEA)

**— NUESTRO NEGOCIO**

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

**MARCO REGULATORIO****REGLAMENTACIÓN
AERONÁUTICA CHILENA**

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

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

LATAM Airlines Group S.A. ha obtenido y sigue contando con la autorización que se requiere del gobierno chileno para realizar operaciones de vuelo, incluyendo los certificados de autorización de la JAC y los certificados técnicos operativos de la DGAC, cuya vigencia está sujeta a que se sigan cumpliendo con los estatutos, normas y reglamentos que rigen a la industria aeronáutica, incluyendo toda norma y reglamento que se pueda adoptar a futuro.

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

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

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

DERECHOS DE RUTA**Rutas Nacionales**

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

Rutas internacionales

Por ser una aerolínea que presta servicios en rutas internacionales, LATAM Airlines Group S.A. está sujeta además a una serie de acuerdos bilaterales de transporte aéreo civil que contemplan la reciprocidad de derechos de tráfico aéreo entre Chile y varios países más.

No existe garantía alguna de que continuarán vigentes los acuerdos bilaterales que hay actualmente entre Chile y esos gobiernos extranjeros, y una modificación, suspensión o revocación de uno o más de los tratados bilaterales podrían perjudicar nuestras operaciones y resultados financieros.

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

En Chile, cuando se abren rutas hacia y desde ciudades extranjeras, toda aerolínea que reúna los requisitos necesarios puede solicitar el uso de las mismas. Al existir más de un solicitante de una determinada ruta, la JAC la adjudica por un período de cinco años mediante subastas públicas. La JAC otorga el uso de las rutas bajo la condición de que la aerolínea a la que se otorguen las opere de



— NUESTRO NEGOCIO

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



manera permanente. En caso de que una aerolínea deje de operar una ruta durante un período de seis meses o más, la JAC podrá revocar sus derechos sobre dicha ruta. Es posible transferir el uso de las rutas internacionales sin costo. En el pasado generalmente sólo hemos pagado montos nominales por concepto de derechos de uso de las rutas internacionales adjudicados en subastas públicas en las cuales éramos el único solicitante.

POLÍTICA DE FIJACIÓN DE TARIFAS AÉREAS

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

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

Dicho plan se presentó en cumplimiento a lo ordenado en 1995 por la Resolución N°445 de la H. Comisión Resolutiva. En términos generales, de acuerdo con este plan, debemos asegurarnos de que los yields de las rutas definidas como “no competitivas” por la referida Resolución N° 445 de 1995, no superen a los yields de las rutas de distancia similar definidas como “competitivas” por la misma resolución; e informar a la Junta Aeronáutica Civil (JAC) de los aumentos o disminuciones de las tarifas de las referidas rutas “no competitivas” y “competitivas”, en la forma y en los plazos señalados en el mentado plan de autorregulación.

REGISTRO DE AERONAVES

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

- > Una persona natural de nacionalidad chilena.
- > Una persona jurídica constituida en Chile que tenga su domicilio principal y su sede real y efectiva en Chile, y cuya mayoría de capital social pertenezca a personas naturales o jurídicas chilenas, entre los demás requerimientos establecidos en el artículo 38 del CAC.
- > El Código Aeronáutico faculta expresamente a la DGAC para permitir la matriculación de aeronaves cuyos propietarios no sean personas naturales o jurídicas chilenas, siempre y cuando éstas tengan un domicilio comercial permanente en Chile. Podrán asimismo matricularse en Chile las aeronaves cuyos propietarios no son chilenos, pero que son operadas por chilenos o por una aerolínea afiliada con una entidad aérea chilena. La matrícula de cualquier aeronave puede ser revocada en caso de no cumplir con los requisitos de matriculación, y particularmente en los siguientes casos.

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

PREVENCIÓN

La DGAC exige que toda aeronave operada por una aerolínea chilena sea matriculada ante la DGAC o

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

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

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

SEGURIDAD

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

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



— NUESTRO NEGOCIO

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



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

POLÍTICAS AEROPORTUARIAS

La DGAC supervisa y administra los aeropuertos dentro de Chile, incluyendo la supervisión de los cobros por concepto de despegue y aterrizaje. La DGAC propone los costos aeroportuarios, los que aprueba la JAC y son los mismos para todos los aeropuertos. Desde mediados de los 90, se han privatizado una serie de aeropuertos chilenos, incluyendo el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez, de Santiago. En los aeropuertos privatizados, la gerencia aeroportuaria administra las instalaciones bajo la supervisión de la DGAC y la JAC.

REGULACIÓN MEDIOAMBIENTAL Y DE RUIDO

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

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

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

REGULACIÓN ANTIMONOPOLIO

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

La Ley Antimonopolios le prohíbe, además, a cualquier empresa que tenga una posición dominante dentro de cualquier mercado o que domine una parte sustancial de cualquier mercado, abusar de su posición.

Una persona que se vea perjudicada puede demandarla por los daños y perjuicios que resulten del incumplimiento de la Ley Antimonopolios y/o interponer un reclamo ante el Tribunal Antimonopolios a fin de que éste ordene poner fin a la infracción de la Ley Antimonopolios.

El TDLC tiene la facultad de imponer una serie de sanciones ante las infracciones a la Ley Antimonopolios, que incluyen la rescisión de los contratos que contravengan la Ley Antimonopolios, la disolución de una empresa y la imposición de multas y sanciones diarias a las empresas.

Los tribunales podrán declarar el pago de indemnización por daños y perjuicios, así como otros desagravios (como un requerimiento judicial) cuando corresponda. En octubre de 1997, el Tribunal Antimonopolios aprobó nuestro plan de autorregulación de tarifas.

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

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

Por medio de la Resolución N°37/2011, dictada el 21 de septiembre de 2011 (la "Resolución"), el H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia de Chile aprobó la asociación entre LAN y TAM, imponiendo 14 medidas de mitigación a LATAM, cuya regulación y alcance se encuentra establecida en la Resolución, y que a continuación se resumen brevemente para fines meramente referenciales:



— NUESTRO NEGOCIO

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



01 Intercambiar 4 pares de slots diarios en el Aeropuerto de Guarulhos en São Paulo, para ser utilizados exclusivamente para el servicio en la ruta SCL – GRU, en vuelos non-stop.

02 Extender por un período de 5 años su programa de pasajeros frecuentes a las aerolíneas que operen (o manifiesten su intención de operar) las rutas Santiago – São Paulo, Santiago – Río de Janeiro, Santiago – Montevideo y Santiago – Asunción; y que soliciten a LATAM la extensión del referido programa para dicha(s) ruta (s).

03 Celebrar acuerdos interlineales en las rutas Santiago – São Paulo, Santiago – Río de Janeiro y/o Santiago – Asunción, con aquellas aerolíneas interesadas que operen dichas rutas y que así se lo soliciten.

04 Observar ciertas restricciones transitorias de capacidad y oferta en la ruta Santiago – São Paulo.

05 Implementar determinadas modificaciones al Plan de Autorregulación Tarifaria de LATAM, aplicable a su operación doméstica.

06 Renunciar antes del 22 de junio de 2014 a alguna de las dos alianzas globales a que pertenecían LAN y TAM a la fecha de la Resolución.

07 Observar ciertas restricciones en la celebración y mantención, sin previa consulta al H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, de acuerdos de código compartido en determinadas rutas y con aerolíneas miembros o asociadas de una alianza distinta de aquella a la que pertenezca LATAM.

08 Observar ciertas restricciones en su participación en futuras licitaciones de derechos de tráfico de 3^a, 4^a y 5^a libertad entre Santiago y Lima; y renunciar a (4) cuatro frecuencias de 5^a libertad a Lima.

09 Manifiestar a las autoridades del transporte aéreo su opinión favorable a la apertura unilateral de cielos para cabotaje en Chile por empresas aéreas de otros Estados, sin exigencias de reciprocidad.

10 Comprometerse, en todo aquello que le fuere pertinente, a promover el crecimiento y la normal operación de los aeropuertos de Guarulhos en São Paulo y Arturo Merino Benítez en Santiago.

11 Observar ciertas directrices en el otorgamiento de incentivos a las agencias de viaje.

12 Mantener en forma transitoria, salvo en casos de fuerza mayor: i) al menos 12 vuelos de ida y vuelta y sin escalas a la semana, operados directamente por LATAM en las rutas entre Chile y Estados Unidos y; ii) al menos 7 vuelos de ida y vuelta y sin escalas a la semana, operados directamente por LATAM en la rutas entre Chile y Europa.

13 Observar ciertas restricciones en: el ingreso medio de los pasajes aéreos para el transporte de pasajeros, correspondientes a las rutas Santiago – São Paulo y Santiago – Río de Janeiro; y en las tarifas, vigentes y publicadas a la fecha de la Resolución, para el tráfico de carga en cada una de las rutas entre Chile y Brasil.

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

El Consejo Administrativo de Defensa Económica de Brasil (“CADE”) aprobó la asociación entre LAN y TAM por decisión unánime en la sesión del 14 de diciembre de 2011, sujeto a las siguientes condiciones:

01 El nuevo Grupo (LATAM) debe renunciar a una de las dos alianzas globales en las que participaba (Star Alliance o Oneworld),

02 Debe ofrecer para intercambio dos pares de slots en el Aeropuerto Internacional de Guarulhos, para ser utilizados por un tercero interesado en ofrecer vuelos directos non-stop entre São Paulo y Santiago de Chile.

Estas imposiciones están en línea con las medidas de mitigación adoptadas por el TDLC, en Chile.

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



— NUESTRO NEGOCIO

HECHOS ESENCIALES

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

3 DE ABRIL DE 2018

**Proposición de Distribución
Dividendo Definitivo**

De acuerdo con lo dispuesto por la Circular N°660, de fecha 22 de octubre de 1986, de vuestra Comisión, y debidamente facultado, cumpla con informar a esta Comisión, con carácter de Hecho Esencial, que en Sesión Ordinaria celebrada con esta fecha, el Directorio acordó proponer a la Junta Ordinaria de Accionistas citada para el próximo 26 de abril de 2018, la distribución del Dividendo N° 49, Definitivo, hasta completar el 30% de las utilidades líquidas del Ejercicio 2017, esto es, la suma equivalente en pesos de USD 46.591.192,86, lo cual significa repartir un dividendo de USD 0,07683146734 por acción, que se pagaría el día jueves 17 de mayo de 2018, en su equivalente en pesos según el tipo de cambio “observado” publicado en el Diario Oficial al quinto día hábil anterior al día del reparto, es decir, al día 11 de mayo de 2018. En caso que el dividendo sea aprobado en los términos propuestos por el Directorio, tendrán derecho a percibir el dividendo los accionistas inscritos en el Registro de Accionistas a la medianoche del día 11 de mayo de 2018.

26 DE ABRIL DE 2018

Comunica Hecho Esencial

De acuerdo con lo dispuesto por la Circular n° 660, de fecha 22 de octubre de 1986, de vuestra Comisión, y debidamente facultado, cumpla con informar a vuestra Comisión que en Junta Ordinaria de Accionistas de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM”) celebrada con esta fecha 26 de abril de 2018, se aprobó la distribución de un dividendo signado con el N°49, Definitivo, hasta completar el 30% de las utilidades líquidas del Ejercicio 2017, esto es, la suma equivalente en pesos de US\$46.591.192,86, lo cual significa repartir un dividendo de US\$0,07683146734 por acción, que se pagará el día jueves 17 de mayo de 2018, en su equivalente en pesos según el tipo de cambio “observado” publicado en el Diario Oficial al quinto día hábil anterior al día del reparto, es decir, al día 11 de mayo de 2018.

Tendrán derecho a percibir dicho Dividendo Definitivo los accionistas de la Compañía a prorrata de su respectiva participación en el capital social, de acuerdo al número de acciones que posean inscritas en el Registro de Accionistas a la medianoche del quinto día hábil anterior a la fecha del reparto, esto es, a la medianoche del día 11 de mayo de 2018.

El aviso a que se refiere la Sección II de la citada Circular 660 se publicará el día 9 de mayo de 2018, en el diario “La Tercera” de Santiago.

Se adjunta formulario N°1 que establece la misma Circular N°660, debidamente llenado y firmado por el suscrito.

7 DE MAYO DE 2018

Comunica Hecho Esencial

De acuerdo a lo establecido en los Artículos 9° y 10° de la Ley de Mercado de Valores, y a lo dispuesto en la Norma de Carácter General N° 30, debidamente facultado, informo en carácter de Hecho Esencial de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM Airlines”), inscripción en el Registro de Valores N° 306, lo siguiente:

Con esta fecha, LATAM Airlines y sus filiales Inversiones LAN S.A. y LAN Pax Group S.A. (en conjunto, los “Vendedores”), vendieron, cedieron y transfirieron a las sociedades españolas Acciona Airport Services, S.A. y Acciona Aeropuertos, S.L. (en conjunto, los “Compradores”) el 100% de sus acciones (las “Acciones”) en la filial que desarrolla el negocio de *ground handling* en el aeropuerto de Santiago, Andes Airport Services S.A.

La transacción antes indicada se enmarca dentro de los compromisos asumidos por los Vendedores y los Compradores bajo el contrato de compraventa de acciones denominado *Shares Purchase Agreement* de fecha 4 de octubre de 2017, el cual le fuera informado a la Superintendencia de Valores y Seguros mediante hecho esencial de esa misma fecha.

El precio de la Compraventa es la cantidad de \$24.300 millones, el cual se encuentra sujeto a los ajustes habituales por variaciones de deuda neta y capital de trabajo al cierre.

Finalmente, informamos a usted que la operación de que da cuenta en el presente Hecho Esencial tendrá un efecto positivo del orden de USD\$25 millones en los resultados de la Sociedad.



**— NUESTRO NEGOCIO**

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

**7 DE AGOSTO DE 2018****Comunica Hecho Esencial**

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 9º y en el inciso segundo del Artículo 10º de la Ley de Mercado de Valores, y en la Norma de Carácter General N° 30, debidamente facultado, por medio del presente informo el siguiente HECHO ESENCIAL de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” o la “Sociedad”), Inscripción Registro de Valores N° 306:

El Directorio de LATAM tomó conocimiento de la renuncia presentada por el señor Antonio Luiz Pizarro Manso al cargo de director de la Sociedad, efectiva a partir de hoy. En su reemplazo y en uso de la facultad contenida en el artículo 32 de la Ley N° 18.046, sobre Sociedades Anónimas, el Directorio acordó en sesión ordinaria celebrada con fecha de hoy 7 de agosto de 2018, designar en calidad de director de LATAM a la señora Sonia Villalobos. En consecuencia, en la próxima Junta Ordinaria de Accionistas de LATAM, se deberá proceder a elegir y renovar su directorio.

5 DE SEPTIEMBRE DE 2018**Comunica Hecho Esencial**

De acuerdo a lo establecido en los Artículos 9º y 10º de la Ley de Mercado de Valores, y a lo dispuesto en la Norma de Carácter General N° 30, debidamente facultado, informo en carácter de Hecho Esencial de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM Airlines”), inscripción en el Registro de Valores N° 306, lo siguiente:

Como es de público conocimiento, nuestra subsidiaria TAM SA, es titular de aproximadamente el 73% de Multiplus S.A. (“Multiplus”), empresa brasileña que transa en el Novo Mercado de B3, la bolsa de valores de Brasil, bajo el nemotécnico MPLU3.

Multiplus es una coalición de programas de fidelización, con el objetivo de operar actividades de acumulación y canje de puntos. Este programa tiene una red integrada por empresas asociadas, incluyendo, entre otros, hoteles, instituciones financieras, empresas de retail, supermercados, arriendos de vehículos y revistas.

Para implementar su giro de acumulación de puntos y canje de los mismos, Multiplus mantiene un contrato de operación (el “Contrato de Operación”) con TAM Linhas Aereas SA (“LATAM Airlines Brasil”), filial de TAM SA, que fuera suscrito el 1º de enero de 2010, y que tiene una duración de 15 años, con vencimiento el 31 de diciembre 2024.

El día de ayer, LATAM Airlines Brasil envió una comunicación a Multiplus informándole que tiene la intención de: (i) no renovar ni extender el Contrato de Operación a su vencimiento; y (ii) efectuar una oferta pública de adquisición de las acciones de Multiplus que no son de su propiedad – aproximadamente el 27% – con miras a cancelar el registro de Multiplus como sociedad anónima abierta en la *Comissão de Valores Mobiliários* de la República Federativa de Brasil (CVM) – el ente regulador de valores – y deslistarla del *Novo Mercado de B3*, – la bolsa de valores de Brasil. Este proceso está a sujeto a la aprobación del regulador de valores de Brasil y que la oferta pública de adquisición de acciones resulte exitosa.

Se adjunta a la presente traducción libre del *Fato Relevante* – hecho relevante – enviado por Multiplus a la *Comissão de Valores Mobiliários* (CVM) que da cuenta de lo anterior.

LATAM Airlines continúa evaluando el alcance definitivo de los efectos financieros que la materia informada pudiere tener sobre los activos, pasivos o resultados.

LATAM Airlines mantendrá a la Comisión para el Mercado Financiero debidamente informada de todo desarrollo relevante que se produzca en relación con los hechos que revela.

**— NUESTRO NEGOCIO****GESTIÓN DE RIESGOS****FACTORES DE RIESGO RELATIVOS
A NUESTRA EMPRESA**

Nuestros activos incluyen un monto importante de plusvalía.

Nuestros activos incluían US\$2.294,6 millones de plusvalía al 31 de diciembre de 2018. Bajo la norma contable IFRS, la plusvalía está sujeta a una prueba anual de deterioro y podría requerir pruebas más frecuentes si los eventos o circunstancias indican un deterioro potencial. En 2018, principalmente como resultado de la depreciación del real brasileño contra el dólar estadounidense durante el 2018, el valor de nuestra plusvalía decreció en un 1,4% comparada con 2017. Cualquier deterioro podría resultar en el reconocimiento de un cargo sustancial a los ingresos en nuestro estado de resultados, que podría impactar de manera importante y adversa nuestros resultados consolidados del periodo en el que ocurre el deterioro.

El fracaso en implementar exitosamente nuestra estrategia o en ajustar la estrategia a la situación económica actual dañaría nuestro negocio y el valor de mercado de nuestros ADS y acciones ordinarias.

Hemos desarrollado un plan estratégico con el objetivo de convertirnos en una de las aerolíneas más admiradas a nivel mundial y de renovar nuestro compromiso con una rentabilidad sostenida y mayores rendimientos para los accionistas.

Nuestra estrategia requiere que identifiquemos propuestas de valor que resulten atractivas para nuestros clientes, que identifiquemos eficiencias en nuestras operaciones diarias y que nos transformemos en una empresa más fuerte y resistente a los riesgos. Un principio de nuestro plan estratégico es la adopción de un nuevo modelo de viaje para los servicios domésticos e internacionales para atender las dinámicas cambiantes de clientes e industria y así aumentar nuestra competitividad. El nuevo modelo de viaje se basa en una reducción continua de los precios de los pasajes, lo que vuelve el viajar por vía aérea más accesible para un público más amplio y en particular para quienes desean volar más a menudo. Este modelo requiere de esfuerzos continuos de reducción de costos, aumentando los ingresos de las actividades auxiliares. A la par de estos esfuerzos, la Empresa está implementando una serie de iniciativas para reducir el costo por ASK en todas sus operaciones domésticas, así como desarrollar iniciativas de ingresos adicionales.

Las dificultades en la implementación de nuestra estrategia podrían afectar negativamente nuestro negocio, los resultados de la operación y el valor de mercado de nuestros ADS y acciones ordinarias.

El fracaso en transferir exitosamente la propuesta de valor de las marcas LAN y TAM a una sola marca podría afectar negativamente nuestro negocio y el valor de mercado de nuestros ADS y acciones ordinarias.

Tras la combinación en 2012, LAN y TAM siguieron operando bajo sus marcas originales. Durante 2016, comenzamos la transición de LAN y TAM a una sola marca. LAN y TAM tenían distintas propuestas de valor y no podemos asegurar que logremos transferir completamente el valor de las marcas LAN y TAM originales a nuestra nueva marca única "LATAM". Las dificultades en la implementación de nuestra marca única podrían evitar que nos consolidemos como aerolínea preferida por los clientes y afectar negativamente nuestro negocio, los resultados de la operación y el valor de mercado de nuestros ADS y acciones ordinarias.

Es posible que no logremos integrar con éxito los programas de viajero frecuente de LAN y TAM o las operaciones de Multiplus S.A., nuestra plataforma de recompensas en Brasil.

Hemos integrado los programas independientes de viajero frecuente de LAN y TAM para que los pasajeros puedan usar de manera indistinta sus millas o puntos de viajero frecuente generados con LAN o TAM. Durante el 2016, LAN y TAM anunciaron sus programas renovados de viajero frecuente, que tienen nuevos nombres: LATAM Pass y LATAM Fidelidade, respectivamente. El cambio es parte del proceso de consolidar la identidad de marca del grupo de aerolíneas (LATAM) y la evolución de los programas, que mejora los beneficios existentes y lanza nuevos beneficios para los miembros del programa. Sin embargo, no existe garantía de que se completará la integración total de ambos planes a corto plazo o en momento alguno. Incluso de lograrse la in-

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



**— NUESTRO NEGOCIO**

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



tegración, la exitosa integración de estos programas conllevará algún tiempo y gastos. Asimismo, durante 2016, LATAM Pass y LATAM Fidelidade aprobaron cambios a sus políticas de obtención de millas, que podría tener un impacto sobre el atractivo de estos programas para los pasajeros.

LATAM Airlines Brasil anunció una oferta de compra por las acciones comunes en circulación de Multiplus S.A. Multiplus es una coalición de programas de lealtad para diversos productos y servicios que permite a nuestros actuales viajeros acumular y redimir beneficios a través de compras adicionales a los vuelos. Luego de la oferta de compra, Multiplus se volvió una subsidiaria de LATAM Airlines Brasil, su única dueña. Asimismo, la Empresa planea integrar totalmente el programa de lealtad en Brasil y mejorar los beneficios para todos los pasajeros de LATAM Group. No podemos asegurar que podremos beneficiar a nuestros pasajeros del modo en que lo anticipamos. Además, hasta que logremos combinar estos programas de manera efectiva, los pasajeros podrían preferir los programas de viajero frecuente u otros programas de fidelización de otras aerolíneas, lo que afectaría de manera adversa nuestro negocio.

Nuestros resultados financieros están expuestos a fluctuaciones de monedas extranjeras.

Elaboramos y presentamos nuestros estados financieros consolidados en dólares estadounidenses. LATAM y sus filiales operan en diversos países y enfrentan el riesgo de variación en tipos de cambio de monedas extranjeras con-

tra el dólar estadounidense o entre monedas de estos diversos países. Las variaciones en el tipo de cambio entre el dólar estadounidense y las monedas de los países en donde operamos podrían afectar de manera negativa nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones. Si el valor del real brasileño y el peso chileno u otras monedas en las que estén denominados los ingresos se reduce contra el dólar estadounidense, nuestros resultados de operación y condición financiera se verán afectados. El tipo de cambio del peso chileno, el real brasileño y otras monedas contra el dólar podría variar sustancialmente en el futuro.

Cambios en las políticas económicas de los gobiernos de Chile, Brasil y otros países que afecten los tipos de cambio también podrían afectar negativamente nuestro negocio, nuestra situación financiera, los resultados de operación y el rendimiento para nuestros accionistas sobre sus acciones ordinarias o ADS.

Dependemos de alianzas estratégicas o relaciones comerciales en muchos de los países donde operamos y nuestro negocio podría verse afectado si alguna de nuestras alianzas estratégicas o relaciones comerciales se termina.

Mantenemos una cantidad de alianzas y otras relaciones comerciales en muchas de las jurisdicciones en donde operan LATAM y sus filiales. Estas alianzas o relaciones comerciales nos permiten ampliar nuestra conectividad y, en algunos casos, ofrecer a los clientes servicios que no

tendríamos a su alcance de otro modo. Si alguna de nuestras alianzas estratégicas o relaciones comerciales se deteriora o si alguno de estos acuerdos se da por terminado, nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de operación podrían verse afectados de manera adversa.

Nuestro negocio y resultados de operación podrían verse afectados si no logramos obtener y mantener rutas, acceso adecuado a los aeropuertos, slots y otros permisos de operación. Asimismo, los problemas técnicos u operacionales con la infraestructura de las ciudades en donde nos enfocamos podrían afectarnos de manera adversa.

Nuestro negocio depende de nuestro acceso a rutas y aeropuertos clave. Los acuerdos bilaterales de aviación entre los países, las leyes de cielo abierto y las autorizaciones locales de aviación a menudo conllevan consideraciones políticas y de otra índole sobre las que carecemos de control. Nuestras operaciones podrían verse limitadas por cualquier retraso o incapacidad para obtener acceso a rutas y aeropuertos clave, incluyendo:

- > limitaciones sobre nuestra capacidad para procesar más pasajeros;
- > la imposición de restricciones sobre la capacidad de vuelo;
- > la incapacidad de obtener o mantener derechos de ruta en mercados locales o bajo acuerdos bilaterales; o



— NUESTRO NEGOCIO

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



> la incapacidad de mantener nuestros slots existentes y obtener slots adicionales.

Operamos una gran cantidad de rutas internacionales sujetas a acuerdos bilaterales, así como vuelos domésticos dentro de Chile, Perú, Brasil, Argentina, Ecuador y Colombia, sujetos a autorizaciones locales de acceso a rutas y aeropuertos.

No podemos asegurar que continuarán los acuerdos bilaterales existentes con los países en donde están establecidas nuestras empresas, ni los permisos de los gobiernos extranjeros. Cualquier modificación, suspensión o revocación de uno o más acuerdos bilaterales podría tener un efecto adverso importante sobre nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones. La suspensión de nuestro permiso para operar en ciertos aeropuertos, destinos y slots o la imposición de otras sanciones también podrían tener un efecto negativo importante. Un cambio en la administración de las leyes y regulaciones actuales o la adopción de nuevas leyes o regulaciones en los países en donde operamos que restrinjan nuestro acceso a rutas, aeropuertos u otros podría tener un importante efecto adverso sobre nuestro negocio, nuestra situación financiera o los resultados de nuestras operaciones.

Además, nuestras operaciones y estrategia de crecimiento dependen de las instalaciones e infraestructura de los aeropuertos clave, que comprenden el Aeropuerto Internacional de Santiago, los Aeropuertos Internacionales de Guarulhos y Congonhas en São Paulo, el Aeropuerto Internacional de Brasilia y el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de Lima.

Actualmente, el Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez de Santiago enfrenta una importante expansión que debe quedar completada para 2020. Si la expansión no se lleva a cabo a tiempo, ello reducirá de manera importante nuestras operaciones y afectará negativamente nuestra capacidad para permanecer competitivos.

Uno de los principales riesgos operativos que enfrentamos a diario en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de Lima es el número limitado de posiciones de estacionamiento. Además, la infraestructura interior del aeropuerto limita nuestra capacidad para gestionar las conexiones y lanzar nuevos vuelos a causa de la falta de puertas de embarque y el aumento en los controles de seguridad e inmigración. Anticipamos que, en los próximos años, la capacidad del aeropuerto de Lima se mantendrá al nivel actual, lo que limitará nuestra capacidad para crecer y afectará nuestra competitividad en el país y en la región.

Los aeropuertos de Brasil, como son los aeropuertos internacionales de Brasilia y São Paulo (Guarulhos), cuentan con un número reducido de slots por día debido a limitaciones estructurales. Cualquier condición que evite o retrase nuestro acceso a los aeropuertos o a rutas que son vitales para nuestra estrategia o bien, nuestra incapacidad de mantener los slots existentes y obtener otros más podría en gran medida afectar adversamente nuestras operaciones.

Una parte importante de nuestros ingresos por transporte de carga proviene de relativamente

pocos tipos de productos y podría verse afectada por eventos que afecten su producción, comercialización o demanda.

Nuestra demanda de transporte de carga, especialmente entre exportadores latinoamericanos, se concentra en un número limitado de categorías de productos, como exportaciones de pescado, productos del mar y fruta de Chile, espárragos de Perú y flores frescas de Ecuador y Colombia. Eventos que afecten de manera adversa la producción, comercialización o demanda de estos bienes podrían impactar negativamente el volumen de los bienes que transportamos y podríamos sufrir un efecto relevante sobre los resultados de nuestras operaciones. Las medidas futuras de protección comercial implementadas por o en contra de los países a los que ofrecemos servicios de carga podrían tener un impacto en los volúmenes de tráfico de carga y afectar de manera adversa nuestros resultados financieros. Algunos de nuestros productos de carga son susceptibles a los tipos de cambio y, por ende, los volúmenes de tráfico podrían verse afectados por la apreciación o depreciación de las monedas locales.

Nuestras operaciones están sujetas a variaciones en el suministro y costo del combustible para aviones (jet fuel), lo que podría impactar negativamente en nuestro negocio.

Mayores precios de este combustible podrían tener un efecto adverso importante sobre nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones. Históricamente, los costos del combustible de aviación han

**— NUESTRO NEGOCIO**

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



representado una parte importante de nuestros gastos de operación y significaron un 24,5% de nuestros gastos de operación en 2018. Tanto el costo como la disponibilidad del combustible están sujetos a muchos factores económicos y políticos y eventos que no podemos controlar ni predecir, como son circunstancias políticas y económicas internacionales, como la inestabilidad política en los principales países exportadores de petróleo. Cualquier escasez futura en el suministro de combustible (por ejemplo, como resultado de recortes en la producción por parte de la Organización de Países Exportadores de Petróleo “OPEP”), una disrupción en las importaciones de crudo, disrupciones en el suministro como resultado de condiciones climatológicas adversas o desastres naturales, la persistencia de los disturbios en el Medio Oriente y otros factores, podrían resultar en un alza en los precios del combustible o en más reducciones en los servicios regulares de las aerolíneas. No podemos garantizar que podremos contrarrestar cualquier incremento en el precio del combustible mediante incrementos en nuestras tarifas aéreas. Además, una baja en los precios del combustible podría resultar en una reducción en las tarifas aéreas, a través de la disminución o eliminación del cargo por combustible. Hemos firmado contratos para la cobertura del combustible, pero no podemos asegurar que dichos contratos bastarán para protegernos de un aumento en los precios del combustible en el futuro cercano o a largo plazo. Además, si bien estos acuerdos de cobertura están diseñados para limitar el efecto de un alza en los precios del combustible, nuestros métodos de cobertura también podrían limitar nuestra capacidad para

aprovechar cualquier descenso en los precios del combustible, como sucedió en 2015 y, en menor medida, en 2016.

Confiamos en mantener una alta tasa de utilización de aviones para aumentar nuestros ingresos y absorber nuestros costos fijos, lo que nos deja particularmente vulnerables a los retrasos.

Un elemento clave de nuestra estrategia es mantener una alta tasa diaria de utilización de aeronaves, que mide la cantidad de horas que usamos nuestros aviones por día. Una alta utilización diaria de aviones nos permite maximizar la cantidad de ingresos que generamos a través de éstos y absorber los costos fijos relacionados con nuestra flota y se consigue, en parte, a través de la reducción de tiempos de servicio en los aeropuertos y del desarrollo de horarios que nos permite aumentar las horas promedio de vuelo diario. Nuestra tasa de utilización de aeronaves podría verse afectada de manera adversa por diversos factores que están fuera de nuestro control, incluyendo tráfico aéreo y congestión en aeropuertos, condiciones climáticas adversas, mantenimientos no anticipados y retrasos debido a terceros proveedores de servicios que se relacionen con asuntos como abastecimiento de combustible y servicio de asistencia en tierra a aeronaves (*ground handling*). Si un avión se retrasa, las demoras resultantes podrían provocar una disrupción en nuestro desempeño operativo y tener un impacto financiero sobre nuestros resultados.

Volamos y dependemos de aviones Airbus y Boeing y nuestro negocio podría verse afectado si no

recibimos las entregas de aviones a tiempo, si las aeronaves de estas empresas no estuvieran disponibles o si el público tuviera una percepción negativa de nuestros aviones.

Dado que ha aumentado nuestra flota, nuestra dependencia de Airbus y Boeing también lo ha hecho. Al 31 de diciembre de 2018, LATAM Airlines Group cuenta con una flota de 239 aviones Airbus y 81 Boeing. Los riesgos relacionados con Airbus y Boeing incluyen:

- > nuestro fracaso o incapacidad para obtener a tiempo aviones, partes o servicios de soporte relacionados de parte de Airbus o Boeing, debido a una alta demanda, retrasos en las entregas de aviones u otros factores;
- > interrupción del servicio de flotas a causa de necesidades de mantenimientos no programados o no anticipados para estos aviones;
- > que las autoridades chilenas u otras autoridades de aviación emitan directrices que restrinjan o prohíban el uso de nuestros aviones Airbus o Boeing o que requieran de inspecciones o mantenimientos prolongados;
- > percepción adversa del público sobre un fabricante debido a asuntos de seguridad, publicidad negativa u otros problemas, reales o percibidos, o en caso de un accidente; o
- > retrasos entre el tiempo en que percibimos la necesidad de adquirir nuevos aviones y el tiempo que nos lleva hacer los arreglos con Airbus y Bo-



— NUESTRO NEGOCIO

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



ing o con un tercero proveedor para que entreguen estos aviones.

La incidencia de uno o más de estos factores podría limitar nuestra capacidad de usar los aviones para generar utilidades, responder a una mayor demanda o limitar de otro modo nuestras operaciones y afectar nuestro negocio de manera adversa.

Si no podemos incorporar los aviones arrendados a nuestra flota con cuotas y términos aceptables en el futuro, nuestro negocio podría verse afectado de manera adversa.

Una parte importante de nuestra flota aérea está sujeta a arrendamientos operativos a largo plazo. Nuestros arrendamientos operativos típicamente duran tres a 12 años desde la fecha de entrega. Podríamos enfrentar mayor competencia o una oferta limitada de aviones arrendados, lo que nos dificultaría negociar bajo términos competitivos al expirar nuestros arrendamientos operativos actuales o arrendar capacidad adicional necesaria para nuestro nivel objetivo de operaciones. Si nos vemos obligados a pagar tasas de arrendamiento mayores a futuro para mantener nuestra capacidad y la cantidad de aviones en nuestra flota, nuestra rentabilidad podría verse afectada de manera adversa.

Nuestro negocio podría verse afectado de manera adversa si no podemos pagar nuestra deuda o cumplir con nuestros requisitos financieros futuros.

Tenemos un alto nivel de deuda y obligaciones de pago bajo nuestros arrendamientos operativos de aviones y acuerdos de deuda financiera. Reque-

rimos cantidades importantes de financiamiento para cubrir nuestras necesidades de capital para aviones y podríamos requerir financiamiento adicional para fondear nuestras otras necesidades comerciales. No podemos garantizar que tendremos acceso o que podremos acordar financiamiento en el futuro bajo condiciones favorables. Mayores costos de financiamiento podrían afectar nuestra capacidad para ampliar o renovar nuestra flota, que a su vez podría afectar nuestro negocio de manera adversa.

Además, la mayoría de nuestras propiedades y equipo está supeditada a gravámenes para garantizar nuestra deuda. En caso de que no podamos realizar los pagos sobre la deuda garantizada, la ejecución de los gravámenes por parte de nuestros acreedores podría limitar o acabar con nuestra capacidad para usar las propiedades y el equipo afectados para cubrir nuestras necesidades operativas y generar ingresos.

Asimismo, las condiciones externas de los mercados financieros y de crédito podrían limitar la disponibilidad de fondeo en momentos particulares o aumentar sus costos, lo que podría afectar nuestra rentabilidad y posición competitiva de manera adversa y resultar en menores márgenes de interés netos, ingresos y flujos de efectivo, así como en menores rendimientos sobre el capital social y el capital invertido. Los factores que pueden afectar la disponibilidad de fondeo o provocar un aumento en nuestros costos de fondeo incluyen crisis macroeconómicas a nivel mundial, una reducción de nuestra calificación crediticia y otras disrupciones de mercado potenciales.

Tenemos una exposición importante a la tasa LIBOR y otras tasas de interés flotantes; los aumentos en las tasas de interés incrementarán nuestros costos de financiamiento y podrían tener efectos adversos sobre nuestra situación financiera y nuestros resultados de operación.

Estamos expuestos a las variaciones de tasas de interés, principalmente en relación con la Tasa Interbancaria de Oferta de Londres (“LIBOR”) en dólares estadounidenses. Muchos de nuestros arrendamientos financieros están denominados en dólares y devengan intereses a tasa flotante. 40,5% de nuestra deuda consolidada pendiente al 31 de diciembre de 2018 devenga intereses a tasa flotante luego de aplicar los acuerdos de cobertura de intereses. La volatilidad de la LIBOR y otras tasas de referencia podría aumentar nuestros pagos periódicos de intereses y arrendamiento y tener un efecto adverso sobre nuestros costos de financiamiento. Es posible que no podamos ajustar nuestros precios adecuadamente para contrarrestar cualquier aumento en los costos de financiamiento, lo que tendría un efecto adverso sobre nuestros ingresos y los resultados de nuestras operaciones.

Aumentos en los costos de seguros y/o reducciones importantes en la cobertura podrían impactar negativamente nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones.

Eventos importantes que afecten la industria de seguros aéreos (como son ataques terroristas, secuestro de aviones o choques de aerolíneas) podrían resultar en aumentos importantes en las

**— NUESTRO NEGOCIO**

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



primas de seguros de las aerolíneas o en importantes reducciones en la cobertura de seguros, como sucedió después del ataque terrorista del 11 de septiembre de 2011. Por ende, aumentos adicionales en el costo de los seguros o reducciones en la cobertura disponible podrían tener un impacto negativo sobre nuestros resultados financieros y operativos, así como aumentar el riesgo de sufrir pérdidas por daños no cubiertos.

Los problemas con los sistemas de control de tráfico u otras fallas técnicas podrían interrumpir nuestras operaciones y tener importantes efectos adversos sobre nuestro negocio.

Nuestras operaciones, incluyendo nuestra capacidad de dar servicio a los clientes, dependen de la operación efectiva de nuestro equipo, incluyendo aviones, sistemas de mantenimiento y sistemas de reservaciones. Nuestras operaciones también dependen de la operación efectiva de los sistemas de control de tráfico aéreo doméstico e internacional y de la infraestructura de control de tráfico aéreo por las autoridades correspondientes en los mercados en donde operamos. Fallas de equipo, escasez de personal, problemas de control de tráfico aéreo y otros factores que pudieran interrumpir las operaciones podrían afectar de manera adversa nuestras operaciones y resultados financieros, así como nuestra reputación.

Dependemos de un número limitado de proveedores para ciertas partes de aeronaves y motores.

Dependemos de un número limitado de proveedores de aeronaves, motores de aviones y mu-

chas partes de ambos. Por ende, somos vulnerables a cualquier situación relacionada con el suministro de estos aviones, partes y motores, incluyendo defectos de diseño, problemas mecánicos, cumplimiento contractual por parte de los proveedores o una percepción adversa por parte del público, que resultaría en la necesidad de realizar mantenimientos no programados, en que los clientes eviten la marca o en acciones por parte de las autoridades de aviación, que a su vez derivaría en la incapacidad para operar nuestros aviones. Durante el año 2018, los principales proveedores de LATAM Airlines fueron los fabricantes Airbus y Boeing.

Además de Airbus y Boeing, LATAM Airlines cuenta con varios proveedores más, principalmente para accesorios, refacciones y componentes para los aviones, entre ellos Pratt & Whitney, MTU Maintenance, Rolls-Royce, y Pratt & Whitney Canada.

Durante 2018, Airbus sufrió dificultades en las entregas de los aviones A320neo a nivel mundial, lo que entendemos que se debe a problemas con los motores Pratt & Whitney para los aviones. Actualmente, esperamos la entrega de 9 aviones A320neo en el 2019 y cualquier demora en su entrega podría tener un impacto adverso sobre nuestras operaciones. Además, actualmente contamos con tres aviones A320neo en nuestra flota y cualquier problema relacionado con la falta de disponibilidad de los motores Pratt & Whitney podría evitar que dichos aviones sigan operando.

Tenemos entendido que Rolls Royce está sufriendo problemas relativos a un mantenimien-

to anticipado de los motores Rolls Royce Trent 1000 usados en los aviones Boeing 787. El mantenimiento adicional inesperado ha reducido la cantidad de aviones Boeing 787 disponibles para servicio y también podría afectar a nuestros aviones A350. Durante 2018, LATAM tuvo una menor disponibilidad de su flota Boeing 787, parte de la cual permanece en espera de mantenimiento de motores por Rolls Royce, lo que ha supuesto importantes retos operacionales para la empresa, ya que LATAM ha tenido que cambiar sus itinerarios, los tipos de aviones para rutas selectas y obtener aviones en arrendamiento con tripulación de terceros para cubrir sus necesidades de aeronaves. No podemos asegurar que no enfrentaremos importantes interrupciones operativas que pudieran afectar negativamente nuestras operaciones y nuestros resultados financieros.

Nuestro negocio depende ampliamente de terceros proveedores de servicios. El fracaso de estos terceros en cumplir con lo esperado o las interrupciones en nuestra relación con estos proveedores o de sus servicios para nosotros podrían tener un efecto adverso sobre nuestra posición financiera y los resultados de nuestras operaciones.

Hemos contratado a una cantidad importante de terceros proveedores de servicios para desempeñar un gran número de funciones que son integrales a nuestro negocio, incluyendo operaciones regionales, operación de centros de atención telefónica a clientes, distribución y venta de inventario de asientos aéreos, suministro de mayor infraestructura y servicios LATAM de tecnología de la información, incluyendo compras y



— NUESTRO NEGOCIO

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



gestión de efectivo, suministro de mantenimiento y reparación de aviones, servicio de comida, servicios terrestres y suministro de diversos servicios (electricidad, agua, etc.) y desempeño de operaciones de abastecimiento de combustible aéreo, entre otras funciones y servicios vitales. No tenemos control directo sobre estos terceros proveedores de servicios, aunque sí firmamos acuerdos con muchos de ellos que definen el desempeño en servicio esperado. Sin embargo, cualquiera de estos terceros proveedores de servicios podría incumplir con sus compromisos de desempeño de servicio, sufrir interrupciones en sus sistemas que pudieran impactar sus servicios o bien, otros acuerdos con dichos proveedores podrían darse por terminados. Por ejemplo, las reservas de vuelos por clientes y/o agencias de viajes a través de sistemas de reparto global de terceros (GDS por sus siglas en inglés) podrían verse afectadas de manera adversa por interrupciones en nuestra relación comercial con los operadores de los GDS. Tales interrupciones, incluyendo la imposibilidad de llegar a un acuerdo de términos contractuales aceptables cuando venzan los contratos o cuando sean susceptibles de renegociación, podrían provocar que la información de vuelo de la aerolínea se vea limitada o no esté disponible para verse, que aumenten sustancialmente las tarifas tanto para nosotros como para los usuarios de los GDS y que afecten nuestra relación con los clientes y las agencias de viaje. El fracaso de cualquier tercero proveedor de servicios en cumplir adecuadamente sus obligaciones de servicio o cualquier otra interrupción de los servicios podría reducir nuestros ingresos y aumentar nuestros gastos o

evitar que operemos nuestros vuelos y brindemos otros servicios a nuestros clientes. Además, nuestro negocio, desempeño financiero y reputación podrían verse afectados significativamente si los clientes creen que nuestros servicios no son confiables o satisfactorios.

Interrupciones o violaciones de seguridad de nuestra infraestructura o sistemas de tecnología de la información podrían afectar nuestras operaciones, comprometer la información de los pasajeros o empleados y exponernos a responsabilidad, posiblemente causando que sufra nuestro negocio y nuestra reputación.

Un serio error, falla o incidente de seguridad interno que afecte los sistemas alojados internamente en nuestros centros de datos o externamente en ubicaciones de terceros o bien, una interrupción a gran escala en la infraestructura de tecnología de la que dependemos, como energía eléctrica, telecomunicaciones o la internet, podría afectar nuestra red tecnológica con un impacto potencial sobre nuestras operaciones. Nuestros sistemas de tecnología y la información relacionada también podrían ser vulnerables a una serie de fuentes de interrupción, incluyendo desastres naturales, ataques terroristas, fallas en las telecomunicaciones, virus informáticos, ciberataques y otros asuntos de seguridad. Estos sistemas incluyen nuestro sistema de reserva informatizado, sistemas de operaciones de vuelo, sistemas de telecomunicaciones, sitio web, sistemas de mantenimiento, kioscos para realizar el check-in, sistemas de entretenimiento a bordo y centros de datos.

Asimismo, como parte de nuestras operaciones comerciales ordinarias, recabamos y almacenamos información sensible, incluyendo datos personales de nuestros pasajeros y empleados, así como información de nuestros socios comerciales. La operación segura de las redes y sistemas en los que se almacena, procesa y mantiene este tipo de información es crítica para nuestras operaciones comerciales y estrategia de negocio. Terceros no autorizados podrían intentar acceder a nuestros sistemas o a la información a través de fraudes, engaños o incidentes de ciberseguridad. El hardware y software que desarrollamos o adquirimos podría tener defectos que pudieran comprometer la seguridad de la información de manera inesperada. El menoscabo de nuestros sistemas de tecnología que resulte en pérdidas, divulgación, uso ilícito o acceso a la información de los clientes, empleados y socios comerciales podría resultar en demandas legales o procesos judiciales, responsabilidad o sanciones regulatorias conforme a las leyes que protegen la privacidad de la información personal, interrupciones en nuestras operaciones y daños a nuestra reputación que, por sí solos o en conjunto, podrían afectar de manera adversa nuestro negocio.

Los aumentos en los costos de la mano de obra, que representan una parte importante de nuestros gastos totales de operación, podrían afectar directamente nuestros ingresos.

Los costos de la mano de obra representan un porcentaje importante de nuestros gastos de operación totales (18,8% en 2018) y, en ocasiones durante la historia de nuestra operación, he-



— NUESTRO NEGOCIO

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



mos experimentado presiones para aumentar los salarios y prestaciones de nuestros empleados. Un aumento importante en los costos de la mano de obra podría resultar en una reducción sustancial de nuestros ingresos.

Nuestro negocio podría enfrentar consecuencias adversas si no logramos alcanzar acuerdos colectivos satisfactorios con nuestros empleados sindicalizados.

Al 31 de diciembre de 2018, alrededor de 86% de nuestros empleados, incluyendo personal administrativo, tripulantes de cabina, sobrecargos, pilotos y técnicos de mantenimiento, son miembros de sindicatos y tienen contratos y acuerdos colectivos que vencen a intervalos regulares. Nuestro negocio, situación financiera y los resultados de nuestras operaciones podrían verse afectados de manera sustancial por una incapacidad de llegar a un acuerdo con cualquier sindicato que represente a dichos empleados o por cualquier acuerdo con un sindicato que contenga términos que no estén en línea con nuestras expectativas o que eviten que compitamos de manera efectiva con otras aerolíneas.

Acción colectiva por empleados que podría causar interrupciones operativas e impactar de manera adversa nuestro negocio.

Ciertos grupos de empleados, como pilotos, sobrecargos, mecánicos y nuestro personal aeroportuario, tienen habilidades altamente especializadas. Por ende, las acciones perpetradas por estos grupos, como huelgas, abandono de funciones (walk-outs) o paros, podrían afectar seriamente nuestras operaciones e impactar de manera ad-

versa nuestro desempeño operativo y financiero, así como nuestra imagen.

Cualquier huelga, interrupción laboral o paro o cualquier disputa prolongada con los empleados representados por cualquiera de estos sindicatos podría tener un impacto negativo sobre nuestras operaciones. Estos riesgos se ven exacerbados generalmente en periodos de renegociación con sindicatos, lo que suele suceder cada dos a cuatro años, de acuerdo con la jurisdicción y el sindicato. Cualquier renegociación del convenio colectivo podría conllevar importantes aumentos salariales y, por consiguiente, un aumento en nuestros gastos operativos. No llegar a un acuerdo durante las negociaciones con los sindicatos podría requerir que entremos en un proceso de arbitraje, que usemos recursos financieros y administrativos y, posiblemente, que aceptemos términos que resulten menos favorables para nosotros que los acuerdos existentes. Los empleados que no se encuentran actualmente dentro de un sindicato también podrían integrar nuevos sindicatos que busquen mayores aumentos salariales o beneficios.

Podríamos enfrentar problemas para encontrar, capacitar y retener empleados.

Nuestro negocio es intensivo en mano de obra. Empleamos un gran número de pilotos, sobrecargos, técnicos de mantenimiento y otro personal operativo y administrativo. De tiempo en tiempo, la industria de la aviación ha enfrentado una escasez de personal calificado, particularmente pilotos y técnicos de mantenimiento. Asimismo, como sucede normalmente con muchos de nuestros

competidores, podríamos, de tiempo en tiempo, enfrentar una rotación importante de nuestros empleados. Si la rotación de empleados, particularmente de pilotos y técnicos de mantenimiento, aumenta drásticamente, nuestros costos de capacitación serán sustancialmente mayores. No podemos asegurar que podremos reclutar, capacitar y retener a los gerentes, pilotos, técnicos y demás personal calificado necesario para continuar con nuestras operaciones actuales o reemplazar a los empleados que dejen la empresa. Un aumento en rotación o la incapacidad para reclutar, capacitar y retener a los empleados calificados a un costo razonable podría tener un importante efecto adverso para nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones.

RIESGOS RELACIONADOS CON LA INDUSTRIA DE LA AVIACIÓN Y LOS PAÍSES EN DONDE OPERAMOS

Nuestro desempeño depende en gran medida de las condiciones económicas de los países en donde operamos. Condiciones económicas negativas en esos países tendrían un impacto adverso sobre nuestro negocio y los resultados de nuestra operación y provocarían que el precio de mercado de nuestras acciones ordinarias y ADS se redujera.

La demanda de transporte de pasajeros y de carga es muy cíclica y depende en gran medida del crecimiento económico, las expectativas económicas y las variaciones en los tipos de cambio a nivel mundial y local, entre otras cosas. Anteriormente, nuestro negocio se ha visto afectado de manera adversa por recesiones a nivel mundial,



— NUESTRO NEGOCIO

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



poco crecimiento económico en Chile, recesiones en Brasil y Argentina y un desempeño económico pobre en ciertos países de mercados emergentes en donde operamos. La incidencia de eventos similares en el futuro podría afectar de manera adversa nuestro negocio. Planeamos seguir ampliando nuestras operaciones basadas en Latinoamérica y, por ende, nuestro desempeño seguirá dependiendo en gran medida de las condiciones económicas en la región.

Cualquiera de los siguientes factores podría afectar de manera adversa nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones en los países en donde operamos:

- > cambios en la política económica u otras políticas del gobierno;
- > cambios en prácticas regulatorias, legales o administrativas;
- > desempeño económico pobre incluyendo, entre otros, una desaceleración en la economía brasileña e inestabilidad política, bajo crecimiento económico, bajas tasas de consumo y/o inversión y mayores tasas de inflación; o bien,
- > otras situaciones políticas o económicas sobre las que carecemos de control.

No podemos asegurar que las reducciones de capacidad u otras medidas que tomemos en respuesta a una menor demanda bastarán para contrarrestar cualquier reducción futura en nuestra demanda de servicios de carga y/o transporte aé-

reo de pasajeros en los mercados en donde operamos. Una demanda baja por un tiempo prolongado podría afectar de manera adversa nuestros ingresos, los resultados de nuestras operaciones o nuestra situación financiera.

Un entorno económico adverso, ya sea a nivel mundial, regional o en un país específico, podría resultar en una disminución del tráfico de pasajeros, así como en nuestro negocio de carga, además de que podría afectar nuestra capacidad para incrementar tarifas aéreas, lo que a su vez afectaría de manera importante y negativa nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones.

Estamos expuestos a aumentos en las tarifas de aterrizaje y otros cargos por servicios aeroportuarios que podrían afectar de manera adversa nuestro margen y posición ante la competencia. Además, no podemos asegurar que en el futuro tendremos acceso a las instalaciones apropiadas y a los derechos de aterrizaje necesarios para cumplir con nuestros planes de expansión.

Debemos pagar cuotas a los operadores aeroportuarios para usar sus instalaciones. Cualquier aumento importante en las tasas aeroportuarias, incluyendo en los aeropuertos internacionales de Guarulhos en São Paulo, Jorge Chavez en Lima y Comodoro Arturo Merino Benítez en Santiago, podría tener un impacto adverso significativo sobre los resultados de nuestras operaciones. Los impuestos a pasajeros y las tarifas aeroportuarias han aumentado sustancialmente en los últimos años. No podemos asegurar que los aeropuertos

en donde operamos no aumentarán o mantendrán altos impuestos a pasajeros o tarifas aeroportuarias en el futuro. Cualquier aumento de esta índole podría tener un efecto adverso sobre nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones.

Algunos de los aeropuertos que atendemos (o que planeamos atender en el futuro) están sujetos a limitaciones de capacidad e imponen diversas restricciones, incluyendo para slots en ciertos periodos del día y límites en el nivel de ruido de los aviones. No tenemos certeza de que podremos obtener la cantidad suficiente de slots, puertas de embarque u otras instalaciones en los aeropuertos para aumentar nuestros servicios en línea con nuestra estrategia de crecimiento. También es posible que los aeropuertos que actualmente no tienen limitantes de capacidad las tengan a futuro. Además, una aerolínea debe usar sus slots de manera regular y a tiempo o corre el riesgo de que dichos slots sean reasignados a otras aerolíneas. Donde no estén disponibles o tengan algún tipo de disponibilidad limitada los slots u otros recursos aeroportuarios, es posible que debamos modificar nuestros horarios, cambiar nuestras rutas o reducir la utilización de los aviones. Cualquiera de estas alternativas podría tener un impacto financiero adverso en nuestras operaciones. No podemos asegurar que los aeropuertos en los que no existan tales restricciones no las implementarán en un futuro o que, donde sí existan, no se volverán más onerosas. Dichas restricciones podrían limitar nuestra capacidad para continuar ofreciendo o aumentar nuestros servicios en dichos aeropuertos.

**— NUESTRO NEGOCIO**

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

**Nuestro negocio está altamente regulado y los cambios en el entorno regulatorio en los países en donde operamos podrían afectar de manera adversa nuestro negocio y los resultados de nuestras operaciones.**

Nuestro negocio está altamente regulado y depende en gran medida del entorno regulatorio en los países en donde operamos o planeamos operar. Por ejemplo, los controles de precios de los pasajes podrían limitar nuestra capacidad para aplicar las técnicas de maximización de utilidades por segmentación de clientes de manera efectiva (“gestión de ingresos de pasajeros”) y ajustar los precios para reflejar las presiones en los costos. Altos niveles de regulación gubernamental podrían limitar el alcance de las operaciones y los planes de crecimiento. El posible fracaso de las autoridades de aviación para mantener las autorizaciones gubernamentales requeridas o nuestro fracaso para cumplir con las regulaciones aplicables podría afectar de manera adversa nuestro negocio y los resultados de nuestras operaciones.

Nuestro negocio, nuestra situación financiera, los resultados de nuestras operaciones y el precio de las acciones preferentes y ADS podrían verse afectados de manera adversa por cambios en las políticas o regulaciones a nivel federal, estatal o municipal en los países donde operamos, abarcando o afectando factores como:

- > tasas de interés;
- > fluctuaciones por tipo de cambio;
- > políticas monetarias;

- > inflación;
- > liquidez de los mercados de capitales;
- > políticas fiscales y de seguridad social;
- > regulación laboral;
- > escasez y racionamiento de energía y agua; y
- > otros temas políticos, sociales y económicos dentro de, o que afecten a Brasil, Chile, Perú y Estados Unidos, entre otros.

Por ejemplo, el gobierno federal de Brasil ha intervenido a menudo en la economía local y realizado cambios drásticos en la política y las regulaciones para controlar la inflación y afectar otras políticas y reglas. Ello requirió que el gobierno federal aumentara las tasas de interés, hiciera cambios en la política fiscal y de seguridad social, implementara controles de precios, tipos de cambio y remesas, devaluaciones, controles de capital y límites sobre los impuestos.

La incertidumbre sobre si el gobierno federal de Brasil implementará cambios en la política o la regulación que afecten a estos u otros factores podría contribuir a la incertidumbre económica de Brasil y a una mayor volatilidad en los mercados de valores brasileños y los valores emitidos en el extranjero por empresas brasileñas. Estas y otras situaciones en la economía y las políticas gubernamentales de Brasil podrían afectar de manera adversa a nuestra empresa, nuestro negocio y los resultados de nuestras operaciones, así como al precio comercial de nuestras acciones preferentes y ADS.

También estamos sujetos a acuerdos internacionales bilaterales de transporte aéreo que tienen previsto el intercambio de derechos de tráfico aéreo entre los países donde operamos y debemos obtener los permisos de los gobiernos extranjeros pertinentes para poder ofrecer servicio a destinos en el extranjero. No podemos asegurar que tales acuerdos bilaterales existentes continuarán o que podremos obtener más derechos de ruta bajo dichos acuerdos para cumplir con nuestros planes de expansión a futuro. Cualquier modificación, suspensión o revocación de uno o más acuerdos bilaterales podría tener un efecto adverso importante sobre nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones. La suspensión de nuestros permisos para operar en ciertos aeropuertos o destinos, nuestra incapacidad para obtener autorizaciones favorables de despegue y aterrizaje en ciertos aeropuertos de alta densidad o la imposición de otras sanciones también podrían tener un impacto negativo sobre nuestro negocio. No podemos asegurar que un cambio en las leyes y regulaciones actuales por parte de un gobierno extranjero o la adopción de nuevas leyes o regulaciones no tendrá un importante efecto adverso sobre nuestro negocio, nuestra situación financiera o los resultados de nuestras operaciones.

Las pérdidas y responsabilidades en caso de un accidente que afecte a uno o más de nuestros aviones podrían afectar sustancialmente nuestro negocio.

Estamos expuestos a pérdidas catastróficas potenciales en caso de un accidente de aviación, incidente terrorista o algún otro evento similar.

**— NUESTRO NEGOCIO**

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



No podemos asegurar que, como resultado de un accidente aéreo o incidente importante:

- > no necesitaremos aumentar nuestra cobertura de seguros;
- > nuestras primas de seguros no aumentarán sustancialmente;
- > nuestra cobertura de seguros cubrirá la totalidad de nuestra responsabilidad; o
- > no nos veremos obligados a absorber pérdidas importantes.

Reclamaciones sustanciales resultantes de un accidente o incidente importante que excedan nuestra cobertura de seguros relacionada podrían tener un fuerte efecto adverso sobre nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones. Asimismo, cualquier accidente aéreo, aun si está totalmente cubierto, podría provocar una percepción negativa entre el público de que nuestros aviones son menos seguros o confiables que los operados por otras aerolíneas o por otros operadores de vuelos, lo que podría tener un importante efecto adverso para nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones.

Las primas de seguros podrían aumentar debido a un accidente o incidente que afecte a uno de nuestros socios de alianzas u otras aerolíneas o debido a una percepción de mayor riesgo en la industria relacionada con preocupaciones por guerra o ataques terroristas.

Los altos niveles de competencia en la industria de la aviación, como son la presencia de operadores de bajo costo en los mercados domésticos en los que operamos, podrían afectar de manera adversa el nivel de nuestras operaciones.

Nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones podrían verse afectados de manera adversa por elevados niveles de competencia dentro de la industria, particularmente por la entrada de nuevos competidores en los mercados en donde operamos. Las aerolíneas compiten principalmente en niveles de tarifas, frecuencia y confiabilidad del servicio, reconocimiento de marca, amenidades para pasajeros (como los programas de viajero frecuente) y la disponibilidad y conveniencia de otros servicios de pasajeros o de carga. Aerolíneas nuevas o existentes (y las empresas que ofrecen servicios de transporte terrestre de carga o de pasajeros) podrían entrar en nuestros mercados y competir con nosotros sobre cualquiera de estas bases, incluyendo al ofrecer precios menores, servicios más atractivos o aumentando su oferta de destinos en un esfuerzo por ganar mayor participación de mercado.

Los operadores de bajo costo tienen un efecto importante sobre los ingresos de la industria, dado su bajo costo unitario. Los costos reducidos permiten a las aerolíneas de bajo costo ofrecer tarifas económicas que a su vez permiten a los clientes sensibles a los precios volar o cambiarse de las grandes aerolíneas a las de bajo costo. En años pasados, hemos visto mayor interés en desarrollar el modelo de bajo costo en toda América Latina. Por ejemplo, en el mercado doméstico

de Chile, Sky Airlines, nuestra principal competencia, ha estado migrando hacia el modelo de bajo costo desde 2015, mientras que, en julio de 2017, JetSmart, una nueva aerolínea de bajo costo, inició operaciones. En el mercado doméstico peruano, VivaAir Perú, una nueva aerolínea de bajo costo, inició operaciones en mayo de 2017. En Colombia, nuestro competidor VivaColombia opera en el mercado doméstico desde mayo de 2012. Las competidoras Flybondi y Norwegian iniciaron operaciones en el mercado doméstico en Argentina durante 2018. Una serie de aerolíneas de bajo costo han anunciado estrategias de crecimiento que comprenden la compra de cantidades importantes de aeronaves para entrega en los próximos años. La entrada de operadores de bajo costo a los mercados locales en donde competimos, incluyendo los descritos anteriormente, podría tener un importante efecto adverso sobre nuestras operaciones y nuestro desempeño financiero.

Nuestros planes estratégicos de crecimiento internacional dependen, en parte, de la obtención de autorizaciones regulatorias en los países en donde planeamos ampliar nuestras operaciones de ciertos Joint Business Agreements (JBAs). Es posible que no logremos obtener dichas autorizaciones, mientras que otros competidores sí lo hagan. Así pues, es posible que no logremos competir en las mismas rutas que ellos, lo que reduciría nuestra participación de mercado y tendría un efecto adverso sobre nuestros resultados financieros. No podemos asegurar que habrá beneficio alguno derivado de tales acuerdos.

**— NUESTRO NEGOCIO**

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

**Algunos de nuestros competidores cuentan con apoyo externo, lo que podría afectar de manera adversa nuestra posición ante la competencia.**

Algunos de nuestros competidores podrían contar con fuentes externas de apoyo, como sus gobiernos nacionales, que no estén disponibles para nosotros. Este apoyo podría incluir, entre otros, subsidios, apoyo financiero o exenciones fiscales. Este apoyo nos podría poner en desventaja ante la competencia y afectar de manera adversa nuestras operaciones y nuestro desempeño financiero. Por ejemplo, Aerolíneas Argentinas ha tenido históricamente un fuerte subsidio del gobierno.

Asimismo, como resultado del entorno competitivo, podría darse una mayor consolidación en la industria aérea latinoamericana y mundial, ya sea a través de adquisiciones, empresas conjuntas, asociaciones, o alianzas estratégicas. No podemos predecir los efectos de una mayor consolidación de la industria. Asimismo, la consolidación de la industria de la aviación y los cambios en las alianzas internacionales seguirán afectando el panorama competitivo de la industria y podrían resultar en la creación de aerolíneas y alianzas con mayores recursos financieros, redes mundiales más extensas y estructuras de menor costo.

Nuestras operaciones están sujetas a las regulaciones ambientales locales, nacionales e internacionales; los costos de cumplimiento con regulaciones aplicables o las consecuencias de incumplimiento podrían afectar de manera adversa nuestro negocio o nuestra reputación.

Nuestras operaciones se ven afectadas por la normativa ambiental a nivel local, nacional e internacional. Estas normas cubren, entre otras cosas, emisiones atmosféricas, manejo de residuos sólidos y efluentes acuosos, ruido de los aviones y otras actividades relativas a nuestro negocio. Las operaciones y los resultados financieros a futuro podrían variar como resultado de dichas normas. El cumplimiento de estas normas y las normas nuevas o existentes que pudieran aplicar para nosotros en el futuro podrían aumentar nuestra base de costos y afectar de manera adversa nuestras operaciones y resultados financieros. Asimismo, el incumplimiento de estas normas podría afectarnos de manera adversa en diversos modos, incluyendo nuestra reputación.

En 2016, la Organización de Aviación Civil Internacional (“OACI”) adoptó una resolución que creó el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA por sus siglas en inglés), que proporciona un marco para una medida mundial basada en el mercado para estabilizar las emisiones de dióxido de carbono (“CO₂”) en la aviación civil internacional (por ej., vuelos de aviación civil que salen de un país y llegan a otro). El CORSIA será implementado en etapas, empezando con la participación de los países miembros de la OACI de manera voluntaria durante una etapa piloto (de 2021 a 2023), seguida de una primera etapa (de 2024 a 2026) y luego una segunda etapa (a partir de 2027). Actualmente, el CORSIA se enfoca en definir normas para el seguimiento, reporte y verificación de emisiones de las operaciones aéreas, así como en definir los pasos para compensar las emisiones

de CO₂ posterior a 2020. En la medida en que la mayoría de los países en donde operamos permanezcan como estados miembros de la OACI, en el futuro podríamos vernos afectados por las normas adoptadas conforme al marco del CORSIA.

La proliferación de las normas e impuestos nacionales por emisiones de CO₂ en los países en donde tenemos operaciones domésticas, incluyendo las normas ambientales que enfrenta la industria en Colombia, también podría afectar nuestros costos y márgenes operativos.

Nuestro negocio podría verse afectado de manera adversa por un deterioro en la industria de la aviación provocado por eventos exógenos que afecten el comportamiento de viaje o aumenten los costos, como son el brote de alguna enfermedad, condiciones climatológicas y desastres naturales, guerras o ataques terroristas.

La demanda de transporte aéreo podría verse impactada de manera adversa por eventos exógenos como condiciones climatológicas adversas o desastres naturales, epidemias (como el ébola o zika), ataques terroristas, guerra o inestabilidad política y social. Situaciones como estas en uno o más de los mercados en donde operamos podrían tener un impacto importante sobre nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones. Asimismo, este tipo de situaciones podría tener un efecto prolongado sobre la demanda de transporte aéreo y sobre ciertos rubros de costos.

**— NUESTRO NEGOCIO**

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

Luego de los ataques terroristas ocurridos en los Estados Unidos el 11 de septiembre de 2011, la Empresa tomó la decisión de reducir sus vuelos a los Estados Unidos. En conjunto con la disminución del servicio, la Empresa también redujo su fuerza laboral, lo que resultó en mayores gastos debido al pago de indemnizaciones a los empleados despedidos durante el 2001. Por ende, cualquier ataque terrorista o conato de ataque a futuro, ya sea que involucre o no aeronaves comerciales, cualquier aumento en las hostilidades relativas a las represalias en contra de las organizaciones terroristas o de cualquier otro tipo y cualquier otro impacto negativo relacionado podría resultar en un descenso en el tráfico de pasajeros y afectar de manera importante y negativa nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones.

Tras los ataques terroristas del 2001, las aerolíneas han sufrido un aumento en costos derivado del incremento en las medidas de seguridad, que podrían volverse aún más rigurosas a futuro. Además de las medidas implementadas por el Departamento de Seguridad Nacional de los EEUU y el TSA, la IATA y ciertos gobiernos extranjeros también han comenzado a implementar mayores medidas de seguridad en los aeropuertos extranjeros donde operamos.

Los ingresos de las aerolíneas dependen de la cantidad de pasajeros transportados, la tarifa pagada por cada pasajero y factores de servicio, como son la puntualidad de salidas y llegadas. En periodos de niebla, hielo, bajas temperaturas, tormentas u

otras condiciones climatológicas adversas, algunos o todos nuestros vuelos podrían ser cancelados o demorados sustancialmente, reduciendo nuestra rentabilidad. Asimismo, los precios e inventarios del combustible, que nos representan un costo importante, podrían aumentar como resultado de futuros ataques terroristas, un aumento generalizado en hostilidades o una reducción en el nivel de producción de combustible, ya sea voluntaria o no, por los países productores de petróleo. Tales aumentos podrían resultar tanto en mayores precios de los pasajes aéreos como en una menor demanda de viajes aéreos en general, lo que podría resultar en efectos adversos sobre nuestros ingresos y los resultados de nuestras operaciones.

Estamos sujetos a riesgos relativos a procedimientos legales y administrativos que podrían afectar de manera adversa nuestro desempeño comercial y financiero en caso de un dictamen desfavorable.

La naturaleza de nuestro negocio nos expone a litigios relativos a temas laborales, de seguros y de seguridad, regulatorios, procesos fiscales y administrativos, investigaciones gubernamentales, reclamaciones de daños y disputas de contratos. Los litigios son inherentemente onerosos e impredecibles, lo que dificulta estimar con exactitud el resultado, entre otros temas. Actualmente, como en el pasado, estamos sujetos a procesos o investigaciones de litigios reales o potenciales. Si bien establecemos provisiones según lo consideremos necesario, los montos que reservamos podrían variar de manera sustancial de los montos que debemos pagar efectivamente debido a

incertidumbres inherentes al proceso de estimación. No podemos asegurar que estos u otros procesos legales no afectarán significativamente nuestro negocio.

Estamos sujetos a leyes y regulaciones anticorrupción, antisoborno, antilavado de dinero y antimonopolio en Chile, los Estados Unidos y en los diversos países donde operamos. Cualquier violación de una o más de estas leyes o regulaciones podría tener un efecto adverso importante sobre nuestra reputación, los resultados de nuestras operaciones y nuestra situación financiera.

Estamos sujetos a leyes y regulaciones internacionales de anticorrupción, antisoborno, antilavado de dinero y antimonopolio y estamos obligados a cumplir con las leyes y regulaciones vigentes en todas las jurisdicciones donde operamos. Asimismo, estamos sujetos a reglamentos de sanciones económicas que restringen nuestra interacción con ciertos países, individuos y entidades sancionados. No podemos asegurar que nuestras políticas y procedimientos internos bastarán para prevenir o detectar todas las prácticas inapropiadas, fraudes o violaciones de la ley por parte de nuestras filiales, empleados, directores, funcionarios, socios, agentes y proveedores de servicios o que dichas personas no tomarán acciones que violen nuestras políticas y procedimientos. Cualquier violación de una o más de estas leyes o reglamentos sobre sanciones podría tener un efecto adverso importante sobre nuestra reputación, los resultados de nuestras operaciones y nuestra situación financiera.





— NUESTRO NEGOCIO

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

El gobierno brasileño ha ejercido y podría seguir ejerciendo una fuerte influencia sobre la economía brasileña, lo que podría tener un impacto adverso sobre nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones.

La economía brasileña se ha caracterizado por la sustancial participación del gobierno brasileño, que a menudo cambia su política monetaria, crediticia, fiscal y otras para influir en la economía del país. Las acciones del gobierno brasileño para controlar la inflación e implementar otras políticas han conllevado controles salariales y de precios, depreciación del real, controles sobre envíos de fondos al extranjero, intervención del Banco Central para afectar las tasas de interés base y otras medidas. No tenemos control ni podemos predecir qué medidas o políticas podría tomar el gobierno brasileño en el futuro.

El gobierno peruano ha ejercido y podría seguir ejerciendo una fuerte influencia sobre la economía peruana, lo que podría tener un impacto adverso sobre nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones.

En el pasado, Perú ha sufrido periodos de severa recesión económica, devaluaciones monetarias, inflación elevada e inestabilidad política, lo que ha resultado en consecuencias económicas adversas. No podemos asegurar que Perú no sufrirá situaciones adversas similares en el futuro, aun si dentro de unos años los procesos democráticos se completasen sin violencia alguna. No podemos asegurar que la administración actual o las futuras

mantendrán políticas económicas favorables a las empresas y de mercado abierto o políticas que estimulen el crecimiento económico y la estabilidad social. Cualquier cambio en la economía peruana o en las políticas económicas del gobierno peruano podría tener un efecto negativo sobre nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones.

La inestabilidad y los disturbios políticos en Latinoamérica podrían afectar nuestro negocio de manera adversa.

Operamos principalmente dentro de América Latina, por lo que estamos sujetos a una amplia gama de riesgos asociados a nuestras operaciones en esta región. Estos riesgos pueden comprender condiciones políticas y económicas inestables, falta de sistemas legales bien establecidos y confiables, controles cambiarios y otros límites sobre nuestra capacidad de repatriar nuestras utilidades, así como requisitos legales o regulatorios cambiantes. En Venezuela, por ejemplo, las empresas extranjeras sólo pueden repatriar efectivo a través de ciertos programas del gobierno, lo que bien podría evitar que repatriemos efectivo por ciertos periodos.

Si bien las condiciones en toda Latinoamérica varían de un país a otro, las reacciones de los clientes ante las situaciones de la región generalmente podrían resultar en un decremento en el tráfico de pasajeros, lo que podría tener un efecto negativo sobre nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones.

RIESGOS RELACIONADOS CON NUESTRAS ACCIONES ORDINARIAS Y ADS

Nuestros accionistas principales podrían tener intereses que difieran de los de nuestros demás accionistas.

Uno de nuestros principales grupos de accionistas, el Grupo Cueto (los "Accionistas Mayoritarios de LATAM"), que al 31 de diciembre de 2018 tenía 27,91% de nuestras acciones ordinarias registradas a su nombre, tiene el derecho a elegir a tres de los nueve miembros de nuestro directorio y está en posición de dirigir a nuestra administración. Además, los Accionistas Mayoritarios de LATAM han llegado a un acuerdo entre accionistas con el Grupo Amaro, que al 31 de Diciembre de 2018 tenía 2,58% de las acciones de LATAM a través de TEP Chile, además de la participación indirecta que tiene a través de su 21,88% en Costa Verde Aeronáutica S.A., el principal vehículo legal a través del cual el Grupo Cueto tiene acciones de LATAM, conforme a lo cual estos importantes grupos de accionistas han acordado votar juntos para elegir a los individuos de nuestro directorio de acuerdo con su participación accionaria directa e indirecta en LATAM. En línea con el acuerdo de accionistas, los Accionistas Mayoritarios de LATAM y el Grupo Amaro también han acordado usar sus esfuerzos de buena fe para llegar a un acuerdo y actuar en conjunto en todas las acciones que emprenda nuestro directorio o asambleas de accionistas y, de no poder llegar a tal acuerdo, seguir las propuestas de nuestro directorio. Las decisiones de la Empresa que requieran una mayoría de votos se-



**— NUESTRO NEGOCIO**

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



gún la ley chilena también están sujetas a acuerdos de voto entre los Accionistas Mayoritarios de LATAM y el Grupo Amaro. Asimismo, otro accionista principal, Qatar Airways Investments (UK) Ltd., que al 31 de diciembre de 2018 tenía un 9,99% de nuestras acciones ordinarias, tiene derecho a asignar a una persona a nuestro directorio. Nuestros accionistas principales podrían tener intereses que difieran de los de nuestros demás accionistas.

De acuerdo con los términos del Contrato de Depósito que rige nuestros ADS, si los tenedores de los ADS no proporcionan a JP Morgan Chase Bank, N.A., en su capacidad de depositario de los ADS, instrucciones oportunas para el voto de las acciones ordinarias subyacentes a sus ADR, el depositario se dará por instruido para otorgar a una persona designada por el directorio el derecho discrecional de voto sobre esas acciones ordinarias. La persona designada por el directorio para ejercer este derecho discrecional de voto podría tener intereses que se alinean con los de nuestros accionistas mayoritarios, pero que difieran de los de nuestros demás accionistas. Históricamente, nuestro directorio ha designado a su presidente. Los miembros del nuevo directorio elegido por los accionistas en 2018 designaron a Ignacio Cueto para ocupar este puesto.

La operación de nuestros ADS y acciones ordinarias en los mercados de valores es limitada y podría sufrir una mayor falta de liquidez y volatilidad de precios.

Nuestras acciones ordinarias se cotizan en las diversas bolsas chilenas. Los mercados de valores chilenos son bastante más pequeños, menos líqui-

dos y más volátiles que los principales mercados de valores de los Estados Unidos. Asimismo, los mercados de valores chilenos podrían verse afectados de manera importante por las situaciones en otros mercados emergentes, particularmente en otros países de Latinoamérica. Así pues, si bien Ud. tiene el derecho a retirar sus acciones ordinarias subyacentes a los ADS del depositario en cualquier momento, su capacidad para vender las acciones ordinarias subyacentes a los ADS en el monto y al precio y en el momento de su elección podría verse sustancialmente limitada. Este acotado mercado de operación también podría aumentar la volatilidad de precios de los ADS o las acciones ordinarias subyacentes a los ADS.

Los tenedores de los ADR podrían verse afectados de manera adversa por las devaluaciones de divisas y fluctuaciones en los tipos de cambio.

Si el tipo de cambio del peso chileno cae contra el dólar, el valor de los ADS y cualquier distribución realizada sobre éstos desde el depositario podrían verse afectados de manera adversa. Las distribuciones en efectivo realizadas sobre los ADS son recibidas por el depositario (representado por el banco custodio en Chile) en pesos, convertidas por el banco custodio a dólares al tipo de cambio en vigor en ese momento y distribuidas por el depositario a los tenedores de los ADR que representan esos ADS. Asimismo, el depositario incurrirá en gastos de conversión de divisas (que serán absorbidos por los tenedores de los ADR) en relación con la conversión de divisas extranjeras y la subsecuente distribución de dividendos u otros pagos sobre los ADS.

Cambios futuros en los controles de inversión extranjera y en las retenciones fiscales en Chile podrían afectar de manera negativa a los no residentes que inviertan en nuestras acciones.

En el pasado, las inversiones en acciones en Chile por no residentes han estado sujetas a diversas normas de control del tipo de cambio que rigen la repatriación de inversiones y las utilidades obtenidas. Si bien actualmente no están en vigor, anteriormente las normas del Banco Central de Chile han requerido y podrían volver a requerir que los inversionistas extranjeros adquieran valores en el mercado secundario de Chile para mantener una reserva de efectivo o para pagar una cuota por la conversión de la divisa extranjera para comprar dichos valores. Asimismo, los cambios futuros en las retenciones fiscales podrían afectar de manera negativa a los no residentes que inviertan en nuestras acciones.

No podemos asegurar que en el futuro no se impondrán o requerirán restricciones adicionales en Chile aplicables a los tenedores de ADR, a la enajenación de las acciones ordinarias subyacentes a los ADS o a la repatriación de los recursos de adquisición, enajenación o pago de dividendos, ni podemos evaluar la duración o el impacto que tendrían de ser impuestas o requeridas tales posibles restricciones.

Es posible que nuestros tenedores de ADS no puedan ejercer sus derechos preferentes en ciertas circunstancias.

La Ley de Sociedades Anónimas chilena estipula que los derechos preferentes serán otorgados



— NUESTRO NEGOCIO

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



a todos los accionistas cuando la empresa emita nuevas acciones pagadas en efectivo, brindando a dichos tenedores el derecho a adquirir una cantidad suficiente de acciones para mantener su porcentaje actual de participación. No podremos ofrecer acciones a los tenedores de ADS y accionistas ubicados en los Estados Unidos conforme a los derechos preferentes otorgados a los accionistas en relación con cualquier emisión futura de acciones a no ser que esté en vigor una declaración de registro bajo la Ley de Valores de 1933 de los Estados Unidos, según su enmienda (la “Ley de Valores”), referente a dichos derechos y acciones, o que esté disponible alguna exención de los requisitos de registros estipulados por la Ley de Valores. Al momento de cualquier oferta de valores, evaluaremos los costos y responsabilidades potenciales relacionados con dicha declaración de registro en vista de cualquier beneficio indirecto para nosotros de permitir que los tenedores de ADR en los Estados Unidos que representan ADS y accionistas ubicados en los Estados Unidos ejerzan derechos preferentes, así como otros factores que pudieran considerarse adecuados en ese momento y, a continuación, tomaremos una decisión respecto de presentar una declaración de registro. No podemos asegurar que decidiremos presentar una declaración de registro o que tales derechos estarán disponibles a los tenedores de ADS y accionistas ubicados en los Estados Unidos.

No tenemos obligación de revelar tanta información a los inversionistas como deben hacerlo las emisoras estadounidenses y, por ende, es posible que Ud. reciba menos información sobre nosotros que la que recibiría sobre una empresa similar norteamericana.

Los requisitos de divulgación corporativa que aplican a nosotros podrían no ser equivalentes a los que aplican para una empresa estadounidense y, por ende, es posible que Ud. reciba menos información sobre nosotros que la que recibiría sobre una empresa similar norteamericana. Estamos sujetos a los requisitos de reporte establecidos en la Ley de Bolsas de Valores de 1934, según su enmienda o bien, en la Ley de Valores. Los requisitos de divulgación que aplican para emisoras extranjeras bajo la Ley de Valores son más limitados que aquellos para las emisoras estadounidenses. La información disponible al público sobre las emisoras de valores registrados en las bolsas chilenas también ofrece menor detalle en ciertos aspectos que la información publicada de manera regular por las empresas que cotizan en los Estados Unidos o en algunos otros países. Asimismo, existe un menor nivel de regulación en el mercado de valores chileno y de las actividades de los inversionistas en dichos mercados en comparación con el nivel de regulación de los mercados de valores en los Estados Unidos y en otros países desarrollados.

**MEDIO AMBIENTE****POLÍTICAS Y SISTEMAS****POLÍTICA DE SEGURIDAD, CALIDAD Y MEDIO AMBIENTE LATAM**

LATAM Airlines Group se compromete a alcanzar los más altos estándares de Seguridad, Calidad y Medio Ambiente en todas sus actividades operativas, administrativas, instalaciones y localidades donde opera, asignando los recursos necesarios para dicho fin.

Para ellos asumimos el compromiso de:

- > Declarar la seguridad, como el valor no negociable de nuestra Compañía, fomentando en nuestros empleados una cultura de autocuidado, desarrollando procesos orientados a la prevención, identificando los peligros, evaluando y mitigando los riesgos asociados a las diferentes actividades operativas y administrativas, propias del funcionamiento de la Compañía y garantizando que el personal operativo esté en condiciones psicofísicas y médicas aptas para el desarrollo de sus funciones.

- > Cumplir la legislación vigente que nos aplica, velando al mismo tiempo por la adherencia a los procedimientos internos y compromisos voluntarios suscritos.

- > Promover el desarrollo de un Sistema de Gestión de Seguridad para todos los empleados que participan en actividades operativas.

- > Valorar los reportes de acciones y condiciones inseguras asegurando que no se aplicarán sanciones contra quienes los realizan, entendiendo que el error es inherente a la condición humana, pero sin aceptar desvíos intencionales de los estándares o procesos operativos de la Compañía, asegurando el correcto cumplimiento del Código de Conducta del Grupo LATAM.

- > Desarrollar un Sistema de Gestión de Seguridad, Calidad y Medio Ambiente que permita revisar periódicamente el desempeño de metas, objetivos y recursos asignados, implementando

las mejores prácticas ambientales, previniendo cualquier tipo de contaminación y gestionando de manera eficiente nuestra huella de carbono.

En LATAM Airlines Group aplicamos los principios de ética, excelencia y mejora continua en nuestros procesos de gestión de Operador y/o Centro de Mantenimiento, con el propósito de avanzar hacia nuestro objetivo de posicionar a LATAM Airlines Group como la mejor aerolínea de Latinoamérica y una de las mejores del mundo, reforzando nuestro compromiso de generar valor a nuestros clientes, accionistas, proveedores, autoridades, empleados y localidades donde desarrollamos nuestras operaciones.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





— MEDIO AMBIENTE

Ecoeficiencia Operacional

GASES DE EFECTO INVERNADERO (t CO ₂ e) [305-1, 305-2, 305-3 y 305-4]					
	2015	2016	2017	2018	Δ 2018/2017
Emisiones directas ¹	11.610.378	11.343.650	11.051.171	11.513.608	4,18%
Emisiones indirectas ²	20.660	15.767	24.498	16.759	-31,59%
Otras emisiones indirectas ³	4.214	7.718	11.382	4.750	-58,27%
Total	11.635.252	11.367.134	11.087.051	11.535.117	4,04%
Intensidad de emisiones en la operación total (kg CO ₂ e/100 RTK)	83,82	83,02	79,89	80,34	0,57%
Intensidad de emisiones en las operaciones aéreas (kg CO ₂ e/100 RTK)	83,31	82,56	79,45	80,06	0,77%
Intensidad de emisiones netas en la operación total (kg CO ₂ e/100 RTK) ⁴	83,77	82,96	77,50	77,86	0,47%

1 Emisiones directas (Alcance 1): consumo de combustibles en las operaciones aéreas, fuentes fijas y vehículos de la flota LATAM, además de emisiones fugitivas de gases refrigerantes.

2 Emisiones indirectas (Alcance 2): compra de energía eléctrica. El cálculo de emisiones considera las diferentes matrices energéticas de los países donde LATAM opera.

3 Otras emisiones indirectas (Alcance 3): transporte terrestre relacionado con operaciones (empleados, proveedores y residuos) y desplazamiento aéreo (en otras compañías) de empleados en actividades de trabajo.

4 Considera las compensaciones de emisiones.

Nota: El inventario de emisiones de gases de efecto invernadero de LATAM cuenta con verificación externa, realizada por la Asociación Española de Normalización y Certificación (AENOR).

FUENTE	FACTOR DE EMISIÓN
Combustible de aviación	3,15 kg CO ₂ /kg combustible (Reglamento Europeo N° 601/2012)
Gasolina	69.300 kg CO ₂ /TJ (IPCC 2006)
Diesel	74.100 kg CO ₂ /TJ (IPCC 2006)
Gas natural	56.100 kg CO ₂ /TJ (IPCC 2006)
Gas licuado de petróleo (GLP)	63.100 kg CO ₂ /TJ (IPCC 2006)
ELECTRICIDAD	
	535,00 g CO ₂ /kWh
Argentina	[http://www.energia.gob.ar/contenidos/verpagina.php?idpagina=2311] ¹
	74,2 g CO ₂ /kWh
Brasil	[http://www.mctic.gov.br/mctic/opencms/ciencia/SEPED/clima/textogeral/emissao_corporativos.html] ¹
Chile	450,00 g CO ₂ /kWh [ACCIONA]
	210 g CO ₂ /kWh
Colombia	[http://www1.upme.gov.co/ServicioCiudadano/Documents/Documento%20de%20calculo%20del%20FE%20del%20SIN%202016%20FORMULADO.docx] ¹
	694,50 g CO ₂ /kWh
Ecuador	[http://www.revistapolitecnica.epn.edu.ec/images/revista/volumen37/tomo1/Factor_Anuar_de_Emision.pdf] ¹
Estados Unidos	555,96 g CO ₂ /kWh [http://www.iea.org/co2highlights/] ²
Perú	547,00 g CO ₂ /kWh [http://www.fonamperu.org/general/mdl/bienvenida.php] ²

1 Información consultada el 19 de febrero de 2019.

2 Información consultada el 7 de marzo de 2019.

IPCC: Panel Intergubernamental de Cambio Climático.

- MENÚ
- PRESENTACIÓN
- DESTACADOS
- MENSAJE DEL CEO
- QUIENES SOMOS
- GOBIERNO CORPORATIVO
- SOSTENIBILIDAD
- DIMENSIÓN ECONÓMICA**
- NUESTRO NEGOCIO
- PROVEEDORES
- CLIENTES
- DIMENSIÓN AMBIENTAL**
- MEDIO AMBIENTE
- DIMENSIÓN SOCIAL**
- EMPLEADOS
- SEGURIDAD
- SOCIEDAD
- ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA
- ANEXOS**
- INFORMES FINANCIEROS
- DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





MEDIO AMBIENTE

ECOFICIENCIA OPERACIONAL

EMISIONES ATMOSFÉRICAS SIGNIFICATIVAS [305-6 y 305-7]

	2015	2016	2017	2018	Δ(%) 2018/2017
Óxidos de nitrógeno (NOx) - (t)	39.722	38.828	37.876	39.485	4,25
Intensidad en la operación de pasajeros (g/RPK)	0,26	0,27	0,25	0,26	1,17
Intensidad en la operación de carga (g/RTK)	2,13	1,85	1,82	1,72	-5,72
Óxidos de azufre (SOx) - (t)	1.759	1.720	1.678	1.749	4,25
Intensidad en la operación de pasajeros (g/RPK)	0,012	0,012	0,011	0,011	1,17
Intensidad en la operación de carga (g/RTK)	0,09	0,08	0,08	0,08	-5,72
Gases que afectan la capa de ozono¹ (t CFC11 equivalente)	4,96	6,44	23,84	46,7	96,09 ²

¹ Incluye (2018): Halon-1301; HCFC-141b; HCFC-22; HFC-125; HFC-134a; HFC143a; HFC-32; R410A; y R507A.

² El aumento se explica por la recarga de equipos extintores de incendio para los aviones en Brasil.

Nota: en los indicadores de intensidad de emisiones, la variación año a año no llega a ser perceptible en esta tabla porque los datos se presentan con sólo dos decimales.

ALCANCE DE LA INFORMACIÓN (%)

	2015	2016	2017	2018
Combustible de aviación – operación aérea	100	100	100	100
Combustible - fuentes fijas				
Diesel	95	96	96	96
Gas natural	100	100	100	100
Gasolina	95	100	100	100
Gas licuado de petróleo (GLP)	100	94	100	100
Combustible - fuentes móviles				
Diesel	86	79	96	96
Gasolina	82	93	96	96
Gas licuado de petróleo (GLP)	100	100	100	100
Gases refrigerantes (varios)	100	100	100	100
Electricidad	96	93	100	100
Transporte en otras líneas aéreas (combustible de aviación)	100	96	100	100

Nota: el cálculo considera el alcance de cobertura de la información en cada país de operación y su participación porcentual en el transporte total medido por RPK.

- MENÚ
- PRESENTACIÓN
- DESTACADOS
- MENSAJE DEL CEO
- QUIENES SOMOS
- GOBIERNO CORPORATIVO
- SOSTENIBILIDAD
- DIMENSIÓN ECONÓMICA**
- NUESTRO NEGOCIO
- PROVEEDORES
- CLIENTES
- DIMENSIÓN AMBIENTAL**
- MEDIO AMBIENTE
- DIMENSIÓN SOCIAL**
- EMPLEADOS
- SEGURIDAD
- SOCIEDAD
- ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA
- ANEXOS**
- INFORMES FINANCIEROS
- DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





MEDIO AMBIENTE

ECOFICIENCIA OPERACIONAL

USO EFICIENTE DE COMBUSTIBLE — PRINCIPALES INICIATIVAS

> **APU:** racionalizar el uso del motor auxiliar para disminuir el consumo de energía.

> **Standard Operating Procedures (SOP):** utilizar los procedimientos estándar de aproximación, aterrizaje y taxeo establecidos en manuales de los fabricantes de aviones.

> **Peso:** eliminar el peso innecesario durante el vuelo.

> **Cost Index:** revisión del índice que establece rangos ideales para la relación entre velocidad y consumo de combustible. A velocidades más bajas menor será el consumo de combustible.

> **Acciones de mantenimiento:** tareas correctivas a los aviones con desvío en el consumo de combustible.

> **Políticas de combustible:** monitoreo de la cantidad de combustible extra que se carga en los distintos vuelos.

> **Lavado de motores:** limpieza periódica para reducir partículas en álabes, mejorando la aerodinámica (menor resistencia al avance).

> **Sistema RNP (Required Navigation Performance):** uso de sistema de navegación y aproximación basado en tecnología de posicionamiento satelital GPS y de referencias autónomas ILS del avión, permitiendo aproximaciones más eficientes y seguras.

> **Gestión de rutas:** optimización de las rutas existentes y creación de nuevas – más cortas y directas – que consumen menos combustible.

> **Optical Spectrum Analyzers (OSA):** software que analiza el escenario óptimo de la ruta y calcula la trayectoria más eficiente teniendo en cuenta un gran número de variables.

> **PACK (Pressurization and Air Conditioning Kit) off:** optimizar el uso de los equipos de climatización y presurización del avión.

DESTINO DE RESIDUOS (t) 2018 [306-2]	
RESIDUOS PELIGROSOS	31.265,16
Relleno sanitario	53,28
Reciclaje	131,05
Incineración	38,31
Co-procesamiento	97,00
Depósito controlado	293,67
Tratamiento de efluentes	30.604,02
Otros	47,83
RESIDUOS NO PELIGROSOS	2.085,61
Relleno sanitario	1.636,72
Reciclaje	354,73
Incineración	–
Co-procesamiento	15,00
Depósito controlado	–
Tratamiento de efluentes	–
Otros	79,16
TOTAL	33.350,77

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



**EMPLEADOS****DIRECTO AL GRANO:
CONECTADOS AL NEGOCIO**

CAPACITACIÓN (h) POR PROFESIONAL [404-1]			
	2016	2017	2018
POR CATEGORÍA PROFESIONAL			
Administración	14,6	15,6	0,7
Mantenimiento	47,0	29,2	25,2
Operaciones	39,5	35,8	178,4
Tripulantes de mando	42,7	75,8	11,1
Tripulantes de cabina	45,8	32,2	50,7
Ventas	26,3	47,5	5,0
POR GÉNERO			
Hombres	37,7	34,8	30,3
Mujeres	33,9	47,2	42,5
TOTAL	36,2	39,8	35,0

**EQUIPO
MULTICULTURAL**

GRUPO LATAM Y FILIALES – TOTAL DE EMPLEADOS (2018) [102-8]		
	Total	%
POR GÉNERO		
Hombres	24.794	60,2
Mujeres	16.376	39,8
POR RANGO DE EDAD		
Hasta 30 años	10.991	26,7
De 31 a 40 años	17.460	42,4
De 41 a 50 años	8.924	21,7
De 51 a 60 años	3.102	7,5
A partir de 61 años	693	1,7
POR ANTIGÜEDAD		
Hasta 3 años	8.626	21,0%
De 3 años y 1 día hasta 6 años	7.456	18,1%
De 6 años y un día hasta 9 años	8.510	20,7%
De 9 años y un día hasta 12 años	7.203	17,5%
Desde 12 años y un día	9.375	22,8%
TOTAL	41.170	100%

GRUPO LATAM Y FILIALES – EMPLEADOS DE NIVEL GERENCIAL (2018)		
	Total	%
POR GÉNERO		
Hombres	664	70,5
Mujeres	275	29,5
POR RANGO DE EDAD		
Hasta 30 años	42	4,47%
De 31 a 40 años	485	51,65%
De 41 a 50 años	295	31,42%
De 51 a 60 años	100	10,65%
A partir de 61 años	17	1,81%
POR ANTIGÜEDAD		
Hasta 3 años	66	7,0%
De 3 años y 1 día hasta 6 años	165	17,6%
De 6 años y un día hasta 9 años	237	25,2%
De 9 años y un día hasta 12 años	141	15,0%
Desde 12 años y un día	330	35,1%
TOTAL	939	100%

Nivel gerencial: Incluye subgerente, gerente, gerente senior, director y vicepresidente.

MENÚ
PRESENTACIÓN
DESTACADOS
MENSAJE DEL CEO
QUIENES SOMOS
GOBIERNO CORPORATIVO
SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO
PROVEEDORES
CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS
SEGURIDAD
SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS
DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





EQUIPO MULTICULTURAL

EMPLEADOS

DIRECTORIO (2018)		
	Total	%
POR GÉNERO		
Hombres	8	88,9%
Mujeres	1	11,1%
POR RANGO DE EDAD		
Hasta 30 años	0	0,0%
De 31 a 40 años	2	22,2%
De 41 a 50 años	0	0,0%
De 51 a 60 años	6	66,7%
A partir de 61 años	1	11,1%
POR ANTIGÜEDAD		
Hasta 3 años	5	55,6%
De 3 años y 1 día hasta 6 años	2	22,2%
De 6 años y un día hasta 9 años	1	11,1%
De 9 años y un día hasta 12 años	0	0,0%
Desde 12 años y un día	1	11,1%
TOTAL	9	100,00%

GRUPO LATAM Y FILIALES – DISTRIBUCIÓN POR GÉNERO (2018) [102-8]

	Mujeres	Hombres
TOTAL DE EMPLEADOS		
Argentina	1.075 (44,5%)	1.339 (55,5%)
Brasil	6.964 (33,3%)	13.940 (66,7%)
Chile	4.742 (44,1%)	6.022 (55,9%)
Colombia	690 (48,6%)	729 (51,4%)
Ecuador	410 (53,3%)	359 (46,7%)
Estados Unidos	141 (46,1%)	165 (53,9%)
Perú	1.950 (51,2%)	1.859 (48,8%)
Otros	404 (51,5%)	381 (48,5%)
Distribución general	16.376 (39,8%)	24.794 (60,2%)
EMPLEADOS DE NIVEL GERENCIAL		
Argentina	8 (26,7%)	22 (73,3%)
Brasil	92 (37,4%)	154 (62,6%)
Chile	132 (26,3%)	370 (73,7%)
Colombia	5 (18,5%)	22 (81,5%)
Ecuador	5 (38,5%)	8 (61,5%)
Estados Unidos	8 (25,8%)	23 (74,2%)
Perú	9 (26,5%)	25 (73,5%)
Otros	16 (28,6%)	40 (71,4%)
Distribución a nivel gerencial	275 (29,3%)	664 (70,7%)
MIEMBROS DEL DIRECTORIO		
Brasil	1 (50,0%)	1 (50,0%)
Chile	0 (0,0%)	6 (100,0%)
Reino Unido	0 (0,0%)	1 (100,0%)
Distribución en el Directorio	1 (11,1%)	8 (88,9%)

LIDERAZGO Y COMPROMISO

GRUPO LATAM Y FILIALES – TASA DE ROTACIÓN (%) [401-1]

	2016	2017	2018
POR GÉNERO			
Hombres	13,5	17,8	9,9
Mujeres	17,0	14,1	20,8
POR RANGO DE EDAD			
Hasta 30 años	18,2	18,1	30,6
De 31 a 40 años	13,5	15,9	11,9
De 41 a 50 años	11,7	11,4	3,7
De 51 a 60 años	12,7	11,9	1,7
A partir de 61 años	28,5	21,1	1,9
POR PAÍS			
Argentina	7,6	11,7	8,3
Brasil	11,9	14,5	15,9
Chile	23,6	14,8	13,4
Colombia	16,2	19,6	10,9
Ecuador	14,3	18,2	13,1
Estados Unidos	ND	ND	16,0
Perú	12,9	19,4	8,0
Otros	ND	ND	34,4
TOTAL	14,8	15,5	14,2

ND: información no disponible.

GRUPO LATAM Y FILIALES – NUEVAS CONTRATACIONES 2018 [401-1]

	Total	Tasa
Argentina	127	5,3%
Brasil	2.024	9,7%
Chile	1.863	17,3%
Colombia	185	13,0%
Ecuador	86	11,2%
Estados Unidos	27	8,8%
Perú	548	14,4%
Otros	147	18,7%
TOTAL	5.007	12,16%

- MENÚ
- PRESENTACIÓN
- DESTACADOS
- MENSAJE DEL CEO
- QUIENES SOMOS
- GOBIERNO CORPORATIVO
- SOSTENIBILIDAD
- DIMENSIÓN ECONÓMICA**
- NUESTRO NEGOCIO
- PROVEEDORES
- CLIENTES
- DIMENSIÓN AMBIENTAL**
- MEDIO AMBIENTE
- DIMENSIÓN SOCIAL**
- EMPLEADOS
- SEGURIDAD
- SOCIEDAD
- ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

- INFORMES FINANCIEROS
- DECLARACIÓN JURADA
- CRÉDITOS





— EMPLEADOS

DIRECTO AL GRANO:
SEGURIDAD DE LOS EMPLEADOS

MENÚ
PRESENTACIÓN
DESTACADOS
MENSAJE DEL CEO
QUIENES SOMOS
GOBIERNO CORPORATIVO
SOSTENIBILIDAD
DIMENSIÓN ECONÓMICA
NUESTRO NEGOCIO
PROVEEDORES
CLIENTES
DIMENSIÓN AMBIENTAL
MEDIO AMBIENTE
DIMENSIÓN SOCIAL
EMPLEADOS
SEGURIDAD
SOCIEDAD
ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS
DECLARACIÓN JURADA
CRÉDITOS

GRUPO LATAM Y FILIALES - SEGURIDAD LABORAL [403-2]

Accidentes laborales	Mujer		Hombre		Total	
	Total	Tasa de lesiones	Total	Tasa de lesiones	Total	Tasa de lesiones
Argentina	12,5	1,2	19,0	1,4	31,5	1,3
Brasil	45,0	0,6	82,0	0,6	127,0	0,6
Chile	56,5	1,2	80,0	1,0	116,5	1,1
Colombia	10,5	1,5	4,0	0,5	14,5	1,0
Ecuador	3,0	0,7	0,0	0,0	3,0	0,4
Perú	66,0	3,4	25,5	1,4	91,5	2,4
Otros (incluye Estados Unidos)	2,0	0,3	4,0	0,4	6,0	0,3
TOTAL	195,5	1,2	194,5	0,8	390,0	0,9

Días perdidos	Total	Tasa de siniestralidad	Total	Tasa de siniestralidad	Total	Tasa de siniestralidad
Argentina	416,0	38,3	203,0	15,0	619,0	25,3
Brasil	367,0	5,2	830,0	5,9	1.197,0	5,7
Chile	1.236,0	26,7	765,0	13,0	2.001,0	19,1
Colombia	158,0	22,3	43,0	5,7	201,0	13,7
Ecuador	11,0	2,6	0,0	0,0	11,0	1,4
Perú	1.450,0	74,0	322,0	17,3	1.772,0	46,4
Otros (incluye Estados Unidos)	98,0	14,9	265,0	24,3	363,0	20,8
TOTAL	3.736,0	23,0	2.428,0	9,6	6.164,0	14,7

Fatalidades	Total	Total	Total
Argentina	0	0	0
Brasil	0	0	0
Chile	0	0	0
Colombia	0	0	0
Ecuador	0	0	0
Perú	0	0	0
Otros (incluye Estados Unidos)	0	0	0
TOTAL	0	0	0

Accidentes laborales: el conteo considera como 1,5 accidentes cada accidente asociado a riesgos críticos y cada evento de alto impacto (con más de 100 días perdidos).
Tasa de lesiones: total de accidentes con tiempo perdido/promedio de empleados x 100.
Tasa de siniestralidad: días perdidos/número promedio de empleados X 100. Incluye días perdidos por lesiones, enfermedades y fatalidades relacionadas con el trabajo. | Los días perdidos se calculan de conformidad con la legislación local de cada país. Argentina, Colombia y los Estados Unidos comienzan a contar a partir del día posterior al incidente; en otros países, el conteo comienza el día mismo del incidente. Los indicadores no cubren accidentes de trayecto.
Fatalidades: no hubo fatalidades relacionadas al trabajo entre terceros trabajadores.





ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ÍNDICE DE CONTENIDOS GRI [102-44 y 103-1]

TEMA MATERIAL	GRUPO DE INTERÉS INDICANDO RELEVANCIA DEL TEMA	LÍMITES		CAPÍTULO DE LA MEMORIA
		¿DÓNDE OCURRE EL IMPACTO?	PARTICIPACIÓN DE LA ORGANIZACIÓN	
Salud y seguridad en el aire y en tierra	Gobierno, clientes, empleados y proveedores	El impacto se da dentro de la organización, principalmente afectando las aeronaves, los aeropuertos y otras instalaciones operacionales.	LATAM determina distintos niveles de gestión de acuerdo con el tipo de evento. Existe un equipo dedicado que prepara a la organización para gestionar contingencias de manera continua.	Seguridad Empleados
Ética y anticorrupción	Prensa, clientes, empleados, proveedores e inversionistas	El impacto se da dentro de la organización, afectando a todos los empleados y terceros, así como a la sociedad en general.	LATAM ha implementado un programa de compliance de amplio alcance para gestionar los impactos y minimizar los riesgos.	Gobierno corporativo
Puntualidad	Clientes, empleados y proveedores	El impacto se da sobre la principal actividad de LATAM; es decir, los vuelos que opera, afectando la percepción de los pasajeros y el negocio en general.	LATAM puede gestionar una parte importante de los impactos, como son retrasos por mantenimientos, gestión de tripulación aérea y otros. Algunos impactos son externos a la organización, como condiciones meteorológicas, limitaciones de tráfico aéreo y congestión en aeropuertos.	Clientes
Sostenibilidad económica y financiera	Prensa, clientes, empleados, proveedores e inversionistas	El principal impacto se da dentro de LATAM y puede afectar la marca, el programa de lealtad, la implementación de la estrategia empresarial, las relaciones comerciales y otros.	LATAM puede ajustar o reestructurar su estrategia. Aun si la mayoría de los factores no están bajo su control. El Grupo cuenta con una política para gestionar y mitigar riesgos financieros.	Nuestro negocio
Desarrollo de empleados	Clientes, empleados y proveedores	El impacto es a lo largo de las operaciones de LATAM. La gestión de recursos humanos se relaciona directamente con el desempeño corporativo.	LATAM gestiona el talento de los empleados e impulsa el compromiso con la estrategia corporativa.	Empleados

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ÍNDICE DE CONTENIDOS GRI [102-44 y 103-1]

TEMA MATERIAL	GRUPO DE INTERÉS INDICANDO RELEVANCIA DEL TEMA	LÍMITES		CAPÍTULO DE LA MEMORIA
		¿DÓNDE OCURRE EL IMPACTO?	PARTICIPACIÓN DE LA ORGANIZACIÓN	
Mitigación del cambio climático	Clientes, empleados y proveedores	El impacto se da sobre el medio ambiente y proviene, principalmente, del uso de combustible, que contribuye a la emisión general de gases de efecto invernadero y, en menor grado, al deterioro de la calidad del aire local.	El impacto es resultado de las operaciones del Grupo, razón por la cual LATAM cuenta con una estrategia de seguimiento y gestión del cambio climático. Asimismo, el Grupo está atento a oportunidades para incorporar nuevas tecnologías y mejores prácticas que influyen en este tema.	Medio ambiente
Enfoque en el cliente	Prensa, clientes, empleados y proveedores	El impacto se da dentro de LATAM y con sus clientes, afectando la participación de mercado y el gasto de los consumidores hacia el Grupo.	LATAM juega un papel clave en la gestión de este impacto, principalmente con respecto a su capacidad de anticipar riesgos existentes.	Clientes
Red de destinos	Prensa, clientes, empleados y proveedores	El desarrollo y el crecimiento de la conectividad de destinos beneficia a las ciudades atendidas, generando desarrollo económico a través de un menor costo de hacer negocios y transportar carga, así como aumentando el turismo.	LATAM juega un papel clave en la gestión y el seguimiento de los factores que influyen en este tema.	Quienes somos
Relación con las autoridades	Organizaciones de la sociedad civil, asociaciones de la industria, clientes, empleados, proveedores e inversionistas	El impacto de un cambio en el entorno regulatorio se da dentro de la organización, afectando todas las operaciones, y fuera de la organización, afectando al sector en general.	LATAM tiene el papel de identificar y monitorear cómo podrían afectar a las decisiones de las autoridades, al desarrollo del Grupo y de la industria de la aviación, así como a la conectividad en un país o región y a los clientes.	Sostenibilidad
Turismo sostenible	Clientes y empleados	El impacto se da sobre los destinos que atiende LATAM.	La capacidad para gestionar este tema varía de acuerdo con la participación de LATAM en el tráfico total de pasajeros a una ubicación específica. El Grupo pretende tomar un papel activo en promover un equilibrio entre el turismo y la conservación de la cultura y el medio ambiente locales.	Sociedad

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





INFORMES FINANCIEROS



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





ESTADOS FINANCIEROS 2018



LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES
ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS
31 DE DICIEMBRE DE 2018

CONTENIDO

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

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

- MENÚ
- PRESENTACIÓN
- DESTACADOS
- MENSAJE DEL CEO
- QUIENES SOMOS
- GOBIERNO CORPORATIVO
- SOSTENIBILIDAD
- DIMENSIÓN ECONÓMICA**
- NUESTRO NEGOCIO
- PROVEEDORES
- CLIENTES
- DIMENSIÓN AMBIENTAL**
- MEDIO AMBIENTE
- DIMENSIÓN SOCIAL**
- EMPLEADOS
- SEGURIDAD
- SOCIEDAD
- ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA
- ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

- DECLARACIÓN JURADA
- CRÉDITOS



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

**INFORME DEL AUDITOR INDEPENDIENTE**

Santiago, 12 de marzo de 2019

Señores Accionistas y Directores
Latam Airlines Group S.A.

Hemos efectuado una auditoría a los estados financieros consolidados adjuntos de Latam Airlines Group S.A. y filiales, que comprenden los estados de situación financiera clasificados consolidados al 31 de diciembre de 2018 y 2017, y los correspondientes estados de resultados consolidados por función, de resultados integrales consolidados, de cambios en el patrimonio y de flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas y las correspondientes notas a los estados financieros consolidados.

Responsabilidad de la Administración por los estados financieros consolidados

La Administración es responsable por la preparación y presentación razonable de estos estados financieros consolidados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF). Esta responsabilidad incluye el diseño, implementación y mantención de un control interno pertinente para la preparación y presentación razonable de estados financieros consolidados que estén exentos de representaciones incorrectas significativas, ya sea debido a fraude o error.

Responsabilidad del auditor

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

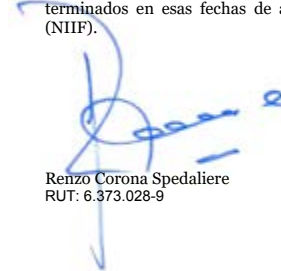
Una auditoría comprende efectuar procedimientos para obtener evidencia de auditoría sobre los montos y revelaciones en los estados financieros consolidados. Los procedimientos seleccionados dependen del juicio del auditor, incluyendo la evaluación de los riesgos de representaciones incorrectas significativas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

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

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

Santiago, 12 de marzo de 2019
Latam Airlines Group S.A. y filiales
2*Opinión*

En nuestra opinión, los mencionados estados financieros consolidados presentan razonablemente, en todos sus aspectos significativos, la situación financiera de Latam Airlines Group S.A. y filiales al 31 de diciembre de 2018 y 2017, los resultados de sus operaciones y los flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF).



Renzo Corona Spedaliere
RUT: 6.373.028-9





MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

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

Notas	Página
1 - Información general	1
2 - Resumen de principales políticas contables.....	5
2.1. Bases de preparación.....	5
2.2. Bases de consolidación.....	11
2.3. Transacciones en moneda extranjera.....	12
2.4. Propiedades, plantas y equipos.....	14
2.5. Activos intangibles distintos de la plusvalía	14
2.6. Plusvalía	15
2.7. Costos por intereses.....	15
2.8. Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros.....	16
2.9. Activos financieros.....	16
2.10. Instrumentos financieros derivados y actividades de cobertura	17
2.11. Inventarios.....	18
2.12. Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	18
2.13. Efectivo y equivalentes al efectivo.....	19
2.14. Capital emitido	19
2.15. Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar.....	19
2.16. Préstamos que devengan intereses	19
2.17. Impuestos corrientes y diferidos	19
2.18. Beneficios a los empleados	20
2.19. Provisiones	21
2.20. Ingresos ordinarios provenientes de contratos con clientes	21
2.21. Arrendamientos.....	22
2.22. Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	23
2.23. Mantenimiento	23
2.24. Medio ambiente.....	23
3 - Gestión del riesgo financiero	24
3.1. Factores de riesgo financiero.....	24
3.2. Gestión del riesgo del capital	36
3.3. Estimación del valor justo.....	36
4 - Estimaciones y juicios contables	40
5 - Información por segmentos.....	44
6 - Efectivo y equivalentes al efectivo.....	47
7 - Instrumentos financieros.....	48
7.1. Instrumentos financieros por categorías.....	48
7.2. Instrumentos financieros por monedas.....	50
8 - Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar corrientes y cuentas por cobrar no corrientes	51
9 - Cuentas por cobrar y por pagar a entidades relacionadas	53
10 - Inventarios	54
11 - Otros activos financieros.....	55
12 - Otros activos no financieros.....	56
13 - Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	57
14 - Inversiones en subsidiarias	59
15 - Activos intangibles distintos de la plusvalía	62
16 - Plusvalía	63
17 - Propiedades, plantas y equipos	65
18 - Impuestos corrientes y diferidos	71
19 - Otros pasivos financieros.....	76
20 - Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	85
21 - Otras provisiones	86
22 - Otros pasivos no financieros.....	88
23 - Provisiones por beneficios a los empleados.....	90
24 - Cuentas por pagar, no corrientes.....	92
25 - Patrimonio.....	92
26 - Ingresos de actividades ordinarias	97
27 - Costos y gastos por naturaleza	97
28 - Otros ingresos, por función	98
29 - Moneda extranjera y diferencias de cambio	99
30 - Ganancia por acción.....	105
31 - Contingencias	106
32 - Compromisos	117
33 - Transacciones con partes relacionadas	121
34 - Pagos basados en acciones.....	122
35 - Estado de flujo de efectivo.....	124
36 - Medio ambiente	127
37 - Hechos posteriores a la fecha de los estados financieros.....	128



**LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES****ESTADO DE SITUACION FINANCIERA CLASIFICADO CONSOLIDADO**

ACTIVOS	Nota	A131 de	A131 de
		diciembre de	diciembre de
		2018	2017
		MUS\$	MUS\$
Activos corrientes			
Efectivo y equivalentes al efectivo	6 - 7	1.081.642	1.142.004
Otros activos financieros, corrientes	7 - 11	383.984	559.919
Otros activos no financieros, corrientes	12	320.977	221.188
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	7 - 8	1.162.582	1.214.050
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	7 - 9	2.931	2.582
Inventarios corrientes	10	279.344	236.666
Activos por impuestos corrientes	18	69.134	77.987
Total de activos corrientes distintos de los activos o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios		3.300.594	3.454.396
Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios			
	13	5.768	291.103
Total activos corrientes		3.306.362	3.745.499
Activos no corrientes			
Otros activos financieros, no corrientes	7 - 11	58.700	88.090
Otros activos no financieros, no corrientes	12	233.741	220.807
Cuentas por cobrar, no corrientes	7 - 8	5.381	6.891
Activos intangibles distintos de la plusvalía	15	1.441.072	1.617.247
Plusvalía	16	2.294.072	2.672.550
Propiedades, plantas y equipos	17	9.953.365	10.065.335
Activos por impuestos corrientes, no corrientes	18	757	17.532
Activos por impuestos diferidos	18	273.327	364.021
Total activos no corrientes		14.260.415	15.052.473
Total activos		17.566.777	18.797.972

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES**ESTADO DE SITUACION FINANCIERA CLASIFICADO CONSOLIDADO**

PATRIMONIO Y PASIVOS	Nota	A131 de	A131 de
		diciembre de	diciembre de
PASIVOS		2018	2017
		MUS\$	MUS\$
Pasivos corrientes			
Otros pasivos financieros, corrientes	7 - 19	1.430.789	1.300.949
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	7 - 20	1.674.303	1.695.202
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	7 - 9	382	760
Otras provisiones, corrientes	21	4.794	2.783
Pasivos por impuestos, corrientes	18	3.738	3.511
Otros pasivos no financieros, corrientes	22	2.454.746	2.823.963
Total de pasivos corrientes distintos de los pasivos incluidos en grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta		5.568.752	5.827.168
Pasivos incluidos en grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta			
	13	-	15.546
Total pasivos corrientes		5.568.752	5.842.714
Pasivos no corrientes			
Otros pasivos financieros, no corrientes	7 - 19	5.864.910	6.605.508
Cuentas por pagar, no corrientes	7 - 24	483.656	498.832
Otras provisiones, no corrientes	21	303.495	374.593
Pasivo por impuestos diferidos	18	872.121	949.697
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	23	82.365	101.087
Otros pasivos no financieros no corrientes	22	644.702	158.305
Total pasivos no corrientes		8.251.249	8.688.022
Total pasivos		13.820.001	14.530.736
PATRIMONIO			
Capital emitido	25	3.146.265	3.146.265
Ganancias acumuladas	25	597.675	475.117
Acciones propias en cartera	25	(178)	(178)
Otras reservas		(76.926)	554.885
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora		3.666.836	4.176.089
Participaciones no controladoras			
	14	79.940	91.147
Total patrimonio		3.746.776	4.267.236
Total patrimonio y pasivos		17.566.777	18.797.972

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



**LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES****ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADO POR FUNCION**

		Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	Nota	2018 MUSS	2017 MUSS
Ingresos de actividades ordinarias	26	9.895.456	9.613.907
Costo de ventas		(7.962.843)	(7.441.849)
Ganancia bruta		1.932.613	2.172.058
Otros ingresos, por función	28	472.758	549.889
Costos de distribución		(619.200)	(699.600)
Gastos de administración		(721.270)	(938.931)
Otros gastos, por función		(359.781)	(368.883)
Otras ganancias (pérdidas)		53.499	(7.754)
Ganancias/(pérdidas) de actividades operacionales		758.619	706.779
Ingresos financieros		53.253	78.695
Costos financieros	27	(356.269)	(393.286)
Diferencias de cambio	29	(157.709)	(18.718)
Resultado por unidades de reajuste		(865)	748
Ganancia/(Pérdida), antes de impuestos		297.029	374.218
Gasto por impuesto a las ganancias	18	(83.782)	(173.504)
GANANCIA/(PÉRDIDA) DEL EJERCICIO		213.247	200.714
Ganancia/(Pérdida), atribuible a los propietarios de la controladora		181.935	155.304
Ganancia/(Pérdida) atribuible a participaciones no controladoras	14	31.312	45.410
Ganancia/(Pérdida) del ejercicio		213.247	200.714
GANANCIAS/(PÉRDIDAS) POR ACCION			
Ganancias/(Pérdidas) básicas por acción (US\$)	30	0,30002	0,25610
Ganancias/(Pérdidas) diluidas por acción (US\$)	30	0,30002	0,25610

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES**ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES CONSOLIDADO**

		Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	Nota	2018 MUSS	2017 MUSS
GANANCIA/(PÉRDIDA) DEL EJERCICIO		213.247	200.714
Componentes de otro resultado integral que no se reclasificarán al resultado del periodo antes de impuestos			
Otro resultado integral, antes de impuestos, ganancias (pérdidas) por nuevas mediciones de planes de beneficios definidos	25	(5.820)	2.763
Total otro resultado integral que no se reclasificará al resultado del periodo antes de impuestos		(5.820)	2.763
Componentes de otro resultado integral que se reclasificarán al resultado del periodo antes de impuestos			
Diferencia de cambio por conversión			
Ganancias (pérdidas) por diferencia de cambio de conversión, antes de impuestos	29	(610.201)	(47.494)
Otro resultado integral, antes de impuestos, diferencias de cambio por conversión		(610.201)	(47.494)
Coberturas del flujo de efectivo			
Ganancias (pérdidas) por coberturas de flujos de efectivo, antes de impuestos	19	(27.797)	18.344
Otro resultado integral, antes de impuestos, coberturas del flujo de efectivo		(27.797)	18.344
Total otro resultado integral que se reclasificará al resultado del periodo antes de impuestos		(637.998)	(29.150)
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto		(643.818)	(26.387)
Impuesto a las ganancias relativos a componentes de otro resultado integral que no se reclasificará al resultado del periodo			
Impuesto a las ganancias relativo a nuevas mediciones de planes de beneficios definidos de otro resultado integral	18	1.567	(785)
Impuestos a las ganancias acumulados relativos a componentes de otro resultado integral que no se reclasificarán al resultado del periodo		1.567	(785)
Impuesto a las ganancias relativos a componentes de otro resultado integral que se reclasificará al resultado del periodo			
Impuesto a las ganancias relacionado con coberturas de flujos de efectivo de otro resultado integral		(269)	(1.770)
Impuestos a las ganancias acumulados relativos a componentes de otro resultado integral que se reclasificarán al resultado del periodo		(269)	(1.770)
Total otro resultado integral		(642.520)	(28.942)
Total resultado integral		(429.273)	171.772
Resultado integral atribuible a:			
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora		(447.405)	128.877
Resultado integral atribuible a participaciones no controladoras		18.132	42.895
TOTAL RESULTADO INTEGRAL		(429.273)	171.772

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

**LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES****ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO**

	Nota	Patrimonio atribuible a la controladora											
		Capital emitido	Acciones propias en cartera	Reservas de diferencias de cambio en conversiones	Reservas de flujo de coberturas de flujo de efectivo	Cambios en otras reservas				Ganancias acumuladas	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	Participaciones no controladoras	Patrimonio total
						Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos	Reservas de pagos basados en acciones	Otras reservas varias	Total otras reservas				
		MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Patrimonio													
1 de enero de 2018		3.146.265	(178)	(2.131.590)	18.140	(10.926)	39.481	2.639.780	554.885	475.117	4.176.089	91.147	4.267.236
Aumento (disminución) por aplicación de nuevas normas contables	25	-	-	-	-	-	-	-	-	(4.797)	(4.797)	-	(4.797)
Saldo inicial modificado		<u>3.146.265</u>	<u>(178)</u>	<u>(2.131.590)</u>	<u>18.140</u>	<u>(10.926)</u>	<u>39.481</u>	<u>2.639.780</u>	<u>554.885</u>	<u>470.320</u>	<u>4.171.292</u>	<u>91.147</u>	<u>4.262.439</u>
Cambios en patrimonio													
Resultado integral													
Ganancia (pérdida)	25	-	-	-	-	-	-	-	-	18.1935	18.1935	31.132	213.247
Otro resultado integral		-	-	(597.615)	(27.473)	(4.252)	-	-	(629.340)	-	(629.340)	(13.180)	(642.520)
Total resultado integral		<u>-</u>	<u>-</u>	<u>(597.615)</u>	<u>(27.473)</u>	<u>(4.252)</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>(629.340)</u>	<u>18.1935</u>	<u>(447.405)</u>	<u>18.132</u>	<u>(429.273)</u>
Transacciones con los accionistas													
Dividendos	25	-	-	-	-	-	-	-	-	(54.580)	(54.580)	-	(54.580)
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios, patrimonio	25-34	-	-	-	-	-	(1.607)	(864)	(2.471)	-	(2.471)	(29.339)	(31.810)
Total transacciones con los accionistas		<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>(1.607)</u>	<u>(864)</u>	<u>(2.471)</u>	<u>(54.580)</u>	<u>(57.051)</u>	<u>(29.339)</u>	<u>(86.390)</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2018		<u>3.146.265</u>	<u>(178)</u>	<u>(2.729.205)</u>	<u>(9.333)</u>	<u>(15.178)</u>	<u>37.874</u>	<u>2.638.916</u>	<u>(76.926)</u>	<u>597.675</u>	<u>3.666.836</u>	<u>79.940</u>	<u>3.746.776</u>

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES**ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO**

	Patrimonio atribuible a la controladora												
	Nota	Capital emitido	Acciones propias en cartera	Cambios en otras reservas					Ganancias acumuladas	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	Participaciones no controladoras	Patrimonio total	
				Reservas de diferencias de cambio en conversiones	Reservas de flujo de coberturas de flujo de efectivo	Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos	Reservas de pagos basados en acciones	Otras reservas varias					Total otras reservas
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	
Patrimonio													
1 de enero de 2017		3.149.564	(178)	(2.086.555)	1506	(12.900)	38.538	2.640.281	580.870	366.404	4.096.660	88.644	4.185.304
Cambios en patrimonio													
Resultado integral													
Ganancia (pérdida)	25	-	-	-	-	-	-	-	-	155.304	155.304	45.410	200.714
Otro resultado integral		-	-	(45.035)	16.634	1974	-	-	(26.427)	-	(26.427)	(2.515)	(28.942)
Total resultado integral		-	-	(45.035)	16.634	1974	-	-	(26.427)	155.304	128.877	42.895	171.772
Transacciones con los accionistas													
Dividendos	25	-	-	-	-	-	-	-	-	(46.591)	(46.591)	-	(46.591)
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios, patrimonio	25-34	(3.299)	-	-	-	-	943	(501)	442	-	(2.857)	(40.392)	(43.249)
Total transacciones con los accionistas		(3.299)	-	-	-	-	943	(501)	442	(46.591)	(49.448)	(40.392)	(89.840)
Saldos a 31 de diciembre de 2017		<u>3.146.265</u>	<u>(178)</u>	<u>(2.131.590)</u>	<u>18.140</u>	<u>(10.926)</u>	<u>39.481</u>	<u>2.639.780</u>	<u>554.885</u>	<u>475.117</u>	<u>4.176.089</u>	<u>91.147</u>	<u>4.267.236</u>

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.





MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO - METODO DIRECTO

	Nota	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
		2018	2017
		MU\$S	MU\$S
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de operación			
Clases de cobros por actividades de operación			
Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios		10.787.805	10.595.718
Otros cobros por actividades de operación		95.099	73.668
Clases de pagos			
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios		(7.331.390)	(6.722.713)
Pagos a y por cuenta de los empleados		(1.789.022)	(1.955.310)
Otros pagos por actividades de operación		(255.988)	(223.706)
Impuestos a las ganancias pagados		(29.186)	(91.986)
Otras entradas (salidas) de efectivo	35	39.612	(8.931)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación		1.516.930	1.666.740
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de inversión			
Flujos de efectivo procedentes de la pérdida de control de subsidiarias u otros negocios		69.724	6.503
Flujos de efectivo utilizados en la compra de participaciones no controladora		(2)	-
Otros cobros por la venta de patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades		3.645.608	3.248.693
Otros pagos para adquirir patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades		(3.548.239)	(3.106.411)
Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo		223.753	51.316
Compras de propiedades, planta y equipo		(660.707)	(403.666)
Compras de activos intangibles		(96.206)	(87.318)
Intereses recibidos		10.175	12.684
Otras entradas (salidas) de efectivo	35	(2.476)	(9.223)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión		(358.370)	(287.422)
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	35		
Importes procedentes de préstamos de largo plazo		779.062	1.305.384
Importes procedentes de préstamos de corto plazo		293.000	132.280
Reembolsos de préstamos		(1.045.662)	(1.829.191)
Pagos de pasivos por arrendamientos financieros		(692.687)	(344.901)
Dividendos pagados		(72.620)	(66.642)
Intereses pagados		(357.355)	(389.724)
Otras entradas (salidas) de efectivo		44.053	13.706
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación		(1.052.209)	(1.179.088)
Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio		106.351	200.230
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo		(166.713)	(7.553)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo		(60.362)	192.677
EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL PRINCIPIO DEL EJERCICIO	6	1.142.004	949.327
EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	6	1.081.642	1.142.004

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS

AL 31 DE DICIEMBRE DE 2018

NOTA 1 - INFORMACION GENERAL

LATAM Airlines Group S.A. (la "Sociedad") es una sociedad anónima abierta inscrita ante la Comisión para el Mercado Financiero (1) bajo el N° 306, cuyas acciones se cotizan en Chile en la Bolsa Electrónica de Chile - Bolsa de Valores y la Bolsa de Comercio de Santiago - Bolsa de Valores, además de cotizarse en Estados Unidos de Norteamérica en la New York Stock Exchange ("NYSE"), en la forma de American Depositary Receipts ("ADRs").

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

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

Al 31 de diciembre de 2018 el capital estatutario de la Sociedad está representado por 606.874.525 acciones, todas ordinarias, sin valor nominal, el que se divide en: (a) 606.407.693 acciones suscritas y pagadas; y (b) 466.832 acciones pendientes de suscripción y pago, que corresponden al saldo de acciones pendientes de colocación del último aumento de capital aprobado en la junta extraordinaria de accionistas de 18 de agosto de 2016.

El controlador de la Sociedad es el Grupo Cueto, que a través de las sociedades Costa Verde Aeronáutica S.A., Costa Verde Aeronáutica SpA, Costa Verde Aeronáutica Tres SpA, Inversiones Nueva Costa Verde Aeronáutica Ltda., Inversiones Priesca Dos y Cía. Ltda., Inversiones Caravia Dos y Cía. Ltda., Inversiones El Fano Dos y Cía. Ltda., Inversiones La Espasa Dos S.A. e Inversiones La Espasa Dos y Cía. Ltda., es dueño del 27,91% de las acciones emitidas por la Sociedad, por lo que es el controlador de la Sociedad de acuerdo a lo dispuesto por la letra b) del Artículo 97° y Artículo 99° de la Ley de Mercado de Valores, atendido que influye decisivamente en la administración de ésta.

Al 31 de diciembre de 2018, la Sociedad contaba con un total de 1.451 accionistas en su registro. A esa fecha, aproximadamente un 2,45% de la propiedad de la Sociedad se encontraba en la forma de ADRs.

Para el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2018, la sociedad tuvo un promedio de 41.097 empleados, terminando este periodo con un número total de 41.170 personas, distribuidas en 6.380 empleados de Administración, 4.928 en Mantenimiento, 13.391 en Operaciones, 9.196 Tripulantes de Cabina, 4.169 Tripulantes de Mando y 3.106 en Ventas.





2

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

(a) Porcentajes de participación

RUT	Sociedad	Pais de origen	Moneda funcional	Al 31 de diciembre de 2018			Al 31 de diciembre de 2017		
				Directo	Indirecto	Total	Directo	Indirecto	Total
				%	%	%	%	%	%
96.518.860-6	Latam Travel Chile S.A. y Filial	Chile	US\$	99,9900	0,0100	100,0000	99,9900	0,0100	100,0000
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A. y Filiales	Chile	US\$	99,8361	0,1639	100,0000	99,8361	0,1639	100,0000
Extranjera	Lan Perú S.A.	Perú	US\$	49,0000	21,0000	70,0000	49,0000	21,0000	70,0000
93.383.000-4	Lan Cargo S.A.	Chile	US\$	99,8939	0,0041	99,8980	99,8939	0,0041	99,8980
Extranjera	Connecta Corporation	E.E.U.U.	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
Extranjera	Prime Airport Services Inc. y Filial	E.E.U.U.	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.951280-7	Transporte Aéreo S.A.	Chile	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.631520-2	Fast Air Almacenes de Carga S.A.	Chile	CLP	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
Extranjera	Laser Cargo S.R.L.	Argentina	ARS	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
Extranjera	Lan Cargo Overseas Limited y Filiales	Bahamas	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.969.690-8	Lan Cargo Inversiones S.A. y Filial	Chile	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A. y Filiales	Chile	US\$	99,7100	0,2900	100,0000	99,7100	0,2900	100,0000
96.847.880-K	Technical Training LATAM S.A.	Chile	CLP	99,8300	0,1700	100,0000	99,8300	0,1700	100,0000
Extranjera	Latam Finance Limited	Islas Caymán	US\$	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000
Extranjera	Peuco Finance Limited	Islas Caymán	US\$	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000
Extranjera	Professional Airline Services INC.	E.E.U.U.	US\$	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000
Extranjera	Jarletul S.A.	Uruguay	US\$	99,0000	1,0000	100,0000	0,0000	0,0000	0,0000
Extranjera	TAM S.A. y Filiales (*)	Brasil	BRL	63,0901	36,9099	100,0000	63,0901	36,9099	100,0000

(*) Al 31 de diciembre de 2018, el porcentaje de participación indirecto sobre TAM S.A. y Filiales proviene de Holdco I S.A., sociedad sobre la cual LATAM Airlines Group S.A. posee una participación del 99,9983% sobre los derechos económicos y un 49% de los derechos políticos producto de la medida provisoria N° 714 del gobierno de Brasil implementada durante el 2016 que permite a capitales extranjeros tener hasta un 49% de la propiedad. De este modo, desde abril de 2016, LATAM Airlines Group S.A. es dueña de 901 acciones con derecho a voto de Holdco I S.A., lo que equivale a un 49% del total de acciones con derecho a voto de dicha sociedad y TEP Chile S.A. es dueña de 938 acciones con derecho a voto de Holdco I S.A., lo que equivale a un 51% del total de acciones con derecho a voto de dicha sociedad.

3

(b) Información financiera

RUT	Sociedad	Estados de Situación Financiera						Resultado	
		Al 31 de diciembre de 2018			Al 31 de diciembre de 2017			Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
		Activos	Pasivos	Patrimonio	Activos	Pasivos	Patrimonio	2018	2017
MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	Ganancia/(pérdida)	MUS\$	
96.518.860-6	Latam Travel Chile S.A. y Filial	10.165	3.210	6.955	6.771	2.197	4.574	2.385	1.833
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A. y Filiales (*)	522.855	1.278.349	(762.139)	499.345	1.101.548	(596.406)	(128.345)	(35.943)
Extranjera	Lan Perú S.A.	4.17.767	407.570	10.197	3.15.607	303.204	12.403	3.372	1.205
93.383.000-4	Lan Cargo S.A.	511.275	334.498	176.777	584.169	371.934	212.235	(34.401)	(30.220)
Extranjera	Connecta Corporation	66.593	28.183	38.410	38.735	17.248	21.487	16.923	13.030
Extranjera	Prime Airport Services Inc. y Filial (*)	15.817	17.654	(1.837)	12.671	15.722	(3.051)	1.225	857
96.951280-7	Transporte Aéreo S.A.	330.777	128.428	202.349	324.498	104.357	220.141	(17.847)	2.172
96.631520-2	Fast Air Almacenes de Carga S.A.	15.499	7.962	7.537	12.931	4.863	8.068	386	939
Extranjera	Laser Cargo S.R.L.	26	13	13	18	27	(9)	(3)	2
Extranjera	Lan Cargo Overseas Limited y Filiales (*)	53.326	13.040	38.812	66.039	42.271	18.808	19.876	3.438
96.969.690-8	Lan Cargo Inversiones S.A. y Filial (*)	18.1522	192.059	(9.614)	144.884	156.005	(10.112)	497	3.389
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A. y Filiales (*)	1.383	50	1.333	11.681	5.201	6.377	(4.774)	1.561
96.847.880-K	Technical Training LATAM S.A.	2.879	1.031	1.848	1.967	367	1.600	884	109
Extranjera	Latam Finance Limited	679.034	756.774	(77.740)	678.289	708.306	(30.017)	(47.723)	(30.017)
Extranjera	Peuco Finance Limited	608.191	608.191	-	608.191	608.191	-	-	-
Extranjera	Professional Airline Services INC.	2.430	1.967	463	3.703	3.438	265	197	294
Extranjera	Jarletul S.A.	18	125	(107)	-	-	-	(107)	-
Extranjera	TAM S.A. y Filiales (*)	4.304.126	3.013.831	1.221.459	4.490.714	3.555.423	856.829	(12.538)	160.582

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

Adicionalmente, se ha procedido a consolidar entidades de cometido específico: 1. Chercán Leasing Limited, destinada al financiamiento de anticipos de aeronaves; 2. Guanay Finance Limited, destinada a la emisión de bono securitizado con futuros pagos de tarjeta de crédito; 3. Fondos de inversión privados. Estas compañías han sido consolidadas según es requerido por NIIF 10.

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

Los cambios ocurridos en el perímetro de consolidación entre el 1 de enero de 2017 y 31 de diciembre de 2018, se detallan a continuación:

(1) Incorporación o adquisición y modificación de sociedades.

- Prisma Fidelidade Ltda. se constituye con fecha 29 de junio de 2012, cuya propiedad corresponde en un 99,99% a Multiplus S.A. filial directa de TAM S.A. La operación de esta sociedad comenzó en diciembre de 2017.
- Con fecha noviembre de 2015 fue creada la sociedad Peuco Finance Limited, cuya propiedad corresponde en un 100% a LATAM Airlines Group S.A. La operación de esta sociedad comenzó en diciembre de 2017.
- Durante el mes de diciembre de 2017, fue informado en Comité de Finanzas un aumento de capital en TAM S.A. por hasta US\$ 900 millones.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



Los aportes fueron realizados con fecha 11 de diciembre de 2017 por US\$ 210 millones, 24 de enero de 2018 por US\$ 449 millones y 05 de febrero de 2018 por US\$ 200 millones, sin emisión de nuevas acciones.

Estos aumentos de capital, fueron realizados e integrados en un 100% por el accionista LATAM Airlines Group S.A.

Lo anterior en concordancia del accionista Holdco I S.A., que renuncia a cualquier derecho derivado de ese aumento.

- El 22 de enero de 2018, Lan Pax Group S.A., compra 17.717 cuotas de Laser Cargo SRL, a Andes Airport Service S.A., en consecuencia Lan Pax Group S.A. queda con un 3,77922% y Lan Cargo S.A. con un 96,22078% de participación de Laser Cargo SRL.
- Con fecha 13 de marzo de 2018, fue creada la sociedad Jarletul S.A., cuya propiedad es 99% de LATAM Airlines Group S.A. y 1% Inversiones Lan S.A., y su actividad es Agencia de Viajes.
- Al 31 de diciembre de 2018, Inversiones LAN S.A., filial de LATAM Airlines Group S.A., ha adquirido en total 5.319 acciones de Aerovías de Integración Regional Aires S.A. a accionistas no controlantes, en consecuencia, la participación indirecta de LATAM Airlines Group S.A. corresponde a un 99,2012%.

(2) Disolución de sociedades.

- Con fecha 20 de noviembre de 2017 LATAM Airlines Group S.A. adquiere el 100% de las acciones de Inmobiliaria Aeronáutica S.A. en consecuencia se realiza fusión y posterior disolución de dicha sociedad.

(3) Desapropiación de sociedades.

- Con fecha 5 de mayo de 2017 Lan Pax Group S.A. e Inversiones Lan S.A., filiales de LATAM Airlines Group S.A., vendieron a Talma Servicios Aeroportuarios S.A. e Inversiones Talma S.A.C. el 100% del capital social de la sociedad Rampas Andes Airport Services S.A.

El valor de venta de Rampas Andes Airport Services S.A. fue de MUS\$ 8.624.

- Con fecha 7 de mayo de 2018 LATAM Airlines Group S.A. y sus filiales Inversiones LAN S.A. y LAN Pax Group S.A., vendieron, cedieron y transfirieron a las sociedades españolas Acciona Airport Services, S.A. y Acciona Aeropuertos, S.L., el 100% de sus acciones en la filial Andes Airport Services S.A.

El valor de venta de Andes Airport Services S.A. fue de MUS\$ 39.108.

- Con fecha 30 de noviembre de 2018, Mas Investment Limited, filial de LATAM Airlines Group S.A., vendió a Puente Aéreo Corporación S.A. de C.V. su participación en las sociedades Aerotransportes Mas de Carga S.A. de C.V. y Promotora Aérea Latino Americana S.A. de C.V.

El valor de venta de esta transacción fue de MUS\$ 29.466.

NOTA 2 - RESUMEN DE PRINCIPALES POLITICAS CONTABLES

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

2.1. Bases de preparación

Los presentes estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. corresponden al ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2018 y han sido preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) emitidas por el International Accounting Standards Board ("IASB") y con las interpretaciones emitidas por el comité de Interpretaciones de las Normas Internacionales de Información Financiera (CINIIF).

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

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

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

(a) Pronunciamientos contables con aplicación efectiva a contar del 1 de enero de 2018:

	Fecha de emisión	Aplicación obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
(i) Normas y enmiendas		
NIIF 9: Instrumentos financieros.	diciembre 2009	01/01/2018
Enmienda a NIIF 9: Instrumentos financieros.	noviembre 2013	01/01/2018
NIIF 15: Ingresos de actividades ordinarias procedentes de contratos con clientes.	mayo 2014	01/01/2018
Enmienda a NIIF 15: Ingresos de actividades ordinarias procedentes de contratos con clientes.	abril 2016	01/01/2018
Enmienda a NIIF 2: Pagos basados en acciones	junio 2016	01/01/2018
Enmienda a NIIF 4: Contrato de seguros	septiembre 2016	01/01/2018
Enmienda a NIC 40: Propiedades de inversión	diciembre 2016	01/01/2018

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

6

Fecha de emisión Aplicación obligatoria:
ejercicios iniciados a
partir de

(ii) Mejoras

Mejoras a las Normas Internacionales de Información Financiera (ciclo 2014-2016) NIIF 1: Adopción por primera vez de las normas internacionales de información financiera y NIC 28 Inversiones en asociadas y negocios conjuntos.

diciembre 2016

01/01/2018

(iii) Interpretaciones

CINIIF 22: Transacciones en moneda extranjera y contraprestaciones anticipadas

diciembre 2016

01/01/2018

La Sociedad ha reconocido los cambios identificados producto de la adopción de las NIIF 9 y NIIF 15 reconociendo el efecto acumulado de la aplicación inicial de estas normas como un ajuste al saldo de apertura de las ganancias acumuladas al 1 de enero de 2018, por consiguiente, los estados financieros al 31 de diciembre de 2017 no han sido modificados.

Los impactos por la adopción de la NIIF 9 Instrumentos financieros y la NIIF 15 Ingresos de actividades ordinarias procedentes de contratos con clientes son los siguientes:

Estado de situación financiera consolidado (extracto)

	Nota	Al 31 de diciembre de 2017	Efecto adopción		Al 1 de enero de 2018
		MUS\$	NIIF 9 MUS\$	NIIF 15 MUS\$	MUS\$
Activos corrientes					
Otros activos no financieros, corrientes	7 - 12	221.188	-	54.361 (4)	275.549
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	7 - 8	1.214.050	(11.105) (1)	-	1.202.945
Activos no corrientes					
Activos por impuestos diferidos		364.021	89 (2)	6.005 (7)	370.115
Pasivos corrientes					
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	7 - 20	1.695.202	-	(22.192) (5)	1.673.010
Otros pasivos no financieros, corrientes	22	2.823.963	-	77.640 (6)	2.901.603
Pasivos no corrientes					
Pasivo por impuestos diferidos	18	949.697	(1.021) (2)	4.472 (5)	953.148
PATRIMONIO					
Ganancias acumuladas	25	475.118	(9.995) (3)	446 (8)	465.569

7

- Efectos adopción NIIF 9

(1) Pérdidas crediticias esperadas: La Sociedad modificó el cálculo de la provisión por deterioro para dar cumplimiento al modelo de pérdidas crediticias esperadas, establecido en la NIIF 9 Instrumentos financieros, el cual reemplaza el actual modelo de deterioro de pérdida incurrida. Para el cálculo del % de pérdidas crediticias se utilizó una matriz de riesgo, agrupando la cartera, de acuerdo a características similares de riesgo y madurez. Este cambio originó el reconocimiento de un aumento en la provisión por pérdidas por deterioro de US\$ (11,1) millones.

Esta norma también incluye requisitos relativos a la clasificación y medición de activos y pasivos financieros y un modelo de pérdidas crediticias esperadas que reemplaza el actual modelo de deterioro de pérdida incurrida

Al 1 de enero de 2018, el cálculo de la provisión por pérdidas por deterioro es el siguiente:

	Madurez de la cartera					Total MUS\$
	Al día MUS\$	de 1 a 90 días MUS\$	de 91 a 180 días MUS\$	de 181 a 360 días MUS\$	más de 360 días MUS\$	
Tasa de pérdida esperada	1%	21%	46%	67%	94%	8%
Valor libro bruto	1.046.909	36.241	12.001	14.623	66.022	1.175.796
Provisión deterioro	(13.570)	(7.774)	(5.499)	(9.803)	(61.787)	(98.433)

(2) Impuestos diferidos: ajustes originados por la aplicación de la NIIF 9.

(3) Efecto neto en resultados acumulados de los ajustes indicados anteriormente.

Además de los impactos en el estado de situación financiera consolidado la aplicación de la NIIF 9: Instrumentos financieros requiere la clasificación de los instrumentos financieros de acuerdo al modelo de negocios, para determinar la forma de medición de los instrumentos financieros, después de su reconocimiento inicial. La Sociedad analizó los modelos de negocios y clasificó sus activos y pasivos financieros de acuerdo a lo siguiente:

Activos	Clasificación NIC 39			Clasificación NIIF 9			Total MUS\$
	Préstamos y cuentas por cobrar	Derivados de cobertura	Mantenidos para negociar	Designados al momento inicial a valor justo con cambios en resultados	Costo amortizado	A valor justo con cambios en resultados	
Saldo al 31 de diciembre de 2017	2.446.864	62.867	1.915	501.890	-	-	3.013.536
Efectivo y equivalentes al efectivo	(112.346)	-	-	(29.658)	112.346	29.658	-
Otros activos financieros, corrientes	(23.918)	-	(1421)	(472.232)	23.918	473.653	-
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	(1214.050)	-	-	-	1.214.050	-	-
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	(2.582)	-	-	-	2.582	-	-
Otros activos financieros, no corrientes	(87.077)	-	(494)	-	87.077	494	-
Cuentas por cobrar, no corrientes	(6.891)	-	-	-	6.891	-	-
Saldo al 1 de enero de 2018	-	62.867	-	-	2.446.864	503.805	3.013.536

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

8

Pasivos	Clasificación NIC 39		Clasificación NIIF 9	
	Otros pasivos financieros	Derivados de cobertura	Costo amortizado	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldo al 31 de diciembre de 2017	10.086.434	14.817	-	10.101.251
Otros pasivos financieros, corrientes	(1.288.749)	-	1.288.749	-
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	(1.695.202)	-	1.695.202	-
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	(760)	-	760	-
Otros pasivos financieros, no corrientes	(6.602.891)	-	6.602.891	-
Cuentas por pagar, no corrientes	(498.832)	-	498.832	-
Saldo al 1 de enero de 2018	-	14.817	10.086.434	10.101.251

- Efectos adopción NIIF 15

- (4) Costos de contratos: La Sociedad ha capitalizado los costos incrementales, relacionados con los ingresos por transporte aéreo de pasajeros, correspondiente a: las comisiones cobradas por las administradoras de tarjetas de crédito por US\$ 22,0 millones y los servicios de reservas de pasajes aéreos a través del sistema general de distribución (GDS) por US\$ 15,6 millones. Adicionalmente, se incluye reclasificación de comisiones cobradas por las agencias de viajes por US\$ 16,8 millones, las cuales anteriormente de acuerdo a NIC 18 se presentaban disminuyendo el pasivo por volar.
- (5) Pasivos de contratos: La Sociedad ha ajustado algunos conceptos que eran registrados como obligaciones con proveedores y clientes los cuales ahora deben ser tratados como Pasivos de contratos, por lo tanto deben diferirse hasta la prestación del servicio. Estos conceptos están relacionados principalmente con el servicio de transporte terrestre por US\$ 15,6 millones y cheques de viajero por US\$ 6,6 millones.
- (6) Obligaciones de desempeño: La Sociedad analizó el momento en el que las obligaciones de desempeño, identificadas en los contratos con clientes, deben ser reconocidas en el resultado consolidado. Durante este análisis se identificaron algunos conceptos los cuales deben diferirse hasta el momento de la prestación del servicio, relacionados principalmente con servicios de transporte terrestres, cargos por modificaciones del contrato inicial en la venta de pasajes y canjes de algunos productos asociados a los programas de fidelización por US\$ 60,8 millones. Adicionalmente, se incluye reclasificación revelada en numeral (4) por US\$ 16,8 millones.
- (7) Impuestos diferidos: ajustes originados por la aplicación de la NIIF 15.
- (8) Efecto neto en resultados acumulados de los ajustes indicados anteriormente

Adicionalmente, la Sociedad concluyó que, en la prestación de algunos servicios, actuaba como agente en la prestación de dichos servicios, por lo tanto, fueron efectuadas algunas reclasificaciones en el Estado de resultados consolidado para reflejar la comisión correspondiente

9

A continuación, se presenta los efectos de los cambios reconocidos en la aplicación de la NIIF 15 del ejercicio 2018 en el Estado de resultados consolidado.

Conciliación ingresos ordinarios	Nota	A131 de diciembre de 2018				
		Ajustes para conciliación				
		Resultados bajo NIIF 15	Costos de contrato (4)	Reconocimiento de ingresos diferidos (5), (6)1	Reclasificaciones	Resultados bajo NIC 18
MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$		
Ingresos de actividades ordinarias	26	9.895.456	-	48.561	31.501	9.975.518
Costo de ventas		(7.962.843)	-	(34.986)	-	(7.997.829)
Ganancia bruta		1.932.613	-	13.575	31.501	1.977.689
Otros ingresos, por función	28	472.758	-	-	42.563	515.321
Costos de distribución		(619.200)	(43)	-	(20.003)	(639.246)
Gastos de administración		(72.127)	(806)	-	(54.061)	(776.137)
Otros gastos, por función		(359.781)	-	-	-	(359.781)
Otras ganancias (pérdidas)		53.499	-	-	-	53.499
Ganancias/(pérdidas) de actividades operacionales		758.619	(849)	13.575	-	771.345
Ingresos financieros		53.253	-	-	-	53.253
Costos financieros	27	(356.269)	-	-	-	(356.269)
Diferencias de cambio	29	(157.708)	-	-	-	(157.708)
Resultado por unidades de reajuste		(865)	-	-	-	(865)
Ganancia/(Pérdida), antes de impuestos		297.030	(849)	13.575	-	309.756
Gasto por impuesto a las ganancias	18	(88.456)	(23)	(1.030)	-	(89.509)
GANANCIA/(PÉRDIDA) DEL PERIODO		208.574	(872)	12.545	-	220.247
Ganancia/(Pérdida), atribuible a los propietarios de la controladora		176.822	(872)	12.545	-	188.495
Ganancia/(Pérdida) atribuible a participaciones no controladoras	14	31.752	-	-	-	31.752
Ganancia/(Pérdida) del periodo		208.574	(872)	12.545	-	220.247

b) Pronunciamientos contables no vigentes para los ejercicios financieros iniciados el 1 de enero de 2018, para los cuales no se ha efectuado adopción anticipada:

	Fecha de emisión	Aplicación obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
(i) Normas y enmiendas		
NIIF 16: Arrendamientos.	enero 2016	01/01/2019
Enmienda a NIIF 9: Instrumentos financieros	octubre 2017	01/01/2019
Enmienda a NIC 28: Inversiones en asociadas y negocios conjuntos	octubre 2017	01/01/2019
NIIF 17: Contratos de seguros	mayo 2017	01/01/2021
Enmienda a NIIF 10: Estados financieros consolidados y NIC 28: Inversiones en asociadas y negocios conjuntos.	septiembre 2014	Por determinar
Enmienda a NIC 19: Beneficios a los empleados	Febrero de 2018	01/01/2019
Enmienda a NIIF 3: Combinaciones de negocios.	octubre 2018	01/01/2020
Enmienda a NIC 1: Presentación de Estados Financieros y NIC 8 Políticas contables, cambios en las estimaciones contables y errores	octubre 2018	01/01/2020



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

10

(ii) Mejoras

Mejoras a las Normas Internacionales de Información Financiera (ciclo 2015-2017) NIIF 3: Combinación de negocios; NIC 12: Impuesto a las ganancias; NIIF 11: Acuerdos conjuntos y NIC 23 Costos por préstamos. diciembre 2017 01/01/2019

(iii) Interpretaciones

CINIIF 23: Posiciones tributarias inciertas junio 2017 01/01/2019

La administración de la Sociedad estima que la adopción de las normas, enmiendas e interpretaciones antes descritas, no tendrá un impacto significativo en los estados financieros consolidados de la Sociedad en el ejercicio de su primera aplicación, excepto por NIIF16.

La NIIF 16 Arrendamientos incorpora cambios importantes en la contabilidad de los arrendatarios al requerir un tratamiento similar al de los arrendamientos financieros para todos aquellos arrendamientos que actualmente son clasificados como operacionales. Esta norma se aplicará a partir del 1 de enero de 2019 y significa, en términos generales, que se deberá reconocer un activo representativo del derecho de uso de los bienes sujetos a contratos de arriendo operacional y un pasivo, equivalente al valor presente de los pagos futuros asociados al contrato. En cuanto a los efectos sobre el resultado, los pagos de arriendo mensuales serán reemplazados por la depreciación del derecho de uso y el reconocimiento de un gasto financiero. Asimismo, en el Estado de Flujos de Efectivos disminuirá el flujo operacional por el pago de arrendamiento, aumentando el flujo de financiación por el pago de la cuota de arrendamiento, separado en intereses y principal, del pasivo de arrendamiento.

Durante el año 2018 la Sociedad inició el análisis de los efectos de primera adopción de NIIF 16, aplicando esta nueva norma a los contratos identificados como arrendamientos utilizando la NIC 17 “Arrendamientos” y la CINIIF 4 “Determinación de si un acuerdo contiene un arrendamiento”.

La Sociedad aplicará esta nueva norma de forma retroactiva, re expresando los estados financieros comparativos, de acuerdo con lo establecido en la NIC 8 Políticas contables, cambios en las estimaciones contables y errores.

La Sociedad continuará reconociendo los gastos asociados a los contratos de arrendamiento de corto plazo, así como también, con los activos subyacentes de bajo valor, de manera lineal como gasto en resultado, tal como lo indica la excepción establecida en la NIIF 16.

Al establecer los plazos del arrendamiento, la Sociedad ha evaluado los hechos o circunstancias relevantes que puedan determinar el posible ejercicio de las opciones para ampliar o terminar los contratos de arrendamiento. Estas opciones serán evaluadas en cada fecha de cierre.

Para la valoración del activo por derecho de uso y del pasivo por arrendamiento, la Sociedad ha determinado el valor presente de los pagos por arrendamientos no cancelables, utilizando la tasa de interés implícita para aquellos arrendamientos relacionados con aeronaves, y para el resto de los contratos, una tasa incremental, considerando para su cálculo información histórica sobre financiamientos de la Sociedad, variables de mercado, tipos de activo, riesgo país y moneda entre otros factores.

11

El principal impacto por la aplicación de esta nueva norma, está dado por el reconocimiento de las aeronaves y motores en arrendamiento operativo, cuya cantidad y monto de compromisos de arrendamiento no cancelables se encuentra revelado en la nota 32 “Compromisos”.

Al 31 de diciembre de 2018, la Sociedad tiene compromisos de arrendamiento operativo de aeronaves y motores no cancelables por MMUS\$ 3.581, adicionalmente para el caso de otros activos, asciende a MMUS\$ 161. De estos compromisos, aproximadamente MMUS\$ 59 se relacionan con arrendamientos a corto plazo o con arrendamientos de bajo valor, los cuales continuarán reconociéndose en línea recta como gastos en resultados, a lo largo de la duración del contrato.

Para los compromisos de arrendamiento restantes, al 1 de enero de 2019, la Sociedad estima reconocer activos por derecho de uso por aproximadamente MMUS\$ 2.512, y pasivos por arrendamiento de MMUS\$ 2.820. Se estima que no habrá efectos relevantes en la utilidad neta para el ejercicio 2019.

Los flujos de efectivo de operación aumentarán y los flujos de efectivo de financiamiento disminuirán aproximadamente en MMUS\$ 521 ya que el pago de la porción principal de los pasivos por arrendamiento se clasificará como flujos de efectivo provenientes de actividades de financiamiento.

2.2. Bases de consolidación

(a) Filiales o subsidiarias

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

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

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



**(b) Transacciones y participaciones minoritarias**

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

(c) Venta de subsidiarias

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

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

(d) Coligadas o asociadas

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

2.3. Transacciones en moneda extranjera**(a) Moneda de presentación y moneda funcional**

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

(b) Transacciones y saldos

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

(c) Ajuste por hiperinflación

Con posterioridad al 1 de julio de 2018 la economía de Argentina fue considerada, para efectos de las NIIF, hiperinflacionaria. Los estados financieros de las filiales cuya moneda funcional es el Peso argentino han sido re-expresados.

Las partidas no monetarias del estado de situación financiera al igual que los resultados, resultados integrales y los flujos de efectivo de las entidades del grupo, cuya moneda funcional corresponde a una economía hiperinflacionaria, se ajustan por inflación y se re-expresan de acuerdo con la variación del índice de precios al consumidor ("IPC"), a cada fecha de presentación de sus estados financieros. La re-expresión de las partidas no monetarias se realiza desde su fecha de reconocimiento inicial en los estados de situación financiera y considerando que los estados financieros son preparados bajo el criterio del costo histórico. (Ver Nota 4(g))

Las pérdidas o ganancias netas originadas por la re-expresión de las partidas no monetarias y de los ingresos y costos, se reconocen en el estado de resultados consolidados dentro de "Resultado por unidades de reajuste".

Las pérdidas y ganancias netas de la re-expresión de los saldos de apertura por la aplicación inicial de la NIC 29 son reconocidas en los resultados acumulados consolidados.

La re-expresión por hiperinflación se registrará hasta el período en el que la economía de la entidad deje de ser considerada como una economía hiperinflacionaria, en ese momento, los ajustes realizados por hiperinflación formarán parte del costo de los activos y pasivos no monetarios.

Los montos comparativos en los Estados financieros consolidados de la Sociedad son presentados en una moneda estable y no se encuentran ajustados por cambios inflacionarios.

(d) Entidades del grupo

Los resultados y la situación financiera de las entidades del Grupo, cuya moneda funcional es diferente a la moneda de presentación de los estados financieros consolidados, de LATAM Airlines Group S.A., que no corresponde a la moneda de una economía hiperinflacionaria, se convierten a la moneda de presentación como sigue:

(i) Los activos y pasivos de cada estado de situación financiera presentado, se convierten al tipo de cambio de cierre en la fecha del estado de situación financiera consolidado;

(ii) Los ingresos y gastos de cada cuenta de resultados, se convierten a los tipos de cambio existentes en las fechas de la transacción, y

(iii) Todas las diferencias de cambio por conversión resultantes se reconocen en Otros resultados integrales.

Para aquellas filiales del grupo cuya moneda funcional es diferente a la moneda de presentación y, además, corresponde a la moneda de una economía hiperinflacionaria; sus resultados, flujo de efectivo y situación financiera re-expresados, se convierten a la moneda de presentación al tipo de cambio de cierre en la fecha de los estados financieros consolidados.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

14

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

Los ajustes a la Plusvalía y al valor justo que surgen en la adquisición de una entidad extranjera, se tratan como activos y pasivos de la entidad extranjera y se convierten al tipo de cambio de cierre del período o ejercicio informado, re-expresados cuando la moneda funcional de la entidad extranjera corresponde a la de una economía hiperinflacionaria, los ajustes por la re-expresión de la Plusvalía se reconocen en el Patrimonio consolidado.

2.4. Propiedades, plantas y equipos

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

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

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

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

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

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

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

2.5. Activos intangibles distintos de la plusvalía

(a) Slots aeroportuarios y Loyalty program

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

Slots aeroportuarios – UGE Transporte aéreo

Loyalty program – UGE Programa de coalición y fidelización Multiplus

15

(Ver Nota 16)

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

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

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

(b) Programas informáticos

Las licencias para programas informáticos adquiridas, se capitalizan sobre la base de los costos en que se ha incurrido para adquirirlas y prepararlas para usar el programa específico. Estos costos se amortizan durante sus vidas útiles estimadas, para los cuales la Sociedad ha definido una vida útil entre 3 y 10 años.

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

(c) Marcas

Las Marcas fueron adquiridas en la combinación de negocios con TAM S.A. y Filiales y, reconocidas a su valor justo bajo NIIF. Durante el año 2016 la Sociedad cambió la estimación de la vida útil de las marcas pasando de una vida útil indefinida a una de cinco años, período en el cual el valor de las marcas será amortizado (Ver Nota 15).

2.6. Plusvalía

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

2.7. Costos por intereses

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





MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

16

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

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

2.9. Activos financieros

A partir del 1 de enero de 2018, La Sociedad clasifica sus activos financieros en las siguientes categorías: a valor razonable (ya sea a través de otro resultado integral, o a través del estado de resultados), y a costo amortizado. La clasificación depende del modelo de negocio de la entidad para administrar los activos financieros y los términos contractuales de los flujos de efectivo.

El grupo reclasifica inversiones de deuda cuando, y solo cuando, cambia su modelo de negocio para administrar esos activos.

En el reconocimiento inicial, la Sociedad mide un activo financiero a su valor razonable más, en el caso de un activo financiero clasificado a costo amortizado, los costos de transacción que son directamente atribuibles a la adquisición del activo financiero. Los costos de transacción de los activos financieros contabilizados a valor razonable con cambios en resultados se contabilizan como gastos en el estado de resultados.

(a) Instrumentos de deuda

La medición posterior de los instrumentos de deuda depende del modelo de negocio del grupo para administrar el activo y las características de flujo de efectivo del activo. La Sociedad tiene dos categorías de medición para clasificar sus instrumentos de deuda:

Costo amortizado: los activos que se mantienen para el cobro de flujos de efectivo contractuales donde esos flujos de efectivo representan únicamente pagos de capital e intereses se miden al costo amortizado. Una ganancia o pérdida en una inversión de deuda que posteriormente se mide al costo amortizado y no es parte de una relación de cobertura se reconoce en resultados cuando el activo se da de baja o se deteriora. Los ingresos por intereses de estos activos financieros se incluyen en los ingresos financieros utilizando el método de la tasa de interés efectiva.

Valor razonable a través de resultados: los activos que no cumplen con los criterios de costo amortizado o FVORI se miden al valor razonable con cambios en resultados. Una ganancia o pérdida en una inversión de deuda que posteriormente se mide a valor razonable con cambios en resultados y no es parte de una relación de cobertura se reconoce en utilidad o pérdida y se presenta neta en el estado de resultados dentro de otras ganancias / (pérdidas) en el período en que surge.

17

(b) Instrumentos de patrimonio

Los cambios en el valor razonable de los activos financieros a valor razonable con cambios en resultados se reconocen en otras ganancias / (pérdidas) en el estado de resultados según corresponda.

La Sociedad evalúa con anticipación las pérdidas crediticias esperadas asociadas con sus instrumentos de deuda contabilizados a costo amortizado. La metodología de deterioro aplicada depende de si ha habido un aumento significativo en el riesgo de crédito.

2.10. Instrumentos financieros derivados y actividades de cobertura

Los derivados se reconocen, de acuerdo con la NIC 39, inicialmente al valor justo en la fecha en que se ha efectuado el contrato de derivados y posteriormente se vuelven a valorar a su valor justo. El método para reconocer la pérdida o ganancia resultante depende de si el derivado se ha designado como un instrumento de cobertura y, si es así, de la naturaleza de la partida que está cubriendo. La Sociedad designa determinados derivados como:

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

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

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

(a) Cobertura del valor justo

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





MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

18

(b) Cobertura de flujos de caja

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

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

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

Para las coberturas de las variaciones de moneda extranjera, los importes reconocidos en el Estado de otros resultados integrales, se reclasifican a resultado a medida que las partidas cubiertas, afectas a la variación de los tipos de cambio, tocan resultado.

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

(c) Derivados no registrados como de cobertura

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

2.11. Inventarios

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

2.12. Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar

Las cuentas comerciales a cobrar se reconocen inicialmente por su valor justo y posteriormente por su costo amortizado de acuerdo con el método de tasa efectiva, menos la provisión por deterioro de acuerdo al modelo de las pérdidas crediticias esperadas. La sociedad aplica el enfoque simplificado permitido por la NIIF 9, que exige que las pérdidas esperadas de por vida se reconozcan a partir del reconocimiento inicial de las cuentas por cobrar.

19

La existencia de dificultades financieras significativas por parte del deudor, la probabilidad de que el deudor entre en quiebra o reorganización financiera se consideran indicadores de un aumento significativo en el riesgo de crédito.

El importe en libros del activo se reduce a medida que se utiliza la cuenta de provisión y la pérdida se reconoce en el estado de resultado consolidado dentro del "Costo de ventas". Cuando una cuenta a cobrar es castigada, se regulariza contra la cuenta de provisiones para la cuenta por cobrar.

2.13. Efectivo y equivalentes al efectivo

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

2.14. Capital emitido

Las acciones ordinarias se clasifican como patrimonio neto.

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

2.15. Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar

Las Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar se registran inicialmente a su valor justo y posteriormente se valorizan al costo amortizado.

2.16. Préstamos que devengan intereses

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

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

2.17. Impuestos corrientes y diferidos

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

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





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

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

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

2.18. Beneficios a los empleados

(a) Vacaciones del personal

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

(b) Compensaciones basadas en acciones

Los planes de compensación implementados en base a las acciones de la Sociedad, se reconocen en los estados financieros consolidados de acuerdo a lo establecido en la NIIF 2: Pagos basados en acciones; para los planes basados en el otorgamiento de opciones, el efecto del valor justo es registrado en patrimonio con cargo a remuneraciones en forma lineal entre la fecha de otorgamiento de dichas opciones y la fecha en que estas alcancen el carácter de irrevocable; para los planes considerados como cash settled award el valor justo, actualizado a la fecha de cierre de cada período informado, es registrado como un pasivo con cargo a remuneraciones.

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

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

(d) Incentivos

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

2.19. Provisiones

Las provisiones se reconocen cuando:

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

2.20. Ingresos ordinarios provenientes de contratos con clientes

(a) Transporte de pasajeros y carga

La Sociedad reconoce la venta por el servicio de transporte como un Pasivo por ingreso diferido, el cual es reconocido como ingreso cuando el servicio de transporte ha sido prestado o caducado. En el caso de los servicios de transporte aéreo vendidos por la Sociedad y que serán realizados por otras aerolíneas, el pasivo es disminuido cuando los mismos son remitidos a dichas aerolíneas. La Sociedad revisa periódicamente si es necesario realizar algún ajuste al Pasivo por ingreso diferido, relacionados principalmente con devoluciones, cambios, entre otros.

Compensaciones otorgadas a los clientes por cambios en los niveles de servicios o facturación de servicios adicionales como por ejemplo equipaje adicional, cambio de asiento, entre otros, son considerados modificaciones del contrato inicial, por lo tanto, son diferidos hasta la prestación del servicio correspondiente.

(b) Caducidad de pasajes aéreos

La Sociedad estima mensualmente la probabilidad de caducidad de los pasajes aéreos, con cláusulas de devolución, en base al historial de uso de los mismos. Los pasajes aéreos sin cláusula de devolución son caducados en la fecha del vuelo en caso que el pasajero no se presente.

(c) Costos asociados al contrato

Los costos relacionados con la venta de pasajes aéreos son activados y diferidos hasta el momento de la prestación del servicio correspondiente. Estos activos se incluyen en el rubro Otros activos no financieros corriente en el Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado.

(d) Programa de pasajero frecuente

La Sociedad mantiene los siguientes programas de fidelización: LATAM Pass, LATAM Fidelidade y Multiplus, cuyo objetivo es la fidelización a través de la entrega de millas o puntos.

Los miembros de estos programas acumulan millas cuando vuelan con LATAM Airlines Group o cualquier otra aerolínea miembro del programa oneworld®, así como también al usar los servicios de las entidades asociadas.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





Cuando las millas y puntos son canjeados por productos y servicios distintos a los servicios prestados por la Sociedad el ingreso es reconocido inmediatamente, cuando el canje es efectuado por pasajes aéreos de alguna línea aérea de LATAM Airlines Group S.A. y filiales, el ingreso es diferido hasta la prestación del servicio de transporte o caducidad por no uso.

Adicionalmente, la Sociedad mantiene contratos con algunas empresas no aéreas para la venta de millas o puntos. Estos contratos incluyen algunas obligaciones de desempeño adicionales a la venta de la milla o punto, como marketing, publicidad y otros beneficios. El ingreso asociado a estos conceptos es reconocido en el resultado del ejercicio en la medida que las millas son acreditadas.

El cálculo del ingreso diferido por programas de fidelización al cierre del período, corresponde a la valorización de las millas y puntos otorgados a los titulares de los programas de fidelización, pendientes de utilizar, ponderados por la probabilidad de canje de los mismos.

Los millas y puntos que la Sociedad estima no serán canjeados se reconoce el valor asociado proporcionalmente durante el período en el que se espera que los millas y puntos restantes serán canjeados. La Sociedad utiliza modelos estadísticos para estimar la probabilidad de canje la cual se basa en patrones históricos y proyecciones.

(e) Ingresos por dividendos

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

2.21. Arrendamientos

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

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

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

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

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

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

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

2.23. Mantenimiento

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

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

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

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

2.24. Medio ambiente

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

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

24

NOTA 3 - GESTION DEL RIESGO FINANCIERO

3.1. Factores de riesgo financiero

La Sociedad está expuesta a los siguientes riesgos financieros: (a) riesgo de mercado, (b) riesgo de crédito y (c) riesgo de liquidez. El programa de gestión del riesgo global de la Sociedad tiene como objetivo minimizar los efectos adversos de los riesgos financieros que afectan a la compañía.

(a) Riesgo de mercado

Debido a la naturaleza de sus operaciones, la Sociedad está expuesta a factores de mercado, tales como: (i) riesgo de precio del combustible, (ii) riesgo de tipo de cambio y (iii) riesgo de tasa de interés.

La Sociedad ha desarrollado políticas y procedimientos para gestionar el riesgo de mercado, que tienen como objetivo identificar, cuantificar, monitorear y mitigar los efectos adversos de los cambios en los factores de mercado antes mencionados.

Para lo anterior, la Administración monitorea la evolución de los niveles de precios, tipos de cambio y tasas de interés, cuantifica las exposiciones y su riesgo (Value at Risk), y desarrolla y ejecuta estrategias de cobertura.

(i) Riesgo de precio del combustible:

Exposición:

Para la ejecución de sus operaciones la Sociedad compra combustible denominado Jet Fuel grado 54 USGC, que está afecto a las fluctuaciones de los precios internacionales de los combustibles.

Mitigación:

Para cubrir la exposición al riesgo de combustible, la Sociedad opera con instrumentos derivados (Swaps y Opciones) cuyos activos subyacentes pueden ser distintos al Jet Fuel, siendo posible realizar coberturas en crudo West Texas Intermediate ("WTI"), crudo Brent ("BRENT") y en destilado Heating Oil ("HO"), los que tienen una alta correlación con Jet Fuel y mayor liquidez.

Resultados Cobertura Fuel:

Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2018, la Sociedad reconoció ganancias por US\$ 29,7 millones por concepto de cobertura de combustible neto de primas. Durante igual ejercicio 2017, la Sociedad reconoció ganancias por US\$ 15,1 millones por el mismo concepto.

Al 31 de diciembre de 2018, el valor de mercado de las posiciones de combustible ascendía a US\$ 15,8 millones (negativo). Al cierre de diciembre de 2017, este valor de mercado era de US\$ 10,7 millones (positivo).

25

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

Posiciones al 31 de diciembre de 2018 (*)	Vencimientos				
	Q119	Q219	Q319	Q419	Total
Porcentaje de cobertura sobre el volumen de consumo esperado	66%	58%	40%	15%	45%

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

Posiciones al 31 de diciembre de 2017 (*)	Vencimientos			
	Q118	Q218	Q318	Total
Porcentaje de cobertura sobre el volumen de consumo esperado	19%	12%	5%	12%

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

Sensibilización:

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

Las posiciones de cobertura vigentes son registradas como contratos de cobertura de flujo de caja, por lo tanto, una variación en el precio del combustible tiene un impacto en el patrimonio neto de la Sociedad.

En las siguientes tablas se muestra la sensibilización de los instrumentos financieros de acuerdo a cambios razonables en el precio de combustible y su efecto en patrimonio. El plazo de proyección se definió hasta el término del último contrato de cobertura de combustible vigente, siendo el último día hábil del cuarto trimestre del año 2019.

Los cálculos se hicieron considerando un movimiento paralelo de 5 dólares por barril en la curva del precio de referencia futuro de crudo JET al cierre de diciembre del año 2018 y al cierre de diciembre del año 2017.

Precio de referencia (US\$ por barril)	Posición al 31 de diciembre de 2018 efecto en patrimonio (millones de US\$)	Posición al 31 de diciembre de 2017 efecto en patrimonio (millones de US\$)
+5	+ 7,4	+ 1,8
-5	-5,5	-3,3





Dada la estructura de cobertura de combustible durante el año 2018, que considera una porción libre de coberturas, una caída vertical en 5 dólares en el precio de referencia del JET (considerado como el promedio diario mensual), hubiera significado un impacto aproximado de US\$ 135,2 millones de dólares de menor costo de combustible. Para igual período, un alza vertical de 5 dólares en el precio de referencia del JET (considerado como el promedio diario mensual), hubiera significado un impacto aproximado de US\$ 146,5 millones de dólares de mayor costo de combustible.

(ii) Riesgo de tipo de cambio:

Exposición:

La moneda funcional y de presentación de los Estados Financieros de la Sociedad Matriz es el dólar estadounidense, por lo que el riesgo de tipo de cambio transaccional y de conversión surge principalmente de las actividades operativas propias del negocio, estratégicas y contables de la Sociedad que están expresadas en una unidad monetaria distinta a la moneda funcional.

Las Filiales de LATAM también están expuestas al riesgo cambiario cuyo impacto afecta el Resultado Consolidado de la Sociedad.

La mayor exposición operacional al riesgo cambiario de LATAM proviene de la concentración de los negocios en Brasil, los que se encuentran mayormente denominados en Real Brasileño (BRL), siendo gestionada activamente por la Sociedad.

En menor concentración, la Sociedad también se encuentra expuesta a la fluctuación de otras monedas, tales como: euro, libra esterlina, dólar australiano, peso colombiano, peso chileno, peso argentino, guaraní paraguayo, peso mexicano, nuevo sol peruano y dólar neozelandés.

Mitigación:

La Sociedad mitiga las exposiciones al riesgo cambiario mediante la contratación de instrumentos derivados o a través de coberturas naturales o ejecución de operaciones internas.

Resultado Cobertura FX:

Con el objetivo de reducir la exposición al riesgo de tipo de cambio en los flujos de caja operacionales del año 2018, y asegurar el margen operacional, LATAM realiza coberturas mediante derivados FX.

Al 31 de diciembre de 2018, la Sociedad no mantiene derivados de coberturas. Al cierre de diciembre de 2017, este valor de mercado era de US\$ 4,4 millones (positivo).

Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2018, la Sociedad reconoció ganancias por US\$ 18,3 millones por concepto de cobertura FX neto de primas. Durante igual ejercicio 2017, la sociedad reconoció pérdidas por US\$ 9,7 millones por este concepto.

Al 31 de diciembre de 2018, la Sociedad no ha suscrito nuevos derivados de FX. Para el cierre de diciembre de 2017, la sociedad había contratado derivados de FX por US\$ 180 millones para BRL.

Al 31 de diciembre la sociedad ha contratado derivados de FX los cuales no han sido registrados bajo contabilidad de cobertura. El valor de mercado de dichas posiciones asciende a US\$19,4 millones (positivo). La prima asociada a la contratación de este derivado se devenga linealmente durante los meses transcurridos hasta el vencimiento del instrumento. La Sociedad, reconoce las variaciones del valor justo con efecto en resultado del ejercicio, al 31 de diciembre de 2018 el monto reconocido en resultados asciende a US\$ 11,7 millones (positivo) neto de primas.

Sensibilización:

Una depreciación del tipo de cambio R\$/US\$, afecta negativamente a los flujos operacionales de la Sociedad, sin embargo, también afecta positivamente en el valor de las posiciones de derivados contratadas.

Los derivados FX son registrados como contratos de cobertura de flujo de caja, por lo tanto, una variación en el tipo de cambio tiene un impacto en el valor de mercado de los derivados, cuyos cambios afectan el patrimonio neto de la Sociedad.

Al 31 de diciembre de 2018, La Sociedad no cuenta con derivados de FX vigentes en su portafolio.

Durante el 2017, la Sociedad contrató derivados swap de monedas para cobertura de deuda emitida mismo año por un nocional UF 8,7 millones. Al 31 de diciembre de 2018, el valor de mercado de las posiciones de derivado swaps de monedas ascendía a US\$ 15,1 millones (positivo).

En el caso de TAM S.A, cuya moneda funcional es el real brasileño, gran parte de sus pasivos están expresados en dólares estadounidenses. Por lo tanto, al convertir activos y pasivos financieros, de dólar a reales, tienen un impacto en el resultado de TAM S.A., que es consolidada en el Estado de Resultados de la Sociedad.

Con el objetivo de reducir el impacto en el resultado de la Sociedad causado por apreciaciones o depreciaciones del R\$/US\$, la Sociedad ha ejecutado operaciones internas para disminuir la exposición neta en US\$ para TAM S.A.

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

Apreciación (depreciación) de R\$/US\$ (*)	Efecto al 31 de diciembre de 2018 MMUS\$	Efecto al 31 de diciembre de 2017 MMUS\$
-10%	+39,8	+80,5
+10%	-39,8	- 80,5

(*) Apreciación (depreciación) del US\$ respecto a las monedas cubiertas.

Efectos de derivados de tipo de cambio en los Estados Financieros

Ganancias o pérdidas a causas de cambios en el valor justo de los instrumentos de cobertura son segregados entre valor intrínseco y valor temporal. El valor intrínseco corresponde al porcentaje efectivo del flujo de caja cubierto, inicialmente es registrado en el patrimonio y más tarde transferido a los ingresos, al mismo tiempo que la transacción de cobertura es registrada en los ingresos. El valor temporal corresponde a la porción inefectiva de la cobertura de flujo de caja y es contabilizada en los resultados financieros de la Sociedad (Nota 19).

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





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

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

Apreciación (depreciación) de R\$/US\$	Efecto al 31 de diciembre de 2018 MMUS\$	Efecto al 31 de diciembre de 2017 MMUS\$
-10%	+384,73	+386,62
+10%	-314,78	-316,33

(iii) Riesgo de tasa de interés:

Exposición:

La Sociedad está expuesta a las fluctuaciones de las tasas de interés de los mercados afectando los flujos de efectivo futuros de los activos y pasivos financieros vigentes y futuros.

La Sociedad está expuesta principalmente a la tasa London Inter Bank Offer Rate (“LIBOR”) y a otros tipos de interés de menor relevancia como Certificados de Depósito Interbancarios brasileños (“CDI”).

Mitigación:

Con el fin de disminuir el riesgo de una eventual alza en los tipos de interés, la Sociedad suscribió contratos swaps y opciones de tasas de interés. Actualmente un 60% (63% al 31 de diciembre 2017) de la deuda está fija ante fluctuaciones en los tipos de interés.

Resultado Cobertura Tasas:

Al 31 de diciembre de 2018, el valor de mercado de las posiciones de derivados de tasas de interés ascendía a US\$ 2,2 millones (negativo). Al cierre de diciembre de 2017, este valor de mercado era de US\$ 6,6 millones (negativo).

Sensibilización:

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

Aumento (disminución) de curva futuros de tasa libor tres meses	Posición al 31 de diciembre de 2018 efecto en resultados antes de impuestos (millones de US\$)	Posición al 31 de diciembre de 2017 efecto en resultados antes de impuestos (millones de US\$)
+100 puntos base	-29,62	-29,26
-100 puntos base	+29,62	+29,26

Gran parte de los derivados de tasas vigentes son registrados como contratos de cobertura de flujo de caja, por lo tanto, una variación en las tasas de interés tiene un impacto en el valor de mercado de los derivados, cuyos cambios afectan el patrimonio neto de la Sociedad.

Los cálculos se realizaron aumentando (disminuyendo) en forma vertical 100 puntos base de la curva futuros de la libor tres meses, siendo ambos escenarios razonablemente posibles según las condiciones de mercado históricas.

Aumento (disminución) de curva futuros de tasa libor tres meses	Posición al 31 de diciembre de 2018 efecto en patrimonio (millones de US\$)	Posición al 31 de diciembre de 2017 efecto en patrimonio (millones de US\$)
+100 puntos base	+0,70	+1,9
-100 puntos base	-0,71	-1,9

La hipótesis del cálculo de sensibilidad, debe asumir que las curvas forward de tasas de interés no necesariamente reflejarán el valor real de la compensación de los flujos. Además, la estructura de tasas de interés es dinámica en el tiempo.

Durante los periodos presentados, la Sociedad no ha registrado montos por ineffectividad en el estado de resultados consolidado para este tipo de coberturas.

(b) Riesgo de crédito

El riesgo de crédito se produce cuando la contraparte no cumple sus obligaciones con la Sociedad bajo un determinado contrato o instrumento financiero, derivando a una pérdida en el valor de mercado de un instrumento financiero (sólo activos financieros, no pasivos).

La Sociedad está expuesta a riesgo de crédito debido a sus actividades operacionales y a sus actividades financieras incluyendo depósitos con bancos e instituciones financieras, inversiones en otro tipo de instrumentos, transacciones de tipo de cambio y contratación de instrumentos derivados u opciones.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

Para reducir el riesgo de crédito relacionado con las actividades operacionales, la Sociedad ha establecido límites de crédito para acotar la exposición de sus deudores los cuales se monitorean permanentemente (principalmente en el caso de las actividades operacionales en Brasil con las agencias de viajes).

Como una manera de mitigar el riesgo de crédito relacionado con las actividades financieras, la Sociedad exige que la contraparte en las actividades financieras mantengan al menos grado de inversión según las principales Agencias Clasificadoras de Riesgo. Adicionalmente la Sociedad ha establecido límites máximos para las inversiones los cuales son monitoreados periódicamente.

(i) Actividades financieras

Los excedentes de efectivo que quedan después del financiamiento de los activos necesarios para la operación, están invertidos de acuerdo a límites crediticios aprobados por el Directorio de la Sociedad, principalmente, en depósitos a plazo con distintas instituciones financieras, fondos de inversión privados, fondos mutuos de corto plazo y bonos corporativos y soberanos de vidas remanentes cortas y fácilmente liquidables. Estas inversiones están contabilizadas como Efectivo y equivalentes al efectivo y Otros activos financieros corrientes.

Con el fin de disminuir el riesgo de contraparte, y que el riesgo asumido sea conocido y administrado por la Sociedad, se diversifican las inversiones con distintas instituciones bancarias (tanto locales como internacionales). De esta manera, la Sociedad evalúa la calidad crediticia de cada contraparte y los niveles de inversión, basada en (i) su clasificación de riesgo (ii) el tamaño del patrimonio de la contraparte, y (iii) fija límites de inversión de acuerdo al nivel de liquidez de la Sociedad. De acuerdo a estos tres parámetros, la Sociedad opta por el parámetro más restrictivo de los tres anteriores y en base a éste establece límites a las operaciones con cada contraparte.

La Sociedad no mantiene garantías para mitigar esta exposición.

(ii) Actividades operacionales

La Sociedad tiene cuatro grandes “clusters” de venta: las agencias de viaje, agentes de carga, compañías aéreas y las administradoras de tarjetas de crédito. Las tres primeras están regidas por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (“IATA”), organismo internacional compuesto por la mayoría de las líneas aéreas que representan más del 90% del tráfico comercial programado y uno de sus objetivos principales es regular las operaciones financieras entre líneas aéreas y las agencias de viaje y carga. Cuando una agencia o línea aérea no paga su deuda, queda excluida para operar con el conjunto de aerolíneas de IATA. Para el caso de las administradoras de tarjetas de crédito, éstas se encuentran garantizadas en un 100% por las instituciones emisoras.

La exposición se explica por los plazos otorgados y estos fluctúan entre 1 y 45 días.

Una de las herramientas que la Sociedad utiliza para disminuir el riesgo crediticio, es participar en organismos mundiales relacionados a la industria, tales como IATA, Business Sales Processing (“BSP”), Cargo Account Settlement Systems (“CASS”), IATA Clearing House (“ICH”) y entidades bancarias (tarjetas de crédito). Estas instituciones cumplen el rol de recaudadores y distribuidores entre las compañías aéreas y las agencias de viaje y carga. En el caso del Clearing House, actúa como un ente compensador entre las compañías aéreas por los servicios que se prestan entre ellas. A través de estos organismos se ha gestionado la disminución de plazos e implementación de garantías.

Actualmente la facturación de las ventas de TAM Linhas Aéreas S.A. relacionadas con las agencias de viaje y agentes de carga para el transporte doméstico en Brasil se realiza directamente por TAM Linhas Aéreas S.A.

Calidad crediticia de activos financieros

El sistema de evaluación crediticia externo que utiliza la Sociedad es el proporcionado por IATA. Además, se utilizan sistemas internos para evaluaciones particulares o mercados específicos a partir de los informes comerciales que están disponibles en el mercado local. La calificación interna es complementaria con la calificación externa, es decir, si las agencias o líneas aéreas no participan en IATA, las exigencias internas son mayores.

Para reducir el riesgo de crédito relacionado con las actividades operacionales, la Sociedad ha establecido límites de crédito para acotar la exposición de sus deudores los cuales se monitorean permanentemente (principalmente en el caso de las actividades operacionales de TAM Linhas Aéreas S.A. con las agencias de viajes). La tasa de incobrabilidad, en los principales países donde la Sociedad posee presencia, es poco significativa.

(c) Riesgo de liquidez

El riesgo de liquidez representa el riesgo de que la Sociedad no posea fondos suficientes para pagar sus obligaciones.

Debido al carácter cíclico de su negocio, a la operación y a las necesidades de inversión y financiamiento derivadas de la incorporación de nuevas aeronaves y a la renovación de su flota, junto con la necesidad de financiamiento, la Sociedad requiere de fondos líquidos, definido como Efectivo y equivalentes al efectivo más otros activos financieros de corto plazo, para cumplir con el pago de sus obligaciones.

El saldo de fondos líquidos, la generación de caja futura y la capacidad de obtención de financiamiento, tanto a través de emisión de bonos como de préstamos bancarios, entrega a la Sociedad suficientes alternativas para enfrentar los compromisos de inversión y financiamiento futuro.

Al 31 de diciembre de 2018, el saldo de fondos líquidos es de US\$ 1.404 millones (US\$ 1.614 millones al 31 de diciembre 2017), que están invertidos en instrumentos de corto plazo a través de entidades financieras con una alta clasificación de riesgo.

Adicional al saldo de fondos líquidos, la Sociedad tiene acceso a líneas de crédito de corto plazo. Al 31 de diciembre de 2018, LATAM tiene líneas de crédito para capital de trabajo no comprometidas con varios bancos y adicionalmente tiene una línea comprometida no utilizada de US\$ 600 millones (US\$ 450 millones al 31 de diciembre 2017) sujeta a disponibilidad de colateral.



Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento a 31 de diciembre de 2018
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días MUS\$	Más de 90 días a un año MUS\$	Más de uno a tres años MUS\$	Más de tres a cinco años MUS\$	Más de cinco años MUS\$	Total Valor MUS\$	Total Valor nominal MUS\$	Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %
Préstamos a exportadores													
97.032.000-8	BBVA	Chile	US\$	38.625	76.275	-	-	-	114.900	113.000	Al Vencimiento	3,36	3,36
97.032.000-8	BBVA	Chile	UF	-	52.490	-	-	-	52.490	50.785	Al Vencimiento	3,31	3,31
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	23.070	-	-	-	-	23.070	23.000	Al Vencimiento	3,90	3,90
97.003.000-K	BANCO DO BRASIL	Chile	US\$	201.884	-	-	-	-	201.884	200.000	Al Vencimiento	3,64	3,64
97.951.000-4	HS BC	Chile	US\$	12.094	-	-	-	-	12.094	12.000	Al Vencimiento	3,14	3,14
Préstamos bancarios													
97.023.000-9	CORP BANCA	Chile	UF	5.778	17.086	16.662	-	-	39.526	38.231	Trimestral	3,35	3,35
0-E	BLADEX	E.E.U.U.	US\$	-	15.766	-	-	-	15.766	15.000	Semestral	6,74	6,74
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	1.347	587	102.521	-	-	104.455	102.521	Trimestral	5,60	5,60
76.362.099-9	BTG	Chile	UF	510	1.531	69.435	-	-	71.476	65.862	Al Vencimiento	3,10	3,10
Obligaciones con el Público													
0-E	BANK OF NEW YORK	E.E.U.U.	US\$	-	84.375	614.375	96.250	724.063	1.519.063	1.200.000	Al vencimiento	7,44	7,03
97.030.000-7	ESTADO	Chile	UF	-	18.985	37.970	196.970	213.114	467.039	345.182	Al vencimiento	5,50	5,50
Obligaciones garantizadas													
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	743	2.201	5.718	2.086	-	10.748	10.080	Trimestral	3,23	3,23
0-E	BNP PARIBAS	E.E.U.U.	US\$	14.741	61.973	152.826	145.252	250.387	625.179	511.698	Trimestral	4,55	4,55
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	E.E.U.U.	US\$	31.336	96.304	248.720	289.251	509.168	1.174.779	952.758	Trimestral	4,47	4,47
0-E	CITIBANK	E.E.U.U.	US\$	12.757	38.398	102.062	77.710	65.232	296.159	269.365	Trimestral	3,82	2,93
0-E	US BANK	E.E.U.U.	US\$	18.406	55.112	146.045	144.670	86.076	450.309	411.684	Trimestral	4,00	2,82
0-E	NATIXS	Francia	US\$	14.027	42.132	111.528	92.228	124.910	384.825	324.524	Trimestral	4,69	4,69
0-E	P K Air Finance	E.E.U.U.	US\$	2.490	7.663	25.610	3.153	-	38.916	37.615	Mensual	4,15	4,14
0-E	INVES TEC	Inglaterra	US\$	2.004	11.579	26.874	24.367	-	64.824	54.014	Semestral	7,17	7,17
Otras obligaciones garantizadas													
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	2.576	8.380	273.122	-	-	284.078	253.692	Al vencimiento	4,11	4,11
0-E	DVB BANK SE	Alemania	US\$	28.087	83.260	213.177	122.674	20.274	467.472	422.065	Trimestral	4,42	4,42
Arrendamiento Financiero													
0-E	ING	E.E.U.U.	US\$	4.025	12.075	12.134	-	-	28.234	26.831	Trimestral	5,70	5,01
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	7.618	21.994	27.811	1.684	-	59.107	56.403	Trimestral	3,66	3,31
0-E	CITIBANK	E.E.U.U.	US\$	14.870	44.570	83.389	42.178	-	185.007	172.158	Trimestral	4,40	3,80
0-E	PEFCO	E.E.U.U.	US\$	5.771	13.541	3.899	-	-	23.211	22.407	Trimestral	5,64	5,02
0-E	BNP PARIBAS	E.E.U.U.	US\$	8.467	25.214	26.933	1.641	-	62.255	59.567	Trimestral	3,90	3,58
0-E	WELLS FARGO	E.E.U.U.	US\$	35.458	106.397	282.923	239.168	99.232	763.178	719.338	Trimestral	2,77	2,09
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	6.340	19.025	49.945	26.779	-	102.089	95.022	Trimestral	3,68	3,14
0-E	RRP ENGINE	Inglaterra	US\$	1.167	3.480	9.103	8.826	4.870	27.446	23.012	Mensual	4,01	4,01
0-E	AP PLEBANK	E.E.U.U.	US\$	1.711	5.175	13.640	13.394	760	34.680	31.544	Trimestral	3,93	3,33
0-E	BTMU	E.E.U.U.	US\$	3.489	10.485	27.605	27.062	775	69.416	63.189	Trimestral	4,06	3,46
0-E	NATIXS	Francia	US\$	4.242	9.870	9.815	563	-	24.490	23.161	Trimestral	4,28	4,12
0-E	KFW IPEX-BANK	Alemania	US\$	1.764	5.328	5.378	-	-	12.470	12.215	Trimestral	4,20	4,19
0-E	AIRBUS FINANCIAL	E.E.U.U.	US\$	2.074	6.197	7.840	-	-	16.111	15.417	Mensual	4,19	4,19
Otros préstamos													
0-E	CITIBANK (*)	E.E.U.U.	US\$	25.705	77.703	103.341	-	-	206.749	196.211	Trimestral	6,00	6,00
0-E	Boeing	E.E.U.U.	US\$	559	1.425	55.728	-	-	57.712	55.727	Al vencimiento	4,01	4,01
Derivados de cobertura													
-	OTROS	-	US\$	1.224	2.484	681	-	-	4.389	4.021	-	-	-
Tota1				534.959	1.039.060	2.866.810	1.555.906	2.098.861	8.095.596	6.989.299			

(*) Bono securitizado con los flujos futuros de las ventas con tarjeta de crédito en Estados Unidos y Canadá.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2018
Nombre empresa deudora: TAMS A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días MUS\$	Más de 90 días a un año MUS\$	Más de uno a tres años MUS\$	Más de tres a cinco años MUS\$	Más de cinco años MUS\$	Total Valor MUS\$	Total Valor nominal MUS\$	Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %
Préstamos bancarios													
0-E	NEDERLANDS CHE NCM	Holanda	US\$	175	499	1.332	55	-	2.061	1.851	Mensual	6,01	6,01
Arrendamiento Financiero													
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	4.195	7.935	46.780	41.872	-	100.782	95.789	Trimestral/Semestral	6,87	6,87
0-E	WACAPOULEAS INGS.A.	Luxemburgo	US\$	839	2.433	6.542	-	-	9.814	9.226	Trimestral	4,81	4,81
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE MILAN BRANCH	Italia	US\$	11.536	32.312	161.778	-	-	205.626	208.224	Trimestral	5,88	5,82
0-E	GA Telesis LLC	E.E.U.U.	US\$	680	1.753	4.675	4.675	11.318	23.101	13.202	Mensual	15,62	15,62
Total				17.425	44.932	221.107	46.602	11.318	341.384	328.292			

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2018
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días MUS\$	Más de 90 días a un año MUS\$	Más de uno a tres años MUS\$	Más de tres a cinco años MUS\$	Más de cinco años MUS\$	Total Valor MUS\$	Total Valor nominal MUS\$	Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar													
-	VARIOS	VARIOS	US\$	356.342	11.773	-	-	-	368.115	368.115	-	-	-
			CLP	137.296	359	-	-	-	137.655	137.655	-	-	-
			BRL	250.915	925	-	-	-	251.840	251.840	-	-	-
			Otras monedas	518.448	3.918	-	-	-	522.366	522.366	-	-	-
Cuentas por pagar a entidades relacionadas corrientes													
Extranjera	Inversora Aeronáutica Argentina S.A.	Argentina	ARS	15	-	-	-	-	15	15	-	-	-
78.591370-1	Bethia S.A. y Filiales	Chile	CLP	365	-	-	-	-	365	365	-	-	-
Extranjera	TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.	Brasil	BRL	2	-	-	-	-	2	2	-	-	-
Total				1.263.383	16.975	-	-	-	1.280.358	1.280.358			
Total consolidado				1.815.767	1.100.967	3.087.917	1.602.508	2.110.179	9.717.338	8.597.949			

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



Clases de pasivo para el análisis de riesgo de liquidez agrupado por vencimiento a 31 de diciembre de 2017
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$					
Préstamos a exportadores													
97.032.000-8	BBVA	Chile	US\$	75.863	-	-	-	-	75.863	75.000	Al Vencimiento	2,30	2,30
97.032.000-8	BBVA	Chile	UF	-	57.363	-	-	-	57.363	55.801	Al Vencimiento	3,57	2,77
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	30.131	-	-	-	-	30.131	30.000	Al Vencimiento	2,49	2,49
97.030.000-7	ESTADO	Chile	US\$	40.257	-	-	-	-	40.257	40.000	Al Vencimiento	2,57	2,57
97.003.000-K	BANCO DOBRAS IL	Chile	US\$	100.935	-	-	-	-	100.935	100.000	Al Vencimiento	2,40	2,40
97.951.000-4	HSBC	Chile	US\$	12.061	-	-	-	-	12.061	12.000	Al Vencimiento	2,03	2,03
Préstamos bancarios													
97.023.000-9	CORP BANCA	Chile	UF	22.082	22.782	43.430	-	-	88.294	84.664	Trimestral	3,68	3,68
0-E	BLADDEX	E.E.U.U.	US\$	-	16.465	15.628	-	-	32.093	30.000	Semestral	5,51	5,51
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	2.040	3.368	202.284	-	-	207.692	202.284	Trimestral	4,41	4,41
Obligaciones con el Público													
0-E	BANK OF NEW YORK	E.E.U.U.	US\$	-	84.375	650.625	96.250	772.188	1.603.438	1.200.000	Al vencimiento	7,44	7,03
97.030.000-7	ESTADO	Chile	UF	-	20.860	41.720	226.379	245.067	534.026	379.274	Al vencimiento	5,50	5,50
Obligaciones garantizadas													
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	8.368	25.415	56.305	12.751	-	102.839	98.091	Trimestral	2,66	2,22
0-E	BNP PARIBAS	E.E.U.U.	US\$	14.498	59.863	148.469	145.315	313.452	681.597	575.221	Trimestral	3,41	3,40
0-E	WELLS FARGO	E.E.U.U.	US\$	30.764	92.309	246.285	246.479	245.564	861.401	808.987	Trimestral	2,46	1,75
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	E.E.U.U.	US\$	32.026	95.042	253.469	244.836	676.474	1.301.847	1.034.853	Trimestral	4,48	4,48
0-E	CITIBANK	E.E.U.U.	US\$	14.166	42.815	114.612	112.435	102.045	386.073	351.217	Trimestral	3,31	2,47
0-E	BTMU	E.E.U.U.	US\$	3.292	9.997	26.677	26.704	14.133	80.803	74.734	Trimestral	2,87	2,27
0-E	APPLE BANK	E.E.U.U.	US\$	1.611	4.928	13.163	13.196	7.369	40.267	37.223	Trimestral	2,78	2,18
0-E	US BANK	E.E.U.U.	US\$	18.485	55.354	146.709	145.364	158.236	524.148	472.833	Trimestral	4,00	2,82
0-E	DEUTSCHE BANK	E.E.U.U.	US\$	4.043	12.340	32.775	32.613	32.440	114.211	96.906	Trimestral	4,39	4,39
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	18.192	54.952	129.026	105.990	166.011	474.171	413.011	Trimestral	3,42	3,40
0-E	PK Air Finance	E.E.U.U.	US\$	2.375	7.308	20.812	18.104	-	48.599	46.500	Mensual	3,18	3,18
0-E	KF WIP EX-BANK	Alemania	US\$	2.570	7.111	16.709	1.669	-	28.059	26.888	Trimestral	3,31	3,31
0-E	AIRBUS FINANCIAL	E.E.U.U.	US\$	2.033	6.107	15.931	-	-	24.071	22.925	Mensual	3,19	3,19
0-E	INVESTEC	Inglaterra	US\$	1.930	11.092	26.103	26.045	11.055	76.225	63.378	Semestral	6,04	6,04
Otras obligaciones garantizadas													
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	1.757	5.843	246.926	-	-	254.526	241.287	Al vencimiento	3,38	3,38
Arrendamiento Financiero													
0-E	ING	E.E.U.U.	US\$	5.890	12.076	28.234	-	-	46.200	42.957	Trimestral	5,67	5,00
0-E	CITIBANK	E.E.U.U.	US\$	12.699	38.248	91.821	51.222	2.880	196.870	184.274	Trimestral	3,78	3,17
0-E	PEFCO	E.E.U.U.	US\$	13.354	34.430	23.211	-	-	70.995	67.783	Trimestral	5,46	4,85
0-E	BNP PARIBAS	E.E.U.U.	US\$	13.955	35.567	50.433	2.312	-	102.267	98.105	Trimestral	3,66	3,25
0-E	WELLS FARGO	E.E.U.U.	US\$	12.117	38.076	98.424	66.849	21.253	236.719	221.113	Trimestral	3,17	2,67
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	6.049	18.344	48.829	47.785	3.156	124.163	117.023	Trimestral	2,51	1,96
0-E	RRP ENGINE	Inglaterra	US\$	370	3.325	8.798	8.692	9.499	30.684	25.983	Mensual	4,01	4,01
Otros préstamos													
0-E	CITIBANK (*)	E.E.U.U.	US\$	25.783	77.810	206.749	-	-	310.342	285.891	Trimestral	6,00	6,00
Derivados de cobertura													
-	OTROS	-	US\$	5.656	6.719	6.228	-	-	18.603	17.407	-	-	-
Total				535.352	960.284	3.010.385	1.630.990	2.780.822	8.917.833	7.633.613			

(*) Bono securitizado con los flujos futuros de las ventas con tarjeta de crédito en Estados Unidos y Canadá.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2017
Nombre empresa deudora: TAMS A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días MUS\$	Más de 90 días a un año MUS\$	Más de uno a tres años MUS\$	Más de tres a cinco años MUS\$	Más de cinco años MUS\$	Total Valor MUS\$	Total Valor nominal MUS\$	Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %
Préstamos bancarios													
0-E	NEDERLANDS CHE CREDIETVERZEKERING MAATSCHAPPIJ	Holanda	US\$	176	497	1.332	722	-	2.727	2.382	Mensual	6,01	6,01
Arrendamiento Financiero													
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	4.248	7.903	23.141	71.323	-	106.615	99.036	Trimestral/Semestral	5,59	5,59
0-E	WACAP OULEASINGS.A.	Luxemburgo	US\$	837	2.411	6.509	3.277	-	13.034	12.047	Trimestral	3,69	3,69
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE MILAN BRANCH	Italia	US\$	11.735	32.230	204.836	-	-	248.801	244.513	Trimestral	4,87	4,81
0-E	BANCO IBMS.A	Brasil	BRL	34	-	-	-	-	34	21	Mensual	6,89	6,89
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE	Francia	BRL	161	12	-	-	-	173	109	Mensual	6,89	6,89
Total				17.191	43.053	235.818	75.322	-	371.384	358.108			

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2017
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días MUS\$	Más de 90 días a un año MUS\$	Más de uno a tres años MUS\$	Más de tres a cinco años MUS\$	Más de cinco años MUS\$	Total Valor MUS\$	Total Valor nominal MUS\$	Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar													
-	VARIOS	VARIOS	US\$	566.838	-	-	-	-	566.838	566.838	-	-	-
			CLP	165.299	-	-	-	-	165.299	165.299	-	-	-
			BRL	315.605	-	-	-	-	315.605	315.605	-	-	-
			Otras monedas	290.244	11.215	-	-	-	301.459	301.459	-	-	-
Cuentas por pagar a entidades relacionadas corrientes													
78.997.060-2	Viajes Falabella Ltda.	Chile	CLP	534	-	-	-	-	534	534	-	-	-
0-E	Inversora Aeronáutica Argentina	Argentina	US\$	4	-	-	-	-	4	4	-	-	-
0-E	Consultoría Administrativa Profesional S.A. de C.V.	Mexico	MXN	210	-	-	-	-	210	210	-	-	-
78.591.370-1	Bethia S.A. y Filiales	Chile	CLP	12	-	-	-	-	12	12	-	-	-
Total				1.338.746	11.215	-	-	-	1.349.961	1.349.961			
Total consolidado				1.891.289	1.014.552	3.246.203	1.706.312	2.780.822	10.639.178	9.341.682			

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





La Sociedad ha definido estrategias de cobertura de combustible, tasas de interés y tipo de cambio, que implica contratar derivados con distintas instituciones financieras. La Sociedad posee líneas de márgenes con cada institución financiera con el fin de regular la exposición mutua que producen los cambios en la valorización de mercado de los derivados.

Al cierre del año 2017, la Sociedad había entregado US\$ 16,4 millones en garantías por márgenes de derivados, correspondientes a efectivo y cartas de crédito stand by. Al 31 de diciembre de 2018, se entregaron US\$ 5,0 millones en garantías correspondientes a efectivo y cartas de crédito stand by. La disminución se debió a: i) al vencimiento de los contratos de cobertura, ii) adquisición de nuevos contratos de combustible, y iii) cambios en los precios del combustible, cambios en los tipos de cambio y en las tasas de interés.

3.2. Gestión del riesgo del capital

Los objetivos de la Sociedad, en relación con la gestión del capital son: (i) cumplir con las exigencias de patrimonio mínimo y ii) mantener una estructura de capital óptima.

La Sociedad monitorea las obligaciones contractuales y las exigencias regulatorias en los diferentes países donde las empresas del grupo están domiciliadas para asegurar el fiel cumplimiento de exigencia de patrimonio mínimo, cuyo límite más restrictivo es mantener un patrimonio líquido positivo.

Adicionalmente, la Sociedad monitorea periódicamente las proyecciones de flujo de caja de corto y largo plazo para asegurar que cuenta con suficientes alternativas de generación de caja para enfrentar los compromisos de inversión y financiamiento futuro.

El rating crediticio internacional de la Sociedad es producto de la capacidad de la Sociedad de cumplir con los compromisos financieros de largo plazo. Al 31 de diciembre de 2018, la Sociedad tiene un rating internacional de largo plazo de BB- con perspectiva estable por Standard & Poor's, un rating B+ con perspectiva positiva por Fitch Ratings y Ba3 con perspectiva estable por Moody's.

3.3. Estimación del valor justo

Al 31 de diciembre de 2018, la Sociedad mantenía instrumentos financieros que deben ser registrados a su valor justo. Estos se agrupan en dos categorías:

1. Instrumentos de Cobertura:

En esta categoría se encuentran los siguientes instrumentos:

- Contratos de instrumentos derivados de tasas de interés,
- Contratos de derivados de combustible,
- Contratos derivados de moneda

2. Inversiones Financieras:

En esta categoría se encuentran los siguientes instrumentos:

- Inversiones en fondos mutuos de corto plazo (efectivo equivalente),
- Fondos de inversión privados

La Sociedad ha clasificado la medición de valor justo utilizando una jerarquía que refleja el nivel de información utilizada en la valoración. Esta jerarquía se compone de 3 niveles (I) valor justo basado en cotización en mercados activos para una clase de activo o pasivo similar, (II) valor justo basado en técnicas de valoración que utilizan información de precios de mercado o derivados del precio de mercado de instrumentos financieros similares (III) valor justo basado en modelos de valoración que no utilizan información de mercado.

El valor justo de los instrumentos financieros que se transan en mercados activos, tales como las inversiones adquiridas para su negociación, está basado en cotizaciones de mercado al cierre del periodo utilizando el precio corriente comprador. El valor justo de activos financieros que no transan en mercados activos (contratos derivados) es determinado utilizando técnicas de valoración que maximizan el uso de información de mercado disponible. Las técnicas de valoración generalmente usadas por la Sociedad son: cotizaciones de mercado de instrumentos similares y/o estimación del valor presente de los flujos de caja futuros utilizando las curvas de precios futuros de mercado al cierre del periodo.

A continuación, se muestra la clasificación de los instrumentos financieros a valor justo, según el nivel de información utilizada en la valoración:

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

38

	Al 31 de diciembre 2018				Al 31 de diciembre 2017			
	Mediciones de valor justo usando valores considerados como				Mediciones de valor justo usando valores considerados como			
	Valor justo MUSS	Nivel I MUSS	Nivel II MUSS	Nivel III MUSS	Valor justo MUSS	Nivel I MUSS	Nivel II MUSS	Nivel III MUSS
Activos								
Efectivo y equivalentes al efectivo	43.653	43.653	-	-	29.658	29.658	-	-
Fondos mutuos corto plazo	43.653	43.653	-	-	29.658	29.658	-	-
Otros activos financieros, corriente	366.573	343.218	23.355	-	536.001	473.653	62.348	-
Valor justo derivados tasa de interés	19.460	-	19.460	-	3.113	-	3.113	-
Valor justo derivados de combustible	-	-	-	-	10.711	-	10.711	-
Valor justo derivados de moneda extranjera	3.895	-	3.895	-	48.322	-	48.322	-
Intereses devengados desde la última fecha de pago Swap de monedas	-	-	-	-	202	-	202	-
Derivados de moneda extranjera no registrados como cobertura	19.396	19.396	-	-	-	-	-	-
Fondos de inversión privados	322.428	322.428	-	-	472.232	472.232	-	-
Bonos nacionales y extranjeros	1.394	1.394	-	-	1.421	1.421	-	-
Otros activos financieros, no corriente	-	-	-	-	519	-	519	-
Valor justo derivados de moneda extranjera	-	-	-	-	519	-	519	-
Pasivos								
Otros pasivos financieros, corrientes	33.633	7.712	25.921	-	12.200	-	12.200	-
Valor justo derivados tasa de interés	335	-	335	-	8.919	-	8.919	-
Valor justo derivados de combustible	15.678	-	15.678	-	-	-	-	-
Valor justo derivados moneda extranjera	7.587	-	7.587	-	2.092	-	2.092	-
Intereses devengados desde la última fecha de Swap tasas de interés	2.321	-	2.321	-	1.189	-	1.189	-
Derivado moneda no registrado como cobertura	7.712	7.712	-	-	-	-	-	-
Otros pasivos financieros, no corrientes	340	-	340	-	2.617	-	2.617	-
Valor justo derivados tasa de interés	-	-	-	-	2.617	-	2.617	-
Intereses devengados desde la última fecha de Swap tasas de interés	340	-	340	-	-	-	-	-

39

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2018, la Sociedad tiene instrumentos financieros que no se registran a valor justo. Con el propósito de cumplir con los requerimientos de revelación de valores justos, la Sociedad ha valorizado estos instrumentos según se muestra en el siguiente cuadro:

	Al 31 de diciembre de 2018		Al 31 de diciembre de 2017	
	Valor libro	Valor justo	Valor libro	Valor justo
	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.037.989	1.037.989	1.112.346	1.112.346
Efectivo en caja	8.974	8.974	8.562	8.562
Saldos en bancos	331.218	331.218	330.430	330.430
Overnight	282.164	282.164	239.292	239.292
Depósitos a plazo	415.633	415.633	534.062	534.062
Otros activos financieros, corrientes	17.411	17.411	23.918	23.918
Otros activos financieros	17.411	17.411	23.918	23.918
Deudores comerciales, otras cuentas por cobrar y cuentas por cobrar corrientes	1.162.582	1.162.582	1.214.050	1.214.050
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	2.931	2.931	2.582	2.582
Otros activos financieros, no corrientes	58.700	58.700	87.571	87.571
Cuentas por cobrar, no corrientes	5.381	5.381	6.891	6.891
Otros pasivos financieros, corrientes	1.397.156	1.578.835	1.288.749	1.499.495
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	1.674.303	1.674.303	1.695.202	1.695.202
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	382	382	760	760
Otros pasivos financieros, no corrientes	5.864.570	5.893.387	6.602.891	6.738.872
Cuentas por pagar, no corrientes	483.656	483.656	498.832	498.832

El importe en libros de las cuentas por cobrar y por pagar se asume que se aproximan a sus valores justos, debido a la naturaleza de corto plazo de ellas. En el caso de efectivo en caja, saldo en bancos, overnight, depósitos a plazo y cuentas por pagar, no corrientes, el valor justo se aproxima a su valor en libros.

El valor justo de los Otros pasivos financieros, se estima descontando los flujos contractuales futuros de caja a la tasa de interés corriente del mercado que está disponible para instrumentos financieros similares (Nivel II). En el caso de Otros activos financieros la valoración se realizó según cotización de mercado al cierre del período.





NOTA 4 - ESTIMACIONES Y JUICIOS CONTABLES

La Sociedad ha utilizado estimaciones para valorar y registrar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos. Básicamente estas estimaciones se refieren a:

(a) Evaluación de posibles pérdidas por deterioro de la plusvalía y activos intangibles de vida útil indefinida

Al 31 de diciembre de 2018 la plusvalía asciende a MUS\$ 2.294.072 (MUS\$ 2.672.550 al 31 de diciembre 2017), mientras que los activos intangibles comprenden los Slots aeroportuarios por MUS\$ 828.969 (MUS\$ 964.513 al 31 de diciembre de 2017) y Loyalty Program por MUS\$ 274.420 (MUS\$ 321.440 al 31 de diciembre de 2017).

La Sociedad comprueba al menos una vez al año si la plusvalía y los activos intangibles de vida útil indefinida han sufrido alguna pérdida por deterioro. Para esta evaluación la Sociedad ha identificado dos unidades generadoras de efectivo (UGE), “Transporte aéreo” y “Programa de coalición y fidelización Multiplus”. El valor libro de la plusvalía asignada a cada UGE al 31 de diciembre de 2018 ascienden a MUS\$ 1.845.136 y MUS\$ 448.936 (MUS\$ 2.146.692 y MUS\$ 525.858 al 31 de diciembre de 2017), los que incluyen los siguientes activos intangibles de vida útil indefinida:

	UGE Transporte Aéreo		UGE Programa de coalición y fidelización Multiplus	
	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Slots aeroportuarios	828.969	964.513	-	-
Loyalty program	-	-	274.420	321.440

El valor recuperable de estas unidades generadoras de efectivo (UGE) ha sido determinado basados en los cálculos de valor en uso. Los principales supuestos empleados por la administración incluyen: tasa de crecimiento, tipo de cambio, tasa de descuento, precio del combustible y otros supuestos económicos. La estimación de estos supuestos exige un juicio importante de la administración, pues dichas variables implican incertidumbres inherentes; sin embargo, los supuestos utilizados son consistentes con la planificación interna de la Sociedad. Por lo tanto, la administración evalúa y actualiza anualmente las estimaciones, basándose en las condiciones que afectan estas variables. Los principales supuestos utilizados, así como los análisis de sensibilidad correspondientes se presentan en Nota 16.

(b) Vida útil, valor residual y deterioro de propiedades, plantas y equipos

La depreciación de los activos es calculada con base al método lineal, excepto en el caso de ciertos componentes técnicos los cuales se deprecian sobre la base de ciclos y horas voladas. Estas vidas útiles se revisan anualmente de acuerdo con las proyecciones de la Sociedad de aquellos beneficios económicos futuros que se deriven de los mismos.

Cambios en circunstancias tales como: avances tecnológicos, modelo comercial, uso planificado de los activos o estrategia de capital podrían hacer que la vida útil fuera diferente a la estimada. En aquellos casos en que se determine que la vida útil de las propiedades, plantas y equipos debería disminuirse, como puede ocurrir con cambios en el uso planificado de los activos, se deprecia el exceso entre el valor libro neto y el valor recuperable estimado, de acuerdo a la vida útil restante revisada.

Los valores residuales se estiman de acuerdo al valor de mercado que tendrán al final de su vida dichos activos. El valor residual y la vida útil de los activos se revisan, y ajustan si es necesario, una vez al año. Cuando el valor de un activo es superior a su importe recuperable estimado, su valor se reduce de forma inmediata hasta su importe recuperable (Nota 2.8).

(c) Recuperabilidad de los activos por impuestos diferidos

Los impuestos diferidos se calculan de acuerdo con el método del pasivo, sobre las diferencias temporarias que surgen entre las bases fiscales de los activos y pasivos y sus importes en libros. Los activos por impuestos diferidos sobre pérdidas fiscales se reconocen en la medida en que es probable que vaya a disponerse de beneficios fiscales futuros con los cuales compensar las diferencias temporarias. La Sociedad efectúa proyecciones financieras y fiscales para evaluar la realización en el tiempo de este activo por impuesto diferido. Adicionalmente, se asegura que estas proyecciones sean consistentes con las empleadas para medir otros activos de larga vida. Al 31 de diciembre de 2018 la Sociedad ha reconocido Activos por impuestos diferidos por MUS\$ 273.327 (MUS\$ 364.021 al 31 de diciembre de 2017) y ha dejado de reconocer Activos por impuestos diferidos sobre pérdidas fiscales por MUS\$ 137.761 (MUS\$ 81.155 al 31 de diciembre de 2017) (Nota 18).

(d) Tickets aéreos vendidos que no serán finalmente utilizados.

La Sociedad registra la venta anticipada de pasajes aéreos como ingresos diferidos. Los ingresos ordinarios por la venta de pasajes se reconocen en el estado de resultados cuando el servicio de transporte de pasajeros es prestado o caducado por no uso. La Sociedad evalúa mensualmente la probabilidad de caducidad de los pasajes aéreos, con cláusulas de devolución, en base al historial de uso de los pasajes aéreos. Un cambio en esta probabilidad podría generar un impacto en los ingresos ordinarios en el ejercicio en que se produce el cambio y en ejercicios futuros. Al 31 de diciembre de 2018 los ingresos diferidos asociados a los tickets aéreos vendidos ascienden a MUS\$ 1.299.304 (MUS\$ 1.550.447 al 31 de diciembre de 2017). Un hipotético cambio de un punto porcentual en el comportamiento del pasajero con respecto al uso se traduciría en un impacto de hasta MUS\$ 6.000 mensual.

(e) Valoración de las millas y puntos otorgados a los titulares de los programas de fidelización, pendiente de utilizar.

Al 31 de diciembre de 2018 los ingresos diferidos asociados al programa de fidelización LATAM Pass ascienden a MUS\$ 1.324.635 (MUS\$ 853.505 al 31 de diciembre de 2017). Un hipotético cambio de un punto porcentual en la probabilidad de canje se traduciría en un impacto de MUS\$ 26.726 en los resultados de 2018 (MUS\$ 25.000 en 2017). Los ingresos diferidos asociados a los programas de fidelización LATAM Fidelidade y Multiplus ascienden a MUS\$ 293.831 al 31 de diciembre de 2018 (MUS\$ 364.866 al 31 de diciembre de 2017). Un hipotético cambio de dos puntos porcentuales en el número de puntos pendientes de canje se traduciría en un impacto de MUS\$ 13.140 en los resultados de 2018 (MUS\$ 11.187 en 2017).

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





(f) La necesidad de constituir provisiones y, en el caso de ser requeridas, el valor de las mismas.

En el caso de las contingencias conocidas, la Sociedad registra una provisión cuando tiene una obligación presente, ya sea legal o implícita, como resultado de sucesos pasados, es probable que vaya a ser necesaria una salida de recursos para liquidar la obligación y el importe se ha estimado de forma fiable. Basados en información disponible, la Sociedad utiliza los conocimientos, experiencia y juicio profesional, a las características específicas de los riesgos conocidos. Este proceso facilita la evaluación temprana y la cuantificación de los riesgos potenciales en los casos individuales o en el desarrollo de asuntos contingentes.

(g) Índice de Precios al Consumidor

Para el cálculo del ajuste por hiperinflación de las sociedades con moneda funcional peso argentino, la sociedad utiliza el índice calculado por la Federación Argentina de Consejos Profesionales de Ciencias Económicas resultante de combinar el índice de Precios al Consumidor Nacional ("IPC") publicado por el Instituto Nacional de Estadística y Censos de la República Argentina ("INDEC") (mes base: diciembre de 2016) con el IPIM publicado por la FACPCE.

Para la aplicación de la hiperinflación de los saldos al 31 de diciembre de 2017, dependiendo de la antigüedad de los activos y pasivos no monetarios, los índices utilizados fueron los siguientes:

Año	2004	2005	2014	2015	2016	2017
Índice	240,23	266,3	841,66	986,04	1.327,09	1.656,15

Para el ajuste por hiperinflación de las partidas del periodo 2018 fueron utilizados los siguientes índices:

Mes	ene-18	feb-18	mar-18	abr-18	may-18	jun-18	jul-18	ago-18	sep-18	oct-18	nov-18
Índice	1.685,25	1.726,02	1.766,42	1.814,81	1.852,47	1.921,69	1.981,30	2.058,36	2.192,86	2.311,09	2.383,96

Los efectos consolidados del ajuste por la aplicación de la NIC 29 sobre los saldos al 1 de enero de 2018 fueron los siguientes:

	MUS\$
Activo	5.129
Pasivo	377
Resultado Acumulado	4.752

El efecto neto de la corrección por hiperinflación en el resultado consolidado por el ejercicio al 31 de diciembre de 2018 corresponde a:

	MUS\$
Activo	1.379
Pasivo	(2.005)
Pérdida del periodo	(626)

(h) Inversión en filial (TAM)

La administración ha aplicado su juicio al determinar que LATAM Airlines Group S.A. controla TAM S.A. y Filiales, para efectos contables, y por lo tanto ha consolidado sus estados financieros.

Este juicio se hace sobre la base de que LATAM emitió sus acciones ordinarias a cambio de la mayoría de las acciones ordinarias y preferentes en circulación de TAM, a excepción de aquellos accionistas de TAM que no aceptaron el intercambio y los cuales fueron sujetos del squeeze out, dando derecho a LATAM a sustancialmente todos los beneficios económicos que se generan por el Grupo LATAM y también, en consecuencia, exponiéndolo a sustancialmente todos los riesgos que inciden en las operaciones de TAM. Este intercambio alinea los intereses económicos de LATAM y de todos sus accionistas, incluyendo a los accionistas controladores de TAM, garantizando que los accionistas y directores de TAM no tendrán ningún incentivo para ejercer sus derechos de una manera que sea beneficiosa para TAM, pero perjudicial para LATAM. Además, todas las acciones importantes necesarias para la operación de las aerolíneas requieren el voto favorable de los accionistas controladores de LATAM y TAM.

Desde la integración de las operaciones de LAN y TAM, las actividades aéreas más críticas en Brasil han sido gestionadas por el CEO de TAM y las actividades globales, por el CEO de LATAM, quien está a cargo de la operación total del Grupo LATAM y que informa al Directorio de LATAM.

Además, el CEO de LATAM evalúa el desempeño de los ejecutivos del Grupo LATAM y, en conjunto con el Directorio de LATAM, establece compensaciones. Aunque existen restricciones sobre los porcentajes de votación que actualmente pueden ser detentados por inversionistas extranjeros bajo la Ley Brasileña, LATAM considera que el fondo económico de estos acuerdos cumple los requisitos de las normas contables vigentes y que la consolidación de las operaciones de LATAM y TAM es apropiada.

Estas estimaciones se realizan en función de la mejor información disponible sobre los hechos analizados.

En cualquier caso, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas en los próximos periodos, lo que se realizaría de forma prospectiva.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





NOTA 5 - INFORMACION POR SEGMENTOS

La Sociedad considera que tiene dos segmentos operativos: el de transporte aéreo y el programa de coalición y fidelización Multiplus.

El segmento de Transporte aéreo corresponde a la red de rutas para el transporte aéreo y se basa en la manera en que el negocio es administrado y gestionado, conforme la naturaleza centralizada de sus operaciones, la habilidad de abrir y cerrar rutas, así como reasignar recursos (aviones, tripulación, personal, etc.) dentro de la red, lo que supone una interrelación funcional entre todas ellas, haciéndolas inseparables. Esta definición de segmento es una de las más comunes a nivel de la industria aérea a nivel mundial.

El segmento Programa de coalición y fidelización Multiplus, a diferencia de los programas LATAM Pass y LATAM Fidelidade que son programas de viajero frecuente que operan como un sistema de fidelización unilateral, ofrece un sistema de coalición flexible, interrelacionado entre sus miembros, que cuenta con 22,2 millones de socios, junto con tratarse de una entidad con una administración separada y un negocio no directamente relacionado con el transporte aéreo.

[MENÚ](#)[PRESENTACIÓN](#)[DESTACADOS](#)[MENSAJE DEL CEO](#)[QUIENES SOMOS](#)[GOBIERNO CORPORATIVO](#)[SOSTENIBILIDAD](#)

DIMENSIÓN ECONÓMICA

[NUESTRO NEGOCIO](#)[PROVEEDORES](#)[CLIENTES](#)

DIMENSIÓN AMBIENTAL

[MEDIO AMBIENTE](#)

DIMENSIÓN SOCIAL

[EMPLEADOS](#)[SEGURIDAD](#)[SOCIEDAD](#)[ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA](#)[ANEXOS](#)

INFORMES FINANCIEROS

[DECLARACIÓN JURADA](#)[CRÉDITOS](#)



Por los ejercicios terminados

	Transporte aéreo		Programa de coalición y fidelización Multiplus		Eliminaciones		Consolidado	
	al 31 de diciembre de		al 31 de diciembre de		al 31 de diciembre de		al 31 de diciembre de	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Ingreso de las actividades ordinarias procedentes de clientes externos (*)	9.887.090	9.159.031	60.020	454.876	(51.654)	-	9.895.456	9.613.907
Pasajeros	8.700.622	8.039.601	60.020	454.876	(51.654)	-	8.708.988	8.494.477
Carga	1.186.468	1.119.430	-	-	-	-	1.186.468	1.119.430
Ingresos de las actividades ordinarias procedentes de transacciones con otros segmentos de operación	-	454.876	-	67.554	-	(522.430)	-	-
Otros ingresos de operación	346.315	308.937	126.443	240.952	-	-	472.758	549.889
Ingresos por intereses	27.181	28.184	26.072	50.511	-	-	53.253	78.695
Gastos por intereses	(356.269)	(393.286)	-	-	-	-	(356.269)	(393.286)
Total gastos por intereses netos	(329.088)	(365.102)	26.072	50.511	-	-	(303.016)	(314.591)
Depreciación y amortización	(974.827)	(994.416)	(6.819)	(7.209)	-	-	(981.646)	(1.001.625)
Partidas significativas no monetarias distintas de la depreciación y amortización	(223.677)	(75.479)	(85)	(145)	-	-	(223.762)	(75.624)
Bajas de activo fijo y mermas de existencias	(46.351)	(39.238)	-	-	-	-	(46.351)	(39.238)
Incobrables	(18.741)	(18.272)	(96)	(144)	-	-	(18.837)	(18.416)
Diferencias de cambio	(157.720)	(18.717)	11	(1)	-	-	(157.709)	(18.718)
Resultado por unidades de reajuste	(865)	748	-	-	-	-	(865)	748
Ganancia/(Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora (**)	72.333	(3.482)	109.602	158.783	-	-	181.935	155.301
Gasto por impuesto a las ganancias	(36.506)	(104.376)	(47.276)	(69.128)	-	-	(83.782)	(173.504)
Ganancia/(Pérdida) del segmento sobre el que se informa	103.645	41.931	109.602	158.783	-	-	213.247	200.714
Activos del segmento	16.431.182	17.430.937	1.145.942	1.373.049	(10.347)	(6.014)	17.566.777	18.797.972
Pasivos del segmento	13.394.785	14.007.916	449.347	563.849	(24.131)	(41.029)	13.820.001	14.530.736
Importe de las adiciones de activos no corrientes	763.878	412.846	-	-	-	-	763.878	412.846
Compras de Propiedades, plantas y equipos	668.786	325.513	-	-	-	-	668.786	325.513
Intangibles distintos a la plusvalía	95.092	87.333	-	-	-	-	95.092	87.333
Desembolsos de los activos no monetarios del segmento	756.913	490.983	-	-	-	-	756.913	490.893

(*) La Sociedad no tiene ingresos de actividades ordinarias por intereses.

(**) El resultado de la Sociedad, incluye un resultado neto de MUS\$ (10.489) producto de la aplicación de NIC 21 y NIC 29, para las subsidiarias que se encuentran en economías hiperinflacionaria.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





Por los ejercicios terminados

	Transporte aéreo al 31 de diciembre de		Programa de coalición y fidelización Multiplus al 31 de diciembre de		Eliminaciones al 31 de diciembre de		Consolidado al 31 de diciembre de	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Flujos de efectivo procedentes de								
Compras de Propiedades, plantas y equipos:	660.631	403.282	76	384	-	-	660.707	403.666
Adiciones asociados a mantenimiento	375.634	218.537	-	-	-	-	375.634	218.537
Otras adiciones	284.997	184.745	76	384	-	-	285.073	185.129
Compras de activos intangibles (***)	85.628	79.102	10.578	8.216	-	-	96.206	87.318
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en):								
Actividades de operación	1.394.146	1.489.797	111.161	186.367	11.623	(9.424)	1.516.930	1.666.740
Actividades de inversión	(348.348)	(278.790)	(10.022)	(8.632)	-	-	(358.370)	(287.422)
Actividades de financiación	(956.510)	(1.010.705)	(95.699)	(168.383)	-	-	(1.052.209)	(1.179.088)

(***) La Sociedad no tiene flujos de efectivo procedentes de las compras de activos intangibles asociados a mantenimiento.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

47

Los ingresos de la Sociedad por área geográfica son los siguientes:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2018	2017
	MUS\$	MUS\$
Perú	705.133	626.316
Argentina	989.883	1.113.467
E.E.U.U.	985.919	900.413
Europa	782.197	676.282
Colombia	372.794	359.276
Brasil	3.433.877	3.436.402
Ecuador	203.842	190.268
Chile	1.591.313	1.527.158
Asia Pacífico y resto de Latinoamérica	830.498	784.325
Ingresos de las actividades ordinarias	9.895.456	9.613.907
Otros ingresos de operación	472.758	549.889

La Sociedad asigna los ingresos al área geográfica sobre la base del punto de venta del pasaje o la carga. Los activos están constituidos, principalmente, por aviones y equipos aeronáuticos, los cuales son utilizados a lo largo de diferentes países y, por lo tanto, no es posible asignar a un área geográfica.

La Sociedad no tiene clientes que en forma individual representen más del 10% de las ventas.

NOTA 6 - EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO

	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017
	MUS\$	MUS\$
Efectivo en caja	8.974	8.562
Saldo en bancos	331.218	330.430
Overnight	282.164	239.292
Total efectivo	622.356	578.284
Equivalentes al efectivo		
Depósitos a plazo	415.633	534.062
Fondos mutuos	43.653	29.658
Total equivalentes al efectivo	459.286	563.720
Total efectivo y equivalentes al efectivo	1.081.642	1.142.004

48

Saldos por monedas que componen el Efectivo y equivalentes al efectivo:

Tipo de moneda	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017
	MUS\$	MUS\$
Peso argentino	17.786	12.135
Real brasileño	131.760	106.499
Peso chileno	415.713	81.845
Peso colombiano	10.843	7.264
Euro	20.339	11.746
Dólar estadounidense	394.215	882.114
Otras monedas	90.986	40.401
Total	1.081.642	1.142.004

NOTA 7 - INSTRUMENTOS FINANCIEROS

7.1. Instrumentos financieros por categorías

Al 31 de diciembre de 2018

Activos	Medidos a costo amortizado	A valor justo con cambios en resultados	Derivados de cobertura	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.037.989	43.653	-	1.081.642
Otros activos financieros, corrientes (*)	16.203	344.426	23.355	383.984
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	1.162.582	-	-	1.162.582
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	2.931	-	-	2.931
Otros activos financieros, no corrientes (*)	58.700	-	-	58.700
Cuentas por cobrar, no corrientes	5.381	-	-	5.381
Total	2.283.786	388.079	23.355	2.695.220
Pasivos	Medidos a costo amortizado	Derivados de cobertura	Total	
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	
Otros pasivos financieros, corrientes	1.404.868	25.921	1.430.789	
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	1.674.303	-	1.674.303	
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	382	-	382	
Otros pasivos financieros, no corrientes	5.864.570	340	5.864.910	
Cuentas por pagar, no corrientes	483.656	-	483.656	
Total	9.427.779	26.261	9.454.040	

(*) El valor presentado en a valor justo con cambios en resultados, corresponde principalmente a los fondos de inversión privados, y en medidos a costo amortizado, corresponde a garantías entregadas.



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

49

Al 31 de diciembre de 2017

Activos	Préstamos y cuentas por cobrar	Derivados de cobertura	Mantenidos para negociar	Designados al momento inicial	Total
				a valor justo con cambios en resultados	
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.112.346	-	-	29.658	1.142.004
Otros activos financieros, corrientes (*)	23.918	62.348	1.421	472.232	559.919
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	1.214.050	-	-	-	1.214.050
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	2.582	-	-	-	2.582
Otros activos financieros, no corrientes (*)	87.077	519	494	-	88.090
Cuentas por cobrar, no corrientes	6.891	-	-	-	6.891
Total	2.446.864	62.867	1.915	501.890	3.013.536

Pasivos	Otros pasivos financieros	Derivados de cobertura	Total
Otros pasivos financieros, corrientes	1.288.749	12.200	1.300.949
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	1.695.202	-	1.695.202
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	760	-	760
Otros pasivos financieros, no corrientes	6.602.891	2.617	6.605.508
Cuentas por pagar, no corrientes	498.832	-	498.832
Total	10.086.434	14.817	10.101.251

(*) El valor presentado en designados al momento inicial a valor justo con cambios en resultados, corresponde principalmente a fondos de inversión privados; y en préstamos y cuentas por cobrar, corresponde a garantías entregadas.

50

7.2. Instrumentos financieros por monedas

(a) Activos	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017
	MUS\$	MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.081.642	1.142.004
Peso argentino	17.786	12.135
Real brasileño	131.760	106.499
Peso chileno	415.713	81.845
Peso colombiano	10.843	7.264
Euro	20.339	11.746
Dólar estadounidense	394.215	882.114
Otras monedas	90.986	40.401
Otros activos financieros (corriente y no corriente)	442.684	648.009
Peso argentino	152	297
Real brasileño	327.110	475.810
Peso chileno	25.972	26.679
Peso colombiano	1.748	1.928
Euro	7.438	7.853
Dólar estadounidense	78.121	133.431
Otras monedas	2.143	2.011
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	1.162.582	1.214.050
Peso argentino	82.893	49.958
Real brasileño	511.171	635.890
Peso chileno	113.168	83.415
Peso colombiano	7.259	3.249
Euro	49.044	48.286
Dólar estadounidense	110.312	257.324
Otras monedas (*)	288.735	135.928
Cuentas por cobrar, no corrientes	5.381	6.891
Real brasileño	3	4
Peso chileno	5.378	6.887
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	2.931	2.582
Real brasileño	293	2
Peso chileno	200	735
Dólar estadounidense	2.438	1.845
Total activos	2.695.220	3.013.536
Peso argentino	100.831	62.390
Real brasileño	970.337	1.218.205
Peso chileno	560.431	199.561
Peso colombiano	19.850	12.441
Euro	76.821	67.885
Dólar estadounidense	585.086	1.274.714
Otras monedas	381.864	178.340

(*) Ver la composición del grupo otras monedas, en Nota 8 Deudores comerciales, otras cuentas por cobrar y cuentas por cobrar no corrientes.

(b) Pasivos

La información de pasivos se encuentra revelada en Nota 3 Gestión del riesgo financiero.



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

51

NOTA 8 - DEUDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR COBRAR CORRIENTES, Y CUENTAS POR COBRAR NO CORRIENTES

	Al 31 de diciembre de 2018 MUSS	Al 31 de diciembre de 2017 MUSS
Deudores comerciales	1.077.561	1.175.796
Otras cuentas por cobrar	188.393	133.054
Total deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	1.265.954	1.308.850
Menos: Provisión por pérdidas por deterioro	(97.991)	(87.909)
Total deudores comerciales y otras cuentas por cobrar - neto	1.167.963	1.220.941
Menos: Parte no corriente – cuentas por cobrar	(5.381)	(6.891)
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	1.162.582	1.214.050

El valor justo de deudas comerciales y otras cuentas por cobrar no difiere significativamente de su valor en libros.

La madurez de la cartera al 31 de diciembre de 2017 es la siguiente:

Al día	1.040.671
Cuentas por cobrar vencidas pero no deterioradas	
Vencidas de 1 a 90 días	34.153
Vencidas de 91 a 180 días	10.141
Vencidas más de 180 días (*)	2.922
Total cuentas por cobrar vencidas pero no deterioradas	47.216
Cuentas por cobrar vencidas y deterioradas	
Cobranza judicial, prejudicial y documentos protestados	43.175
Deudores en proceso de gestión prejudicial y sensibilización de cartera vencida	44.734
Total cuentas por cobrar vencidas y deterioradas	87.909
Total	1.175.796

(*) Valor de este segmento corresponde principalmente a cuentas por cobrar vencidas que fueron sensibilizadas en su posibilidad de recupero, por lo cual no requieren de provisión.

Al 31 de diciembre de 2018, para la determinación de las pérdidas crediticias esperadas la sociedad agrupa las cuentas por cobrar de transporte de pasajeros y carga; dependiendo las características de riesgo de crédito compartidas y madurez.

	Madurez de la cartera					Total MUSS
	Al día MUSS	de 1 a 90 días MUSS	de 91 a 180 días MUSS	de 181 a 360 días MUSS	más de 360 días MUSS	
Tasa de pérdida esperada (1)	3%	5%	45%	65%	76%	9%
Valor libro bruto (2)	888.930	91.387	11.085	15.078	71.081	1.077.561
Provisión Deterioro	(23.933)	(5.014)	(4.983)	(9.864)	(54.197)	(97.991)

(1) Corresponde a la tasa promedio esperadas.

(2) el valor libro bruto representa el máximo valor de riesgo crediticio de las cuentas por cobrar comerciales.

52

Los saldos por monedas que componen los Deudores comerciales, otras cuentas por cobrar y cuentas por cobrar no corrientes, son los siguientes:

Tipo de moneda	Al 31 de diciembre de 2018 MUSS	Al 31 de diciembre de 2017 MUSS
Peso argentino	82.893	49.958
Real brasileño	511.174	635.894
Peso chileno	118.546	90.302
Peso colombiano	7.259	3.249
Euro	49.044	48.286
Dólar estadounidense	110.312	257.324
Otras monedas (*)	288.735	135.928
Total	1.167.963	1.220.941
(*) Otras monedas		
Dólar australiano	100.733	40.303
Yuan de la R.P. China	5.106	37
Corona danesa	475	197
Libra esterlina	18.129	5.068
Rupia india	7.163	3.277
Yen japonés	56.589	18.756
Corona noruega	283	133
Franco Suizo	5.046	2.430
Won surcoreano	31.381	18.225
Dólar taiwanés nuevo	6.180	2.983
Otras monedas	57.650	44.519
Total	288.735	135.928

Los movimientos de la provisión por pérdidas por deterioro de valor de los Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, son los siguientes:

Periodos	Saldo inicial	Ajuste Adopción NIIF 9 (*)	Castigos	(Aumento) Disminución	Saldo final
	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2017	(77.054)	-	8.249	(19.104)	(87.909)
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2018	(87.909)	(10.524)	8.620	(8.178)	(97.991)

(*) Ajuste al saldo al 31 de diciembre de 2017 registrado en utilidades acumuladas al 01.01.2018 por la adopción de la NIIF 9

Una vez agotadas las gestiones de cobranza prejudicial y judicial se procede a dar de baja los activos contra la provisión constituida. La Sociedad sólo utiliza el método de provisión y no el de castigo directo para un mejor control.

Las renegociaciones históricas y actualmente vigentes son poco relevantes y la política es analizar caso a caso para clasificarlas según la existencia de riesgo, determinando si corresponde su reclasificación a cuentas de cobranza prejudicial.





53

La exposición máxima al riesgo de crédito a la fecha de presentación de la información es el valor justo de cada una de las categorías de cuentas a cobrar indicadas anteriormente.

	Al 31 de diciembre de 2018			Al 31 de diciembre de 2017		
	Exposición bruta según balance	Exposición bruta deteriorada	Exposición neta concentraciones de riesgo	Exposición bruta según balance	Exposición bruta deteriorada	Exposición neta concentraciones de riesgo
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Deudores comerciales	1.077.561	(97.991)	979.570	1.175.796	(87.909)	1.087.887
Otras cuentas por cobrar	188.393	-	188.393	133.054	-	133.054

Para el riesgo de crédito existen garantías poco relevantes y éstas son valorizadas cuando se hacen efectivas, no existiendo garantías directas materialmente importantes. Las garantías existentes, si corresponde, están constituidas a través de IATA.

NOTA 9 - CUENTAS POR COBRAR Y POR PAGAR A ENTIDADES RELACIONADAS

(a) Cuentas por cobrar

RUT parte relacionada	Nombre parte relacionada	Naturaleza de la relación	Pais de origen	Moneda	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de
					2018	2017
					MUS\$	MUS\$
Extranjera	Qatar Airways	Accionista Indirecto	Qatar	USD	1.907	1.845
78.591.370-1	Bethia S.A. y Filiales	Director Relacionado	Chile	CLP	988	728
Extranjera	TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.	Accionista Común	Brasil	BRL	-	2
87.752.000-5	Granja Marina Tornagaleones S.A.	Accionista Común	Chile	CLP	31	5
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA.	Director Relacionado	Chile	CLP	5	2
Total activos corrientes					2.931	2.582

54

(b) Cuentas por pagar

RUT parte relacionada	Nombre parte relacionada	Naturaleza de la relación	Pais de origen	Moneda	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de
					2018	2017
					MUS\$	MUS\$
78.591.370-1	Bethia S.A. y Filiales	Director Relacionado	Chile	CLP	365	546
Extranjera	Inversora Aeronáutica Argentina S.A.	Director Relacionado	Argentina	USD	15	4
Extranjera	Consultoría Administrativa Profesional S.A. de C.V.	Coligada	México	MXN	-	210
Extranjera	TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.	Accionista Común	Brasil	BRL	2	-
Total pasivos corrientes					382	760

Las transacciones entre partes relacionadas se han realizado en condiciones de una transacción libre entre partes interesadas y debidamente informadas. Los plazos de transacción corresponden entre 30 y 45 días, y la naturaleza de liquidación de las transacciones son monetarias.

NOTA 10 - INVENTARIOS

El detalle de los Inventarios es el siguiente:

	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de
	2018	2017
	MUS\$	MUS\$
Existencias técnicas	233.276	195.530
Existencias no técnicas	46.068	41.136
Total	279.344	236.666

Las partidas incluidas en este rubro corresponden a repuestos y materiales los que serán utilizados, principalmente, en consumos de servicios a bordo y en servicios de mantenimiento propio como de terceros; éstos se encuentran valorizados a su costo de adquisición promedio netos de su provisión de obsolescencia de acuerdo al siguiente detalle:

	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de
	2018	2017
	MUS\$	MUS\$
Provisión de obsolescencia existencias técnicas	20.500	21.839
Provisión de obsolescencia existencias no técnicas	4.621	6.488
Total	25.121	28.327

Los montos resultantes, no exceden a los respectivos valores de realización.

Al 31 de diciembre de 2018, la Sociedad registró MUS\$ 120.214 (MUS\$ 155.421 al 31 de diciembre de 2017) en resultados producto, principalmente, de consumos en servicio a bordo y mantenimiento, lo cual forma parte del Costo de ventas.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



NOTA 11 - OTROS ACTIVOS FINANCIEROS

La composición de los Otros activos financieros es la siguiente:

	Activos corrientes		Activos no corrientes		Total Activos	
	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
(a) Otros activos financieros						
Fondos de inversión privados	322.428	472.232	-	-	322.428	472.232
Depósitos en garantía (aeronaves)	9.610	15.690	37.636	41.058	47.246	56.748
Garantías por márgenes de derivados	661	2.197	-	-	661	2.197
Otras inversiones	-	-	494	494	494	494
Bonos nacionales y extranjeros	1.394	1.421	-	-	1.394	1.421
Otras garantías otorgadas	7.140	6.031	20.570	46.019	27.710	52.050
Subtotal otros activos financieros	341.233	497.571	58.700	87.571	399.933	585.142
(b) Activos de cobertura						
Intereses devengados desde la última fecha de pago						
Cross currency swap de monedas	-	202	-	-	-	202
Valor justo de derivados de tasa de interés	19.460	3.113	-	-	19.460	3.113
Valor justo de derivados de moneda extranjera	3.895	48.322	-	519	3.895	48.841
Valor justo de derivados de precio de combustible	-	10.711	-	-	-	10.711
Subtotal activos de cobertura	23.355	62.348	-	519	23.355	62.867
(c) Derivados no registrados como cobertura						
Derivados de moneda extranjera no registrados como cobertura	19.396	-	-	-	19.396	-
Subtotal derivados no registrados como cobertura	19.396	-	-	-	19.396	-
Total Otros Activos financieros	383.984	559.919	58.700	88.090	442.684	648.009

Los tipos de derivados de los contratos de cobertura que mantiene la Sociedad al cierre de cada periodo se describen en Nota 19.

NOTA 12 - OTROS ACTIVOS NO FINANCIEROS

La composición de los Otros activos no financieros es la siguiente:

	Activos corrientes		Activos no corrientes		Total Activos	
	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
(a) Pagos anticipados						
Arriendo de aeronaves	31.284	31.322	9.687	4.718	40.971	36.040
Seguros de aviación y otros	16.483	17.681	-	-	16.483	17.681
Otros	19.322	10.012	973	1.866	20.295	11.898
Subtotal pagos anticipados	67.089	59.015	10.660	5.904	77.749	64.919
(b) Costos de contratos activados (1)						
Costos GDS	14.708	-	-	-	14.708	-
Comisiones tarjetas de crédito	2.164	-	-	-	2.164	-
Comisiones agencias de viaje	12.635	-	-	-	12.635	-
Subtotal costos de contratos activados	48.957	-	-	-	48.957	-
(c) Otros activos						
Reserva de mantención aeronaves (2)	831	2.150	5.183	5.183	52.667	73.341
Impuesto a las ventas	187.410	137.866	38.186	37.959	225.596	175.825
Otros impuestos	15.255	2.475	-	-	15.255	2.475
Aportes a Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas ("SITA")	258	327	739	670	997	997
Depósitos judiciales	-	-	132.267	124.438	132.267	124.438
Otros	1.177	-	53	-	1.230	-
Subtotal otros activos	204.931	162.173	223.081	214.903	428.012	377.076
Total Otros Activos no financieros	320.977	221.188	233.741	220.807	554.718	441.995

(1) Movimiento de Contratos activados:

	Contratos activados
	MUS\$
Saldo inicial al 1 de enero de 2018	-
Activación	180.171
Ajuste aplicación NIIF 15	54.361
Diferencia por conversión	(5.020)
Amortización	(180.555)
Saldo final al 31 de diciembre de 2018	48.957

(2) Las reservas de mantenimiento corresponden a depósitos que la Sociedad le entrega al arrendador, a modo de garantía de cumplimiento del mantenimiento mayor de un grupo de aeronaves con arrendamiento operativo.

Estos depósitos son calculados en función de la operación, medida en ciclos u horas de vuelo, son pagados periódicamente, y está contractualmente estipulado que sean devueltos a la Sociedad cada vez que se efectúa un mantenimiento mayor. Al término del contrato de arrendamiento, las reservas de mantenimiento no utilizadas son devueltas a la Sociedad o utilizadas para compensar al arrendador por alguna deuda relacionada con las condiciones de mantenimiento de la aeronave.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



En algunos casos (5 contratos de arrendamiento), si el costo de mantenimiento incurrido por la Sociedad es menor a las reservas de mantenimiento, el arrendador tiene el derecho de retener esos depósitos en exceso. La Sociedad periódicamente revisa sus reservas de mantenimiento para asegurar que serán recuperadas, y reconoce como gasto cualquier monto que sea menos que probable de ser recuperado. El costo de mantenimiento en los últimos años ha sido superior a las reservas de mantenimiento respectivas de cada avión.

Al 31 de diciembre de 2018 las reservas de mantenimiento suman MUS\$ 52.667 (MUS\$ 73.341 al 31 de diciembre de 2017), correspondientes a 9 aeronaves que mantienen saldos remanentes, los que serán liquidados en el próximo mantenimiento o devolución.

Las reservas de mantenimiento son clasificadas como corrientes o no corrientes dependiendo de las fechas en que se espera sea realizado el mantenimiento correspondiente. (Nota 2.23).

NOTA 13 - ACTIVOS NO CORRIENTES O GRUPOS DE ACTIVOS PARA SU DISPOSICION CLASIFICADOS COMO MANTENIDOS PARA LA VENTA

Los activos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta al 31 de diciembre de 2018 y 31 de diciembre de 2017, se detallan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017
	MUS\$	MUS\$
Activos corrientes		
Aeronaves	265	236.022
Motores y rotables	5.299	9.197
Otros activos	204	45.884
Total	<u>5.768</u>	<u>291.103</u>
Pasivos corrientes		
Otros pasivos	-	15.546
Total	<u>-</u>	<u>15.546</u>

Los saldos del rubro son presentados al menor valor entre su valor en libros y el valor razonable menos el costo de venta. El valor razonable de los activos fue determinado en base a las cotizaciones en mercados activos para una clase de activo o pasivo similar. Estos activos son medidos a nivel II de acuerdo a lo indicado en las jerarquías de valor razonable presentadas en la nota 3.3 (2). Durante el período no se efectuaron transferencias entre niveles, para mediciones recurrentes al valor razonable.

- (a) Activos reclasificados desde Propiedades, plantas y equipos hacia activos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta

Durante el ejercicio de 2017 se reconocieron ajustes por US\$ 17,4 millones para registrar estos activos a su valor neto realizable.

Adicionalmente, durante mismo periodo 2017, se produjo la venta de siete motores spare Airbus A330.

Durante el periodo 2018, se trasladó desde el rubro Propiedades, plantas y equipos un motor spare B767 y se reconocieron ajustes por US\$ 2,3 millones para registrar estos activos a su valor neto realizable.

Adicionalmente, durante el periodo de 2018, se produjo la venta de dos aeronaves Boeing 777, una aeronave Airbus A330, un motor spare Airbus A330 y se realizó un traslado al rubro Propiedades, plantas y equipos de una aeronave Airbus A320.

El detalle de la flota clasificada como activos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta es el siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017
<u>Aeronaves</u>		
Boeing 777 Freighter	-	2 (*)
Airbus A330-200	-	1
Airbus A320-200	-	1
ATR42-300	1	1
Total	<u>1</u>	<u>5</u>

(*) Una aeronave arrendada a DHL.

- (b) Activos reclasificados desde Inventarios hacia activos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta

Durante el primer trimestre de 2017 se trasladaron desde el rubro Inventarios existencias de la flota Airbus A330 al rubro Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta.

Durante el ejercicio de 2017, se reconoció un ajuste de US\$ 1,3 millones para registrar estos activos a su valor neto realizable.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





NOTA 14 - INVERSIONES EN SUBSIDIARIAS

(a) Inversiones en subsidiarias

La Sociedad posee inversiones en sociedades que han sido reconocidas como inversión en subsidiarias. Todas las sociedades definidas como subsidiarias han sido consolidadas en los estados financieros de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales. También, se incluyen en la consolidación, sociedades de propósito específico.

A continuación, se presenta detalle de subsidiarias significativas e información financiera resumida:

Nombre de subsidiaria significativa	País de incorporación	Moneda funcional	Participación	
			Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017
			%	%
Lan Perú S.A.	Perú	US\$	70,00000	70,00000
Lan Cargo S.A.	Chile	US\$	99,89803	99,89803
Lan Argentina S.A.	Argentina	ARS	99,86560	99,86560
Transporte Aéreo S.A.	Chile	US\$	100,00000	100,00000
Aerolane Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.	Ecuador	US\$	100,00000	100,00000
Aerovías de Integración Regional, AIRESS.A.	Colombia	COP	99,19061	99,19061
TAM S.A.	Brasil	BRL	99,99938	99,99938

Las Sociedades subsidiarias consolidadas no tienen restricciones significativas para transferir fondos a la controladora.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





Información financiera resumida de subsidiarias significativas

Nombre de subsidiaria significativa	Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2018						Resultado al 31 de diciembre de 2018	
	Activos totales	Activos corrientes	Activos no corrientes	Pasivos totales	Pasivos corrientes	Pasivos no corrientes	Ingresos Ordinarios	Ganancia (pérdida) neta
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Lan Perú S.A.	417.767	379.490	38.277	407.570	406.157	1413	1161205	1652
Lan Cargo S.A.	511.275	243.499	267.776	334.498	292.153	42.345	269.783	(34.401)
Lan Argentina S.A.	243.173	235.919	7.254	239.127	236.702	2.425	254.069	(148.032)
Transporte Aéreo S.A.	330.777	72.597	258.180	128.428	27.440	100.988	304.084	(17.847)
Aerolane Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.	106.487	96.564	9.923	95.860	89.819	6.041	234.169	(1135)
Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A.	116.118	55.865	60.253	77.746	69.149	8.597	291827	(5.068)
TAM S.A. (*)	4.304.126	2.007.830	2.296.296	3.013.831	1.727.151	1.286.680	4.650.526	(12.538)

Nombre de subsidiaria significativa	Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2017						Resultado al 31 de diciembre de 2017	
	Activos totales	Activos corrientes	Activos no corrientes	Pasivos totales	Pasivos corrientes	Pasivos no corrientes	Ingresos Ordinarios	Ganancia (pérdida) neta
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Lan Perú S.A.	315.607	294.308	21.299	303.204	301.476	1.728	1.046.423	1.205
Lan Cargo S.A.	584.169	266.836	317.333	371.934	292.529	79.405	264.544	(30.220)
Lan Argentina S.A.	198.951	166.445	32.506	143.731	139.914	3.817	387.557	(41.636)
Transporte Aéreo S.A.	324.498	30.909	293.589	104.357	36.901	67.456	317.436	2.172
Aerolane Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.	96.407	66.166	30.241	84.123	78.817	5.306	219.039	3.722
Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A.	138.138	64.160	73.978	91.431	80.081	11.350	279.414	526
TAM S.A. (*)	4.490.714	1.843.822	2.646.892	3.555.423	2.052.633	1.502.790	4.621.338	160.582

(*) Corresponde a información consolidada de TAM S.A. y Filiales

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



**(b) Participaciones no controladora**

Patrimonio	RUT	País	A131 de	A131 de	A131 de	A131 de
			diciembre de	diciembre de	diciembre de	diciembre de
			2018	2017	2018	2017
			%	%	MUS\$	MUS\$
Lan Perú S.A.	0-E	Perú	30,00000	30,00000	3.063	3.722
Lan Cargo S.A. y Filiales	93.383.000-4	Chile	0,10196	0,10196	(100)	849
Promotora Aérea Latinoamericana S.A. y Filiales	0-E	México	0,00000	51,00000	-	4.578
Inversora Cordillera S.A. y Filiales	0-E	Argentina	0,13940	0,13940	8.684	3.502
Lan Argentina S.A.	0-E	Argentina	0,02890	0,02842	(472)	79
Americonsult de Guatemala S.A.	0-E	Guatemala	1,00000	1,00000	1	1
Americonsult S.A. y Filiales	0-E	México	0,20000	0,20000	1	-
Americonsult Costa Rica S.A.	0-E	Costa Rica	1,00000	1,00000	11	12
Linea Aérea Carguera de Colombia S.A.	0-E	Colombia	10,00000	10,00000	(462)	(520)
Aerolíneas Regionales de Integración Aires S.A.	0-E	Colombia	0,79880	0,80944	378	461
Transportes Aereos del Mercosur S.A.	0-E	Paraguay	5,02000	5,02000	1.740	1.324
Multiplus S.A. (*)	0-E	Brasil	27,26000	27,26000	67.096	77.139
Total					79.940	91.147

Resultado	RUT	País	Por los ejercicios terminados		Por los ejercicios terminados	
			al 31 de diciembre de	al 31 de diciembre de	al 31 de diciembre de	al 31 de diciembre de
			2018	2017	2018	2017
			%	%	MUS\$	MUS\$
Lan Perú S.A.	0-E	Perú	30,00000	30,00000	1.012	360
Lan Cargo S.A. y Filiales	93.383.000-4	Chile	0,10196	0,10196	(395)	(4)
Promotora Aerea Latinoamericana S.A. y Filiales	0-E	México	0,00000	51,00000	-	1.416
Inversora Cordillera S.A. y Filiales	0-E	Argentina	0,13940	0,13940	183	117
Lan Argentina S.A.	0-E	Argentina	0,02890	0,02842	39	24
Americonsult S.A. y Filiales	0-E	México	0,20000	0,20000	2	-
Linea Aérea Carguera de Colombiana S.A.	0-E	Colombia	10,00000	10,00000	58	398
Aerolíneas Regionales de Integración Aires S.A.	0-E	Colombia	0,79880	0,80944	(41)	4
Transportes Aereos del Mercosur S.A.	0-E	Paraguay	5,02000	5,02000	717	299
Multiplus S.A. (*)	0-E	Brasil	27,26000	27,26000	29.737	42.796
Total					31.312	45.410

(*) Con fecha 4 de septiembre de 2018, LATAM Airlines Brasil envió una comunicación a Multiplus informándole que tiene la intención de: (i) no renovar ni extender el contrato de la operación a su vencimiento; y (ii) efectuar una oferta pública de adquisición de las acciones de Multiplus que no son de su propiedad, con miras a cancelar el registro de Multiplus como sociedad anónima abierta en la Comissão de Valores de Mobiliários de la República Federativa de Brasil (CVM) y deslistarla del Novo Mercado de B3. Este proceso está sujeto a la aprobación del regulador de valores de Brasil y que la oferta pública de adquisición de acciones resulte exitosa.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





NOTA 15 - ACTIVOS INTANGIBLES DISTINTOS DE LA PLUSVALIA

El detalle de los activos intangibles es el siguiente:

	Clases de activos intangibles (neto)		Clases de activos intangibles (bruto)	
	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Slots aeroportuarios	828.969	964.513	828.969	964.513
Loyalty program	274.420	321.440	274.420	321.440
Programas informáticos	156.038	160.970	529.009	509.377
Programas informáticos en desarrollo	151.853	123.415	151.853	123.415
Marcas (1)	29.361	46.909	53.391	62.539
Otros activos	431	-	1.325	-
Total	1.441.072	1.617.247	1.838.967	1.981.284

Movimiento de Intangibles distintos de la plusvalía:

	Programas informáticos neto	Programas informáticos en desarrollo	Slots aeroportuarios (2)	Marcas y Loyalty Program (1) (2)	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2017	157.016	91.053	978.849	383.395	1.610.313
Adiciones	8.453	78.880	-	-	87.333
Retiros	(244)	(684)	-	-	(928)
Traspaso programas informáticos	45.783	(45.580)	-	-	203
Diferencia por conversión filiales	(1215)	(254)	(14.336)	(5.459)	(21.264)
Amortización	(48.823)	-	-	(9.587)	(58.410)
Saldos al 31 de diciembre de 2017	160.970	123.415	964.513	368.349	1.617.247
Saldos iniciales al 1 de enero de 2018	160.970	123.415	964.513	368.349	1.617.247
Adiciones	792	94.300	-	-	95.092
Retiros	(403)	(24)	-	-	(527)
Traspaso programas informáticos	59.675	(61.087)	-	-	(1.412)
Diferencia por conversión filiales	(10.136)	(4.651)	(135.544)	(53.521)	(203.852)
Amortización	(54.549)	-	-	(11.047)	(65.596)
Hiperinflación Argentina	62	-	-	-	62
Ajustes aplicación NIC 29, Hiperinflación Argentina	58	-	-	-	58
Saldos al 31 de diciembre de 2018	156.469	151.853	828.969	303.781	1.441.072

- (1) En el 2016, la Sociedad resolvió adoptar un nombre e identidad única, y anunció que la marca del grupo será LATAM, la cual unió a todas las compañías bajo una sola imagen.

La estimación de la nueva vida útil es de 5 años, equivalente al periodo necesario para finalizar el cambio de imagen.

- (2) Ver Nota 2.5.

La amortización de cada periodo es reconocida en el estado de resultados consolidado en los gastos de administración. La amortización acumulada de los programas informáticos y marcas al 31 de diciembre de 2018, asciende a MUS\$ 439.059 (MUS\$ 373.463 al 31 de diciembre de 2017).

NOTA 16 - PLUSVALIA

La Plusvalía al 31 de diciembre de 2018, asciende a MUS\$ 2.294.072 (MUS\$ 2.672.550 al 31 de diciembre de 2017). El movimiento de la Plusvalía, separado por UGE, comprende lo siguiente:

Movimiento de la Plusvalía, separado por UGE:

	Transporte aéreo	Programa de coalición y fidelización Multiplus	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldo inicial al 1 de enero de 2017	2.176.634	533.748	2.710.382
Aumento (disminución) por ajuste de conversión	(29.942)	(7.890)	(37.832)
Saldo final al 31 de diciembre de 2017	2.146.692	525.858	2.672.550
Saldo inicial al 1 de enero de 2018	2.146.692	525.858	2.672.550
Aumento (disminución) por ajuste de conversión	(300.203)	(76.922)	(377.125)
Ajuste aplicación NIC 29, Hiperinflación Argentina	335	-	335
Otros	(1.688)	-	(1.688)
Saldo final al 31 de diciembre de 2018	1.845.136	448.936	2.294.072

La Sociedad posee dos unidades generadoras de efectivo (UGE), "Transporte aéreo" y "Programa de coalición y fidelización Multiplus". La UGE "Transporte aéreo" considera el transporte de pasajeros y carga, tanto en los mercados domésticos de Chile, Perú, Argentina, Colombia, Ecuador y Brasil, como en una serie de rutas regionales e internacionales en América, Europa y Oceanía, mientras que la UGE "Programa de coalición y fidelización Multiplus" trabaja con una red integrada de empresas asociadas en Brasil.

El importe recuperable de todas las UGE y segmentos de explotación se ha determinado en base a cálculos del valor de uso. Estos cálculos utilizan proyecciones de flujos de efectivo a 5 años después de impuestos a partir de los presupuestos financieros aprobados por la Administración. Los flujos de efectivo más allá del periodo presupuestado se extrapolan usando las tasas de crecimiento y volúmenes promedios estimados, que no superen las tasas medias de crecimiento a largo plazo.

La Administración determina las tasas de volumen de crecimiento anual, descuento, inflación y el tipo de cambio para cada unidad generadora de efectivo, así como el precio del combustible basada en sus supuestos claves. La tasa de crecimiento anual se basa en el desempeño pasado y las expectativas de la administración del desarrollo del mercado en cada uno de los países en los cuales opera. Las tasas de descuento utilizadas son en dólares estadounidenses para la UGE "Transporte aéreo" y en Reales para la UGE "Programa de coalición y fidelización Multiplus", ambas después de impuestos, y reflejan riesgos específicos relacionados con el país de cada una de las operaciones. Las tasas de inflación y tipos de cambio se basan en los datos disponibles de los países y la información proporcionada por el Banco Central de los diversos países donde opera, y el precio del combustible es determinado basado en niveles estimados de producción, el ambiente competitivo del mercado en el que operan y de su estrategia comercial.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





Al 31 de diciembre de 2018, los valores recuperables fueron determinados utilizando los siguientes supuestos:

		UGE Transporte aéreo	UGE Programa de coalición y fidelización Multiplus (2)
Tasa de crecimiento anual (terminal)	%	1,0 - 2,0	4,0 - 5,0
Tipo de cambio (1)	RS/US\$	3,7 - 4,6	3,5 - 4,3
Tasa de descuento basada en el costo medio ponderado de capital (WACC – Weighted Average Cost of Capital)	%	8,07 - 10,07	-
Tasa de descuento basada en el costo de capital propio (Ke)	%	-	12,0 - 13,0
Precio de combustible a partir de curvas de precios futuros de los mercados de commodities.	US\$/barril	75 - 80	-

(1) En línea con las expectativas del Banco Central de Brasil.

(2) Los flujos, al igual que las tasas de crecimiento y descuento, están denominados en reales.

El resultado de la prueba de deterioro, que incluye un análisis de sensibilidad de sus variables principales, arrojó que los valores recuperables calculados exceden al valor libro de los activos netos de la unidad generadora de efectivo respectiva, y por lo tanto no se detectó deterioro.

Las UGE son sensibles a las tasas de crecimiento anual, descuento y tipo de cambio. El análisis de sensibilidad incluyó el impacto individual de las variaciones de las estimaciones críticas al determinar los importes recuperables, a saber:

	Aumento WACC máxima	Aumento Ke máxima	Disminución tasa de crecimiento terminal mínima
	%	%	%
UGE Transporte aéreo	10,07	-	1,0
UGE Programa de coalición y fidelización Multiplus	-	13,00	4,0

En ninguno de los casos anteriores se presentó un deterioro de las unidades generadoras de efectivo.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



NOTA 17 - PROPIEDADES, PLANTAS Y EQUIPOS

La composición por categorías de Propiedades, plantas y equipos, es la siguiente:

	Valor bruto		Depreciación acumulada		Valor neto	
	Al 31 de	Al 31 de	Al 31 de	Al 31 de	Al 31 de	Al 31 de
	diciembre de	diciembre de	diciembre de	diciembre de	diciembre de	diciembre de
	2018	2017	2018	2017	2018	2017
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Construcciones en curso (1)	630.320	556.822	-	-	630.320	556.822
Terrenos	45.424	49.780	-	-	45.424	49.780
Edificios	179.907	190.552	(67.342)	(66.004)	112.565	124.548
Plantas y equipos	8.371.990	9.222.540	(2.727.539)	(2.390.142)	5.644.451	6.832.398
Aeronaves propias (2)	7.732.238	8.544.185	(2.492.940)	(2.138.612)	5.239.298	6.405.573
Otros (3)	639.752	678.355	(234.599)	(251.530)	405.153	426.825
Maquinarias	34.253	39.084	(27.659)	(29.296)	6.594	9.788
Equipamientos de tecnologías de la información	160.936	166.713	(138.372)	(136.557)	22.564	30.156
Instalaciones fijas y accesorios	182.629	186.989	(111.620)	(106.212)	71.009	80.777
Equipos de transporte	69.653	70.290	(60.531)	(58.812)	9.122	11.478
Mejoras de bienes arrendados	211.322	186.679	(128.055)	(102.454)	83.267	84.225
Otras propiedades, plantas y equipos	4.961.847	3.640.838	(1.633.798)	(1.355.475)	3.328.049	2.285.363
Aeronaves en leasing financiero (2)	4.862.985	3.551.041	(1.604.035)	(1.328.421)	3.258.950	2.222.620
Otros	98.862	89.797	(29.763)	(27.054)	69.099	62.743
Total	14.848.281	14.310.287	(4.894.916)	(4.244.952)	9.953.365	10.065.335

- (1) Al 31 de diciembre de 2018, incluye anticipos pagados a los fabricantes de aeronaves por MUS\$ 612.236 (MUS\$ 543.720 al 31 de diciembre de 2017).
- (2) En el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2018, la Sociedad vendió su participación en veinte establecimientos permanentes. Producto de lo anterior, 50 aeronaves se reclasificaron de la categoría Plantas y equipos a la categoría Otras propiedades, plantas y equipos.
- (3) Considera principalmente rotables y herramientas.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





(a) Movimientos de las distintas categorías de Propiedades, plantas y equipos:

	Construcciones en curso	Terrenos	Edificios neto	Plantas y equipos neto	Equipamientos de tecnologías de la información neto	Instalaciones fijas y accesorios neto	Vehículos de motor neto	Mejoras de bienes arrendados neto	Otras propiedades, plantas y equipos neto	Propiedades, plantas y equipos neto
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2017	470.065	50.148	130.219	7.789.875	39.714	83.912	1.045	104.541	1.828.630	10.498.149
Adiciones	11.145	-	-	258.615	5.708	329	77	8.156	41.483	325.513
Desapropiaciones	-	-	-	(16.004)	(6)	(10)	(43)	-	(27)	(16.090)
Retiros	(127)	-	(6)	(24.341)	(473)	(497)	-	-	(16.10)	(27.054)
Gastos por depreciación	-	-	(7.946)	(496.857)	(14.587)	(14.124)	(187)	(27.266)	(204.237)	(765.204)
Diferencia por conversión filiales	107	(368)	(275)	(4.603)	(183)	(820)	(8)	(243)	(5.113)	(11.506)
Otros incrementos (disminuciones)	75.632	-	2.556	(653.457)	(17)	11.987	(448)	(963)	626.237	6.1527
Total cambios	86.757	(368)	(5.671)	(936.647)	(9.558)	(3.135)	(609)	(20.316)	456.733	(432.814)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2017	556.822	49.780	124.548	6.853.228	30.156	80.777	436	84.225	2.285.363	10.065.335
Saldos iniciales al 1 de enero de 2018	556.822	49.780	124.548	6.853.228	30.156	80.777	436	84.225	2.285.363	10.065.335
Adiciones	7.927	-	-	593.210	4.995	64	24	20.410	42.156	668.786
Desapropiaciones	-	(8)	(14.13)	(4.747)	(30)	(73)	(14)	-	-	(6.285)
Retiros	(80)	-	(19)	(63.711)	(94)	(27)	-	(4)	(62)	(63.997)
Gastos por depreciación	-	-	(6.219)	(406.714)	(11.677)	(12.538)	(146)	(27.766)	(298.863)	(763.923)
Diferencia por conversión filiales	(713)	(4.348)	(4.244)	(42.077)	(18.18)	(8.499)	(28)	(2.351)	(52.410)	(116.488)
Otros incrementos (disminuciones)	65.991	-	(88)	(1.273.218)	733	10.194	273	8.753	1.351.559	164.197
Ajustes 1 Adopcion NIC 29 por Hiperinflacion Argentina	265	-	-	3.053	264	1.018	65	-	275	4.940
Hiperinflacion Argentina	108	-	-	509	35	93	24	-	31	800
Total cambios	73.498	(4.356)	(11.983)	(1.193.695)	(7.592)	(9.768)	198	(958)	1.042.686	(111.970)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2018	630.320	45.424	112.565	5.659.533	22.564	71.009	634	83.267	3.328.049	9.953.365

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



(b) Composición de la flota

Aeronave	Modelo	Aeronaves incluídas en propiedades, plantas y equipos		Arrendamientos operativos		Total flota	
		Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017
Boeing 767	300ER	33	34	2	2	35	36
Boeing 767	300F	9 (4)	8 (1)	1	2	10 (4)	10 (1)
Boeing 777	300ER	4	4	6	6	10	10
Boeing 777	200ER	-	-	2	-	2	-
Boeing 787	800	6	6	4	4	10	10
Boeing 787	900	4	4	10	10	14	14
Airbus A319	100	37	37	9	9	46	46
Airbus A320	200	97 (2)	93 (2)	34	38	131 (2)	131 (2)
Airbus A320	NEO	1	1	3	3	4	4
Airbus A321	200	30	30	19	17	49	47
Airbus A350	900	5 (3)	5 (3)	4 (3)	2 (3)	9 (3)	7 (3)
Total		226	222	94	93	320	315

- (1) Una aeronave arrendada a FEDEX a diciembre de 2017
 (2) Tres aeronaves arrendadas a Salam Air y dos a Sundair
 (3) Dos aeronaves arrendadas a Qatar Air. Una en arrendamiento operativo y una en Propiedades, planta y equipos.
 (4) Una aeronave arrendada a Aerotransportes Mas de Carga S.A. de C.V. a diciembre de 2018

(c) Método utilizado para la depreciación de Propiedades, plantas y equipos:

	Método de depreciación	Vida útil (años)	
		mínima	máxima
Edificios	Lineal sin valor residual	20	50
Plantas y equipos	Lineal, con valor residual de 20% en la flota corto alcance y 36% en la flota largo alcance (*)	5	30
Equipamientos de tecnologías de la información	Lineal sin valor residual	5	10
Instalaciones fijas y accesorios	Lineal sin valor residual	10	10
Vehículos de motor	Lineal sin valor residual	10	10
Mejoras de bienes arrendados	Lineal sin valor residual	5	5
Otras propiedades, plantas y equipos	Lineal, con valor residual de 20% en la flota corto alcance y 36% en la flota largo alcance (*)	10	30

(*) Excepto en el caso de las flotas Boeing 767 300ER y Boeing 767 300F que consideran un valor residual menor debido a la extensión de su vida útil a 22 y 30 años respectivamente. Adicionalmente, ciertos componentes técnicos se deprecian sobre la base de ciclos y horas voladas.

Las aeronaves con cláusula de remarketing (**) bajo la modalidad de arrendamiento financiero, se deprecian de acuerdo a la duración de sus contratos, entre 12 y 18 años. Sus valores residuales se estiman de acuerdo al valor de mercado que tendrán al final de dichos contratos.

(**) Aeronaves con cláusula de remarketing son aquellas que tienen obligación de venta al final del contrato.

Al 31 de diciembre de 2018, el cargo a resultados por concepto de depreciación del ejercicio, que se incluye en el estado de resultados consolidado, asciende a MUS\$ 763.923 (MUS\$ 765.204 al 31 de diciembre de 2017). Este cargo se reconoce en los rubros de costo de venta y gastos de administración del estado de resultados consolidado.

(d) Información adicional Propiedades, plantas y equipos:
(i) Propiedades, plantas y equipos entregados en garantía:
Descripción de Propiedades, plantas y equipos entregados en garantía:

Agente de la garantía (I)	Activos comprometidos	Flota	Al 31 de diciembre de 2018		Al 31 de diciembre de 2017	
			Deuda vigente MUS\$	Valor libro MUS\$	Deuda vigente MUS\$	Valor libro MUS\$
Wilmington Trust Company	Aviones y motores	Airbus A319	96.057	234.329	-	-
		Airbus A320	98.903	220.390	-	-
		Airbus A321/ A350	587.382	682.639	637.934	721.602
		Boeing 767	82.793	206.868	593.655	888.948
		Boeing 787	672.065	736.858	720.267	842.127
Banco Santander S.A.	Aviones y motores	Airbus A320	172.474	275.511	199.165	291.649
		Airbus A321	25.661	41.957	29.296	40.584
BNP Paribas	Aviones y motores	Airbus A319	26.702	45.520	84.767	136.407
		Airbus A320	-	-	180.267	175.650
Credit Agricole	Aviones y motores	Airbus A319	11.154	31.865	20.874	38.826
		Airbus A320	134.328	132.301	46.895	98.098
		Airbus A321	-	-	30.322	85.463
		Airbus A350	22.439	24.939	-	-
		Boeing 767	2.1830	43.568	-	-
Boeing 787	74.023	42.228	-	-		
Wells Fargo	Aviones y motores	Airbus A320	196.540	285.877	224.786	306.660
Bank Of Utah	Aviones y motores	Airbus A320 / A350	556.019	630.065	614.632	666.665
Natixis	Aviones y motores	Airbus A320	-	-	34.592	72.388
		Airbus A321	324.524	410.771	378.418	481.397
Citibank N.A.	Aviones y motores	Airbus A320	78.049	132.296	94.882	118.117
		Airbus A321	28.938	70.333	36.026	72.741
KfW IP EX-Bank	Aviones y motores	Airbus A319	-	-	5.592	5.505
		Airbus A320	-	-	21.296	30.513
Airbus Financial Services	Aviones y motores	Airbus A319	-	-	22.927	26.973
PK AirFinance US, Inc.	Aviones y motores	Airbus A320	37.615	52.435	46.500	56.539
JP Morgan	Aviones y motores	Boeing 777 (2)	-	-	169.674	216.000
Banco BBVA	Terrenos y Edificios (3)		50.785	64.500	55.801	66.876
Total garantías directas			3.298.281	4.365.250	4.178.568	5.463.428

(1) Para los créditos sindicados, dadas las características propias del mismo, el agente de la garantía es el representante de los acreedores.

(2) Al 31 de diciembre de 2017 estos activos se encontraban clasificados en el rubro Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición como mantenidos para la venta.

(3) Corresponde a una deuda clasificada en ítem préstamos a exportadores (ver Nota 19).

Los montos de la deuda vigente son presentados a su valor nominal. El valor libro corresponde a los bienes otorgados como garantía.

Adicionalmente, existen garantías indirectas asociadas a activos registrados en Propiedades, plantas y equipos cuya deuda total al 31 de diciembre de 2018, asciende a MUS\$ 1.633.504 (MUS\$ 1.087.052 al 31 de diciembre de 2017). El valor libro de los activos con garantías indirectas al 31 de diciembre de 2018, asciende a un monto de MUS\$ 3.258.950 (MUS\$ 2.222.620 al 31 de diciembre de 2017).

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

69

ii) Compromisos y otros

Los bienes totalmente depreciados y compromisos de compras futuras son los siguientes:

	Al 31 de diciembre de 2018 MUSS	Al 31 de diciembre de 2017 MUSS
Valor bruto de propiedades, plantas y equipos completamente depreciados todavía en uso	192.606	136.811
Compromisos por la adquisición de aeronaves (*)	14.400.000	15.400.000

(*) De acuerdo a precios de lista del fabricante.

Compromisos vigentes de compra de aeronaves:

Fabricante	Año de entrega					Total
	2019	2020	2021	2022	2023-2026	
Airbus S.A.S.	13	9	13	11	21	67
A320-NEO	9	5	6	5	7	32
A321-NEO	-	4	5	4	6	19
A350-1000	-	-	-	-	8	8
A350-900	4	-	2	2	-	8
The Boeing Company	2	2	2	-	4	10
777-F	-	-	-	-	2	2
787-9	2	2	2	-	2	8
Total	15	11	15	11	25	77

Al 31 de diciembre de 2018, producto de los distintos contratos de compra de aeronaves suscritos con Airbus S.A.S., restan por recibir 51 aeronaves Airbus de la familia A320 con entregas entre el 2018 y 2024, y 16 aeronaves Airbus de la familia A350 con fechas de entrega entre el 2018 y 2026. El monto aproximado, de acuerdo a precios lista del fabricante, es de MUSS 11.500.000

Al 31 de diciembre de 2018, producto de los distintos contratos de compra de aeronaves suscritos con The Boeing Company, restan por recibir 8 aeronaves Boeing 787 Dreamliner con fechas de entrega entre los años 2019 y 2023, y 2 aeronaves Boeing 777-300 Freighter, con entrega prevista para el año 2024. El monto aproximado, de acuerdo a precios lista del fabricante, es de MUSS 2.900.000.

(iii) Costos por intereses capitalizados en Propiedades, plantas y equipos

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de		
	2018	2017	
Tasa promedio de capitalización de costos por intereses capitalizados	%	4,62	4,21
Costos por intereses capitalizados	MUSS	15.398	11.053

70

(iv) Arrendamiento financiero

El detalle de los principales arrendamientos financieros es el siguiente:

Arrendador	Aeronaves motores y rotables	Modelo	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017
777 Components Leasing, LLC	Boeing 777	Rotables	1	-
Amendoira Leasing Limited	Airbus A319	100	1	-
Angelim Leasing Limited	Airbus A319	100	1	-
Angelim Leasing Limited	Airbus A320	200	2	-
Angelim Leasing Limited	Airbus A321	200	2	-
Araucaria Leasing Limited	Airbus A320	200	1	-
Azaka Leasing Limited	Airbus A320	200	1	-
Bandurria Leasing Limited	Airbus A319	100	3	3
Bandurria Leasing Limited	Airbus A320	200	4	4
Becacina Leasing LLC	Boeing 767	300ER	1	1
Chucaco Leasing Limited	Airbus A319	100	2	-
Caiquen Leasing LLC	Boeing 767	300F	-	1
Cisne Leasing LLC	Boeing 767	300ER	2	2
Conure Leasing Limited	Airbus A320	200	2	2
Figueira Leasing Limited	Airbus A320	200	1	-
Flamenco Leasing LLC	Boeing 767	300ER	1	1
FLYAF11 S.R.L.	Boeing 777	300ER	1	1
FLYAF12 S.R.L.	Boeing 777	300ER	1	1
FLYAF13 S.R.L.	Boeing 777	300ER	1	1
Fragata Leasing LLC	Boeing 787	800	1	-
Garza Leasing LLC	Boeing 767	300ER	1	1
GoIondrma Leasing LLC	Boeing 767	300ER	4	-
Imbuia Leasing Limited	Airbus A320	200	1	-
Jacarandá Leasing Limited	Airbus A320	200	1	-
Jatobá Leasing Limited	Airbus A319	100	1	-
Jilguero Leasing LLC	Boeing 767	300ER	3	3
Loica Leasing Limited	Airbus A319	100	2	2
Loica Leasing Limited	Airbus A320	200	2	2
Massaranduba Leasing Limited	Airbus A320	200	2	-
Massaranduba Leasing Limited	Airbus A321	200	3	-
Mirlo Leasing LLC	Boeing 767	300ER	1	1
Mogno Leasing Limited	Airbus A319	100	1	-
NBB Rio de Janeiro Lease CO and Brasília Lease LLC (BBAM)	Airbus A320	200	1	1
NBB São Paulo Lease CO. Limited (BBAM)	Airbus A321	200	1	1
Osprey Leasing Limited	Airbus A319	100	-	8
Patagon Leasing Limited	Airbus A319	100	3	3
Petrel Leasing LLC	Boeing 767	300ER	-	1
Pau Brasil Leasing Limited	Airbus A319	100	1	-
Pochard Leasing LLC	Boeing 767	300ER	2	2
Quetro Leasing LLC	Boeing 767	300ER	-	3
Rolls Royce Leasing Limited	Motor	TRENTXWB	1	-
SG Infrastructure Italia S.R.L.	Boeing 777	300ER	1	1
Sibipiruna Leasing Limited	Airbus A320	200	2	-
SL Akcyne LTD (Showa)	Airbus A320	200	1	1
Tagua Leasing LLC	Boeing 767	300ER	9	-
Tiuque Leasing Limited	Airbus A319	100	1	-
Tiuque Leasing Limited	Airbus A320	200	5	-
Torcaza Leasing Limited	Airbus A320	200	8	8
Tricahue Leasing LLC	Boeing 767	300ER	3	3
Wacapou Leasing S.A	Airbus A320	200	1	1
Wells Fargo Trust Company, N.A.	Airbus A319	100	-	1
Ype Leasing Limited	Airbus A319	100	1	-
Total			92	60





Los contratos de arrendamiento financiero en que la Sociedad matriz actúa como arrendatario de aeronaves establecen una duración entre 12 y 18 años y pagos de las obligaciones semestral, trimestral y mensualmente.

Adicionalmente, el arrendatario tendrá como obligaciones contratar y mantener vigentes la cobertura de seguros de las aeronaves, realizar el mantenimiento de éstas a su propio costo y actualizar los certificados de aeronavegabilidad.

Los bienes adquiridos bajo la modalidad de leasing financiero se encuentran clasificados en el rubro Otras propiedades, plantas y equipos. Al 31 de diciembre de 2018, la Sociedad registra bajo esta modalidad noventa aeronaves, un motor spare y rotables (sesenta aeronaves al 31 de diciembre de 2017).

Los pagos mínimos de arrendamientos financieros son los siguientes:

	Al 31 de diciembre de 2018			Al 31 de diciembre de 2017		
	Valor bruto	Interés	Valor presente	Valor bruto	Interés	Valor presente
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Hasta un año	442.030	(43.871)	398.159	303.863	(32.447)	271.416
Más de un año y hasta cinco años	1.188.032	(50.610)	1.137.422	835.696	(30.050)	805.646
Más de cinco años	116.955	(5.830)	111.125	36.788	(816)	35.972
Total	<u>1.747.017</u>	<u>(100.311)</u>	<u>1.646.706</u>	<u>1.176.347</u>	<u>(63.313)</u>	<u>1.113.034</u>

NOTA 18 - IMPUESTOS CORRIENTES Y DIFERIDOS

En el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2018, se procedió a calcular y contabilizar la provisión de impuesto a la renta de dicho periodo, aplicando el sistema de tributación parcialmente integrado y una tasa del 27%, en base a lo dispuesto por la Ley N° 20.780, Reforma Tributaria, publicada en el Diario Oficial de la República de Chile con fecha 29 de septiembre de 2014.

El resultado neto por impuesto diferido corresponde a la variación del año, de los activos y pasivos por impuestos diferidos generados por diferencias temporarias y pérdidas tributarias.

Por las diferencias permanentes que dan origen a un valor contable de los activos y pasivos distintos de su valor tributario, no se ha registrado impuesto diferido ya que ellas son causadas por transacciones que están registradas en los estados financieros y que no tendrán efectos en el gasto tributario por impuesto a la renta.

(a) Impuestos corrientes

(a.1) La composición de los activos por impuestos corrientes es la siguiente:

	Activos corrientes		Activos no corrientes		Total activos	
	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Pagos provisionales mensuales (anticipos)	48.480	65.257	-	-	48.480	65.257
Otros créditos por recuperar	20.654	12.730	757	17.532	21.411	30.262
Total activos por impuestos corrientes	<u>69.134</u>	<u>77.987</u>	<u>757</u>	<u>17.532</u>	<u>69.891</u>	<u>95.519</u>

(a.2) La composición de los pasivos por impuestos corrientes es la siguiente:

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Provisión de impuesto a la renta	3.738	3.511	-	-	3.738	3.511
Total pasivos por impuestos corrientes	<u>3.738</u>	<u>3.511</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>3.738</u>	<u>3.511</u>

(b) Impuestos diferidos

Los saldos de impuestos diferidos son los siguientes:

Conceptos	Activos		Pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Depreciaciones	225.967	210.855	1.225.199	1.401.277
Activos en leasing	(75.136)	(103.201)	508.128	275.142
Amortizaciones	(983)	(484)	55.880	54.335
Provisiones	(38.303)	(9.771)	(75.631)	690
Reevaluaciones de instrumentos financieros	445	(734)	458	(4.484)
Pérdidas fiscales	170.980	290.973	(1.198.170)	(1.188.586)
Intangibles	-	-	351.238	406.536
Otros	(9.643)	(23.617)	5.019	4.787
Total	<u>273.327</u>	<u>364.021</u>	<u>872.121</u>	<u>949.697</u>

El saldo de activos y pasivos por impuestos diferidos se compone principalmente por diferencias temporarias a reversar en el largo plazo.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





Movimientos de los activos y pasivos por impuestos diferidos:

(a) Desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2017

	Saldo inicial	Reconocimiento	Reconocimiento	Variación	Saldo final
	Activo (pasivo)	en resultado consolidado	en resultado integral	cambiaria	Activo (pasivo)
	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS
Depreciaciones	(1.376.025)	185.282	-	322	(1.190.421)
Activos en leasing	(239.758)	(138.879)	-	294	(378.343)
Amortizaciones	(77.480)	22.486	-	174	(54.820)
Provisiones	281.369	(286.267)	(785)	(4.778)	(10.461)
Revaluaciones de instrumentos financieros	3.223	2.417	(1.770)	(120)	3.750
Pérdidas fiscales	1.328.736	152.081	-	(1.257)	1.479.560
Intangibles	(430.705)	24.436	-	(267)	(406.536)
Otros	(20.539)	(7.547)	-	(319)	(28.405)
Total	(531.179)	(45.991)	(2.555)	(5.951)	(585.676)

(b) Desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2018

	Saldo inicial	Reconocimiento	Reconocimiento	Variación	Saldo final
	Activo (pasivo)	en resultado consolidado	en resultado integral	cambiaria	Activo (pasivo)
	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS
Depreciaciones	(1.190.421)	188.052	-	3.137	(999.232)
Activos en leasing	(378.343)	(207.787)	-	2.866	(583.264)
Amortizaciones	(54.820)	(3.735)	-	1.692	(56.863)
Provisiones	(10.461)	92.804	1.567	(46.582)	37.328
Revaluaciones de instrumentos financieros	3.750	(2.326)	(269)	(1.168)	(13)
Pérdidas fiscales	1.479.560	(98.154)	-	(12.256)	1.369.150
Intangibles	(406.536)	20.000	-	35.298	(351.238)
Otros	(28.405)	16.853	-	(3.110)	(14.662)
Total	(585.676)	5.707	1.298	(20.123)	(598.794)

Activos por impuestos diferidos no reconocidos:

	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017
	MUSS	MUSS
Pérdidas fiscales	137.761	81.155
Total activos por impuestos diferidos no reconocidos	137.761	81.155

Los activos por impuestos diferidos por resultados tributarios negativos, se reconocen en la medida en que es probable la realización del correspondiente beneficio fiscal en el futuro. Por lo anterior, al 31 de diciembre de 2018, la Sociedad ha dejado de reconocer activos por impuestos diferidos por MUS\$ 137.761 (MUS\$ 81.155 al 31 de diciembre de 2017) con respecto a unas pérdidas de MUS\$ 447.150 (MUS\$ 247.920 al 31 de diciembre de 2017), adicionalmente, y luego de la reevaluación de las proyecciones financieras y fiscales, ha dado de baja durante el ejercicio 2018 MUS\$ 46.492 que se dejaron de considerar recuperables.

Gastos (ingresos) por impuestos diferidos e impuesto a la renta:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2018	2017
	MUSS	MUSS
Gasto por impuestos corrientes a las ganancias		
Gasto por impuestos corrientes	77.713	127.024
Ajustes al impuesto corriente del ejercicio anterior	362	489
Gasto por impuestos corrientes, neto, total	78.075	127.513
Gasto por impuestos diferidos a las ganancias		
Gasto diferido por impuestos relativos a la creación y reversión de diferencias temporarias	5.707	45.991
Gasto por impuestos diferidos, neto, total	5.707	45.991
Gasto por impuesto a las ganancias	83.782	173.504

Composición del gasto (ingreso) por impuesto a las ganancias:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2018	2017
	MUSS	MUSS
Gasto por impuestos corrientes, neto, extranjero	65.850	100.657
Gasto por impuestos corrientes, neto, nacional	12.225	26.856
Gasto por impuestos corrientes, neto, total	78.075	127.513
Gasto por impuestos diferidos, neto, extranjero	58.271	21.846
Gasto por impuestos diferidos, neto, nacional	(52.564)	24.145
Gasto por impuestos diferidos, neto, total	5.707	45.991
Gasto por impuesto a las ganancias	83.782	173.504

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

75

Resultado antes de impuesto por la tasa impositiva legal de Chile (27% y 25,5% al 31 de diciembre de 2018 y 2017, respectivamente)

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de		Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2018	2017	2018	2017
	MUS\$	MUS\$	%	%
Gasto por impuestos utilizando la tasa legal	80.198	95.425	27,00	25,50
Efecto impositivo por cambio de tasa legal	5.587	897	1,88	0,24
Efecto impositivo de tasas en otras jurisdicciones	3.287	42.326	1,11	11,31
Efecto impositivo de ingresos ordinarios no imponibles	(3.076)	(44.593)	(1,04)	(11,92)
Efecto impositivo de gastos no deducibles impositivamente	61.295	35.481	20,64	9,48
Efecto impositivo de la no utilización de pérdidas fiscales	46.492	211	15,65	0,06
Otros incrementos (disminuciones) en cargo por impuestos legales	(110.001)	43.757	(37,03)	11,69
Total ajustes al gasto por impuestos utilizando la tasa legal	3.584	78.079	1,21	20,86
Gasto por impuestos utilizando la tasa efectiva	83.782	173.504	28,21	46,36

De esta forma, al 31 de diciembre de 2018 la Sociedad presenta la conciliación del gasto por impuesto y tasa impositiva legal considerando el incremento de tasa.

Otros incrementos (disminuciones) en cargo por impuestos legales (US\$ 110 millones) incluye principalmente el efecto de la disminución del pasivo por impuestos diferidos (US\$ 172.9 millones) que se produce al término anticipado del financiamiento de aeronaves que se encontraban en leasing con compañías relacionadas fuera de Chile; y otros ajustes por diferencias permanentes en las otras sociedades del grupo (US\$ 62.9 millones).

Impuestos diferidos relativos a partidas cargadas al patrimonio neto:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2018	2017
	MUS\$	MUS\$
Efecto por impuesto diferido de los componentes de otros resultados integrales	1.298	(2.555)

76

NOTA 19 - OTROS PASIVOS FINANCIEROS

La composición de Otros pasivos financieros es la siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017
	MUS\$	MUS\$
Corriente		
(a) Préstamos que devengan intereses	1.397.156	1.288.749
(b) Derivados de cobertura	25.921	12.200
(c) Derivados de no cobertura	7.712	-
Total corriente	1.430.789	1.300.949
No corriente		
(a) Préstamos que devengan intereses	5.864.570	6.602.891
(b) Derivados de cobertura	340	2.617
Total no corriente	5.864.910	6.605.508
(a) Préstamos que devengan intereses		
Obligaciones con instituciones financieras y títulos de deuda:		
	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017
	MUS\$	MUS\$
Corriente		
Préstamos a exportadores	400.721	314.618
Préstamos bancarios (1)	37.743	59.017
Obligaciones garantizadas	324.976	531.173
Otras obligaciones garantizadas	97.143	2.170
Subtotal préstamos bancarios	860.583	906.978
Obligaciones con el público (2)	14.643	14.785
Arrendamientos financieros	425.100	276.541
Otros préstamos	96.830	90.445
Total corriente	1.397.156	1.288.749
No corriente		
Préstamos bancarios	184.998	260.433
Obligaciones garantizadas (3) (7)	2.209.045	3.505.669
Otras obligaciones garantizadas	576.309	240.007
Subtotal préstamos bancarios	2.970.352	4.006.109
Obligaciones con el público (4) (5) (6)	1.538.436	1.569.281
Arrendamientos financieros (7)	1.199.754	832.964
Otros préstamos	156.028	194.537
Total no corriente	5.864.570	6.602.891
Total obligaciones con instituciones financieras	7.261.726	7.891.640





(1) Con fecha 29 de septiembre de 2016, TAM Linhas Aéreas S.A. obtuvo un financiamiento por un monto de US\$ 200 millones, con la garantía de aproximadamente 18% de las acciones de Multiplus S.A., porcentaje sujeto a ajuste dependiendo del valor de las acciones como garantía. En conjunto con la estructuración del crédito en US\$, la compañía ejecutó un instrumento derivado de cobertura económica (Cross Currency Swap) por el mismo monto y plazo que el financiamiento antes mencionado, para cambiar la moneda de compromiso desde US\$ a BRL.

Con fecha 30 de marzo de 2017, TAM Linhas Aéreas S.A. reestructuró el financiamiento señalado en el párrafo anterior, modificando el nominal de la transacción a un monto de US\$ 137 millones.

Con fecha 27 de septiembre de 2017, TAM Linhas Aéreas S.A. realizó el pago del capital más intereses correspondientes a la última cuota del financiamiento descrito anteriormente. De forma simultánea, se alzaron todas las prendas sobre las acciones de Multiplus S.A. entregadas como garantía.

(2) Con fecha 25 de abril de 2017, se realizó el pago del capital más intereses de los bonos de largo plazo emitidos por la sociedad TAM Capital Inc. por un monto de US\$ 300.000.000 a una tasa de interés de 7,375% anual. El pago consistió del 100% del capital, US\$ 300.000.000, y los intereses devengados a la fecha de pago por MUS\$11.063.

(3) Con fecha 10 de abril de 2017, se realizó la emisión y colocación privada de títulos de deuda por un monto de US\$ 140.000.000 bajo la actual estructura de Enhanced Equipment Trust Certificated ("EETC") emitida y colocada el año 2015 para financiar la adquisición de once Airbus A321-200, dos Airbus A350-900 y cuatro Boeing 787-9 con llegadas entre julio de 2015 y abril de 2016. La oferta se compone de Certificados clase C, los cuales se encuentran subordinados a los actuales Certificados clase A y Certificados clase B con que cuenta la Compañía. El plazo de los Certificados clase C es de seis años con vencimiento en el año 2023.

(4) Con fecha 11 de abril de 2017, LATAM Finance Limited, una sociedad constituida en las Islas Caimán con responsabilidad limitada y de propiedad exclusiva de LATAM Airlines Group S.A., ha emitido y colocado en el mercado internacional, al amparo de la Norma 144-A y la Regulación S de las leyes de valores de los Estados Unidos de América, bonos no garantizados de largo plazo por un monto de US\$ 700.000.000, con vencimiento el año 2024, a una tasa de interés de 6,875% anual.

Tal como se informó en el hecho esencial del 6 de abril de 2017, la Emisión y colocación de los Bonos 144-A tuvo por objeto financiar fines corporativos generales de LATAM.

(5) Con fecha 17 de agosto de 2017, LATAM realizó la colocación en el mercado local (Bolsa de Comercio de Santiago) de los Bonos Serie A (BLATM-A), Serie B (BLATM-B), Serie C (BLATM-C) y Serie D (BLATM-D), que corresponden a la primera emisión de bonos con cargo a la línea inscrita en el Registro de Comisión para el Mercado Financiero ("CMF"), bajo el número N° 862 por un total de UF 9.000.000.

El monto total colocado del Bono Serie A fue de UF 2.500.000; El monto total colocado del Bono Serie B fue de UF 2.500.000. El monto total colocado del Bono Serie C fue de UF 1.850.000. El monto total colocado del Bono Serie D fue de UF 1.850.000, totalizando de esta manera UF 8.700.000.

Los Bonos Serie A tienen fecha de vencimiento el 1 de junio de 2022 y tasa de interés del 5,25% anual. Los Bonos Serie B tienen fecha de vencimiento el 1 de enero de 2028 y tasa de interés del 5,75% anual. Los Bonos Serie C tienen fecha de vencimiento el 1 de junio de 2022 y tasa de interés del 5,25% anual. Los Bonos Serie D tienen fecha de vencimiento el 1 de enero de 2028 y tasa de interés del 5,75% anual.

Los fondos provenientes de la colocación de los Bonos Serie A, Serie B, Serie C y Serie D se destinaron en su totalidad al financiamiento parcial del rescate anticipado del total de los bonos de TAM Capital 3 inc.

(6) Con fecha 1 de septiembre de 2017, TAM Capital 3 Inc., empresa controlada indirectamente por TAM S.A. a través de su filial TAM Linhas Aéreas S.A., y que consolida sus estados financieros con LATAM, realizó el rescate total anticipado de los bonos que colocó en el extranjero con fecha 3 de junio de 2011, por un monto de US\$ 500 millones a una tasa de 8,375% y con fecha de vencimiento el 3 de junio de 2021. El rescate total fue parcialmente financiado con la colocación de bonos en el mercado local descrita en el numeral (5) anterior y, el balance, con otros fondos disponibles de la Compañía.

(7) En el periodo terminado al 31 de diciembre de 2018, la Sociedad vendió su participación en veintinueve establecimientos permanentes. Producto de lo anterior se modificó la clasificación de los pasivos financieros asociados a 50 aeronaves de obligaciones garantizadas a arrendamientos financieros.

Todos los pasivos que devengan intereses son registrados de acuerdo al método de la tasa efectiva. Bajo la normativa NIIF, para el caso de los préstamos con tasa de interés fija, la tasa efectiva determinada no varía a lo largo del préstamo, mientras que en los préstamos con tasa de interés variable, la tasa efectiva cambia a la fecha de cada pago de intereses.

Saldos por monedas que componen los préstamos que devengan intereses:

Tipo de moneda	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017
	MUS\$	MUS\$
Real brasileño	-	130
Peso chileno (U.F.)	500.398	521.122
Dólar estadounidense	6.767.812	7.370.388
Total	7.268.210	7.891.640

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento a 31 de diciembre de 2018
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2, Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales						Valores contables						Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %
				Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor contable			
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$			
Préstamos a exportadores																		
97.032.000-8	BBVA	Chile	US\$	38.000	75.000	-	-	-	113.000	38.432	75.623	-	-	-	114.055	Alvencimiento	3,36	3,36
97.032.000-8	BBVA	Chile	UF	-	50.785	-	-	-	50.785	-	50.930	-	-	-	50.930	Alvencimiento	3,31	3,31
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	23.000	-	-	-	-	23.000	23.025	-	-	-	-	23.025	Alvencimiento	3,90	3,90
97.003.000-K	BANCO DO BRASIL	Chile	US\$	200.000	-	-	-	-	200.000	200.698	-	-	-	-	200.698	Alvencimiento	3,64	3,64
97.951.000-4	HSBC	Chile	US\$	12.000	-	-	-	-	12.000	12.013	-	-	-	-	12.013	Alvencimiento	3,14	3,14
Préstamos bancarios																		
97.023.000-9	CORP BANCA	Chile	UF	5.461	16.385	16.385	-	-	38.231	5.480	16.385	16.232	-	-	38.097	Trimestral	3,35	3,35
0-E	BLADDEX	E.E.U.U.	US\$	-	15.000	-	-	-	15.000	-	14.964	-	-	-	14.964	Semestral	6,74	6,74
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	-	-	102.521	-	-	102.521	223	-	102.521	-	-	102.744	Alvencimiento	5,60	5,60
76.362.099-9	BTGPACTUALCHILE	Chile	UF	-	-	-	65.862	-	65.862	118	-	-	64.957	-	65.075	Alvencimiento	3,10	3,10
Obligaciones con el público																		
0-E	BANK OF NEW YORK	E.E.U.U.	US\$	-	-	500.000	-	700.000	1.200.000	13.057	-	495.617	-	697.869	1.206.543	Alvencimiento	7,44	7,03
97.030.000-7	ESTADO	Chile	UF	-	-	-	172.591	172.591	345.182	1.586	-	-	172.420	172.530	346.536	Alvencimiento	5,50	5,50
Obligaciones garantizadas																		
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	658	1.986	5.384	2.052	-	10.080	715	1.986	5.384	2.052	-	10.137	Trimestral	3,23	3,23
0-E	BNP PARIBAS	E.E.U.U.	US\$	10.553	43.430	114.247	117.556	225.912	511.698	13.334	44.191	110.977	115.747	224.093	508.342	Trimestral	4,55	4,55
0-E	WILMINGTON TRUST	E.E.U.U.	US\$	20.689	65.846	178.818	237.334	450.071	952.758	26.365	65.846	173.617	235.058	447.686	948.572	Trimestral	4,47	4,47
0-E	CITIBANK	E.E.U.U.	US\$	10.776	32.790	90.991	72.189	62.619	269.365	11.923	32.790	86.130	70.048	61.203	262.094	Trimestral	3,82	2,93
0-E	US BANK	E.E.U.U.	US\$	15.506	47.050	129.462	135.489	84.177	411.684	17.433	47.050	114.729	129.547	82.137	390.896	Trimestral	4,00	2,82
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	10.247	31.350	88.688	77.693	116.546	324.524	11.250	31.350	86.883	76.760	115.285	321.528	Trimestral	4,69	4,69
0-E	PK AIR FINANCE	E.E.U.U.	US\$	2.319	7.208	24.944	3.144	-	37.615	2.387	7.208	24.944	3.144	-	37.683	Mensual	4,15	4,14
0-E	INVES TEC	Inglaterra	US\$	1.454	8.472	21.667	22.421	-	54.014	1.879	8.661	21.154	22.309	-	54.003	Semestral	7,17	7,17
-	SWAP Aviones llegados	US\$	US\$	194	414	158	-	-	766	194	414	158	-	-	766	Trimestral	-	-
Otras obligaciones garantizadas																		
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	-	-	253.692	-	-	253.692	2.646	-	252.207	-	-	254.853	Alvencimiento	4,11	4,11
0-E	DVB BANK SE	Alemania	US\$	23.417	70.626	191.207	117.084	19.731	422.065	23.871	70.626	188.231	116.185	19.686	418.599	Trimestral	4,42	4,42
Arrendamientos financieros																		
0-E	ING	E.E.U.U.	US\$	3.687	11.338	11.806	-	-	26.831	3.923	11.338	11.657	-	-	26.918	Trimestral	5,70	5,01
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	13.171	24.577	18.655	-	-	56.403	13.187	24.331	18.655	-	-	56.173	Trimestral	3,66	3,31
0-E	CITIBANK	E.E.U.U.	US\$	13.209	40.365	77.587	40.997	-	172.158	13.998	40.365	75.830	40.801	-	170.994	Trimestral	4,40	3,80
0-E	PEFCO	E.E.U.U.	US\$	5.486	13.094	3.827	-	-	22.407	5.641	13.094	3.743	-	-	22.478	Trimestral	5,64	5,02
0-E	BNP PARIBAS	E.E.U.U.	US\$	7.926	29.494	22.147	-	-	59.567	8.320	29.493	21.891	-	-	59.704	Trimestral	3,90	3,58
0-E	WELLS FARGO	E.E.U.U.	US\$	31.673	95.981	263.239	230.417	98.028	719.338	34.816	95.981	245.615	224.395	96.589	697.396	Trimestral	2,77	2,09
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	5.576	16.895	46.386	26.165	-	95.022	6.000	16.895	45.346	26.063	-	94.304	Trimestral	3,68	3,14
0-E	RRP FENGINE	Inglaterra	US\$	552	2.531	7.142	7.752	5.035	23.012	552	2.531	7.142	7.752	5.035	23.012	Mensual	4,01	4,01
0-E	APPLE BANK	E.E.U.U.	US\$	1.444	4.393	12.146	12.808	753	31.544	1.658	4.393	11.726	12.713	752	31.242	Trimestral	3,93	3,33
0-E	BTMU	E.E.U.U.	US\$	2.933	8.916	24.635	25.937	768	63.189	3.199	8.916	23.798	25.751	767	62.431	Trimestral	4,06	3,46
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	10.056	7.951	5.154	-	-	23.161	10.135	7.952	5.154	-	-	23.241	Trimestral	4,28	4,12
0-E	KFW IP EX-BANK	Alemania	US\$	1.699	5.188	5.328	-	-	12.215	1.723	5.188	5.328	-	-	12.239	Trimestral	4,20	4,19
0-E	AIRBUS FINANCIAL	E.E.U.U.	US\$	1.915	5.838	7.664	-	-	15.417	1.954	5.838	7.664	-	-	15.456	Mensual	4,19	4,19
Otros préstamos																		
0-E	BOEING	E.E.U.U.	US\$	-	-	55.727	-	-	55.727	-	1.229	55.727	-	-	56.956	Alvencimiento	4,01	4,01
0-E	CITIBANK (*)	E.E.U.U.	US\$	23.167	72.018	101.026	-	-	196.211	23.583	72.018	100.301	-	-	195.902	Trimestral	6,00	6,00
Total				496.768	804.921	2.380.633	1.367.491	1.936.231	6.986.044	535.318	807.586	2.318.361	1.345.702	1.923.632	6.930.599			

(*) Bono securitizado con los flujos futuros de las ventas con tarjeta de crédito en Estados Unidos y Canadá.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2018
Nombre empresa deudora: TAMS.A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales					Valores contables					Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %		
				Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años				Más de cinco años	Total Valor contable
Préstamos bancarios																		
0-E	NEDERLANDS CHE CREDITVERZEKERINGMAATSCHAPPIJ	Holanda	US\$	138	426	1.233	54	-	1.851	147	426	1.233	54	-	1.860	Mensual	6,01	6,01
Arrendamientos financieros																		
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	3.043	6.490	44.525	41.731	-	95.789	3.656	6.490	44.525	41.731	-	96.402	Trimestral/Semestral	6,87	6,87
0-E	WACAP OULEASINGS A.	Luxemburgo	US\$	728	2.219	6.280	-	-	9.227	756	2.219	6.280	-	-	9.255	Trimestral	4,81	4,81
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE MILAN BRANCH	Italia	US\$	9.422	28.872	169.930	-	-	208.224	10.212	28.871	169.730	-	-	208.813	Trimestral	5,88	5,82
0-E	GA Telessis LLC	E.E.U.U.	US\$	299	908	2.496	2.623	6.876	13.202	568	908	3.823	2.623	6.876	14.798	Trimestral	15,62	15,62
Total				13.630	38.915	224.464	44.408	6.876	328.293	15.339	38.914	225.591	44.408	6.876	331.128			
Total consolidado				510.398	843.836	2.605.097	1.411.899	1.943.107	7.314.337	550.657	846.500	2.543.952	1.390.110	1.930.508	7.261.727			

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2017
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2, Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales					Valores contables					Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %		
				Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años				Más de cinco años	Total Valor contable
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$				MUS\$	MUS\$
Préstamos a exportadores																		
97.032.000-8	BBVA	Chile	US\$	75.000	-	-	-	-	75.000	75.781	-	-	-	-	75.781	Alvencimiento	2,30	2,30
97.032.000-8	BBVA	Chile	UF	-	55.801	-	-	-	55.801	-	55.934	-	-	-	55.934	Alvencimiento	3,57	2,77
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	30.000	-	-	-	-	30.000	30.129	-	-	-	-	30.129	Alvencimiento	2,49	2,49
97.030.000-7	ESTADO	Chile	US\$	40.000	-	-	-	-	40.000	40.071	-	-	-	-	40.071	Alvencimiento	2,57	2,57
97.003.000-K	BANCO DOBRASIL	Chile	US\$	100.000	-	-	-	-	100.000	100.696	-	-	-	-	100.696	Alvencimiento	2,40	2,40
97.951.000-4	HS BC	Chile	US\$	12.000	-	-	-	-	12.000	12.007	-	-	-	-	12.007	Alvencimiento	2,03	2,03
Préstamos bancarios																		
97.023.000-9	CORP BANCA	Chile	UF	21.298	21.360	42.006	-	-	84.664	21.542	21.360	41.548	-	-	84.450	Trimestral	3,68	3,68
0-E	BLADEX	E.E.U.U.	US\$	-	15.000	15.000	-	-	30.000	-	15.133	14.750	-	-	29.883	Semestral	5,51	5,51
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	-	-	202.284	-	-	202.284	439	-	202.284	-	-	202.723	Trimestral	4,41	4,41
Obligaciones con el público																		
0-E	BANK OF NEW YORK	E.E.U.U.	US\$	-	-	500.000	-	700.000	1.200.000	-	13.047	492.745	-	697.536	1.203.328	Alvencimiento	7,44	7,03
97.030.000-7	ESTADO	Chile	UF	-	-	-	189.637	189.637	379.274	-	1.738	-	189.500	189.500	380.738	Alvencimiento	5,50	5,50
Obligaciones garantizadas																		
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	7.767	23.840	54.074	12.410	-	98.091	8.101	23.840	52.924	12.026	-	96.891	Trimestral	2,66	2,22
0-E	BNP PARIBAS	E.E.U.U.	US\$	10.929	44.145	114.800	119.948	285.399	575.221	13.328	44.781	111.319	117.987	282.714	570.129	Trimestral	3,41	3,40
0-E	WELLS FARGO	E.E.U.U.	US\$	27.223	82.402	225.221	233.425	240.716	808.987	30.143	82.402	203.371	224.295	236.179	776.390	Trimestral	2,46	1,75
0-E	WILMINGTON TRUST	E.E.U.U.	US\$	20.427	61.669	175.334	183.332	594.091	1.034.853	26.614	61.669	169.506	180.520	590.723	1.029.032	Trimestral	4,48	4,48
0-E	CITIBANK	E.E.U.U.	US\$	11.994	36.501	101.230	104.308	97.184	351.217	13.231	36.501	95.208	101.558	94.807	341.305	Trimestral	3,31	2,47
0-E	BTMU	E.E.U.U.	US\$	2.856	8.689	24.007	25.278	13.904	74.734	3.082	8.689	22.955	24.941	13.849	73.516	Trimestral	2,87	2,27
0-E	APPLE BANK	E.E.U.U.	US\$	1.401	4.278	11.828	12.474	7.242	37.223	1.583	4.278	11.303	12.303	7.212	36.679	Trimestral	2,78	2,18
0-E	US BANK	E.E.U.U.	US\$	15.157	45.992	126.550	132.441	152.693	472.833	17.364	45.992	109.705	125.006	148.318	446.385	Trimestral	4,00	2,82
0-E	DEUTSCHE BANK	E.E.U.U.	US\$	2.965	9.127	25.826	28.202	30.786	96.906	3.534	9.127	25.130	27.739	30.323	95.853	Trimestral	4,39	4,39
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	14.645	44.627	107.068	91.823	154.848	413.011	15.642	44.627	105.056	90.823	153.124	409.272	Trimestral	3,42	3,40
0-E	P K AIRFINANCE	E.E.U.U.	US\$	2.163	6.722	19.744	17.871	-	46.500	2.225	6.722	19.744	17.871	-	46.562	Mensual	3,18	3,18
0-E	KFW IPEX-BANK	Alemania	US\$	2.397	6.678	16.173	1.640	-	26.888	2.428	6.677	16.174	1.640	-	26.919	Trimestral	3,31	3,31
0-E	AIRBUS FINANCIAL	E.E.U.U.	US\$	1.855	5.654	15.416	-	-	22.925	1.900	5.654	15.416	-	-	22.970	Mensual	3,19	3,19
0-E	INVES TEC	Inglaterra	US\$	1.374	7.990	20.440	22.977	10.597	63.378	1.808	8.181	19.801	22.769	10.565	63.124	Semestral	6,04	6,04
-	S WAP Aviones llegados	-	US\$	301	749	765	-	-	1.815	301	749	765	-	-	1.815	Trimestral	-	-
Otras obligaciones garantizadas																		
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	-	-	241.287	-	-	241.287	2.170	-	240.007	-	-	242.177	Alvencimiento	3,38	3,38
Arrendamientos financieros																		
0-E	ING	E.E.U.U.	US\$	5.347	10.779	26.831	-	-	42.957	5.717	10.779	26.500	-	-	42.996	Trimestral	5,67	5,00
0-E	CITIBANK	E.E.U.U.	US\$	11.206	34.267	86.085	49.853	2.863	184.274	12.013	34.267	84.104	49.516	2.859	182.759	Trimestral	3,78	3,17
0-E	PEFCO	E.E.U.U.	US\$	12.526	32.850	22.407	-	-	67.783	12.956	32.850	22.088	-	-	67.894	Trimestral	5,46	4,85
0-E	BNP PARIBAS	E.E.U.U.	US\$	13.146	33.840	48.823	2.296	-	98.105	13.548	33.840	48.253	2.293	-	97.934	Trimestral	3,66	3,25
0-E	WELLS FARGO	E.E.U.U.	US\$	10.630	33.866	91.162	64.471	20.984	221.113	11.460	33.866	88.674	63.860	20.903	218.763	Trimestral	3,17	2,67
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	5.459	16.542	45.416	46.472	3.134	117.023	5.813	16.542	44.010	46.153	3.128	115.646	Trimestral	2,51	1,96
0-E	RRPF ENGINE	Inglaterra	US\$	265	2.430	6.856	7.441	8.991	25.983	265	2.430	6.856	7.441	8.991	25.983	Mensual	4,01	4,01
Otros préstamos																		
0-E	CITIBANK (*)	E.E.U.U.	US\$	21.822	67.859	196.210	-	-	285.891	22.586	67.859	194.537	-	-	284.982	Trimestral	6,00	6,00
Total				482.153	713.657	2.562.843	1.346.299	2.513.069	7.618.021	508.477	729.534	2.484.733	1.318.241	2.490.731	7.531.716			

(*) Bono securitizado con los flujos futuros de las ventas con tarjeta de crédito en Estados Unidos y Canadá.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2017
Nombre empresa deudora: TAMS.A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales					Valores contables					Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %		
				Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años				Más de cinco años	Total Valor contable
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$				
Préstamos bancarios																		
0-E	NEDERLANDS CHE CREDITVERZEKERINGMAATSCHAPPIJ	Holanda	US\$	130	401	1.161	690	-	2.382	142	401	1.161	690	-	2.394	Mensual	6,01	6,01
Arrendamientos financieros																		
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	2.853	6.099	19.682	70.402	-	99.036	3.592	6.099	19.682	70.402	-	99.775	Trimestral/Semestral	5,59	5,59
0-E	WACAPOU LEASINGS A.	Luxemburgo	US\$	696	2.125	6.020	3.206	-	12.047	732	2.125	6.020	3.207	-	12.084	Trimestral	3,69	3,69
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE MILAN BRANCH	Italia	US\$	8.964	27.525	208.024	-	-	244.513	9.992	27.525	208.024	-	-	245.541	Trimestral	4,87	4,81
0-E	BANCO IBMS A	Brasil	BRL	21	-	-	-	-	21	21	-	-	-	-	21	Mensual	6,89	6,89
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE	Francia	BRL	101	8	-	-	-	109	101	8	-	-	-	109	Mensual	6,89	6,89
Total				12.765	36.158	234.887	74.298	-	358.108	14.580	36.158	234.887	74.299	-	359.924			
Total consolidado				494.918	749.815	2.797.730	1.420.597	2.513.069	7.976.129	523.057	765.692	2.719.620	1.392.540	2.490.731	7.891.640			

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

83

(b) Derivados de cobertura

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total derivados de cobertura	
	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Intereses devengados desde la última fecha de pago de Swap tasas de interés	2.321	1.189	340	-	2.661	1.189
Valor justo de derivados de tasa de interés	335	8.919	-	2.617	335	11.536
Valor justo de derivados de combustible	15.678	-	-	-	15.678	-
Valor justo de derivados de moneda extranjera	7.587	2.092	-	-	7.587	2.092
Total derivados de cobertura	25.921	12.200	340	2.617	26.261	14.817

(c) Derivados de no cobertura

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total derivados de no cobertura	
	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Derivado de moneda extranjera no registrado como cobertura	7.712	-	-	-	7.712	-
Total derivados de no cobertura	7.712	-	-	-	7.712	-

Los derivados de moneda extranjera corresponden a opciones, forwards y swap.

Operaciones de cobertura

Los valores justos de activos/ (pasivos) netos, por tipo de derivado, de los contratos registrados bajo la metodología de cobertura, se presentan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017
	MUS\$	MUS\$
Cross currency swap (CCS) (1)	15.099	38.875
Swaps de tasas de interés (2)	(2.194)	(6.542)
Opciones de combustible (3)	(15.811)	10.711
Opciones de moneda R\$/US\$ (4)	-	4.370
Opciones de moneda CLP/US\$ (4)	-	636

(1) Cubren las variaciones significativas en los flujos de caja asociadas al riesgo de mercado implícito en los cambios en la tasa de interés LIBOR de 3 meses y el tipo de cambio

84

US\$/UF, de créditos bancarios. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja y de valor razonable.

- (2) Cubren las variaciones significativas en los flujos de caja asociadas al riesgo de mercado implícito en los aumentos en la tasa de interés LIBOR de 3 meses para créditos de largo plazo originados por la adquisición de aeronaves y créditos bancarios. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja.
- (3) Cubren las variaciones significativas en los flujos de caja asociados al riesgo de mercado implícito en los cambios en el precio del combustible de compras futuras. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja.
- (4) Cubren la exposición al riesgo cambiario de los flujos de caja operacionales, provocada principalmente, por la fluctuación del tipo de cambio CLP/US\$, R\$/US\$, US\$/EUR y US\$/GBP. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja.

Durante los periodos presentados, la Sociedad sólo mantiene coberturas de flujo de caja y de valor razonable (en el caso de los CCS). En el caso de las coberturas de combustible, los flujos de caja sujetos de dichas coberturas ocurrirán e impactarán resultados en los próximos 9 meses desde la fecha de estado de situación financiera consolidado, mientras que en el caso de las coberturas de tasas de interés, éstas ocurrirán e impactarán resultados a lo largo de la vida de los préstamos asociados, hasta su madurez. En el caso de las coberturas de moneda a través de un CCS, hay un grupo de relaciones de cobertura, en el que se generan dos tipos de coberturas contables, una de flujo de caja por el componente US\$/UF; y otra de valor razonable, por el componente de tasa flotante US\$. El otro grupo de relaciones de cobertura, solo se genera cobertura contable de flujo de caja por el componente US\$/UF.

Durante los periodos presentados no han ocurrido operaciones de cobertura de transacciones futuras altamente probables que no se hayan realizado.

Dado que ninguna de las coberturas resultó en el reconocimiento de un activo no financiero, ninguna porción del resultado de los derivados reconocido en el patrimonio neto fue transferido al valor inicial de ese tipo de activos.

Los montos reconocidos en resultados integrales y transferidos desde patrimonio neto a resultados durante el periodo, son los siguientes:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2018	2017
	MUS\$	MUS\$
Abono (cargo) reconocido en resultados integrales durante el periodo	(27.797)	18.344
Abono (cargo) transferido desde patrimonio neto a resultados durante el periodo	30.018	(15.000)



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



85

NOTA 20 - CUENTAS POR PAGAR COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR PAGAR

La composición de las Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar es la siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017
	MUSS	MUSS
Corriente		
(a) Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	1.279.976	1.349.201
(b) Pasivos devengados a la fecha del reporte	394.327	346.001
Total cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	1.674.303	1.695.202

(a) Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar:

	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017
	MUSS	MUSS
Acreedores comerciales	1.048.033	1.096.540
Pasivos de arrendamiento	6.981	4.448
Otras cuentas por pagar	224.962	248.213
Total	1.279.976	1.349.201

A continuación se presenta apertura por concepto de los Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar:

	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017
	MUSS	MUSS
Combustible	304.426	219.601
Tasas de embarque	210.621	249.898
Otros gastos del personal	92.047	89.621
Handling y ground handling	84.213	103.784
Asesorías y servicios profesionales	83.182	81.679
Tasas aeroportuarias y de sobrevuelo	82.181	106.534
Proveedores compras técnicas	75.402	114.690
Publicidad	60.303	75.220
Compañías Aéreas	59.524	31.381
Arriendos, mantenencias y servicios IT	55.427	69.873
Servicios a bordo	44.434	68.605
Servicios terrestres	26.014	31.151
Cumplimiento de metas	21.943	5.732
Tripulación	21.265	24.163
Seguros de aviación	11.943	5.108
Mantenimiento	8.244	26.244
Arriendo aviones y motores	6.981	4.285
Comunicaciones	92	5.273
Otros	31.734	36.359
Total acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	1.279.976	1.349.201

86

(b) Pasivos devengados:

	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017
	MUSS	MUSS
Gastos de personal devengados	116.242	125.246
Mantenimiento aeronaves y motores	170.731	92.711
Cuentas por pagar al personal (*)	81.222	99.862
Otros pasivos devengados	26.132	28.182
Total pasivos devengados	394.327	346.001

(*) Participación en utilidades y bonos (Nota 23 letra b)

NOTA 21 - OTRAS PROVISIONES

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total Pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017
	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS
Provisiones por contingencias (1)						
Contingencias tributarias	2.982	1.913	197.038	258.305	200.020	260.218
Contingencias civiles	1.207	497	59.834	62.858	61.041	63.355
Contingencias laborales	605	373	23.244	28.360	23.849	28.733
Otros	-	-	13.976	15.187	13.976	15.187
Provisiones Investigación Comisión Europea (2)	-	-	9.403	9.883	9.403	9.883
Total otras provisiones (3)	4.794	2.783	303.495	374.593	308.289	377.376

(1) Provisiones por contingencias:

Las contingencias tributarias, corresponden a litigios y criterios tributarios relacionados con el tratamiento tributario aplicable a impuestos directos e indirectos, los cuales se encuentran tanto en etapa administrativa como judicial.

Las contingencias civiles, corresponden a diferentes demandas de orden civil interpuestas en contra de la Sociedad.

Las contingencias laborales corresponden a diferentes demandas de orden laboral interpuestas en contra de la Sociedad.

La dotación de provisiones se reconoce en el estado de resultados consolidado dentro de gastos de administración o gastos tributarios, según corresponda.

(2) Provisión constituida por los procesos que son llevados a cabo por la Comisión Europea, por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea.



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

87

- (3) El total de Otras provisiones al 31 de diciembre de 2018 y 2017, incluye el valor justo correspondiente a aquellas contingencias provenientes de la combinación de negocios con TAM S.A. y Filiales, con probabilidad de pérdida inferior al 50%, que no se contabilizan en el curso normal de la aplicación de la normativa NIIF y que sólo, en el contexto de una combinación de negocios, deben ser contabilizadas de acuerdo a NIIF 3.

Movimiento de provisiones:

	Investigación Comisión Europea (2)		Total
	Contingencias (1)	MU\$S	
	MU\$S	MU\$S	MU\$S
Saldos iniciales al 1 de enero de 2017	416.473	8.664	425.137
Incremento en provisiones	106.943	-	106.943
Provisión utilizada	(14.860)	-	(14.860)
Diferencia por conversión filiales	(5.830)	-	(5.830)
Reverso de provisiones	(135.109)	-	(135.109)
Diferencia de cambio	(124)	1.219	1.095
Saldos al 31 de diciembre de 2017	<u>367.493</u>	<u>9.883</u>	<u>377.376</u>
Saldos iniciales al 1 de enero de 2018	367.493	9.883	377.376
Incremento en provisiones	106.870	-	106.870
Provisión utilizada	(59.032)	-	(59.032)
Diferencia por conversión filiales	(48.330)	-	(48.330)
Reverso de provisiones	(66.965)	-	(66.965)
Diferencia de cambio	(1.150)	(480)	(1.630)
Saldos al 31 de diciembre de 2018	<u>298.886</u>	<u>9.403</u>	<u>308.289</u>

- (1) Saldos acumulados incluyen depósito judicial entregado en garantía, con respecto al "Fundo Aeroviario" (FA), por MMU\$S 85, realizado con el fin de suspender la aplicación del crédito fiscal. La Compañía está discutiendo en el Tribunal la constitucionalidad del requerimiento realizado por FA en una demanda legal. Inicialmente fue cubierto por los efectos de una medida cautelar, esto significa que la Compañía no estaría obligada a cobrar el impuesto, mientras no exista una decisión judicial al respecto. Sin embargo, la decisión tomada por el juez en primera instancia fue publicada de manera desfavorable, revocando la medida cautelar. Como la demanda legal aún está en marcha (TAM apeló de esta primera decisión), la Compañía necesitaba hacer el depósito judicial, para la suspensión de la exigibilidad del crédito fiscal; depósito que se clasificó en este rubro descontando de la provisión existente para tal efecto. Por último, si la decisión final es favorable a la Compañía, el depósito realizado volverá a TAM. Por otro lado, si el tribunal confirma la primera decisión, dicho depósito se convertirá en un pago definitivo a favor del Gobierno de Brasil. La etapa procesal al 31 de diciembre de 2018 se encuentra descrita en la Nota 31 en el N° Rol de la causa 2001.51.01.012530-0.

88

- (2) Provisión por Investigación Comisión Europea

Provisión constituida con ocasión del proceso iniciado en diciembre de 2007 por la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea en contra de más de 25 líneas aéreas cargueras, entre las cuales se encuentra Lan Cargo S.A., y que forma parte de la investigación global iniciada en el año 2006 por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea, la que fuera llevada a cabo en forma conjunta por las autoridades Europeas y de los Estados Unidos de Norteamérica.

Respecto a Europa, la Dirección General de Competencia impuso multas por un total de € 799.445.000 (setecientos noventa y nueve millones cuatrocientos cuarenta y cinco mil Euros) por infracciones a la normativa de la Unión Europea sobre libre competencia en contra de once (11) aerolíneas, entre las cuales se encuentran LATAM Airlines Group S.A. y su filial Lan Cargo S.A.. Por su parte, LATAM Airlines Group S.A. y Lan Cargo S.A., en forma solidaria, han sido multadas por la cantidad de € 8.220.000 (ocho millones doscientos veinte mil Euros), por dichas infracciones, cantidad que se encontraba provisionada en los estados financieros de LATAM. Con fecha 24 de enero de 2011, LATAM Airlines Group S.A. y Lan Cargo S.A. apelaron de la decisión ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea. El 16 de diciembre 2015, el Tribunal Europeo resolvió la apelación y anuló la Decisión de la Comisión. La Comisión Europea no recurrió la sentencia, pero con fecha 17 de marzo de 2017, la Comisión Europea volvió a adoptar su decisión original de imponer a las once líneas áreas originales, la misma multa previamente impuesta, que asciende a un total de 776.465.000 Euros. En el caso de LAN Cargo y su matriz, LATAM Airlines Group S.A. impuso la misma multa de 8,2 millones de Euros. La etapa procesal al 31 de diciembre de 2018 se encuentra descrita en la Nota 31 en el punto (ii) juicios recibidos por LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

NOTA 22 - OTROS PASIVOS NO FINANCIEROS

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total Pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017
	MU\$S	MU\$S	MU\$S	MU\$S	MU\$S	MU\$S
Ingresos diferidos (*)	2.330.058	2.690.961	644.702	158.305	2.974.760	2.849.266
Impuesto a las ventas	12.726	22.902	-	-	12.726	22.902
Retenciones	34.434	38.197	-	-	34.434	38.197
Otros impuestos	7.700	8.695	-	-	7.700	8.695
Dividendos por pagar	54.580	46.591	-	-	54.580	46.591
Otros pasivos varios	15.248	16.617	-	-	15.248	16.617
Total otros pasivos no financieros	<u>2.454.746</u>	<u>2.823.963</u>	<u>644.702</u>	<u>158.305</u>	<u>3.099.448</u>	<u>2.982.268</u>

- (*) Nota 2.20.

El saldo comprende, principalmente, ingresos diferidos por servicios no prestados al 31 de diciembre de 2018 y 2017; y programas como: LATAM Pass, LATAM Fidelidade y Multiplus:





LATAM Pass es el programa de pasajero frecuente creado por LAN para premiar la preferencia y lealtad de sus clientes con múltiples beneficios y privilegios, a través de la acumulación de millas que pueden ser canjeados por pasajes para volar gratis o por una variada gama de productos y servicios. Los clientes acumulan millas LATAM Pass cada vez que vuelan en LAN, TAM, en las compañías miembros de oneworld® y en otras aerolíneas asociadas al programa, como también al comprar en los comercios o utilizar los servicios de una vasta red de empresas que tienen convenio con el programa alrededor del mundo.

Por su parte, TAM, pensando en las personas que viajan constantemente, creó el programa LATAM Fidelidade, de manera de mejorar la atención y entregar reconocimiento a quienes eligen la compañía. A través del programa, los clientes acumulan puntos en una amplia variedad de programas de fidelidad en una cuenta única y pueden canjearlos en todos los destinos de TAM y de las compañías aéreas asociadas, y más aún, participar de la Red Multiplus Fidelidade.

Multiplus es una coalición de programas de fidelización, con el objetivo de operar actividades de acumulación y canje de puntos. Este programa tiene una red integrada por empresas asociadas, incluyendo hoteles, instituciones financieras, empresas de retail, supermercados, arriendos de vehículos y revistas, entre muchos otros partners de distintos segmentos.

La Sociedad firmó una renovación del acuerdo con Banco Santander-Chile, el cual extiende su alianza en Chile para continuar desarrollando beneficios de viajes a sus respectivos clientes durante los próximos 7 años.

Movimiento de los Otros pasivos no financieros:

	Ingresos diferidos Transporte aéreo y otros MUSS
Saldo inicial al 1 de enero de 2018	2.849.266
Reconocimiento ingresos diferidos	7.690.972
Uso ingresos diferidos	(8.230.750)
Caducidad pasajes	(284.730)
Ingresos diferidos fidelización (acreditación y canje)	944.246
Otras Provisiones	6.894
Ajustes aplicación NIC 29, Hiperinflación Argentina	927
Saldo final al 31 de diciembre de 2018	<u>2.976.825</u>

NOTA 23 - PROVISIONES POR BENEFICIOS A LOS EMPLEADOS

	Al 31 de diciembre de 2018 MUSS	Al 31 de diciembre de 2017 MUSS
Prestaciones por jubilación	56.126	55.119
Prestaciones por renuncias	8.802	10.124
Otras prestaciones	17.437	35.844
Total provisiones por beneficios a los empleados	<u>82.365</u>	<u>101.087</u>

(a) Movimiento de las prestaciones por jubilación, renuncias y otras prestaciones:

	Saldo inicial MUSS	Aumento/ (disminución) provisión servicios corrientes MUSS	Beneficios pagados MUSS	(Ganancia)/ Pérdida Actuarial MUSS	Aumento/ (disminución) ajuste de conversión MUSS	Saldo final MUSS
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2017	82.322	21.635	(5.399)	(2.763)	5.292	101.087
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2018	101.087	(7.384)	(6.018)	5.820	(11.140)	82.365

Los principales supuestos empleados en el cálculo, para la provisión en Chile se presentan a continuación:

Supuestos	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2018	2017
Tasa de descuento	4,27%	4,55%
Tasa esperada de incremento salarial	4,50%	4,50%
Tasa de rotación	6,60%	6,98%
Tasa de mortalidad	RV-2014	RV-2014
Tasa de inflación	2,7%	2,72%
Edad de jubilación mujeres	60	60
Edad de jubilación hombres	65	65

La tasa de descuento corresponde a la tasa de los Bonos del Banco Central de Chile BCP a 20 años plazo. Las tablas de mortalidad RV-2014, corresponden a las establecidas por la Comisión para el Mercado Financiero de Chile y para la determinación de las tasas de inflación se ha usado las curvas de rendimiento de mercado de papeles del Banco Central de Chile de los BCU y BCP de largo plazo a la fecha de alcance.

El cálculo del valor presente de la obligación por beneficios definidos es sensible a la variación de algunos supuestos actuariales como tasa de descuento, incremento salarial, rotación e inflación.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



91

A continuación se presenta el análisis de sensibilidad para dichas variables:

	Efecto en el pasivo	
	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017
	MU\$S	MU\$S
Tasa de descuento		
Cambio Obl. Dev. a cierre por incremento en 100 p.b.	(6.538)	(5.795)
Cambio Obl. Dev. a cierre por disminución de 100 p.b.	4.918	6.617
Tasa de Crecimiento Salarial		
Cambio Obl. Dev. a cierre por incremento en 100 p.b.	4.750	6.412
Cambio Obl. Dev. a cierre por disminución de 100 p.b.	(6.547)	(5.750)

(b) Provisión por beneficio, corto plazo:

	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017
	MU\$S	MU\$S
Participación en utilidades y bonos (*)	<u>81.222</u>	<u>99.862</u>

(*) Cuentas por pagar al personal (Nota 20 letra b)

La participación en utilidades y bonos corresponde a un plan de incentivos anuales por cumplimiento de objetivos.

(c) Los gastos de personal se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2018	2017
	MU\$S	MU\$S
Sueldos y salarios	1.481.357	1.604.552
Beneficios a corto plazo a los empleados	132.394	145.245
Beneficios por terminación	54.007	85.070
Otros gastos de personal	152.211	188.767
Total	<u>1.819.969</u>	<u>2.023.634</u>

92

NOTA 24 - CUENTAS POR PAGAR, NO CORRIENTES

	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017
	MU\$S	MU\$S
Mantenimiento aeronaves y motores	467.923	483.795
Provisión vacaciones y gratificaciones	15.357	14.725
Otros pasivos varios	376	312
Total cuentas por pagar, no corrientes	<u>483.656</u>	<u>498.832</u>

NOTA 25 - PATRIMONIO

(a) Capital

El objetivo de la Sociedad es mantener un nivel adecuado de capitalización, que le permita asegurar el acceso a los mercados financieros para el desarrollo de sus objetivos de mediano y largo plazo, optimizando el retorno a sus accionistas y manteniendo una sólida posición financiera.

El capital pagado de la Sociedad, al 31 de diciembre de 2018, es la cantidad de MU\$S 3.146.265 dividido en 606.407.693 acciones (MU\$S 3.146.265 (*) dividido en 606.407.693 acciones al 31 de diciembre de 2017), de una misma y única serie, nominativas, de carácter ordinario, sin valor nominal. No hay series especiales de acciones, ni privilegios. La forma de los títulos de las acciones, su emisión, canje, inutilización, extravío, reemplazo y demás circunstancias de los mismos, así como la transferencia de las acciones, se regirán por lo dispuesto en la Ley de Sociedades Anónimas y su Reglamento.

(*) Incluye deducción de costos de emisión por MU\$S 3.299 y ajuste por colocación de 10.282 acciones por MU\$S 156, aprobados en la Junta Extraordinaria de Accionistas de la Sociedad de 27 de abril de 2017.

(b) Acciones autorizadas y pagadas

Con fecha 18 de agosto de 2016 la Sociedad celebró una junta extraordinaria de accionistas en la que se aprobó aumentar el capital mediante la emisión de 61.316.424 acciones de pago, todas ordinarias, sin valor nominal. Al 31 de diciembre de 2016 se habían colocado 60.849.592 acciones con cargo a dicho aumento, de acuerdo al siguiente desglose: (a) 30.499.685 acciones suscritas y pagadas al término del período de opción de suscripción preferente, que venció el 23 de diciembre de 2016, recaudándose el equivalente a US\$ 304.996.850; y (b) 30.349.907 acciones adicionales suscritas el 28 de diciembre de 2016, recaudándose el equivalente a US\$ 303.499.070. En razón de esta última colocación descrita, al 31 de diciembre de 2018 el número de acciones suscritas y pagadas de la Sociedad alcanzó 606.407.693.

En consecuencia al 31 de diciembre de 2018 el capital estatutario de la Sociedad está representado por 606.874.525 acciones, todas de una misma y única serie, nominativas, ordinarias, sin valor nominal, el que se divide en: (a) las 606.407.693 acciones suscritas y pagadas antes mencionadas; y (b) 466.832 acciones pendientes de suscripción y pago, que corresponden al saldo de acciones pendientes de colocación del último aumento de capital, descrito en el párrafo anterior.



La siguiente tabla muestra el movimiento de las acciones autorizadas y totalmente pagadas descritas anteriormente:

Movimiento acciones autorizadas:	Saldo inicial	Acciones expiradas destinadas a planes de compensación	Saldo final
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2017	608.374.525	-	608.374.525
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2018	608.374.525	(1.500.000) (*)	606.874.525

(*) Con fecha 11 de junio de 2018, expiró el plazo de suscripción y pago de 1.500.000 acciones destinadas a crear e implementar planes de compensación para trabajadores de la Sociedad.

Movimiento acciones totalmente pagadas:	Nro. de acciones	Valor movimiento de acciones (1) MUS\$	Costo emisión y colocación de acciones (2) MUS\$	Capital Pagado MUS\$
Acciones pagadas al 1 de enero de 2017	606.407.693	3.160.718	(11.154)	3.149.564
Capitalización de reservas	-	-	(3.299)	(3.299)
Acciones pagadas al 31 de diciembre de 2017	606.407.693	3.160.718	(14.453)	3.146.265
Acciones pagadas al 1 de enero de 2018	606.407.693	3.160.718	(14.453)	3.146.265
Acciones pagadas al 31 de diciembre de 2018	606.407.693 (3)	3.160.718	(14.453)	3.146.265

(1) Los montos informados corresponden sólo a los originados por el pago de las acciones suscritas.

(2) Disminución del capital por la capitalización de las reservas por Costos emisión y colocación de acciones de acuerdo a lo establecido en las correspondientes Juntas Extraordinarias de Accionistas, en las que dichas disminuciones fueron autorizadas.

(3) Al 31 de diciembre de 2018 la diferencia entre las acciones autorizadas y las acciones totalmente pagadas corresponden a 466.832 acciones las cuales corresponden a las acciones emitidas y pendientes de suscripción y pago del aumento de capital aprobado en Junta Extraordinaria de accionistas de fecha 18 de agosto de 2016.

(c) Acciones propias en cartera

Al 31 de diciembre de 2018, la Sociedad no mantiene acciones propias en cartera, el remanente de MUS\$ (178) corresponde a la diferencia entre el valor pagado por las acciones y el valor libro de éstas, considerado al momento de la disminución de pleno derecho de las acciones que mantenía en cartera.

(d) Reserva de pagos basados en acciones

Movimiento de Reserva de pagos basados en acciones:

Periodos	Saldo inicial MUS\$	Plan de opciones sobre acciones MUS\$	Movimiento neto del periodo MUS\$	Saldo final MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2017	38.538	943	943	39.481
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2018	39.481	(1.607)	(1.607)	37.874

Estas reservas dicen relación con los "Pagos basados en acciones", explicados en Nota 34.

(e) Otras reservas varias

Movimiento de Otras reservas varias:

Periodos	Saldo inicial MUS\$	Reservas legales MUS\$	Saldo final MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2017	2.640.281	(501)	2.639.780
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2018	2.639.780	(864)	2.638.916

El saldo de las Otras reservas varias, se compone como sigue:

	Al 31 de diciembre de 2018 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2017 MUS\$
Mayor valor intercambio acciones TAM S.A. (1)	2.665.692	2.665.692
Reserva por el ajuste al valor del activo fijo (2)	2.620	2.620
Transacciones con minoritarios (3)	(25.913)	(25.911)
Otras	(3.483)	(2.621)
Total	2.638.916	2.639.780

(1) Corresponde a la diferencia entre el valor de las acciones de TAM S.A., adquiridas por Sister Holdco S.A. (en virtud de las Suscripciones) y por Holdco II S.A. (en virtud de la Oferta de Canje), que consta en el acta de declaración de materialización de la fusión por absorción, y el valor justo de las acciones intercambiadas de LATAM Airlines Group S.A. al 22 de junio de 2012.

(2) Corresponde a la revalorización técnica del activo fijo autorizada por la Comisión para el Mercado Financiero en el año 1979, en la Circular N° 1529. La revalorización fue optativa y podía ser realizada una única vez; la reserva originada no es distributable y sólo puede ser capitalizada.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





95

- (3) El saldo al 31 de diciembre de 2018, corresponde a la pérdida generada por: Lan Pax Group S.A. e Inversiones Lan S.A. en la adquisición de acciones de Aerovías de Integración Regional Aires S.A. por MUSS (3.480) y MUSS (20), respectivamente; la adquisición de TAM S.A. de la participación minoritaria en Aerolíneas Brasileiras S.A. por MUSS (885), la adquisición de Inversiones Lan S.A. de la participación minoritaria en Aerolíneas Regionales de Integración Aires S.A. por un monto de MUSS (2) y la adquisición de participación minoritaria de Aerolane S.A. por Lan Pax Group S.A. por un monto de MUSS (21.526) a través de Holdco Ecuador S.A.

- (f) Reservas con efecto en otros resultados integrales

Movimiento de las Reservas con efecto en otros resultados integrales:

	Reservas por	Reservas de	Reservas	Total
	diferencias de	de	de ganancias	
	cambio por	cobertura	o pérdidas	
	conversión	de flujo	actuariales en	
	MU\$	de caja	planes de	MU\$
			beneficios	
			de finidos	
Saldos iniciales al 1 de enero de 2017	(2.086.555)	1506	(2.900)	(2.097.949)
Ganancia/(Pérdida) valoración derivados	-	18.436	-	18.436
Impuesto diferido	-	(1802)	-	(1802)
Reservas actuariales por planes de beneficios a los empleados	-	-	2.758	2.758
Impuesto Diferido IAS Actuariales por Beneficios a los empleados	-	-	(784)	(784)
Diferencia por conversión filiales	(45.035)	-	-	(45.035)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2017	(2.131.590)	18.140	(10.926)	(2.124.376)
Saldos iniciales al 1 de enero de 2018	(2.131.590)	18.140	(10.926)	(2.124.376)
Ganancia/(Pérdida) valoración derivados	-	(26.899)	-	(26.899)
Impuesto diferido	-	(574)	-	(574)
Reservas actuariales por planes de beneficios a los empleados	-	-	(5.819)	(5.819)
Impuesto Diferido IAS Actuariales por Beneficios a los empleados	-	-	1.567	1.567
Diferencia por conversión filiales	(597.615)	-	-	(597.615)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2018	(2.729.205)	(9.333)	(15.178)	(2.753.716)

- (f.1) Reservas por diferencias de cambio por conversión

Se originan por las diferencias de cambio que surgen de la conversión de una inversión neta en entidades extranjeras (o nacionales con moneda funcional diferente de la matriz), y de préstamos y otros instrumentos en moneda extranjera designados como coberturas de esas inversiones, se llevan al patrimonio neto. Cuando se vende o dispone la inversión (todo o parte), y se produce pérdida de control, estas reservas se reconocen en el estado de resultados consolidado como parte de la pérdida o ganancia en la venta o disposición. Si la venta no conlleva pérdida de control, estas reservas son transferidas a los intereses minoritarios.

- (f.2) Reservas de coberturas de flujo de caja

Se originan por la valoración a valor justo al cierre de cada periodo, de los contratos de derivados vigentes que se han definido como de cobertura. En la medida que los mencionados contratos van venciendo, estas reservas deben ajustarse reconociendo los resultados correspondientes.

96

- (f.3) Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos

Se originan por incrementos o disminuciones en el valor presente de las obligaciones por beneficios definidos, debido a cambios en las suposiciones actuariales y ajustes por experiencia, este último originado por diferencias entre los supuestos iniciales y los sucesos efectivamente ocurridos en el plan.

- (g) Ganancias acumuladas

Movimiento de las Ganancias acumuladas:

Periodos	Saldo	Resultado	Dividendos	Otros	Saldo
	inicial	del		aumentos	
	MU\$	MU\$	MU\$	(1) (2)	MU\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2017	366.404	155.304	(46.591)	-	475.117
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2018	475.117	181.935	(54.580)	(4.797)	597.675

- (1) Ajuste adopción NIIF 9 y NIIF 15 MU\$ (9.549) (Ver Nota 2)

- (2) Efecto variación resultado acumulado, por aplicación NIC 29, hiperinflación Argentina:

Rubros	MU\$
Propiedades, plantas y equipos	4.573
Activos intangibles distintos de la plusvalía	69
Plusvalía	335
Ingresos diferidos	(377)
Otros activos no monetarios	152
Total Ajuste resultados acumulados	4.752

- (h) Dividendos por acción

Descripción de dividendo	Dividendo mínimo obligatorio año 2018	Dividendo definitivos año 2017
Fecha del dividendo	31-12-2018	31-12-2017
Importe de dividendo (MU\$)	54.580	46.591 (*)
Número de acciones sobre las que se determina el dividendo	606.407.693	606.407.693
Dividendo por acción (US\$)	0,0900	0,0768

(*) En virtud del Hecho Esencial emitido con fecha 26 de abril de 2018, los accionistas de LATAM aprobaron distribuir el dividendo definitivo propuesto por el directorio en Sesión Ordinaria del 26 de abril de 2018, el cual asciende a MU\$ 46.591, que corresponde al 30% de las utilidades del ejercicio correspondiente al año 2017.

La fecha de pago fue el 17 de mayo de 2018.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



97

NOTA 26 - INGRESOS DE ACTIVIDADES ORDINARIAS

Los ingresos de actividades ordinarias se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2018	2017
	MUS\$	MUS\$
Pasajeros	8.708.988	8.494.477
Carga	1.186.468	1.119.430
Total	9.895.456	9.613.907

NOTA 27 - COSTOS Y GASTOS POR NATURALEZA
(a) Costos y gastos de operación

Los principales costos y gastos de operación y administración se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2018	2017
	MUS\$	MUS\$
Combustible	2.983.028	2.318.816
Otros arriendos y tasas aeronáuticas	1.217.647	1.172.129
Arriendo de aviones	538.347	579.551
Mantenimiento	382.242	430.825
Comisiones	222.506	252.474
Servicios a pasajeros	280.279	288.662
Otros costos de operaciones	1.237.430	1.381.546
Total	6.861.479	6.424.003

(b) Depreciación y amortización

La depreciación y amortización se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2018	2017
	MUS\$	MUS\$
Depreciación (*)	916.050	943.215
Amortización	65.596	58.410
Total	981.646	1.001.625

(*) Se incluye dentro de este monto, la depreciación de las Propiedades, plantas y equipos y del mantenimiento de los aviones arrendados bajo la modalidad de leasing operativo. El monto por costo de mantenimiento incluido en la línea de depreciación al 31 de diciembre de 2018 es MUS\$ 366.393 y de MUS\$ 359.940 para mismo ejercicio 2017.

98

(c) Gastos de personal

Los gastos por este concepto se encuentran revelados en la Nota 23 provisiones por beneficios a los empleados.

(d) Costos financieros

Los costos financieros se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2018	2017
	MUS\$	MUS\$
Intereses préstamos bancarios	283.786	347.551
Arrendamientos financieros	62.202	37.522
Otros instrumentos financieros	10.281	8.213
Total	356.269	393.286

La suma de los Costos y gastos por naturaleza presentados en esta nota más los gastos de personal revelados en la Nota 23, son equivalentes a la suma del costo de ventas, costos de distribución, gastos de administración, otros gastos por función y costos financieros, presentados en el estado de resultados consolidado por función.

NOTA 28 - OTROS INGRESOS, POR FUNCION

Los Otros ingresos, por función se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2018	2017
	MUS\$	MUS\$
Programa de coalición y fidelización Multiplus	126.443	240.952
Tours	108.448	109.463
Arriendo de aviones	78.056	103.741
Aduanas y almacenaje	26.667	26.793
Mantenimiento	16.569	8.038
Duty free	3.555	6.585
Otros ingresos varios	113.020	54.317
Total	472.758	549.889



NOTA 29 - MONEDA EXTRANJERA Y DIFERENCIAS DE CAMBIO

La moneda funcional de LATAM Airlines Group S.A. es el dólar estadounidense, además tiene filiales cuya moneda funcional es diferente al dólar estadounidense, como son el peso chileno, peso argentino, peso colombiano, real brasileño y guaraní.

La moneda funcional se define como la moneda del entorno económico principal en el que opera una entidad y en cada entidad todas las otras monedas se definen como moneda extranjera.

Considerando lo anterior, los saldos por moneda señalados en la presente nota, corresponden a la sumatoria del concepto moneda extranjera de cada una de las entidades que componen LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

(a) Moneda extranjera

El detalle de saldos por moneda extranjera de las partidas monetarias en los activos corrientes y no corrientes, es el siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2018 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2017 MUS\$
<u>Activos corrientes</u>		
Efectivo y equivalentes al efectivo	606.673	260.092
Peso argentino	4.236	7.309
Real brasileño	34.360	14.242
Peso chileno	415.399	81.693
Peso colombiano	2.732	1.105
Euro	20.339	11.746
Dólar estadounidense	51.382	108.327
Otras monedas	78.225	35.670
Otros activos financieros, corriente	57.132	36.484
Peso argentino	11	21
Real brasileño	25.829	17
Peso chileno	25.904	26.605
Peso colombiano	139	150
Dólar estadounidense	4.923	9.343
Otras monedas	326	348
Otros activos no financieros, corrientes	106.952	107.170
Peso argentino	13.077	16.507
Real brasileño	37.794	19.686
Peso chileno	30.916	34.258
Peso colombiano	434	340
Euro	3.935	2.722
Dólar estadounidense	8.949	21.907
Otras monedas	11.847	11.750

	Al 31 de diciembre de 2018 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2017 MUS\$
<u>Activos corrientes</u>		
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	518.006	373.447
Peso argentino	54.053	49.680
Real brasileño	6.037	22.006
Peso chileno	112.133	82.369
Peso colombiano	5.065	1.169
Euro	49.044	48.286
Dólar estadounidense	2.938	34.268
Otras monedas	288.736	135.669
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	593	958
Peso chileno	200	735
Dólar estadounidense	393	223
Activos por impuestos corrientes	20.774	33.575
Peso argentino	812	1.679
Real brasileño	1.106	3.934
Peso chileno	4.860	3.317
Peso colombiano	5	660
Euro	-	179
Dólar estadounidense	429	327
Sol peruano	13.306	21.948
Otras monedas	256	1.531
Total activos corrientes	1.310.130	811.726
Peso argentino	72.189	75.196
Real brasileño	105.126	59.885
Peso chileno	589.412	228.977
Peso colombiano	8.375	3.424
Euro	73.318	62.933
Dólar estadounidense	69.014	174.395
Otras monedas	392.696	206.916
<u>Activos no corrientes</u>		
Otros activos financieros, no corrientes	21.850	20.975
Real brasileño	4.941	3.831
Peso chileno	68	74
Peso colombiano	145	281
Euro	7.438	7.853
Dólar estadounidense	7.441	7.273
Otras monedas	1.817	1.663
Otros activos no financieros, no corriente	31.126	9.108
Peso argentino	86	172
Real brasileño	7.465	6.368
Dólar estadounidense	3	38
Otras monedas	23.572	2.530

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





101

<u>Activos no corrientes</u>	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017
	MUS\$	MUS\$
Cuentas por cobrar, no corrientes	5.378	6.887
Peso chileno	5.378	6.887
Activos por impuestos diferidos	2.073	2.081
Peso colombiano	78	86
Otras monedas	1.995	1.995
Total activos no corrientes	60.427	39.051
Peso argentino	86	172
Real brasileño	12.406	10.199
Peso chileno	5.446	6.961
Peso colombiano	223	367
Euro	7.438	7.853
Dólar estadounidense	7.444	7.311
Otras monedas	27.384	6.188

El detalle de saldos por moneda extranjera de las partidas monetarias en los pasivos corrientes y no corrientes, es el siguiente:

<u>Pasivos corrientes</u>	Hasta 90 días		91 días a 1 año	
	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Otros pasivos financieros, corrientes	56.842	36.000	107.815	115.182
Peso chileno	41.503	21.542	68.901	79.032
Dólar estadounidense	15.339	14.458	38.914	36.150
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	970.872	919.373	37.809	33.707
Peso argentino	229.907	122.452	6.142	8.636
Real brasileño	30.974	28.810	1.152	669
Peso chileno	198.766	233.202	26.113	11.311
Peso colombiano	7.915	2.964	752	855
Euro	84.903	58.081	1.375	9.165
Dólar estadounidense	325.385	409.380	55	1.154
Sol peruano	37.285	39.064	1.124	825
Peso mexicano	5.975	2.732	167	115
Libra esterlina	13.395	5.839	305	199
Peso uruguayo	847	1.890	-	-
Otras monedas	35.520	14.959	624	778
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	365	760	-	-
Peso chileno	253	546	-	-
Dólar estadounidense	112	4	-	-
Otras monedas	-	210	-	-
Otras provisiones, corrientes	1.434	959	-	-
Peso chileno	28	30	-	-
Otras monedas	1.406	929	-	-

102

<u>Pasivos corrientes</u>	Hasta 90 días		91 días a 1 año	
	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Pasivos por impuestos, corrientes	13	-	-	174
Peso argentino	4	-	-	174
Peso chileno	9	-	-	-
Otros pasivos no financieros, corrientes	38.120	25.190	-	-
Peso argentino	1.089	393	-	-
Real brasileño	1.455	542	-	-
Peso chileno	14.130	11.283	-	-
Peso colombiano	1.009	837	-	-
Euro	4.411	5.954	-	-
Dólar estadounidense	10.468	3.160	-	-
Otras monedas	5.558	3.021	-	-
Total pasivos corrientes	1.067.646	982.282	145.624	149.063
Peso argentino	231.000	122.845	6.142	8.810
Real brasileño	32.429	29.352	1.152	669
Peso chileno	254.689	266.603	95.014	90.343
Peso colombiano	8.924	3.801	752	855
Euro	89.314	64.035	1.375	9.165
Dólar estadounidense	351.304	427.002	38.969	37.304
Otras monedas	99.986	68.644	2.220	1.917

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

103

Pasivos no corrientes	Más de 1 a 3 años		Más de 3 años a 5 años		Más de 5 años	
	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Otros pasivos financieros, no corrientes	241.823	276.436	281.785	263.798	179.406	189.500
Peso chileno	16.232	41.548	237.377	189.500	172.530	189.500
Dólar estadounidense	225.591	234.888	44.408	74.298	6.876	-
Cuentas por pagar, no corrientes	308.715	362.964	-	-	-	-
Peso chileno	14.027	13.251	-	-	-	-
Dólar estadounidense	293.448	348.329	-	-	-	-
Otras monedas	1.240	1.384	-	-	-	-
Otras provisiones, no corrientes	36.120	41.514	-	-	-	-
Peso argentino	542	940	-	-	-	-
Real brasileño	19.815	24.074	-	-	-	-
Peso colombiano	295	551	-	-	-	-
Euro	9.403	9.883	-	-	-	-
Dólar estadounidense	6.065	6.066	-	-	-	-
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	72.674	77.579	-	-	-	-
Peso chileno	72.187	73.399	-	-	-	-
Dólar estadounidense	487	4.180	-	-	-	-
Otros pasivos no financieros, no corrientes	-	3	-	-	-	-
Peso colombiano	-	3	-	-	-	-
Total pasivos no corrientes	659.332	758.496	281.785	263.798	179.406	189.500
Peso argentino	542	940	-	-	-	-
Real brasileño	19.815	24.074	-	-	-	-
Peso chileno	102.446	128.198	237.377	189.500	172.530	189.500
Peso colombiano	295	554	-	-	-	-
Euro	9.403	9.883	-	-	-	-
Dólar estadounidense	525.591	593.463	44.408	74.298	6.876	-
Otras monedas	1.240	1.384	-	-	-	-

104

Resumen general de moneda extranjera:

	Al 31 de diciembre de 2018 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2017 MUS\$
Total activos	1.370.557	850.777
Peso argentino	72.275	75.368
Real brasileño	117.532	70.084
Peso chileno	594.858	235.938
Peso colombiano	8.598	3.791
Euro	80.756	70.786
Dólar estadounidense	76.458	181.706
Otras monedas	420.080	213.104
Total pasivos	2.333.793	2.343.136
Peso argentino	237.684	132.595
Real brasileño	53.396	54.095
Peso chileno	862.056	864.144
Peso colombiano	9.971	5.207
Euro	100.092	83.083
Dólar estadounidense	967.148	1.132.067
Otras monedas	103.446	71.945
Posición Neta		
Peso argentino	(165.409)	(57.227)
Real brasileño	64.136	15.989
Peso chileno	(267.198)	(628.206)
Peso colombiano	(1.373)	(1.416)
Euro	(19.336)	(12.297)
Dólar estadounidense	(890.690)	(950.361)
Otras monedas	316.634	141.159

(b) Diferencias de cambio

Las diferencias de cambio reconocidas en resultado, excepto para instrumentos financieros medidos a valor razonable a través de resultados, para el periodo terminado al 31 de diciembre de 2018 y 2017, significaron un cargo de MUS\$ 157.708 y MUS\$ 18.718, respectivamente.

Las diferencias de cambio reconocidas en estado de resultados integrales como reservas por diferencias de cambio por conversión, para el periodo terminado al 31 de diciembre de 2018 y 2017, significaron cargos por MUS\$ 610.201 y MUS\$ 47.495, respectivamente.





A continuación, se presentan las tasas de cambio vigentes para el dólar estadounidense, en las fechas indicadas:

	Al 31 de	Al 31 de diciembre de		
	diciembre de	2017	2016	2015
	2018			
Peso argentino	37,74	18,57	15,84	12,97
Real brasileño	3,87	3,31	3,25	3,98
Peso chileno	694,77	614,75	669,47	710,16
Peso colombiano	3.239,45	2.984,77	3.000,25	3.183,00
Euro	0,87	0,83	0,95	0,92
Bolivar fuerte	-	3.345,00	673,76	198,70
Bolivar soberano (*)	3.299,12	-	-	-
Dólar australiano	1,42	1,28	1,38	1,37
Boliviano	6,86	6,86	6,86	6,85
Peso mexicano	19,68	19,66	20,63	17,34
Dólar neozelandés	1,49	1,41	1,44	1,46
Nuevo sol peruano	3,37	3,24	3,35	3,41
Peso uruguayo	32,38	28,74	29,28	29,88

(*) Con fecha 20 de agosto de 2018, en Venezuela se produjo un cambio de moneda, se le eliminaron cinco ceros para simplificar y se le cambio el apellido a soberano.

NOTA 30 - GANANCIA POR ACCION

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2018	2017
Ganancias básicas		
Ganancia/(Pérdida) atribuible a los tenedores de instrumentos de participación en el patrimonio neto de la controladora (MUS\$)	181.935	155.304
Promedio ponderado de número de acciones, básico	606.407.693	606.407.693
Ganancias/(Pérdidas) básicas por acción (US\$)	0,30002	0,25610
	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
Ganancias diluidas	2018	2017
Ganancia/(Pérdida) atribuible a los tenedores de instrumentos neto de la controladora (MUS\$)	181.935	155.304
de acciones, básico	606.407.693	606.407.693
Ajuste promedio ponderado		
Promedio ponderado de número de acciones, diluido	606.407.693	606.407.693
Ganancias/(Pérdidas) diluidas por acción (US\$)	0,30002	0,25610

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





NOTA 31 – CONTINGENCIAS

I. Juicios.

1) Juicios presentados por LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u> MUS\$
Tam Viagens S.A.	Fazenda Pública do Município de São Paulo.	1004194-37.2018.8.26.0053	Acción anulatoria para discutir los débitos de los procesos de infracción e imposición de multas (67.168.795 / 67.168.833 / 67.168.884 / 67.168.906 / 67.168.914 / 67.168.965), en el cual se alega insuficiencia en la base de cálculo de ISS, debido a que la empresa realizó supuestas deducciones indebidas	Juicio distribuido el 31 de enero de 2018. El mismo día tuvimos una decisión favorable para suspender el débito sin garantía. El Municipio presentó recurso el 30/04/2018 contra esa decisión, el cual a la fecha espera juzgamiento. Por su parte, la acción anulatoria aguarda plazo para pruebas.	85.883

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





107

2) Juicios recibidos por LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u> MUS\$
LATAM Airlines Group S.A. y Lan Cargo S.A.	Comisión Europea.	-	Investigación por eventuales infracciones a la libre competencia de aerolíneas cargueras, especialmente sobrecargo de combustible (Fuel Surcharge). Con fecha 26 de diciembre de 2007, la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea notificó a Lan Cargo S.A. y a LATAM Airlines Group S.A. de la instrucción de un proceso en contra de veinticinco de estas aerolíneas de carga, entre ellas Lan Cargo S.A., por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea europeo, especialmente la pretendida fijación de un sobrecargo por combustible y fletes.	El 14/04/2008 se contestó la notificación de la Comisión Europea. La apelación fue presentada el 24/01/2011. El 11/05/2015 solicitamos la anulación de la decisión, basándonos en la existencia de discrepancias en la parte operativa de la misma que menciona la existencia de 4 infracciones (dependiendo de las rutas afectadas), con referencia a Lan en sólo una de esas cuatro rutas, y en la parte decisoria (que menciona la existencia de una sola y única infracción conjunta) Con fecha 9/11/2010, la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea notificó a Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A. la imposición de multa por el importe de MUS\$ 9.402 (8.220.000 Euros) Esta multa fue apelada por Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A. El 16 de diciembre 2015, el Tribunal Europeo de Justicia resolvió la apelación y anulo la Decisión de la Comisión basándose en la existencia de discrepancias. La Comisión Europea no recurrió la sentencia, pero con fecha 17 de marzo de 2017, la Comisión Europea presento una nueva decisión reiterando la imposición a las once líneas áreas originales, la misma multa previamente impuesta, que asciende a un total de 776.465.000 Euros. En el caso de LAN Cargo y su matriz, LATAM Airlines Group S.A. impuso la misma multa de 8,2 millones de Euros. El 31/05/2017 Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A. solicitaron la anulación de esta Decisión a la Corte General de la Unión Europea. Presentamos nuestra defensa en diciembre de 2017. LATAM AIRLINES GROUP, S.A. tiene la expectativa de que la Corte General de la Unión Europea pueda rebajar el importe de esta multa.	9.402

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





108

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos</u> <u>(*)</u> <u>MUS\$</u>
Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A.	In the High Court of Justice Chancery Division (Inglaterra) Ovre Romerike Distrtict Court (Noruega) y Directie Juridische Zaken Afdeling Ceveil Recht (Países Bajos), Cologne Regional Court (Landgericht Köln, Alemania).	-	Demandas radicadas en contra de líneas aéreas europeas por usuarios de servicios de transporte de carga en acciones judiciales privadas, como consecuencia de la investigación por eventuales infracciones a la libre competencia de aerolíneas cargueras, especialmente sobrecargo de combustible (Fuel Surcharge). Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A., han sido demandadas directamente y/o en tercería. Dichos procesos judiciales, se encuentran radicados en Inglaterra, Noruega, Países Bajos y Alemania.	Casos se encuentran en proceso de presentación de pruebas. En el caso de Inglaterra, se celebró una mediación con la participación de casi todas las aerolíneas involucradas para intentar alcanzar un acuerdo que comenzó en septiembre, llegando a un acuerdo LATAM Airlines Group S.A. por un monto aproximado de GBP 636,000, firmándose un finiquito en diciembre de 2018, siendo pagado en enero de 2019. Esto concluye la demanda respecto a todos los reclamantes de la Clase, con la excepción de uno de ellos con el cual se continúa negociando. Cuantía menor indeterminada.	-0-
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Justicia Federal.	0008285-53.2015.403.6105	Acción anulatoria con pedido de tutela anticipada con vistas a extinguir la penalidad impuesta por el CADE en la investigación por eventuales violaciones a la competencia de las aerolíneas de carga, especialmente sobretasa de combustible (<i>Fuel Surcharge</i>).	Acción entablada con presentación de garantía -póliza- para suspender los efectos de la decisión emitida por el CADE, tanto en lo que se refiere al pago de las siguientes multas: (i) ABSA: MUS\$ 10.438; (ii) Norberto Jochmann: MUS\$ 201; (iii) Hernan Merino: MUS\$ 102; (iv) Felipe Meyer: MUS\$ 102. La acción versa, también, sobre la obligación de hacer impuesta por el CADE que consiste en el deber de publicar la condena en un periódico de gran circulación, obligación que había sido igualmente suspendida por el juzgado de la justicia federal en el presente proceso. ABSA inició una revisión judicial en busca de una reducción adicional del valor de la multa. En diciembre de 2018, el Juez de la Justicia Federal resolvió negativamente en contra de ABSA, indicando que no aplicará una reducción adicional a la multa impuesta. Actualmente se espera que la resolución del Juez sea publicada para presentar nuestra apelación respecto a esta resolución.	10.541

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u> MUS\$
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Justicia Federal.	0001872-58.2014.4.03.6105	Recurso de nulidad con solicitud de medida cautelar, presentado el 28 de Febrero 2014, con el objetivo de extinguir las deudas fiscales de PIS, COFINS, IPI y II, vinculadas al procedimiento administrativo 10831,005704 / 2006.43	Esperando manifestación de Serasa sobre la carta garantía de TAM y manifestación de la Unión desde el 21/08/2015. Se legalizó la manifestación el 29/01/2016. El 30/03/2016 se presentó un nuevo seguro garantía con los cambios solicitados por PGFN. El 20/05/2016 el proceso fue remitido para PGFN, que se manifestó el 03/06/2016. Actualmente se espera Sentencia.	14.083
Tam Linhas Aéreas S.A	Receita Federal Do Brasil.	19515.720476/2015-83	Supuestas irregularidades en el pago de SAT para los periodos de 01/2011 a 12/2012.	En enero de 2018 Juicio convertido en diligencia. Se presentará una manifestación tras la finalización de la diligencia del fiscal. El 22/09/2018, la Compañía obtuvo una decisión favorable ante la CARF. Actualmente debemos esperar el Recurso de la Hacienda Nacional.	59.317
Tam Linhas Aéreas S.A.	Tribunal Regional Federal da 2a Região.	2001.51.01.012530-0	Demanda ordinaria con el fin de declarar la inexistencia de relación jurídica que obligue a la compañía a cobrar el Fondo Aeronáutico.	Sentencia judicial desfavorable en primera instancia. En la actualidad, se espera fallo respecto de la apelación presentada por la empresa. Con el fin de suspender la exigencia del crédito tributario se hizo un depósito en garantía a la Corte por MMUS\$ 106. El 29/03/2016 se publicó la decisión judicial intimando el Perito para ofrecer todas las aclaraciones solicitadas por las partes en un plazo de 30 días. El 21/06/2016 se presentó la petición de las actoras que solicitan la recepción del dictamen de su asistente y el juicio urgente de la controversia. En caso de perder la causa, no existe monto comprometido adicional al depósito en garantía ya realizado.	88.421
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Receita Federal do Brasil.	10880.725950/2011-05	Compensación de créditos del Programa de Integración Social (PIS) y Contribución para el Financiamiento de la Seguridad Social (COFINS) declaradas en DCOMP.	La objeción (manifestações de inconformidade) presentada por la empresa fue rechazada, razón por la cual se presentó un recurso voluntario. El 08/06/2015, fue distribuido/sorteadado al Primer Grupo Ordinario de CARF, esperando resolución. El Recurso de TAM fue incluido en la sesión de juicio de Conselho Administrativo de Recursos Fiscais el 25/08/2016. El 07/10/2016 fue publicado un acuerdo que convirtió el proceso en diligencia.	57.287

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapas procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u> MUSS
Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A.	Circuit Court of the Eleventh Judicial Circuit in and for Miami-Dade County, Florida Juzgado 45 Civil del Circuito Bogotá - Colombia	2013-20319 CA 01	El 30 de julio de 2012 Aerovías de Integración Regional, Aires S.A. (LATAM AIRLINES COLOMBIA) inició un proceso legal en Colombia contra de Regional One INC y Volvo Aero Services LLC, con el fin de que se declare que estas compañías son responsables civilmente por los perjuicios morales y materiales causados a LATAM AIRLINES COLOMBIA, derivados del incumplimiento de obligaciones contractuales del avión HK-4107. El 20 de junio de 2013 LATAM AIRLINES COLOMBIA fue notificada de la demanda radicada en los Estados Unidos de Norteamérica por Regional One INC y Dash 224 LLC por daños y perjuicios ocasionados por el avión HK-4107 argumentando incumplimiento por parte de LATAM AIRLINES GROUP S.A. de la obligación aduanera de obtener declaración de importación cuando el avión en abril de 2010 ingresó a Colombia para un mantenimiento solicitado por Regional One.	Proceso que se encuentra a cargo del Juzgado 45 Civil del Circuito Bogotá – Colombia. El 12/02/2018 se tomó declaración a los testigos que presentaron REGIONAL ONE y VAS. El Juzgado recibe los dictámenes periciales pedidos por REGIONAL ONE y VAS, y atendiendo la solicitud de estas pide a los peritos realizar ampliaciones a los dictámenes. Simultáneamente cambia los peritos solicitados por LATAM AIRLINES COLOMBIA. El 10/09/2018 el proceso entró al despacho del Juzgado donde se encuentra pendiente de tramitar estos dictámenes para que se programe nueva audiencia. El 31/10/18 el Juez corrió traslado a las partes de la objeción por error grave planteada por VAS contra la traducción presentada por el perito. La Corte Federal en el Estado de Florida, EE.UU., se pronunció el 26/03/2014 y aprobó la solicitud de LATAM Airlines Colombia de suspender el proceso en EE.UU., mientras se resuelve la demanda que cursa en Colombia. Adicionalmente, el Juez de EE.UU. cerró el caso administrativamente. Conforme con la solicitud de Regional One, la Corte Federal en el Estado de Florida, EE.UU. levantó la suspensión del proceso el 11/07/2018 y devolvió el expediente al Tribunal Estatal. En paralelo, VAS demandó a LATAM AIRLINES COLOMBIA a finales de mayo de 2018, por indemnización a raíz de una demanda radicada por Regional One contra VAS por incumplimiento de contrato. Conforme con los requisitos de los procesos civiles en Florida, VAS sólo ha alegado daños sumando más de US\$ 15,000.00 contra LATAM AIRLINES COLOMBIA. La demanda de VAS y la demanda de Regional One han sido consolidadas ante el miso Tribunal Estatal, quien ha fijado el juicio con jurado para el 19/09/2019. El 10/12/18 se llevó a cabo una audiencia de conciliación en la cual participaron todas las partes, sin que se llegara a un acuerdo. En este momento continúan las etapas del proceso hasta el juicio. Es posible que más adelante el caso presente alguna variación en el monto comprometido, lo que será informado en su oportunidad. Mientras tanto, las solicitudes de LATAM Airlines Colombia al Tribunal Estatal de descartar tanto la demanda de Regional One como la de VAS por falta de fundamento legal se encuentran pendientes de resolución judicial.	12.443

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





111

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*) MUSS</u>
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Receita Federal do Brasil.	10880.722.355/2014-52	El 19 de agosto 2014 el Servicio Federal de Impuestos emitió un aviso de Infracción al postular que los créditos de compensación de programa (PIS) y la Contribución para el Financiamiento de la Seguridad Social (COFINS) por parte de TAM no se encuentran directamente relacionados con la actividad de transporte aéreo.	Fue presentada una impugnación en el ámbito administrativo el 17/09/2014. El 01/06/2016 fueron juzgados los autos en Primera Instancia, de manera parcialmente favorable, retirando la multa aislada anteriormente aplicada. Se presentó un recurso voluntario el 30/06/2016, el cual espera juicio de Conselho Administrativo de Recursos Fiscais. Con fecha 09/09/2016, el proceso fue enviado a la Segunda Turma, Cuarta Cámara de la Tercera Sección de Juzgamiento del Consejo Administrativo de Recursos Fiscales (CARF).	65.914
TAM Linhas Aéreas S.A.	Tribunal del Trabajo de Sao Paulo/SP	1001531-73.2016.5.02.0710	Acción presentada por el Ministerio Público del Trabajo para que la empresa adecúe las condiciones ergonómicas y de comodidad de los asientos.	En agosto de 2016 el Ministerio Público del Trabajo presentó una nueva acción en la localidad competente del Tribunal del Trabajo de Sao Paulo, en las mismas condiciones que el proceso 0000009-45.2016.5.02.090 informado con anterioridad, fijándose fecha de audiencia para el 22/10/2018.	16.575
LATAM Airlines Group S.A.	22° Juzgado Civil de Santiago	C-29.945-2016	Con fecha 18 de enero de 2017, la Sociedad fue notificada de una demanda de responsabilidad civil por la sociedad Inversiones Ranco Tres S.A., representada por el señor Jorge Enrique Said Yarur, la cual fue interpuesta en contra de LATAM Airlines Group S.A., por supuesto incumplimiento de obligaciones contractuales derivadas del contrato de la sociedad, así como también en contra de los directores y ejecutivos Ramón Eblen Kadiz, Jorge Awad Mehech, Juan José Cueto Plaza, Enrique Cueto Plaza e Ignacio Cueto Plaza, por el supuesto incumplimiento de sus funciones como directores y ejecutivos principales de la Compañía y, adicionalmente, en el caso de Juan José Cueto Plaza, Enrique Cueto Plaza e Ignacio Cueto Plaza, por supuesto incumplimiento en cuanto controladores de obligaciones derivadas del contrato de la sociedad. LATAM ha contratado abogados especialistas para asumir su defensa.	Con fecha 22/03/2017 se procedió a contestar la demanda, presentando la contraria su réplica el 04/04/2017 y LATAM su dúplica el 13/04/2017, concluyendo con este trámite la fase de discusión del juicio. Con fecha 02/05/2017 se realizó audiencia de conciliación, donde las partes no llegaron a acuerdo. Con fecha 12/05/2017 el Tribunal dictó el Auto de Prueba, resolución respecto de la cual interpusimos Recurso de Reposición por estar en desacuerdo con ciertos puntos de prueba, el cual fue parcialmente acogido por el Tribunal con fecha 27/06/2017, recibándose la causa a prueba y concluyendo el término probatorio con fecha 20/07/2017. Con fecha 01 de agosto de 2017 se presentaron nuestras observaciones a la prueba. Con fecha 13 de diciembre de 2017 fuimos notificados de la sentencia que rechazó completamente la demanda al no existir hechos imputables a LATAM. El 26 de diciembre de 2017 el demandante presentó recurso de apelación. Actualmente esperamos que la causa sea vista por la Corte de Apelaciones.	19.080

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u> MUS\$
TAM Linhas Aéreas S.A.	10 ^a Vara das Execuções Fiscais Federais de São Paulo	0061196-68.2016.4.03.6182	Embargos a la Ejecución Fiscal N° 0020869-47.2017.4.03.6182 de Contribuciones Sociales del Lucro CSL referente a los años de 2004 a 2007.	El 16/02/2017 la ejecución fiscal fue distribuida a la 10 ^a Vara Federal. El 18/04/2017 se protocolizó una petición informando nuestra solicitud de presentación de garantía. Actualmente se espera la manifestación de la contraparte sobre nuestra petición. Efectuada la sustitución de la garantía	39.222
TAM Linhas Aéreas S.A.	Delegacia de Receita Federal	10880.900360/2017-55	Reclamo por saldo negativo de Impuesto a la Renta de Personas Jurídicas IRPJ. Estimativas objeto de compensaciones que no fueron aceptadas.	Autos localizados en el Centro Nacional de Gestión de Procesos de Sao Paulo (Centor Nacional de Gestão de Procesos - DRJ - SP), el 11/05/2017. Proceso administrativo cerrado de manera favorable para la empresa reconociendo su derecho al crédito con fecha 15 de junio de 2018.	-0-
TAM Linhas Aéreas S.A.	Secretaría de Receita Federal	16643.000085/2009-47	Notificación para exigir la recuperación del Impuesto a la Renta y Contribución Social sobre la utilidad neta (SCL) derivada del detalle de gastos de royalties y del uso de la marca TAM.	Seguido en la Secretaría da Receita Federal do Brasil (Servicio de Impuestos Internos de Brasil) Se espera intimación respecto al juicio de admisibilidad del recurso especial presentado por la Fiscalía General de Hacienda Nacional, además de la intimación de la decisión dictada por CARF. En 05/12/17 el proceso fue enviado para juicio	15.590
TAM Linhas Aéreas S.A.	Secretaría de Receita Federal	10831.013244/2005-55	Notificación de infracción presentado por la Compañía para requerir el impuesto de importación (II), el Programa de Integración Social (PIS) de la Contribución para el Financiamiento de la Seguridad Social (COFINS) como resultado de la pérdida de carga internacional no identificada.	Seguido en la Secretaría da Receita Federal do Brasil (Servicio de Impuestos Internos de Brasil) Decisión administrativa desfavorable para los intereses de la empresa. Asunto pendiente ante el Tribunal de Apelaciones de Impuestos (CARF) a la espera de Sentencia	15.649
TAM Linhas Aéreas S.A.	DERAT SPO (Delegacia de Receita Federal)	13808.005459/2001-45	Cobranza del Impuesto COFINS. Incidente sobre el valor de la renta bruta de la compañía durante el periodo de 1999/2000.	Proceso quedó en espera de sentencia desde el 2 de junio de 2010.	23.720
TAM Linhas Aéreas S.A.	Delegacia de Receita Federal	10880.938.664/2016-12	Juicio administrativo que trata de la compensación no homologada con saldo negativo de Impuesto a la Renta a Persona Jurídica.	Juicio se encuentra esperando la decisión del Recurso en el CARF. Proceso administrativo cerrado de manera favorable para la Compañía, reconociendo su derecho al crédito con fecha 21/11/2018.	-0-

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u> MUSS
TAM Linhas Aéreas S.A	Delegacia de Receita Federal	10611.720630/2017-16	Juicio administrativo que trata de la multa por infracción en registro incorrecto en DI (declaración de importación)	La defensa administrativa fue presentada el día 28/09/17. Juicio actualmente espera juzgamiento de la defensa.	20.155
TAM Linhas Aéreas S.A	Delegacia de Receita Federal	10611.720852/2016-58	Valor cobrado indebidamente de COFINS importación.	Actualmente esperamos decisión. No existe fecha probable de decisión porque depende del juzgado de la entidad administrativa.	14.501
TAM Linhas Aéreas S.A	Delegacia de Receita Federal	16692.721.933/2017-80	Servicio Federal de Impuestos emitió un aviso de Infracción al postular que los créditos de compensación de programa (PIS) y la Contribución para el Financiamiento de la Seguridad Social (COFINS) por parte de TAM no se encuentran directamente relacionados con la actividad de transporte aéreo	A la espera de la presentación de una defensa administrativa. El 29/05/2018 se presentó la defensa administrativa	30.954
SNEA (Sindicato Nacional das empresas aeroviárias)	União Federal	0012177-54.2016.4.01.3400	Juicio para discutir sobre el aumento del 72% de los valores de TAT-ADR (Tarifa de Control de Aeródromo) y TAT-APP (Tarifa de Control de Aproximación) impuesto por el Departamento de Control de Espacio Aéreo ("DECEA")	El Juicio se encuentra actualmente esperando la decisión del Recurso de Apelación presentado por SNEA.	42.423
TAM Linhas Aéreas S/A	União Federal	2001.51.01.020420-0	TAM, junto con otras compañías del sector aéreo, es parte de una acción de repetición en Brasil, con el objetivo de buscar la declaración de inexistencia de una relación jurídico-tributaria para no verse obligada a recaudar el Adicional de Tarifa Aeroportuaria (ATAERO).	El caso se encuentra pendiente esperando la decisión en las instancias superiores de los tribunales de justicia. La cuantía es indeterminada. Si bien TAM es parte demandante, en la eventualidad de tener una sentencia negativa, TAM podría ser condenada a pagar las costas de la causa.	-0-
TAM Linhas Aéreas S/A	Delegacia da Receita Federal	10880-900.424/2018-07	Reclamo por saldo negativo de Impuesto a la Renta de Personas Jurídicas IRPJ (año calendario 2014/ejercicio 2015), objeto de compensaciones que no fueron aceptadas.	Presentada defensa administrativa el 19/03/2018. El Juicio se encuentra actualmente esperando la decisión administrativa.	16.959

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u>
TAM Linhas Aéreas S/A	International Centre for dispute resolution ("ICDR")	01-18-0000-6332	Arbitraje iniciado por Airbus S.A.S., Airbus North America Customer Services, Inc. y Allianz Corporate & Speciality SE (France) en contra de AIG Europe Limited ("AIG"), TAM S.A. ("TSA") y TAM Linhas Aéreas S.A. ("TLA"). En 2008 las partes intercambiaron borradores de un acuerdo para compartir los costos de indemnización asociados a ciertas demandas vinculadas al accidente del vuelo JJ3054, sin embargo no hubo acuerdo alcanzado entre las partes por lo que el borrador nunca se finalizó ni se ejecutó. No obstante lo antes dicho, Airbus y sus asegurados iniciaron un proceso formal de arbitraje y notificaron a AIG, TSA y TLA como contraparte para determinar la validez del acuerdo y a su vez, los daños de Airbus al no haber podido compartir su defensa con TAM. Para enfrentar el proceso, TAM ha contratado abogados en Suiza, Brasil y Estados Unidos.	Con fecha 31 de enero de 2018, Airbus S.A.S., Airbus North America Customer Services, Inc. y Allianz Corporate & Speciality SE (France) solicitaron al International Centre for Dispute Resolution un arbitraje contra AIG Europe Limited ("AIG"), TAM S.A. ("TSA") y TAM Linhas Aéreas S.A., ("TLA") para determinar la validez del contrato de defensa compartida discutido pero nunca finalizado o ejecutado por las partes. Los demandantes alegan que las partes intercambiaron suficientes comunicaciones y borradores que reflejan términos acordados de un contrato. A raíz de este supuesto contrato, exigen a TAM que reembolse e indemnice a Airbus por un monto aproximado a MUS\$ 9.2, por concepto de costos de liquidación, además de MUS\$ 3 por concepto de honorarios legales, así como intereses y cualquier otro monto que el Árbitro considere. Con fecha 8 de octubre de 2018, los demandantes presentaron su declaración de reclamo formal con declaraciones de sus expertos de soporte. El 7 de noviembre de 2018, el Arbitro pronunció su concordancia con los argumentos de TSA y TLA, y a su vez AIG, al emitir una orden procesal bifurcando la fase de jurisdicción y la fase de mérito del arbitraje. Conforme con la solicitud acordada entre todas las partes, el Árbitro pospuso los próximos plazos el 14 de diciembre de 2018 mientras las partes participaban en negociaciones de conciliación. Finalmente, en diciembre de 2018 las partes acordaron convocar una reunión para discutir un potencial avenimiento que resultó en un acuerdo mediante el cual Allianz Corporate & Speciality SE, le pagará a AIG la suma de \$95MM USD como contribución a la pérdida ya pagada por AIG respecto al accidente. A cambio, se retiran todos los procesos judiciales y el proceso de arbitraje, sin costo adicional para LATAM. Actualmente, las compañías de seguros se encuentran en proceso de obtención de las aprobaciones requeridas de los suscriptores del acuerdo, y se espera el cierre del caso durante el primer semestre de 2019. En cuanto al Arbitraje, los procedimientos se encuentran temporalmente en espera hasta el término del acuerdo.	MUS\$ 12.200

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u>
TAM Linhas Aéreas S/A	Receita Federal do Brasil	19515-720.823/2018-11	Juicio administrativo que trata de la cobranza de supuestas irregularidades en el pago de SAT para los periodos 11/2013 a 12/2017.	El 28/11/2018 se presentó la defensa administrativa. Actualmente esperamos la decisión administrativa	MUSS 118.558

- Con el propósito de hacer frente a las eventuales obligaciones económicas que se deriven de los procesos judiciales vigentes al 31 de diciembre de 2018, ya sean de carácter civil, laboral o tributario, LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, ha constituido provisiones, las cuales se incluyen en rubro Otras provisiones no corrientes que se revelan en Nota 21.

- La Sociedad no ha revelado la probabilidad de éxito para cada contingencia individual para así no afectar negativamente la resolución de estas.

(*) La Sociedad ha informado montos comprometidos sólo en aquellos juicios en los cuales ha sido posible efectuar una estimación fiable de sus efectos financieros y la posibilidad de cualquier reembolso, de acuerdo a lo establecido en el párrafo 86 de la NIC 37 Provisiones, Pasivos contingentes y Activos contingentes.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





II. Investigaciones gubernamentales.

- 1) Con fecha 25 de Julio de 2016, LATAM llegó a acuerdos con el *U.S. Department of Justice* (“DOJ”) y con la *U.S. Securities and Exchange Commission* (“SEC”) ambas autoridades de los Estados Unidos de América, vigentes a contar de esa fecha, en relación a la investigación relativa a pagos por un total de US\$1.150.000 efectuados en los años 2006-2007 por LAN Airlines S.A. a un consultor que le asesoró en la resolución de asuntos laborales en Argentina.

La investigación tuvo por objeto indagar si dichos pagos infringían la normativa de anticorrupción de los Estados Unidos de América (“FCPA”), la cual: (i) prohíbe pagos por cohecho a autoridades de gobierno extranjeras con el objeto de obtener una ventaja comercial; y (ii) exige a aquellas empresas obligadas por dicha normativa a realizar y mantener registros contables adecuados, así como a mantener un sistema adecuado de controles internos. La FCPA aplica a LATAM por su programa de ADRs que tiene vigente en el mercado de valores norteamericano.

Luego de una exhaustiva investigación, el DOJ y la SEC concluyeron que no hubo infracción a las normas de la FCPA que prohíben el pago de cohecho, lo cual es consistente con los resultados de la investigación interna de LATAM. Sin embargo, el DOJ y la SEC estiman que LAN habría registrado incorrectamente los pagos mencionados en su contabilidad y, en consecuencia, que habría infringido aquella parte de la FCPA que exige a las empresas realizar y mantener registros contables exactos. También las citadas autoridades estiman que los controles internos de LAN existentes en los años 2006-2007 eran deficientes, por lo que LAN habría infringido adicionalmente las normas de la FCPA que exigen mantener un sistema adecuado de controles internos.

Los acuerdos suscritos, en lo medular, contemplaron lo siguiente:

- (a) En relación con el DOJ, el acuerdo contempló: (i) la celebración de un contrato denominado Deferred Prosecution Agreement (“DPA”), que es un contrato público por el cual el DOJ presentó públicamente cargos alegando infracción a las normas relativas a registros contables de la FCPA; LATAM no tiene obligación de responder esos cargos, el DOJ no persigue esos cargos por un período de tres años y el DOJ desestimaría los cargos una vez transcurrido dicho plazo, asumiendo que LATAM cumplió con todos los términos del DPA; ello a cambio de que LATAM admitió una serie de hechos negociados que se describen el DPA y acordó pagar la multa negociada mencionada más abajo y otras condiciones que se mencionan en dicho acuerdo; (ii) cláusulas por las cuales LATAM admitió que la contabilidad de los pagos efectuados al consultor en Argentina fue incorrecta y que, al tiempo en que dichos pagos se efectuaron (años 2006-2007), carecía de controles internos adecuados; (iii) la aceptación por LATAM de un consultor externo, por 27 meses, que tendrá por función monitorear, evaluar e informar al DOJ sobre la eficacia del programa de cumplimiento de LATAM, y también la aceptación por parte de LATAM de continuar, por 9 meses luego de finalizada la labor del consultor externo, evaluando e informando directamente al DOJ sobre la eficacia de su programa de cumplimiento señalado; y (iv) LATAM pagó una multa de MUS\$ 12.750.

- (b) En relación a la SEC, el acuerdo contempló principalmente: (i) la celebración de un acuerdo que contiene lo que se denomina una Cease and Desist Order, que es una resolución administrativa de la SEC de cierre de la investigación, por la cual LATAM acepta ciertas obligaciones y declaraciones de hechos que se describen en el documento; (ii) una reproducción de las obligaciones relativas al consultor mencionadas precedentemente; y (iii) LATAM pagó una multa de MUS\$ 6.744, más intereses de MUS\$ 2.694.

NOTA 32 - COMPROMISOS

(a) Compromisos por préstamos obtenidos

En relación con los diversos contratos celebrados por la Sociedad para el financiamiento de aeronaves Boeing 767, 767F, 777F y 787 que cuentan con la garantía del Export – Import Bank de los Estados Unidos de Norteamérica, se han establecido límites a algunos indicadores financieros de la Sociedad matriz en base consolidada, respecto de los cuales, en cualquier caso, el no cumplimiento no genera aceleración de los créditos.

Por otra parte, y relacionado con estos mismos contratos, se establecen restricciones a la gestión de la Sociedad en términos de composición accionaria, en relación con la estructura de propiedad y del grupo controlador, y disposición de los activos, lo que se refiere principalmente a transferencias importante de activos.

La Sociedad y sus filiales no mantienen contratos de crédito financiero con bancos de la plaza que señalen límites a algunos indicadores financieros de la Sociedad o las filiales.

La línea de crédito comprometida renovable (“Revolving Credit Facility”) con garantía de aviones, motores, repuestos y suministros por un monto total disponible de US\$ 600 millones contempla restricciones de liquidez mínima, medida a nivel de la Sociedad Consolidada y medida a nivel individual para las sociedades LATAM Airlines Group S.A. y TAM Linhas Aéreas S.A., las cuales permanecen stand by mientras la línea de crédito no se encuentre utilizada. Al 31 de diciembre de 2018 y 2017, esta línea de crédito establecida con un consorcio de once bancos liderado por Citibank, no se encuentra utilizada.

Al 31 de diciembre de 2018 y 2017, la Sociedad está en cumplimiento de todos los indicadores detallados anteriormente.

(b) Compromisos por arrendamientos operativos como arrendatario

El detalle de los principales arrendamientos operativos es el siguiente:

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

118

Arrendador	Aeronave	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017
ACS Aero 1 Alpha Limited	Airbus A320	-	1
Aircraft 76B-26329 Inc.	Boeing 767	1	1
Aircraft 76B-28206 Inc.	Boeing 767	1	1
Aviacion Centaurus, A.I.E	Airbus A319	3	3
Aviación Centaurus, A.I.E.	Airbus A321	1	1
Aviación Real A.I.E	Airbus A319	1	1
Aviación Real A.I.E	Airbus A320	1	1
Aviación Tritón A.I.E.	Airbus A319	3	3
Avolon Aerospace AOE 62 Limited	Boeing 777	1	1
Avolon Aerospace AOE 99 Limited	Airbus A320	1	-
Avolon Aerospace AOE 100 Limited	Airbus A320	1	2
Avolon Aerospace AOE 134 Limited	Airbus A321	2	-
AWAS 5234 Trust	Airbus A320	1	1
Baker & Spice Aviation Limited	Airbus A320	-	1
Bank of America	Airbus A321	2	2
Bank of Utah	Airbus A320	1	-
Bank of Utah	Airbus A350	1	-
Bank of Utah	Boeing 787	2	2
Boeing Aircraft Holding Company	Boeing 777	2	-
Castlelake	Airbus A319	1	1
Chishima Real State Co., Ltd.	Airbus A321	1	-
ECAF 1 2838 DAC	Airbus A320	1	1
ECAF 1 40589 DAC	Boeing 777	1	1
Eden Irish Aircr Leasing MSN 1459	Airbus A320	-	1
IC Airlease One Limited	Airbus A321	1	1
JSA Aircraft 38484, LLC	Boeing 787	1	1
JSA Aircraft 7126, LLC	Airbus A320	1	1
JSA Aircraft 7128, LLC	Airbus A321	1	1
JSA Aircraft 7239, LLC	Airbus A321	1	1
JSA Aircraft 7298, LLC	Airbus A321	1	1
Macquarie Aerospace Finance 5125-2 Trust	Airbus A320	1	1
Macquarie Aerospace Finance 5178 Limited	Airbus A320	1	1
Merlin Aviation Leasing (Ireland) 18 Limited	Airbus A320	1	1
Merlin Aviation Leasing (Ireland) 7 Limited	Airbus A320	-	1
NBB Crow Co.,Ltd	Boeing 787	1	-
NBB Cuckoo Co., Ltd	Airbus A321	1	1
NBB Grosbeak Co., Ltd	Airbus A321	1	1
NBB Redstart Co. Ltd	Airbus A321	1	1
NBB-6658 Lease Partnership	Airbus A321	1	1
NBB-6670 Lease Partnership	Airbus A321	1	1
Orix Aviation Systems Limited	Airbus A320	4	4
PAAAL Aquila Company Limited	Airbus A321	2	2
Sapphire Leasing I (AOE 7) Limited	Airbus A320	1	1
Shenton Aircraft Leasing Limited	Airbus A320	1	1
Sky High XXIV Leasing Company Limited	Airbus A320	5	5
Sky High XXV Leasing Company Limited	Airbus A320	2	2
SMBC Aviation Capital Limited	Airbus A320	4	4
SMBC Aviation Capital Limited	Airbus A321	2	2
Wells Fargo Trust Company, N.A.	Airbus A319	1	2
Wells Fargo Trust Company, N.A.	Airbus A320	10	11
Wells Fargo Trust Company, N.A.	Airbus A350	2	2
Wells Fargo Trust Company, N.A.	Boeing 767	1	2
Wells Fargo Trust Company, N.A.	Boeing 777	4	4
Wells Fargo Trust Company, N.A.	Boeing 787	10	11
Wilmington Trust SP Services (Dublin) Limited	Airbus A350	1	-
Total		<u>94</u>	<u>93</u>

Las rentas son reflejadas en resultado en la medida en que éstas se devengan.

119

Los pagos mínimos de los arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes:

	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017
	MUS\$	MUS\$
Hasta un año	513.214	462.205
Más de un año y hasta cinco años	1.719.490	1.620.253
Más de cinco años	1.348.470	1.498.064
Total	<u>3.581.174</u>	<u>3.580.522</u>

Los pagos por arrendamientos reconocidos en resultado son los siguientes:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre 2018	2017
	MUS\$	MUS\$
Pagos por arrendamientos operativos	538.347	579.551
Total	<u>538.347</u>	<u>579.551</u>

Durante 2018, se adicionaron, a través de arrendamiento operativo, dos aeronaves Airbus A321-200 por un periodo de 10 años cada uno, dos aeronaves B777-200ER por un periodo de 1 año y dos aeronaves A350-900 por un periodo de 12 años. Por otro lado, se devolvió una aeronave Airbus A320-200, una aeronave Boeing B767-300 Freighter y se vendieron dos aeronaves Boeing B777-300 Freighter.

Los contratos de arrendamiento operativo celebrados por la sociedad matriz y sus filiales, establecen que el mantenimiento de las aeronaves debe ser realizado de acuerdo a las disposiciones técnicas del fabricante y a costo del arrendatario. Adicionalmente, para cada aeronave el arrendatario debe contratar pólizas que cubran el riesgo aéreo. En cuanto a los pagos de renta, estos son irrestrictos, no pudiendo ser neteados de otras cuentas por cobrar o pagar que mantengan arrendador y arrendatario.

Los contratos de arrendamiento tipo ACMI celebrados por la Sociedad Matriz y sus filiales, establecen que los costos de la aeronave, tripulación, mantenimiento y seguros, son responsabilidad del arrendador. En cuanto a los pagos de renta, estos son irrestrictos, no pudiendo ser neteados de otras cuentas por cobrar o pagar que mantengan arrendador y arrendatario.





Al 31 de diciembre de 2018, la Sociedad mantiene vigentes cartas de crédito relacionadas con leasing operativo, según el siguiente detalle:

Acreeedor Garantía	Nombre deudor	Tipo	Valor MUS\$	Fecha de liberación
GE Capital Aviation Services Limited	Lan Cargo S.A.	Una carta de crédito	1.100	30-nov-19
Avolon Aerospace AOE 62 Limited	LATAM Airlines Group S.A.	Tres cartas de crédito	2.167	30-ago-19
Bank of America	LATAM Airlines Group S.A.	Tres cartas de crédito	1.044	02-jul-19
Bank of Utah	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	2.000	24-mar-19
DVB Bank	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	886	30-ago-19
GE Capital Aviation Services Ltd.	LATAM Airlines Group S.A.	Cuatro cartas de crédito	14.327	30-nov-19
ORIX Aviation Systems Limited	LATAM Airlines Group S.A.	Dos cartas de crédito	7.366	11-dic-19
Sky High XXIV Leasing Company	LATAM Airlines Group S.A.	Ocho cartas de crédito	6.831	24-mar-19
Wells Fargo Bank	LATAM Airlines Group S.A.	Nueve cartas de crédito	15.160	13-mar-19
Merlin Aviation Leasing (Ireland) 18 Limited	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una carta de crédito	3.000	01-mar-19
Shapphire Leasing (AOE) Limited	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una carta de crédito	7.000	25-oct-19
ACG Acquisition	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una carta de crédito	852	30-ago-19
			<u>61.733</u>	

(c) Otros compromisos

Al 31 de diciembre de 2018, la Sociedad mantiene vigentes cartas de crédito, boletas de garantía y pólizas de seguro de garantía, según el siguiente detalle:

Acreeedor Garantía	Nombre deudor	Tipo	Valor MUS\$	Fecha de liberación
Servicio Nacional de Aduana del Ecuador	Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.	Tres cartas de crédito	1.705	05-ago-19
Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial	Lan Perú S.A.	Veinticuatro cartas de crédito	3.475	18-feb-19
Lima Airport Partners S.R.L.	Lan Perú S.A.	Veintitrés cartas de crédito	2.263	17-sep-19
Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria	Lan Perú S.A.	Diecisiete cartas de crédito	136.000	10-feb-19
Aena Aeropuertos S.A.	LATAM Airlines Group S.A.	Cuatro cartas de crédito	2.770	15-nov-19
American Alternative Insurance Corporation	LATAM Airlines Group S.A.	Seis cartas de crédito	3.690	05-abr-19
Citibank N.A.	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	27.226	20-dic-19
Comisión Europea	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	9.734	31-dic-19
Deutsche Bank A.G.	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	5.000	31-mar-19
Dirección General de Aeronáutica Civil	LATAM Airlines Group S.A.	Treinta cartas de crédito	19.918	30-ene-19
Empresa Pública de Hidrocarburos del Ecuador EP Petroecuador	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	5.500	18-jun-19
Metropolitan Da de County	LATAM Airlines Group S.A.	Ocho cartas de crédito	2.273	13-mar-19
Conselho Administrativo de Conselhos Federais	Tam Linhas Aéreas S.A.	Dos cartas de crédito	1.626	24-nov-20
Procon	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una carta de crédito	1.309	01-abr-21
União Federal	Tam Linhas Aéreas S.A.	Dos cartas de crédito	3.217	28-sep-21
Vara da Fazenda Pública da Comarca do Rio de Janeiro - RJ	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una carta de crédito	1.047	27-sep-21
Vara das Execuções Fiscais Estaduais Procon	Tam Linhas Aéreas S.A.	Cuatro cartas de crédito	8.541	23-may-21
	ABSA Linhas Aereas Brasileira S/A	Una carta de crédito	10.495	19-may-20
Vara Federal da Subseção de Campinas SP	ABSA Linhas Aereas Brasileira S/A	Una carta de crédito	5.457	20-oct-21
Conselho Administrativo de Conselhos Federais	ABSA Linhas Aereas Brasileira S/A	Una carta de crédito	15.919	22-feb-21
			<u>267.165</u>	

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





NOTA 33 - TRANSACCIONES CON PARTES RELACIONADAS

(a) A continuación se detallan las Transacciones con partes relacionadas:

RUT	Nombre	Naturaleza de relación	País de origen	Naturaleza de transacciones	moneda o unidad de ajuste	Importe de transacción terminados al 31 de diciembre de	
						2018	2017
						MUS\$	MUS\$
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA.	Director Relacionado	Chile	Venta de pasajes	CLP	16	18
65.216.000-K	Comunidad Mujer	Director Relacionado	Chile	Venta de pasajes	CLP	-	14
78.591370-1	Bethia S.A. y Filiales	Director Relacionado	Chile	Servicios prestados de transporte de carga	CLP	1778	1643
				Servicios recibidos de courier Nac. e Internacional	CLP	(85)	(382)
				Servicios recibidos de transporte de carga	CLP	-	(17)
				Comisiones por venta incurridas	CLP	(821)	(761)
				Servicios prestados transporte pasajero	CLP	112	-
				Servicios recibidos publicidad	CLP	(1.025)	-
79.773.440-3	Transportes San Felipe S.A.	Propiedad Común	Chile	Venta de pasajes	CLP	-	1
87.752.000-5	Granja Marina Tornagaleones S.A.	Accionista común	Chile	Ingresos por servicios prestados	CLP	51	72
Extranjera	Consultoría Administrativa Profesional S.A. de C.V.	Coligada	México	Servicios Recibidos de Asesorías profesionales	MXN	-	(2.357)
Extranjera	Inversora Aeronáutica Argentina S.A.	Director Relacionado	Argentina	Arriendos de inmuebles recibidos	ARS	(231)	(251)
Extranjera	TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.	Accionista Común	Brasil	Servicios prestados transporte pasajero	BRL	62	45
				Servicios prestados transporte carga	BRL	8	-
				Servicios recibidos aeroportuarios	BRL	(2)	(39)
Extranjera	Qatar Airways	Accionista Indirecto	Qatar	Servicios prestados arriendo avión	US\$	21321	31707
				Servicios recibidos interlineal	US\$	(6.345)	(2.139)
				Servicios prestados interlineal	US\$	8.635	5.279
				Servicios prestados Handling	US\$	1.392	1.002
				Servicios prestados/recibidos otros	US\$	1.805	-

Los saldos correspondientes a Cuentas por cobrar y cuentas por pagar a entidades relacionadas están revelados en Nota 9. Las transacciones entre partes relacionadas se han realizado en condiciones de mercado y debidamente informadas.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

122

(b) Compensaciones al personal directivo clave y administrador

La Sociedad ha definido para estos efectos considerar personal clave, a los ejecutivos que definen políticas y lineamientos macro para la Sociedad y que afectan directamente los resultados del negocio, considerando los niveles de Vicepresidentes, Gerentes Generales y Directores (Senior).

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre	
	2018	2017
	MUS\$	MUS\$
Remuneraciones	14.841	17.826
Honorarios de administradores	307	468
Beneficios no monetarios	748	740
Beneficios a corto plazo	45.653	36.970
Beneficios a largo plazo	2.412	-
Pagos basados en acciones	(7.210)	13.173
Beneficios por terminación	1.404	-
Total	58.155	69.177

NOTA 34 - PAGOS BASADOS EN ACCIONES

(a) Planes de compensación por aumentos de capital

Los planes de compensación implementados mediante el otorgamiento de opciones para la suscripción y pago de acciones, que han sido otorgados por LATAM Airlines Group S.A. a los trabajadores de la Sociedad y sus filiales, se reconocen en los estados financieros de acuerdo a lo establecido en la NIIF 2 "Pagos basados en acciones", registrando el efecto del valor justo de las opciones otorgadas con cargo a remuneraciones en forma lineal entre la fecha de otorgamiento de dichas opciones y la fecha en que éstas alcancen el carácter de irrevocable.

(a.1) Plan de compensación 2013 no vigente a esta fecha

En la Junta Extraordinaria de Accionistas celebrada con fecha 11 de junio de 2013, los accionistas de la Sociedad aprobaron, entre otras materias, el aumento del capital social, del cual 1.500.000 acciones, fueron destinadas a planes de compensación para los trabajadores de la Sociedad y de sus filiales, conforme a lo dispuesto en el Artículo 24 de la Ley sobre Sociedades Anónimas.

Con fecha 11 de junio de 2018, expiró el plazo para suscribir dichas acciones, las cuales no fueron ni suscritas ni pagadas, reduciéndose de pleno derecho el capital.

(b) Plan de compensación 2016-2018

La Sociedad implementó un plan de retención de largo plazo para ejecutivos, que dura hasta diciembre de 2018, con un periodo de exigibilidad entre octubre de 2018 y marzo de 2019, el cual consiste en un bono extraordinario cuya fórmula de cálculo se basa en la variación del valor que experimente la acción de LATAM Airlines Group S.A. durante cierto periodo de tiempo.

123

Este beneficio se registra de acuerdo a lo establecido en la NIIF 2 "Pagos basados en acciones" y ha sido considerado como un cash settled award y, por tanto, registrado al valor justo como un pasivo, el cual es actualizado a la fecha de cierre de cada estado financiero con efecto en resultado del periodo.

Periodos	Unidades base				
	Saldo inicial	Otorgadas	Anuladas	Ejercidas	Saldo final
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2017	4.719.720	37.359	(1.193.286)	(630.897)	2.932.896
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2018	2.932.896	-	(171.419)	(1.168.700)	1.592.777

El valor justo ha sido determinado sobre la base de la mejor estimación del valor futuro de la acción de la Sociedad, multiplicado por el número de unidades bases otorgadas.

Al 31 de diciembre de 2018 y 2017, el monto registrado es de MUS\$ (7.210) y 13.173, respectivamente, clasificado en la línea "Gastos de administración" del Estado de Resultados Consolidado por función.

(c) Planes de compensación filiales

(c.1) Pagos basados en acciones

Multiplus S.A., filial de TAM S.A., tienen opciones por acciones vigentes al 31 de diciembre de 2018, las cuales ascienden a 247.500 (Al 31 de diciembre de 2017 las opciones por acciones vigentes ascendía a 316.025 acciones para Multiplus S.A.)

Multiplus S.A.	Otogamiento			Total
	3° Otogamiento 21-03-2012	4° Otogamiento 03-04-2013	4° Otogamiento extraordinario 20-11-2013	
Al 31 de diciembre de 2017	84.249	163.251	68.525	316.025
Al 31 de diciembre de 2018	84.249	163.251	-	247.500

Los términos del plan de Multiplus S.A. contemplan, que las opciones asignadas a los otorgamientos regulares se dividen en tres partes iguales y los empleados podrán ejercer una tercera parte de sus opciones en dos, tres y cuatro años, respectivamente, mientras sigan siendo empleados de la Compañía. La duración pactada de las opciones es de siete años después de la concesión de la opción. El primer otorgamiento extraordinario se dividió en dos partes iguales, y sólo la mitad de sus opciones podrán ser ejercidas después de tres años y la otra mitad después de cuatro años. El segundo otorgamiento extraordinario también se dividió en dos partes iguales, las que podrán ejercerse después de uno y dos años respectivamente.

El estado, en lo referente a la adquisición de derechos de las opciones por acción, es el siguiente:

Sociedad	Cantidad de acciones Opciones devengadas		Cantidad de acciones Opciones no devengadas	
	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017
Multiplus S.A.	-	247.500	-	316.025





124

De acuerdo con la NIIF 2 – Pagos basados en acciones, el valor justo de la opción debe ser recalculado y registrado en el pasivo de la Sociedad, una vez que se realice el pago en efectivo (cash-settled). El valor justo de estas opciones fue calculado utilizando el método “Black-Scholes-Merton”, donde los supuestos fueron actualizados con información de LATAM Airlines Group S.A. Al 31 de diciembre de 2018 y 2017 no existe valor registrado en pasivo y resultado.

(c.2) Pagos basados en acciones restringidas

En mayo de 2014 el Consejo de Administración de Multiplus S.A. aprobó un plan de otorgamiento de acciones restringidas, un total de 91.103 acciones ordinarias, nominativas, escriturales y sin valor nominal de emisión de la Compañía otorgadas a los beneficiarios.

La cantidad de acciones restringidas fue calculada con base en la expectativa de la remuneración de los empleados dividido por el promedio del precio de la acción de Multiplus S.A. transada en la BM&F Bovespa en el mes anterior al otorgamiento, abril de 2014. En este plan los beneficiarios solamente poseerán los derechos sobre las acciones restringidas cuando se cumplan las siguientes condiciones:

a. Cumplimiento de la meta de desempeño definidas por el Consejo de Administración como retorno sobre el Capital Invertido.

b. El Beneficiario deberá permanecer como administrador o empleado de la Compañía, por el período comprendido entre la fecha de otorgamiento y las siguientes fechas descritas, para obtener los derechos relativos a la siguientes fracciones: (i) 1/3 (un tercio) después del 2º año de la fecha de otorgamiento; (ii) 1/3 (un tercio) después del 3º año de la fecha de otorgamiento; (iii) 1/3 (un tercio) después del 4º año de la fecha de otorgamiento.

Número de acciones en circulación	Número de acciones en circulación			No adquiridas por no cumplimiento de condiciones de permanencia	Saldo final
	Saldo inicial	Otorgadas	Ejercidas		
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2017	237.856	129.218	(41.801)	(15.563)	309.710
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2018	309.710	-	(83.958)	(8.916)	216.836

NOTA 35 - ESTADO DE FLUJO DE EFECTIVO

(a) La Sociedad ha realizado transacciones no monetarias relacionadas principalmente con arrendamientos financieros, los cuales se encuentran descritos en la Nota 17 letra (d), información adicional en numeral (iv) Arrendamientos financieros.

125

(b) Otras entradas (salidas) de efectivo:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2018	2017
	MUS\$	MUS\$
Derivados de combustible	77.234	19.862
Garantías	14.755	(4.201)
Garantías márgenes de derivados	1.573	59.988
Cambio en sistema de reservas	-	(16.120)
Impuestos sobre transacciones financieras	318	(6.635)
Derivados de moneda	(1.282)	(17.798)
Comisiones bancarias, impuestos pagados y otros	(8.179)	(7.738)
Primas derivados de combustible	(13.947)	(2.832)
Depósitos judiciales	(30.860)	(33.457)
Total Otras entradas (salidas) Flujo de operación	39.612	(8.931)
Otros depósitos en garantía	-	3.754
Impuesto sobre transacciones financieras	(2.476)	(2.594)
Otros	-	(10.383)
Total Otras entradas (salidas) Flujo de inversión	(2.476)	(9.223)
Garantía préstamo	-	80.615
Financiamiento anticipos de aeronaves	55.728	(26.214)
Liquidación contratos de derivados	(11.675)	(40.695)
Total Otras entradas (salidas) Flujo de financiación	44.053	13.706

(c) Dividendos:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2018	2017
	MUS\$	MUS\$
Latam Airlines Group S.A.	(46.591)	(20.766)
Multiplus S.A. (*)	(26.029)	(45.876)
Total Dividendos Pagados	(72.620)	(66.642)

(*) Dividendos pagados a accionistas minoritarios.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

126

(d) Reconciliación de pasivos provenientes de actividades de financiación:

Obligaciones con instituciones financieras	Saldo al 31 de diciembre	Flujos de			Movimientos no flujo		Saldo al 31 de diciembre de 2018
		Obtención	Pago		Interés devengado	Reclasificaciones	
			Capital	Capital			
2017	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS
Préstamos a exportadores	314.619	293.001	(202.000)	(10.467)	5.568	-	400.721
Préstamos bancarios	321.633	74.663	(167.548)	(13.961)	7.954	-	222.741
Obligaciones garantizadas	4.036.843	-	(315.698)	(122.639)	99.320	(1.163.805)	2.534.021
Otras obligaciones garantizadas	242.175	704.398	(274.339)	(16.873)	18.091	-	673.452
Obligaciones con el público	1.584.066	-	1.561	(107.629)	75.081	-	1.553.079
Arrendamientos financieros	1.109.504	-	(691.390)	(69.808)	112.743	1.163.805	1.624.854
Otros préstamos	282.800	55.728	(88.935)	(15.978)	19.243	-	252.858
Total Obligaciones con instituciones financieras	7.891.640	1.127.790	(1.738.349)	(357.355)	338.000	-	7.261.726

(e) Anticipos de aeronaves

A continuación se presentan los flujos de efectivo asociados a compras de aeronaves, los cuales se incluyen en el estado de flujo de efectivo consolidado, en el rubro de Compras de propiedades, plantas y equipos:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2018	2017
	MUSS	MUSS
Aumentos (pagos)	(212.163)	(205.143)
Recuperos	157.508	103.065
Total flujos de efectivo	<u>(54.655)</u>	<u>(102.078)</u>

(f) El efecto neto de la aplicación de hiperinflación en el estado flujo de efectivo consolidado por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2018 corresponde a:

	MMUSS
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	6.088
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	(17.611)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	3.914
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	<u>7.609</u>
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	<u>-</u>

127

NOTA 36 - MEDIO AMBIENTE

LATAM Airlines Group S.A tiene un compromiso con el desarrollo sostenible buscando generar valor teniendo en consideración los aspectos de gobernanza, ambientales y sociales. La empresa gestiona los temas ambientales a nivel corporativo, centralizado en la Gerencia de Sostenibilidad. Para la Sociedad el monitorear y minimizar su impacto al medio ambiente es un compromiso del más alto nivel; donde el mejoramiento continuo y aportar a la solución del problema del cambio climático a nivel mundial, generando valor agregado a la compañía y la región, son los pilares de su gestión.

Una de las funciones de la Gerencia de Sostenibilidad en temas de medio ambiente, en conjunto con las diversas áreas de la Sociedad, es velar por mantener el cumplimiento legal ambiental, implementar un sistema de gestión y programas ambientales que cumplan con los requerimientos cada día más exigentes a nivel mundial; además de programas de mejoramiento continuo en sus procesos internos, que generen beneficios ambientales, sociales y económicos y que se sumen a los que actualmente se realizan.

Dentro de la estrategia de sostenibilidad, la dimensión de Medio Ambiente de LATAM Airlines Group S.A., se denomina Cambio Climático y se basa en el objetivo de alcanzar el liderazgo mundial en este tema, y para lo cual trabajamos los siguientes aspectos:

- i. Huella de Carbono
- ii. Eco Eficiencia
- iii. Energía Alternativa Sostenible
- iv. Estándares y Certificaciones

Es así como, durante el 2018 se trabajó en las siguientes iniciativas:

- Implementación de un Sistema de Gestión Ambiental para las operaciones principales de la Sociedad, Se destaca que la Sociedad durante 2016 ha recertificado su sistema de gestión ambiental en las instalaciones de Miami siguiendo los lineamientos de la norma internacional ISO 14.001. Durante 2018, realizó la recertificación de este sistema con la nueva versión de la norma.
- Mantenimiento de la Certificación Stage 2 del sistema de gestión ambiental IEnvA (IATA Environmental Assessment) cuyo alcance son los vuelos internacionales operados desde Chile, el nivel más avanzado de esta certificación; siendo la primera en el continente y una de las cuatro líneas aéreas del mundo que tienen esta certificación.
- Durante el 2018 la operación de Colombia logró su certificación en el Stage 1 del IEnvA
- Elaboración del capítulo ambiental para el reporte de sostenibilidad de la empresa, que permite medir los avances en temáticas ambientales.
- Respuesta al cuestionario del DJSI
- Medición y verificación externa de la Huella de Carbono Corporativa.
- Neutralización de las operaciones domésticas aéreas y terrestres en las operaciones de Colombia y operaciones terrestres en Perú con proyectos de reforestación emblemáticos en los respectivos países.
- En el segundo semestre del 2018 las instalaciones de la base de mantenimiento y el edificio corporativo de las operaciones en Chile cuentan con energía eléctrica 100% proveniente de fuentes renovables





Se destaca que el año 2018, LATAM Airlines Group mantuvo su inclusión por quinto año consecutivo en la categoría mundial del Índice de Sostenibilidad del Dow Jones, siendo solo 3 líneas aéreas en el mundo las que pertenecen a este selecto grupo.

NOTA 37 - HECHOS POSTERIORES A LA FECHA DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

Con fecha 11 de febrero de 2019, LATAM Finance Limited, una sociedad constituida en las Islas Caimán con responsabilidad limitada y de propiedad exclusiva de LATAM Airlines Group S.A., ha emitido en el mercado internacional, al amparo de la Norma 144-A y la Regulación S de las leyes de valores de los Estados Unidos de América, bonos no garantizados de largo plazo por un monto nominal de US\$ 600.000.000 a una tasa de interés de 7,00% anual. Los bonos fueron colocados a un precio de emisión de 99,309%. Los bonos tienen vencimiento el 1 de marzo 2026, a menos que hayan sido redimidos anticipadamente de acuerdo con sus términos. Tal como fue informado al mercado, la emisión y colocación tuvo por objeto financiar fines corporativos generales.

Con fecha 28 de febrero de 2019, la sociedad TAM, filial de LATAM Airlines Group S.A., recibió oficio de la Comissão de Valores Mobiliários, en el que comunica la aceptación al pedido de registro de la oferta pública para la adquisición de las acciones de su filial Multiplus S.A., correspondientes a los accionistas minoritarios de dicha sociedad. Lo que dará origen a la cancelación del registro y salida del segmento especial de negociación denominado “Novo Mercado”, en caso de que la transacción sea exitosa. El total de la operación puede llegar a ser por un monto de MRS 1.180.982 correspondiente a MUS\$ 304.785.

En virtud de la Medida Provisoria 863/2018 de 13 de diciembre de 2018, emitida por el Presidente de Brasil, mediante el cual se autoriza la participación de hasta 100% de capital extranjero en compañías aéreas de ese país, en febrero de 2019 se completaron los trámites para el canje de acciones en Holdco I S.A., mediante el cual LATAM Airlines Group S.A. aumentó su participación indirecta en TAM S.A., pasando de un 48,99% a un 51,04%.

Con posterioridad al 31 de diciembre de 2018 y hasta la fecha de emisión de estos estados financieros, no se tiene conocimiento de otros hechos de carácter financiero o de otra índole, que afecten en forma significativa los saldos o interpretación de los mismos.

Los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales al 31 de diciembre de 2018, han sido aprobados en Sesión Extraordinaria de Directorio del 12 de marzo de 2019.

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





FILIALES Y COLIGADAS

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

LATAM AIRLINES GROUP S.A

Nombre: LATAM Airlines Group S.A.,
R.U.T. 89.862.200-2

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

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

La Junta Extraordinaria de Lan Chile S.A. de 23 de julio de 2004 acordó cambiar el nombre de la compañía a "Lan Airlines S.A." Un extracto de la escritura a la que se redujo el Acta de dicha Junta fue inscrito en el Registro de Comercio de Santiago a fojas 25.128 número 18.764 correspondiente al año 2004 y se publicó en el Diario Oficial de 21 de agosto de 2004. La fecha efectiva del cambio de nombre fue el 8 de septiembre de 2004.

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

LATAM Airlines Group S.A. se rige por las normas aplicables a las sociedades anónimas abiertas, encontrándose inscrita para estos efectos bajo el número

0306, de 22 de enero de 1987, en el Registro de Valores de la Superintendencia de Valores y Seguros.

Nota: Los estados financieros de las filiales se presentan en este informe en forma resumida. Los antecedentes completos se encuentran a disposición del público en nuestras oficinas y en la Superintendencia de Valores y Seguros.

TAM S.A. Y FILIALES

Constitución: Sociedad Anónima constituida en Brasil en Mayo de 1997

Objeto: Participar en calidad de accionista en otras sociedades, especialmente en empresas que exploten servicios de transporte aéreo regular de ámbito nacional e internacional y otras actividades conexas, relacionadas o complementarias al transporte aéreo regular.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$3.161.428

Resultado del Ejercicio: MUS\$17.916

Participación 2018: 100,00%

Variación a/a: 0,00%

% Sobre activos Matriz: 7,35%

Presidente Directorio:

Jerome Paul Jacques Cadier

Directores:

Felipe Ignacio Pumarino Mendoza – Director Financiero

Jerome Paul Jacques Cadier – Director Presidente y Director Comercial

Sérgio Fernando Bernardes Novato – Director de Operaciones





MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

**SOCIEDADES FILIALES DE TAM S.A.****TAM Linhas Aereas S.A. y filiales**

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Brasil.

Objeto: (a) La explotación de los servicios de transporte aéreo regular de pasajeros, cargas o maletas, de conformidad con la legislación vigente; (b) Explotación de actividades complementarias de servicios de transporte aéreo por transporte de pasajeros, cargas y maletas; (c) Prestación de servicios de mantenimiento, reparación de aeronaves, propias o de terceros, motores, partes y piezas; (d) la prestación de servicios de hangar de aeronaves; (e) Prestación de servicios de atención de patio y pista, abastecimiento del encargado de limpieza a bordo de aeronaves; (f) Prestación de servicios de ingeniería, asistencia técnica y demás actividades relacionadas con la industria aeronáutica; (g) Realización de instrucción y entrenamiento, relacionados a las actividades aeronáuticas; (h) Análisis y desarrollo de programas y sistemas; (i) Compra y venta de piezas, accesorios y equipos aeronáuticos; (j) Desarrollo y ejecución de otras actividades conexas, relacionadas o complementarias al transporte aéreo, además de las arriba expresamente enumeradas; (k) Importación y exportación de aceite lubricante acabado; y (l) Explotación de los servicios de corresponsales bancarios.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$630.970

Participación 2018: 100,00%

Variación a/a: 0,00%

% Sobre activos Matriz: 4,14548%

Presidente Directorio:

Jerome Paul Jacques Cadier

Directores:

Jefferson Cestari - Director Financiero

Sérgio Fernando Bernardes Novato - Director Operaciones

ABSA: Aerolinhas Brasileiras S.A. y filial

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Brasil.

Objeto: (a) Explotación de los servicios de transporte aéreo regular de pasajeros, cargas y servicios postales, domésticas e internacionales, de conformidad con la legislación vigente;

(b) Explotación de actividades auxiliares de transporte aéreo, tales como, atención, limpieza y remolque de aeronaves, monitoreo de cargas, despacho operacional de vuelo, check in y check out y demás servicios previstos en legislación propia;

(c) Alquiler mercantil y operativo, así como el transporte de aeronaves;

(d) Explotación de los servicios de mantenimiento y comercialización de partes, piezas y equipos de aeronaves; y

(e) Desarrollo y ejecución de otras actividades conexas, relacionadas o complementarias al transporte aéreo, además de las anteriormente expresamente enumeradas.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$31.562

Participación 2018: 100,00%

Variación a/a: 0,00%

% Sobre activos Matriz: 0,11836%

Presidente Directorio:

Jerome Paul Jacques Cadier

Directores:

Diogo Abadio - Director Comercial

Jefferson Cestari - Director Financiero

Multiplus S.A.

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Brasil.

Objeto: i. El desarrollo y gestión del programa de fidelización de clientes en razón del consumo de bienes y servicios ofrecidos por socios de la Compañía; ii. La comercialización de derechos de canje de premios en el marco del programa de fidelización de clientes; iii. La creación de bases de datos de personas físicas y jurídicas; iv. La obtención y procesamiento de informaciones transaccionales referentes a hábitos de consumo; v. La representación de otras sociedades, brasileñas o extranjeras; y vi. La prestación de servicios auxiliares al comercio de bienes y productos, incluyendo, pero no limitado por, su importación y la exportación, además de la adquisición de ítems y productos relacionados, directa e indirectamente, la consecución de las actividades arriba descritas.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$27.692

Participación 2018: 72,74%

Variación a/a: 0,00%

% Sobre activos Matriz: 1,40105%

Presidente Directorio:

Antônio Luiz Rios Da Silva

Directores:

Claudia Sender Ramirez

Jerome Paul Jacques Cadier

Ricardo Camargo Veirano

Aline De Almada Messias

Elcio Anibal De Lucca



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

**Transportes Aereos del Mercosur S.A.**

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Paraguay.

Objeto: Tiene un objeto social amplio que incluyen actividades aeronáuticas, comerciales, turísticas, de servicios, financiera, representaciones, e inversoras, con énfasis en actividades aeronáuticas de transporte regular y no regular, interno e internacional de personas, cosas y/o correspondencia entre otras, comerciales y de prestación de servicios de mantenimiento y asistencia técnica en todo tipo de aeronaves, equipos, accesorios y materiales para aeronavegabilidad, entre otros.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$14.717

Participación 2018: 94,98%

Variación a/a: 0,00%

% Sobre activos Matriz: 0,52212%

Presidente Directorio

Rosario Altgelt

Directores

Ejecutivo: Enrique Alcaide Hidalgo

Titular: Esteban Burt

Titular: Diego Martínez

Titular: Dario Maciel Martinez

Administradores:

Enrique Alcaide Hidalgo

Esteban Burt Artaza

Diego Martinez

Maria Emiliana Duarte León

Luis Galeano

Gerente General

Rosario Altgelt

Corsair Participações Ltda

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Brasil.

Objeto: (i) La participación en otras sociedades civiles o comerciales, a condición de accionista o acreedor; y (ii) La administración de bienes propios.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$49

Participación 2018: 100,00%

Variación a/a: 0,00%

% Sobre activos Matriz: 0,00640%

Presidente Directorio:

No tiene

Directores:

Claudia Sender Ramirez

TP Franchising Limited

Individualización: Sociedad de Responsabilidad Limita constituida en Brasil.

Objeto: (a) la concesión de franquicias; (b) la cesión temporal, gratuita o remunerada, a sus franquiciados, de derechos de uso de marcas, sistemas, conocimientos, métodos, patentes, tecnología de actuación y cualesquiera otros derechos, intereses o bienes, muebles o inmuebles, tangibles o intangibles, de que la Sociedad, sea o venga a ser titular o licenciada, relacionados al

desarrollo, implantación, operación o administración de las franquicias que vaya a conceder;

(c) el desarrollo de cualquier actividad necesaria para asegurar, en la medida de lo posible, el mantenimiento y el perfeccionamiento continuo de los patrones de actuación de su red de franquicias;

(d) el desarrollo de modelos de implantación, operación y administración de la red de franquicias y su transmisión a los franquiciados; y

(e) la distribución, venta y comercialización de pasajes aéreos y productos relacionados, así como cualquier negocio relacionado o accesorios a su finalidad principal, pudiendo, además, participar en otras sociedades como socia o accionista, en Brasil o en el Exterior, o en consorcios, así como emprender proyectos propios, o asociarse a proyectos de terceros, incluso para fines de disfrute de incentivos fiscales, de acuerdo con la legislación vigente.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$8

Participación 2018: 100,00%

Variación a/a: 0,00%

% Sobre activos Matriz: 0,00336%

Administradores:

Cláudia Sender Ramirez

Marcelo Eduardo Guzzi Dezem

Daniel Levy



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

**LAN CARGO S.A Y FILIALES**

Constitución: Constituida como sociedad anónima cerrada por escritura pública de fecha 22 de mayo de 1970, otorgada en la Notaría de Sergio Rodríguez Garcés, constitución que se materializó con el aporte de los activos y pasivos de la sociedad Línea Aérea del Cobre Limitada (Ladeco Limitada), constituida con fecha 3 de septiembre de 1958 en la Notaría de Santiago de don Jaime García Palazuelos.

Por escritura pública de fecha 20 de noviembre de 1998, y cuyo extracto fue inscrito a fojas 30.091 número 24.117 del Registro de Comercio de Santiago y publicado en Diario Oficial de fecha 3 de diciembre de 1998, Ladeco S.A. se fusionó por incorporación a la filial de Lan Chile S.A. denominada Fast Air Carrier S.A.

Por escritura pública de 22 de octubre de 2001 a la que se redujo el acta de la Junta Extraordinaria de Accionistas de Ladeco S.A. de misma fecha, se modificó la razón social a "Lan Chile Cargo S.A." Un extracto de dicha escritura se inscribió en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago a fojas 27.746 número 22.624 correspondiente al año 2001 y se publicó en el Diario Oficial de 5 de Noviembre de 2001. El cambio de nombre tuvo vigencia a contar del 10 de diciembre de 2001.

Por escritura pública de 23 agosto de 2004 a la que se redujo el acta de la Junta Extraordinaria de Accionistas de Lan Chile Cargo S.A. de 17 de agosto de 2004, se modificó la razón social a "Lan Cargo S.A." Un extracto de dicha escritura se inscribió en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago a fojas 26.994 número 20.082 correspondiente al año 2004 y se publicó en el Diario Oficial de 30 de agosto de 2004.

La Sociedad ha experimentado diversas reformas, siendo la última aquella que consta en la escritura pública de fecha 20 de marzo de 2018, otorgada en la Notaría de don Patricio Raby Benavente, inscrita a fojas 28810, número 15276 del registro de Comercio de Santiago del año 2018, y publicado en Diario Oficial de fecha 2 de agosto de 2018, en virtud de la cual se redujo la cantidad de directores.

Objeto: Realizar y desarrollar, sea por cuenta propia o ajena, lo siguiente: el transporte en general en cualquiera de sus formas y, en particular, el transporte aéreo de pasajeros, carga y correspondencia, dentro y fuera del país; las actividades turísticas, de hotelería y demás complementarias a ellas, en cualquiera de sus formas, dentro y fuera del país; la compra, venta, fabricación y/o integración, mantenimiento, arrendamiento o cualquier otra forma de uso o goce, sea por cuenta propia o de terceros, de aviones, repuestos y equipos aeronáuticos, y la explotación de ellos a cualquier título; la prestación de toda clase de servicios y asesorías relacionados con el transporte en general y, en particular, con el transporte aéreo en cualquiera de sus formas, sea de apoyo terrestre, de mantenimiento, de asesoría técnica o de otra especie, dentro y fuera del país, y toda clase de actividades y servicios relacionados con el turismo, hotelería y demás actividades y bienes antes referidos, dentro y fuera del país. En el cumplimiento de los objetivos anteriores, la Compañía podrá realizar inversiones o participar como socia en otras sociedades, sea adquiriendo acciones o derechos o intereses en cualquier otro tipo de asociación, así fuere en las ya existentes o que se formen en el futuro y, en general, ejecutar todos los actos y celebrar todos los contratos necesarios y pertinentes a los fines indicados.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$83.226

Resultado del Ejercicio: MUS\$(16.437)

Participación 2018: 99,898%

Variación a/a: 0,00%

% Sobre activos Matriz: 1,93%

Presidente Directorio:

José Cox Donoso

Directores:

Andrés Bianchi Urdinola (Ejecutivos LATAM)

Ramiro Alfonsin Balza (Ejecutivos LATAM)

Enrique Cueto Plaza (Ejecutivos LATAM)

Gerente General:

Andrés Bianchi Urdinola (Ejecutivos LATAM)

SOCIEDADES FILIALES DE LAN CARGO S.A.**Laser Cargo S.R.L.**

Individualización: Sociedad de Responsabilidad Limita constituida en Argentina.

Objeto: Por cuenta propia y/o de terceros a la prestación de servicios como agente de carga aérea y marítima, operación de contenedores aéreos y marítimos, control de carga y descarga de aeronaves convencionales, cargueros, buques convencionales y buques porta contenedores, consolidación y desconsolidación, operaciones y contratos con compañías de transporte, de distribución y promoción de cargas aéreas, marítimas, fluviales y terrestres, y actividades y servicios relacionados, importación y exportación: tales operaciones serán realizadas de acuerdo a la forma prevista por las leyes del país y reglamentos que regulen esas profesiones y actividades,



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



las disposiciones legales de aduana y reglamentos de la Prefectura Naval Argentina, Fuerza Aérea Argentina, así como encargar a terceros la realización de tareas asignadas por la legislación vigente para despachantes de aduana; también depósito y transporte por cuenta propia y/o de terceros de frutos, productos, materias primas, mercaderías en general y todo tipo de documentación: embalaje de mercaderías en general, por cuenta propia y/o de terceros. En el desempeño de esas funciones la sociedad podrá inscribirse como agente marítimo, aéreo, importador y exportador, contratista y proveedora marítima y aérea ante las autoridades competentes. Al propio tiempo, desarrollará actividades postales destinadas a la admisión, clasificación, transporte, distribución y entrega de correspondencia, cartas, portales, encomiendas de hasta 50 kilogramos, que se realicen dentro de la República Argentina y desde o hacia el exterior. Esta actividad incluye la desarrollada por los llamados courriers, o empresas de courier y toda otra actividad asimilada o asimilable conforme lo dispuesto en el Art. 4 del Decreto 1187/93. La sociedad podrá también desarrollar el proceso logística consistente en el traslado, almacenamiento, ensamble, fraccionamiento, empaque, acondicionamiento de mercadería en general para su posterior transporte y distribución al cliente final en conjunto con el gerenciamiento de la información pertinente al cumplimiento de este objetivo, es decir: el proceso logística de la toma de materia prima en el proveedor hasta la entrega del producto terminado en el cliente y la reglamentación de información que garantice la eficiencia de esta gestión.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$ 68
Participación 2018: 99,99%

Variación a/a: 0,00%
% Sobre activos Matriz: 0,00007%

Directores:

Esteban Bojanich

Administración:

Esteban Bojanich,
Rosario Altgelt
María Marta Forcada,
Facundo Rocha
Gonzalo Perez Corral
Nicolás Obejero
Norberto Díaz

Fast Air Almacenes de Carga S.A.

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Chile.

Objeto: Realizar y desarrollar la explotación o administración de almacenes o recintos de depósitos aduaneros, en los cuales se pueda almacenar cualquier bien o mercancía hasta el momento de su retiro, para su importación, exportación u otra destinación aduanera, en los términos señalados en la Ordenanza de Aduanas, su reglamento y demás normas correspondientes.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$6.741
Participación 2018: 99,89%
Variación a/a: 0,00%
% Sobre activos Matriz: 0,04290%

Directores:

Ramiro Alfonsín Balza (Ejecutivo LATAM)
Andrés Bianchi Urdinola (Ejecutivo LATAM)
Roberto Alvo Milosawiewitsch (Ejecutivo LATAM)

Gerente General:

Javier Andrés Durán Fernández (Ejecutivo LATAM)

Prime Airport Services Inc. y filial

Individualización: Corporation constituida en Estados Unidos.

Objeto: Realizar y desarrollar la explotación o administración de almacenes o recintos de depósitos aduaneros, en los cuales se pueda almacenar cualquier bien o mercancía hasta el momento de su retiro, para su importación, exportación u otra destinación aduanera, en los términos señalados en la Ordenanza de Aduanas, su reglamento y demás normas correspondientes.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$2
Participación 2018: 100,00%
Variación a/a: 0,00%
% Sobre activos Matriz: 0,00000%

Gerente General:

Rene Pascua

Lan Cargo Overseas Limited y filiales

Individualización: Sociedad de Responsabilidad Limitada constituida en Bahamas.

Objeto: Participar en cualquier acto o actividad que no esté prohibida por cualquier ley que se encuentre en vigor en las Bahamas.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$55
Participación 2018: 100,00%
Variación a/a: 0,00%
% Sobre activos Matriz: 0,22933%



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

**Directores:**

Andrés del Valle Eitel (Ejecutivos LATAM)

Administración:

Andrés del Valle Eitel (Ejecutivos LATAM)

Transporte Aéreo S.A.**Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Chile.**Objeto:** Participar en cualquier acto o actividad que no esté prohibida por cualquier ley que se encuentre en vigor en las Bahamas.**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$11.800**Participación 2018:** 99,99%**Variación a/a:** 0,00%**% Sobre activos Matriz:** 1,15188%**Directores:**

Enrique Cueto Plaza (Ejecutivo LATAM)

Ramiro Alfonsín Balza (Ejecutivo LATAM)

Roberto Alvo Milosawlewitsch (Ejecutivo LATAM)

Gerente General:

Francisco Recabarrén Magofke (Ejecutivo LATAM)

Consortio Fast Air Almacenes de Carga S.A. - Laser Cargo S.R.L.**Individualización:** Unión transitoria de Empresas constituida en Argentina.**Objeto:** Presentación a la Licitación Pública Nacional e Internacional N° 11/2000 para el otorgamiento del Permiso de Uso para la Instalación y Explotación de un Depósito Fiscal en el Aeropuerto Internacional de Rosario.**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$ 78**Participación 2018:** 100,00%**Variación a/a:** 0,00%**% Sobre activos Matriz:** 0,00009%**Directores:**

Esteban Bojanich

Administración:

Esteban Bojanich

Lan Cargo Inversiones S.A. y filial**Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Chile.**Objeto:** a) El comercio del transporte aéreo en cualquiera de sus formas, ya sea de pasajeros, correo y/o carga, y todo cuanto tenga relación directa o indirecta con dicha actividad, dentro y fuera del país, por cuenta propia o ajena; b) La prestación de servicios relacionados con el mantenimiento y reparación de aeronaves, propias o de terceros; c) El comercio y desarrollo de actividades relacionadas con viajes, turismo y hotelería; d) El desarrollo y/o participación en toda clase de inversiones, tanto en Chile como en el extranjero, en materias relacionadas directa o indirectamente con asuntos aeronáuticos y/o con los demás objetos sociales; y e) El desarrollo y la explotación de toda otra actividad derivada del objeto social y/o vinculadas, conexas, coadyuvantes o complementarias del mismo.**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$125**Participación 2018:** 100,00%**Variación a/a:** 0,00%**% Sobre activos Matriz:** 0,00000%**Directores:**

Andrés Bianchi Urdinola Plaza (Ejecutivo LATAM)

Ramiro Alfonsín Balza (Ejecutivo LATAM)

Roberto Alvo Milosawlewitsch (Ejecutivo LATAM)

Gerente General:

Andrés del Valle Eitel (Ejecutivo LATAM)

Connecta Corporation**Individualización:** Corporation constituida en Estados Unidos.**Objeto:** Propiedad, arrendamiento operativo y sub-arrendamiento de aeronaves.**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$1**Participación 2018:** 100,00%**Variación a/a:** 0,00%**% Sobre activos Matriz:** 0,11430%**Gerente General:**

Andrés Bianchi Urdinola

Línea Aérea Carguera de Colombia (Subsidiaria de LAN Cargo Inversiones)**Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Colombia.**Objeto:** La prestación del servicio de transporte público aéreo comercial de carga y correo dentro del territorio de la República de Colombia, y desde y hacia Colombia. Como objeto social secundario la sociedad podrá prestar servicios de mantenimiento a sí misma y a terceros; operar su escuela de operaciones y prestar servicios de instrucción teórica y práctica, y de entrenamien-



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

to a personal aeronáutico propio o de terceros en sus diferentes modalidades y especialidades; importar para sí o para terceros repuestos, partes y piezas relacionadas con la actividad aeronáutica; prestar servicios aeroportuarios a terceros; re-presentar o agenciar a empresas aéreas nacionales o extranjeras, de pasajeros o de carga, y en general a empresas que presten servicios en el sector aeronáutico.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$774

Participación 2018: 90,00%

Variación a/a: 0,00%

% Sobre activos Matriz: 0,05192%

Directores:

Alberto Davila Suarez (principal)
Santiago Alvarez Matamoros (principal)
Jaime Antonio Gongora Esguerra (principal)
Andrés Bianchi Urdinola (suplente)
Jorge Nicolas Cortazar Cardoso (suplente)
Helen Victoria Warner Sanchez

Administración:

Jaime Antonio Gongora Esguerra
Erika Zarante Bahamon (Suplemente)

Mas Investment Limited (Subsidiaria de LAN Overseas Limited)

Individualización: Sociedad de Responsabilidad Limitada constituida en Bahamas.

Objeto: Realizar toda actividad no esté prohibida bajo la ley de Bahamas y específicamente tener propiedad en otras filiales de LAN.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$1.446

Participación 2018: 100,00%

Variación a/a: 0,00%

% Sobre activos Matriz: 0,03554%

Directores:

J. Richard Evans
Carlton Mortimer
Charlene Y. Wels
Geoffrey D. Andrews

Promotora Aérea Latinoamérica S.A y filiales (Subsidiaria de Mas Investmet Limited)

Individualización: Sociedad Anónima de Capital Variable constituida en México.

Objeto: Promover, constituir, organizar, explotar y tomar participación en el capital y patrimonio de todo género de sociedades mercantiles, civiles, asociaciones o empresas industriales, comerciales, de servicio o de cualquier otra índole, tanto nacionales como extranjeras, así como participar en su administración o liquidación. *La adquisición, enajenación y en general la negociación con todo tipo de acciones, partes sociales, y decualquier título-valor permitido por la ley...*La prestación o contratación de servicios técnicos, consultivos y de asesoría, así como la celebración de los contratos o convenios para la realización de estos fines.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$2.216

Participación 2018: 49,00%

Variación a/a: 0,00%

% Sobre activos Matriz: 0,02508%

Administración:

Luis Ignacio Sierra Arriola

Inversiones Áreas S.A (Subsidiaria de Mas Investmet Limited)

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Perú.

Objeto: Dedicarse a todo tipo de inversiones y actividades comerciales de prestación de servicios vinculados a éstos últimos especialmente a los de transporte aéreo, así como también poder participar en la constitución de empresas aéreas, empresas de servicio de mantenimiento, de reparación de equipos, parte y repuestos.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$428

Participación 2018: 100,00%

Variación a/a: 0,00%

% Sobre activos Matriz: 0,05225%

Presidente Directorio:

Jorge Alejandro Villa Mardel

Directores:

Jorge Alejandro Villa Mardel
Andrés Enrique del Valle Eitel
Ramiro Diego Alfonsín Balza

Gerente General:

Silvana Muguerza Mori

Americonsul S.A de C.V. (Subsidiaria de Promotora Aérea Latinoamérica S.A y filiales)

Individualización: Sociedad Anónima de Capital Variable constituida en México.





MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



Objeto: Impartir y recibir toda clase de servicios técnicos, de administración y de asesoramiento a empresas industriales, comerciales y de servicios; Promover, organizar, administrar, supervisar, impartir y dirigir cursos de capacitación de personal; Realizar toda clase de estudios, planes, proyectos, trabajos de investigación; Contratar al personal profesional y técnico necesario.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$5

Participación 2018: 49,00%

Variación a/a: 0,00%

% Sobre activos Matriz: 0,00000%

Administración:

Luis Ignacio Sierra Arriola

Hector Ivan Iriarte

Claudio Torres

Americonsult de Guatemala S.A.
(Subsidiaria de Americonsul S.A de C.V)

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Guatemala.

Objeto: Facultades para representar, intermediar, negociar y comercializar; Desarrollar todo tipo de actividades comerciales e industriales; Todo tipo de comercio en General. Objeto amplio que permite toda clase de operaciones en el país.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$76

Participación 2018: 99,00%

Var a/a: 0,00%

% sobre Activos de la Matriz: 0,00076%

Presidente Directorio:

Luis Ignacio Sierra Arriola

Directores:

Carlos Fernando Pellecer Valenzuela

Administración:

Carlos Fernando Pellecer Valenzuela

Americonsult de Costa Rica S.A.
(Subsidiaria de Americonsul S.A de C.V)

Constitución: Sociedad Anónima constituida en Costa Rica.

Objeto: Comercio en general industria, agricultura y ganadería.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$20

Participación 2018: 99,00%

Var a/a: 0,00%

% sobre Activos de la Matriz: 0,00679%

Administración:

Luis Ignacio Sierra Arriola

Tesorero: Alejandro Fernández Espinoza

Luis Miguel Renguel López

Tomás Nassar Pérez

Marjorie Hernández Valverde.

LAN PERÚ S.A

Constitución: Sociedad anónima constituida en el Perú el 14 de Febrero de 1997.

Objeto: Dedicarse a la prestación de servicios aéreos de conformidad a la legislación aeronáutica civil, mencionándose, sin que la enunciación sea

limitativa, el servicio de transporte aéreo nacional e internacional regular, no regular y especial de pasajeros, carga y correo, y exclusivo de carga, servicios adicionales y/o conexos a los anteriores, relacionados a la venta de productos y/o servicios auxiliares dentro o fuera de sus aeronaves; tales como el arriendo de aeronaves con y sin tripulación; mantenimiento y reparación de aeronaves propias y de terceros; aprovisionamiento y abastecimiento de equipos, parte y repuestos para aeronaves; servicios aeroportuarios de despacho comercial y técnico de aeronaves propias y de terceros; servicios de capacitación y de entrenamiento de personal aeronáutico propio y de terceros, y de asesoramiento técnico, servicios de representación y agenciamiento de empresas aéreas; servicios relacionados con viajes, reservas, turismo y hotelería, servicios de venta de bienes; la participación en sociedades de cualquier tipo o especie que permitan a la sociedad en cumplimiento de sus fines; y todo lo anterior a nombre propio o por cuenta de terceros.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$4.341

Resultado del Ejercicio: MUS\$3.372

Participación 2018: 70,00%

Variación a/a: 0,00%

% sobre Activos de la Matriz: 2,53678%

Presidente Directorio:

César Emilio Rodríguez Larraín Salinas

Directores:

César Emilio Rodríguez Larraín Salinas

Ignacio Cueto Plaza (Ejecutivo LATAM)

Enrique Cueto Plaza (Ejecutivo LATAM)



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

Jorge Harten Costa
 Andrés Rodríguez Larraín Miró Quesada
 Emilio Rodríguez Larraín Miró Quesada
 Roberto Alejandro Alvo Milosawlewitsch (Ejecutivo LATAM)

Gerente General:

Manuel Van Oordt

INVERSIONES LAN S.A Y FILIALES

Constitución: Constituida como sociedad anónima cerrada por escritura pública de fecha 23 de enero de 1990, otorgada en la Notaría de Humberto Quezada M., inscrita en el Registro de Comercio de Santiago a fs. 3.462 N°1.833 del año 1990, y publicada en el Diario Oficial del día 2 de febrero de 1990.

Objeto: Realizar inversiones en toda clase de bienes, sean éstos muebles o inmuebles, corporales o incorporales. Además, la Sociedad podrá formar otros tipos de sociedades, de cualquier especie; adquirir derechos en sociedades ya formadas, administrarlas, modificarlas y liquidarlas.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$458

Resultado del Ejercicio: MUS\$(4.774)

Participación 2018: 100,00%

Variación a/a: 0,0%

% sobre Activos de la Matriz: 0,01%

Presidente Directorio:

Enrique Cueto Plaza (Ejecutivo LATAM)
 Ramiro Alfonsín Balza (Ejecutivo LATAM)
 Roberto Alvo Milosawlewitsch (Ejecutivo LATAM)

Gerente General:

Gregorio Bekes (Ejecutivo LATAM)

LATAM TRAVEL CHILE S.A Y FILIAL

Constitución: Constituida como sociedad anónima cerrada por escritura pública de fecha 22 de Junio de 1987, otorgada en la Notaría de Santiago de don Raúl Undurraga Laso, inscrita en el Registro de Comercio de Santiago a fs. 13.139 N°8495 del año 1987 y publicada en el Diario Oficial del día 2 de Julio de 1987. La sociedad ha experimentado diversas reformas, siendo la última aquella que consta en la escritura pública de fecha 24 de Agosto de 1999 otorgada en la Notaría de Santiago de don Eduardo Pinto Peralta inscrita en el Registro de Comercio de Santiago a fs. 21.042 N°16.759 del año 1999 y publicada en el Diario Oficial del día 8 de Septiembre de 1999.

Objeto: Explotación, administración y representación de empresas o negocios nacionales o extranjeros dedicados a actividades hoteleras, navieras, aéreas y turismo; explotación por cuenta propia o de terceros, arrendamiento automóbiles; importación, exportación, producción, comercialización y distribución por cuenta propia o ajena, en mercados nacionales e internacionales cualquiera clase mercaderías, sean materias primas, insumos o productos terminados.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$235

Resultado del Ejercicio: MUS\$2.385

Participación 2018: 100,00%

Variación a/a: 0,0%

% sobre Activos de la Matriz: 0,03959%

Directores:

Andrés del Valle Eitel (Ejecutivo LATAM)
 Roberto Alvo Milosawlewitsch (Ejecutivo LATAM)
 Ramiro Alfonsín Balza (Ejecutivo LATAM)

Gerente General:

Federico Helman (Ejecutivo LATAM)

SOCIEDAD FILIAL DE LATAM TRAVEL CHILE S.A. Y PARTICIPACIÓN**Latam Travel Chile II S.A.**

Individualización: Sociedad Anónima constituido en Chile.

Objeto: La explotación, administración y representación de empresas o negocios, nacionales o extranjeros, dedicados a actividades hoteleras, navieras, aéreas y de turismo en general; la intermediación de servicios turísticos tales como: (a) la reserva de plazas y venta de boletos en toda clase de medios de transporte nacionales e internacionales, (b) la reserva, adquisición y venta de alojamiento y servicios turísticos, boletos o entradas a todo tipo de espectáculos, museos, monumentos y áreas protegidas en el país, (c) la organización, promoción y venta de los denominados paquetes turísticos, entendiéndose como tales el conjunto de servicios turísticos (mantención, transporte, alojamiento, etc), ajustado o proyectado a solicitud del cliente a un precio preestablecidos, para ser operados dentro del territorio nacional, (d) el transporte turístico aéreo, terrestre, marítimo y fluvial dentro y fuera del territorio nacional, (e) el arriendo y fletamento de aviones, barcos, autobuses, trenes y otros medios





MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



de transporte para la presentación de servicios turísticos; (f) el comercio de transporte aéreo en cualquiera de sus formas, ya sea de pasajeros, carga o correo (g) todo otro relacionado directa o indirectamente con la prestación de los servicios antes descritos.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$235

Participación 2018: 99,99%

Var a/a: 0,00%

% sobre Activos de la Matriz: 0,03959%

Directores:

Andrés del Valle Eitel (Ejecutivo LATAM)

Roberto Alvo Milosawlewitsch (Ejecutivo LATAM)

Ramiro Alfonsin Balza (Ejecutivo LATAM)

Gerente General:

Claudia Caceres Araya (Ejecutivo LATAM)

LAN PAX GROUP S.A.

Constitución: Constituida como sociedad anónima cerrada por escritura pública de fecha 27 de Septiembre de 2001, otorgada en la Notaría de Santiago de don Patricio Zaldivar Mackenna, inscrita en el Registro de Comercio de Santiago a fs. 25.636 N° 20.794 de 04 de octubre del año 2001 y publicada en el Diario Oficial del día 6 de Octubre de 2001.

Objeto: Realizar inversiones en toda clase de bienes, sean estos muebles o inmuebles, corporales o incorporales. Dentro de su giro, la sociedad podrá formar todo tipo de sociedades, de cualquier especie; adquirir derechos en sociedades ya for-

madas, administraras, modificarlas, liquidarlas. En general podrá adquirir y enajenar todo tipo de bienes y explotarlos, sea por cuenta propia o ajena, así como realizar todo tipo de actos y celebrar toda clase de contratos que sean conducentes a sus finalidades. Ejercer el desarrollo y explotación de toda otra actividad derivada del objeto social y/o vinculadas, conexas, coadyuvantes o complementarias del mismo.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$424

Resultado del Ejercicio: MUS\$(126.547)

Participación 2018: 100,00%

Var a/a: 0,00%

% sobre Activos de la Matriz: 0,00%

Directores:

Andrés del Valle Eitel (Ejecutivo LATAM)

Roberto Alvo Milosawlewitsch (Ejecutivo LATAM)

Ramiro Alfonsin Balza (Ejecutivo LATAM)

Gerente General:

Andrés del Valle Eitel (Ejecutivo LATAM)

SOCIEDADES FILIALES DE LAN PAX GROUP S.A. Y PARTICIPACIONES**Inversora Cordillera S.A. y filiales**

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Argentina.

Objeto: Efectuar inversiones por cuenta propia o de terceros o asociada a terceros, en otras sociedades por acciones, cualquiera fuera su objeto, constituidas o a constituirse, dentro o fuera

del territorio de la República Argentina, mediante la adquisición, constitución o enajenación de participaciones, acciones, cuotas, bonos, opciones, obligaciones negociables, convertibles o no, otros títulos valores mobiliarios u otras formas de inversión que sean permitidas, de acuerdo a las normas vigentes en cada momento, ya sea ello con la finalidad de mantenerlas en cartera o enajenarlas total o parcialmente, según el caso. Para ello, la sociedad podrá realizar todas las operaciones que no le sean prohibidas por la ley a los fines del cumplimiento de su objeto y tiene la plena capacidad jurídica para adquirir derechos, contraer obligaciones y ejercer los actos que no sean prohibidos por las leyes o por el estatuto.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$198.414

Participación 2018: 95,78%

Var a/a: 0,00%

% sobre Activos de la Matriz: 1,08111%

Directores:

Manuel María Benites

Jorge Luis Perez Alati

Ignacio Cueto Plaza

Administración:

Manuel María Benites

Jorge Luis Perez Alati

Rosario Altgelt

María Marta Forcada

Jerónimo Cortes

Norberto Díaz



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

Gregorio Bekes
Andres del Valle**Latam Travel S.A.****Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Argentina.

Objeto: Realizar por cuenta propia o de terceros y/o asociada con terceros, en el país y/o en el exterior, las siguientes actividades y operaciones: A) CO-MERCIALES: Realizar, intervenir, desarrollar o diseñar todo tipo de operaciones y actividades que involucren la venta de pasajes aéreos, terrestres, fluviales y marítimos, tanto en el ámbito nacional como en el extranjero, o a cualquier otro servicio que se relacione con la industria del turismo en general. Los servicios antes mencionados podrán ejecutarse por cuenta y orden de terceros, por mandato, comisión, mediante el empleo de los sistemas o métodos que se consideren convenientes a tal fin, sean dichos métodos manuales, mecánicos, electrónicos, telefónicos, a través de Internet, o de cualquier otra clase o tecnología que resulte idónea al efecto. La Sociedad podrá realizar actividades concurrentes o conexas con el objeto descripto, tales como compraventa, importación, exportación y reexportación, licenciamiento y representación de todo tipo de bienes, servicios, "know-how" y tecnología, vinculados directa o indirectamente con el objeto descripto; comercializar por cualquier vía o título la tecnología que cree o cuya licencia o patente adquiera o administre; desarrollar, distribuir, promover y comercializar todo tipo de contenidos para medios de comunicación de cualquier especie. B) TURISTICAS: Mediante la realización de todo tipo de actividades vinculadas a la industria turística y hotelera, como opera-

dor responsable u operador de servicios de terceros o como agente de viajes. Mediante la preparación de programas de intercambio, turismo, excursiones, y giras; la intermediación y la reserva y locación de servicios en cualquier medio de transporte en el país o en el extranjero y venta de pasajes; intermediación en la contratación de servicios hoteleros en el país o en el extranjero; reserva de hoteles, moteles, apartamentos turísticos y otras facilidades turísticas; la organización de viajes y turismo de carácter individual o colectivo, excursiones o similares en el país o en el extranjero; la recepción y asistencia de turistas durante sus viajes y su permanencia en el país, la prestación a los mismos de los servicios de guías turísticos y el despacho de sus equipajes; la representación de otras agencias de viajes y turismo, compañías, empresas, o instituciones turísticas tanto nacionales como extranjeras, a fin de prestar en su nombre cualquiera de estos servicios. C) MANDATARIA: Mediante la aceptación, desempeño y otorgamiento de representaciones, concesiones, comisiones, agencias y mandatos en general. D) CONSULTORIA: Realización de servicios de consultoría, asesoramiento y administración en todo lo relacionado con la organización, instalación, atención, desarrollo, soporte y promoción de empresas relacionadas con la actividad aerocomercial, sin ser excluyente dicha actividad, en los campos de administración, industrial, comercial, técnico, publicitario, los que serán prestados, cuando la índole de la materia así lo requiera, por profesionales con título habilitante según las respectivas reglamentaciones, y el suministro de sistemas de organización y administración, cuidado, mantenimiento y vigilancia y del personal idóneo y especialmente preparado que se requiera para efectuar dichas tareas. E) FINAN-

CIERAS: Mediante la participación en otras sociedades creadas o a crearse, ya sea por medio de la adquisición de acciones en sociedades constituidas o mediante la constitución de sociedades, mediante el otorgamiento y obtención de créditos, préstamos, adelantos de dinero con o sin garantía real o personal; el otorgamiento de garantías y fianzas a favor de terceros a título gratuito u oneroso; la colocación de sus fondos en moneda extranjera, oro o divisas, o en depósitos bancarios de cualquier tipo. A tales fines la sociedad tiene plena capacidad jurídica para ejercer todos los actos que no sean prohibidos por las leyes o por el estatuto, e incluso para contraer empréstitos en forma pública o privada mediante la emisión de debentures y obligaciones negociables y la realización de toda clase de operaciones financieras con excepción de las comprendidas en la Ley 21.526 y toda otra que requiera el concurso público.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$1.650**Participación 2018:** 100,00%**Var a/a:** 0,00%**% sobre Activos de la Matriz:** 0,01165%**Director:**

Jerónimo Cortes

Administración:

Rosario Altgelt

María Marta Forcada

Jerónimo Cortes

Federico Jager

Norberto Díaz



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

Gregorio Bekes
Andrés del Valle**Atlantic Aviation Investments LLC****Individualización:** Sociedad de Responsabilidad Limitada constituida en Estados Unidos.**Objeto:** Todo negocio lícito que la empresa puede emprender.**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$1**Participación 2018:** 99,00%**Var a/a:** 0,00%**% sobre Activos de la Matriz:** 0,06519%**Directores:**

Andrés del Valle Eitel

Administración:

Andrés del Valle (Ejecutivo LATAM)

Aerolane, Líneas Aéreas**Nacionales del Ecuador S.A.****Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Ecuador.**Objeto:** Transporte aéreo de pasajeros, carga y correo en forma combinada.**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$1.000**Participación 2018:** 55,00%**Var a/a:** 0,00%**% sobre Activos de la Matriz:** 0,06049%**Directores:**

Antonio Stagg

Manuel Van Oordt
Mariana Villagómez**Gerente General:**

Maximiliano Naranjo

Holdco Ecuador S.A.**Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Chile.**Objeto:** Efectuar toda clase de inversiones con fines rentísticos en bienes corporales o incorporeales, muebles o inmuebles, sea en Chile o en el extranjero.**Capital Suscrito y Pagado:** MUS\$351.174**Participación 2018:** 99,999%**Var a/a:** 0,0%**% sobre Activos de la Matriz:** 1,85764%**Directores:**

Antonio Stagg (Ejecutivo LATAM)

Manuel Van Oordt (Ejecutivo LATAM)

Mariana Villagómez (Ejecutivo LATAM)

Gerente General:

Ramiro Alfonsín Balza (Ejecutivo LATAM)

Aerovías de Integración Regional, Aires SA.**Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Colombia.**Objeto:** El objeto social de la compañía será la explotación de servicios de transporte aéreo comercial, nacional o internacional, en cualquiera de sus modalidades, y por lo tanto, la celebración y

ejecución de contratos de transporte de pasajeros, cosas y equipajes, correo y carga en general, de conformidad con los permisos de operaciones que para tales efectos expida la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, o de la entidad que en el futuro haga sus veces, ciñéndose en su totalidad a las disposiciones del Código de Comercio, los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y cualquier otra normatividad que regule la materia. Igualmente, la prestación de servicios de mantenimiento y adecuación de los equipos relacionados con la explotación de servicios de transporte aéreo, dentro como fuera del país. En desarrollo de este objeto la sociedad estará autorizada para invertir en otras compañías, nacionales o extranjeras, con un objeto igual, similar o complementario al de la sociedad. Para el cumplimiento del objeto social, la compañía podrá, entre otros: (a) hacer la revisión, inspección, mantenimiento y/o reparación de aeronaves propias y de terceros, así como de sus repuestos y accesorios, a través de los Talleres de Reparaciones Aeronáuticas de la Compañía, realizando para ello las capacitaciones que sean necesarias para este fin; (b) organizar, constituir e invertir en empresas de transporte comercial en Colombia o en el exterior, para explotar industrial o comercialmente la actividad económica que constituye su objeto, en consecuencia la empresa podrá adquirir a cualquier título las aeronaves, repuestos, partes y accesorios de todo género, necesarios para el transporte público y aéreo y enajenarlos, y montar y explotar talleres para la reparación y mantenimiento de las aeronaves; (c) celebrar contratos de arrendamiento, fletamento, códigos compartidos, locación o cualquier otro sobre ae-



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

ronaves para ejercer su objeto; (d) explotar líneas regulares de transporte aéreo de pasajeros, carga y correos y valores, así como el vehículo que permita coordinar el desarrollo de la gestión social; (e) integrarse con empresas iguales, similares o complementarias para explotar su actividad; (f) aceptar representaciones nacionales o extranjeras de servicios del mismo ramo o de ramos complementarios; (g) adquirir bienes muebles e inmuebles para el desarrollo de sus fines sociales, erigir estas instalaciones o construcciones, como bodegas depósitos, oficinas etc., enajenarlos o gravarlos; (h) hacer las importaciones y exportaciones, así como todas las operaciones de comercio exterior que se requieran; (i) tomar dinero a interés y dar en garantías personales reales y bancarias, ya sea para sí o para terceros; (j) celebrar toda clase de operaciones con títulos valores, así como compraventa de obligaciones adquiridas por terceros cuando tengan como efecto el beneficio económico o patrimonial de la compañía, y obtener empréstitos por medio de bonos o títulos representativos de obligaciones; (k) contratar con terceros la administración y explotación de los negocios que organice para el logro de sus fines sociales, (l) celebrar contratos de sociedades y adquirir acciones o participaciones en las ya constituidas, sean nacionales o del exterior; hacer aportes a unas y otras, (m) fusionarse con otras sociedades y asociarse con entidades iguales para procurar el desarrollo del transporte aéreo o con otros fines gremiales; (n) promover, asistir técnicamente, financiar o administrar empresas o sociedades relacionadas con el objeto social; (ñ) celebrar o ejecutar todo género de contratos civiles o comerciales, industriales o

financieros que sean necesarios o convenientes al logro de sus fines propios; (o) celebrar negocios y cumplir actividades que procuren clientela, y obtener de las autoridades competentes las autorizaciones y licencias necesarias para la prestación de sus servicios; (p) el desarrollo y la explotación de otra actividades derivadas del objeto social y/o vinculados, conexas, coadyuvantes o complementarias del mismo, incluyendo la prestación de servicios turísticos bajo cualquier modalidad permitida por la ley tales como las agencias de viajes; (q) ocuparse de todo negocio o actividad lícita, sea o no de comercio, siempre y cuando esté relacionada con su objeto social o que permita la explotación más racional del servicio público que va a prestar; y (r) efectuar inversiones de cualquier clase para emplear los fondos y reservas que se constituyan de acuerdo con la ley o los presentes estatutos.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$3.389**Participación 2018:** 99,017%**Var a/a:** 0,00%**% sobre Activos de la Matriz:** 0,21628 %**Directores:**

Jorge Nicolas Cortazar Cardoso (principal)
Jaime Antonio Gongora Esguerra (principal)
Santiago Alvarez Matamoros (principal)
Jorgue Enrique Cortazar Garcia (suplente)
Alberto Davila Suarez (suplente)
Helen Victoria Warner Sanchez

Administración:

Jorge Nicolas Cortazar

Erika Zarante Bahamon
Jaime Antonio Gongora Esguer

Lan Argentina S.A (Subsidiaria de Inversora Cordillera S.A)

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Argentina.

Objeto: Efectuar toda clase de inversiones con fines rentísticos en bienes corporales o incorporales, muebles o inmuebles, sea en Chile o en el extranjero.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$129.589**Participación 2018:** 99,00%**Var a/a:** 0,00%**% sobre Activos de la Matriz:** 0,09376%**Directores:**

Manuel Maria Benites
Jorge Luis Perez Alati

Administración:

Manuel María Benites
Jorge Luis Perez Alati
Rosario Altgelt
María Marta Forcada
Jerónimo Cortes
Federico Jager
Norberto Díaz
Gregorio Bekes
Andres del Valle





MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

**TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.**

Constitución: Constituida como Sociedad Anónima por escritura pública de fecha 23 de diciembre de 1997 en Santiago de Chile, procediendo a su inscripción en el Registro de Comercio de Santiago en la foja 878 número 675 del año 1998.

Objeto: Su objeto social es proveer servicios de entrenamiento técnico y otro tipo de servicios relacionados con el anterior.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$870

Resultado del Ejercicio: MUS\$109

Participación 2018: 100,00%

Var a/a: 0,00%

% sobre Activos de la Matriz: 0,00851%

Directores:

Sebastián Acuto (Ejecutivo LATAM)

Ramiro Alfonsín Balza (Ejecutivo LATAM)

Hernán Pasman (Ejecutivo LATAM)

Gerente General:

Guido Opazo Aneotz (Ejecutivo LATAM)

ESTADOS FINANCIEROS SOCIEDADES MATRIZ**TAM S.A.**

	Al 31 de diciembre de 2018 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2017 MUS\$
Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado		
ACTIVOS		
Total de activos corrientes distintos de los activos o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios	2.003.147	1.838.178
Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios	4.683	5.644
Total activos corrientes	2.007.830	1.843.822
Total activos no corrientes	2.296.296	2.646.892
TOTAL ACTIVOS	4.304.126	4.490.714
PATRIMONIO Y PASIVOS		
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	1.727.151	2.052.633
Total pasivos no corrientes	1.286.680	1.502.790
Total pasivos	3.013.831	3.555.423
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	1.221.459	856.829
Participaciones no controladoras	68.836	78.462
Total patrimonio	1.290.295	935.291
TOTAL PATRIMONIO Y PASIVOS	4.304.126	4.490.714

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2018 MUS\$	2017 MUS\$
Estado de Resultados Consolidado por Función		
Ingresos de actividades ordinarias	4.650.526	4.621.338
Ganancia bruta	523.616	832.939
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	(94.944)	(129.520)
Gasto por impuesto a las ganancias	17.916	203.677
GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO	17.916	203.677
Ganancia (pérdida) del ejercicio atribuible a:		
Los propietarios de la controladora	(12.538)	160.582
Participaciones no controladoras	30.454	43.095
Ganancia (pérdida) del ejercicio	17.916	203.677

**TAM S.A.**

Por los ejercicios terminados
al 31 de diciembre de
2018
2017
MUS\$ MUS\$

Estado de Resultados Integrales Consolidado

GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO	17.916	203.677
Otro resultado integral	(282.749)	(14.098)
Total resultado integral	(264.833)	189.579
Resultado integral atribuible a:		
Los propietarios de la controladora	(276.848)	149.203
Participaciones no controladoras	12.015	40.376
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	(264.833)	189.579

Estado de Cambios en el Patrimonio	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUS\$	Participaciones no controladoras MUS\$	Patrimonio total MUS\$
Patrimonio 1 de enero de 2017	495.563	81.416	576.979
Total resultado integral	149.203	40.376	189.579
Emisión de patrimonio	210.091	-	210.091
Dividendos	-	(45.876)	(45.876)
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	1.972	2.546	4.518
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2017	856.829	78.462	935.291
Patrimonio 1 de enero de 2018	856.829	78.462	935.291
Aumento (disminución) por aplicación de nuevas normas contables	(5.011)	-	(5.011)
Total resultado integral	(276.848)	12.015	(264.833)
Emisión de patrimonio	647.316	-	647.316
Dividendos	-	(26.029)	(26.029)
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	(827)	4.388	3.561
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2018	1.221.459	68.836	1.290.295

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





- MENÚ
- PRESENTACIÓN
- DESTACADOS
- MENSAJE DEL CEO
- QUIENES SOMOS
- GOBIERNO CORPORATIVO
- SOSTENIBILIDAD
- DIMENSIÓN ECONÓMICA**
- NUESTRO NEGOCIO
- PROVEEDORES
- CLIENTES
- DIMENSIÓN AMBIENTAL**
- MEDIO AMBIENTE
- DIMENSIÓN SOCIAL**
- EMPLEADOS
- SEGURIDAD
- SOCIEDAD
- ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA
- ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

**TAM S.A.****Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo**

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2018 MUS\$	2017 MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	107.646	141.787
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	(29.791)	280.651
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	<u>83.412</u>	<u>(373.185)</u>
Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	161.267	49.253
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(174.491)	(7.443)
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	225.804	239.028

LAN CARGO S.A.

(Sociedad anónima cerrada)

LAN CARGO S.A. (Sociedad anónima cerrada)**Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado**

	Al 31 de diciembre de 2018 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2017 MUS\$
ACTIVOS		
Total de activos corrientes distintos de los activos o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios	213.575	109.527
Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios	<u>375</u>	<u>108.896</u>
Total activos corrientes	213.950	218.423
Total activos no corrientes	<u>442.057</u>	<u>531.485</u>
TOTAL ACTIVOS	<u>656.007</u>	<u>749.908</u>
PATRIMONIO Y PASIVOS		
PASIVOS		
Total de pasivos corrientes distintos de los activos o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios	138.643	202.105
Pasivos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios	<u>-</u>	<u>28.460</u>
Total pasivos corrientes	138.643	230.565
Total pasivos no corrientes	<u>171.703</u>	<u>155.137</u>
Total pasivos	<u>310.346</u>	<u>385.702</u>

**LAN CARGO S.A. (Sociedad anónima cerrada)**

	Al 31 de diciembre de 2018 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2017 MUS\$
Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado		
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	346.106	360.134
Participaciones no controladoras	<u>(445)</u>	<u>4.072</u>
Total patrimonio	<u>345.661</u>	<u>364.206</u>
TOTAL PATRIMONIO Y PASIVOS	<u>656.007</u>	<u>749.908</u>

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2018 MUS\$	2017 MUS\$
Estado de Resultados Consolidado por Función		
Ingresos de actividades ordinarias	694.280	1.046.423
Ganancia (pérdida) bruta	<u>(27.768)</u>	<u>(14.376)</u>
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	(23.262)	16.353
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>7.533</u>	<u>(20.992)</u>
GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO	<u>(15.729)</u>	<u>(4.639)</u>
Ganancia (pérdida) del ejercicio atribuible a:		
Los propietarios de la controladora	(15.790)	(6.200)
Participaciones no controladoras	<u>61</u>	<u>1.814</u>
Ganancia (pérdida) del ejercicio	<u>(15.729)</u>	<u>(4.386)</u>

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2018 MUS\$	2017 MUS\$
Estado de Resultados Integrales Consolidado		
GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO	(15.729)	(4.386)
Otro resultado integral	<u>(1.009)</u>	<u>3.661</u>
Total resultado integral	<u>(16.738)</u>	<u>(725)</u>
Resultado integral atribuible a:		
Los propietarios de la controladora	(16.799)	(2.539)
Participaciones no controladoras	<u>61</u>	<u>1.814</u>
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	<u>(16.738)</u>	<u>(725)</u>

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



**LAN CARGO S.A. (Sociedad anónima cerrada)**

Estado de Cambios en el Patrimonio	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUS\$	Participaciones no controladoras MUS\$	Patrimonio total MUS\$
Patrimonio 1 de enero de 2017	362.478	2.259	364.737
Total resultado integral	(2.539)	1.814	(725)
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	195	(1)	194
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2017	<u>360.134</u>	<u>4.072</u>	<u>364.206</u>
Patrimonio 1 de enero de 2018	362.478	4.072	364.206
Total resultado integral	(16.799)	61	(16.738)
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	2.771	(4.578)	(1.807)
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2018	<u>346.106</u>	<u>(445)</u>	<u>345.661</u>

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2018 MUS\$	2017 MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	18.346	54.485
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	133.825	(10.641)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	<u>(100.041)</u>	<u>(37.925)</u>
Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	52.130	5.919
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	-	1

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



**LAN PERU S.A. (Sociedad anónima cerrada)**

	Al 31 de diciembre de 2018 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2017 MUS\$
Balance General		
ACTIVOS		
Total activos corrientes	379.489	294.303
Total activos no corrientes	<u>38.277</u>	<u>21.299</u>
TOTAL ACTIVOS	<u>417.766</u>	<u>315.602</u>
PATRIMONIO Y PASIVOS		
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	406.157	301.476
Total pasivos no corrientes	<u>1.413</u>	<u>1.728</u>
Total pasivos	<u>407.570</u>	<u>303.204</u>
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	10.196	12.398
Participaciones no controladoras	<u>-</u>	<u>-</u>
Total patrimonio	<u>10.196</u>	<u>12.398</u>
TOTAL PATRIMONIO Y PASIVOS	<u>417.766</u>	<u>315.602</u>

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2018 MUS\$	2017 MUS\$
Estado de Resultados Consolidado por Función		
Ingresos de actividades ordinarias	1.161.205	1.046.423
Ganancia bruta	150.679	143.411
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	5.697	6.233
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>(2.325)</u>	<u>(5.034)</u>
GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO	<u>3.372</u>	<u>1.199</u>

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



**LAN PERU S.A.(Sociedad anónima cerrada)**

Estado de Cambios en el Patrimonio	Capital emitido MUS\$	Reserva legal MUS\$	Ganancias acumuladas MUS\$	Patrimonio total MUS\$
Patrimonio 1 de enero de 2017	4.341	869	5.990	11.199
Total Resultado integral	-	-	<u>1.199</u>	<u>1.199</u>
Saldos finales ejercicio 31 de diciembre de 2017	<u>4.341</u>	<u>869</u>	<u>7.189</u>	<u>12.398</u>
Patrimonio 1 de enero de 2018	4.341	869	7.189	12.398
Total Resultado integral	-	-	3.372	3.372
Dividendos	-	-	(6.221)	(6.221)
Otros	-	-	<u>(5.574)</u>	<u>(5.574)</u>
Saldos finales ejercicio 31 de diciembre de 2018	<u>4.341</u>	<u>869</u>	<u>4.986</u>	<u>10.196</u>

Estado de Flujos de Efectivo – Método Directo	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2018 MUS\$	2017 MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	10.327	(4.803)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	(829)	(798)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	<u>(40.872)</u>	<u>9.426</u>
Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalente al efectivo	(31.374)	3.825
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	38.343	69.717

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

INVERSIONES LAN S.A. (Sociedad anónima cerrada)

	Al 31 de diciembre de 2018 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2017 MUS\$
Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado		
ACTIVOS		
Total de activos corrientes distintos de los activos o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios	1.325	3.407
Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios	—	8.217
Total activos corrientes	1.325	11.624
Total activos no corrientes	58	57
TOTAL ACTIVOS	<u>1.383</u>	<u>11.681</u>
PATRIMONIO Y PASIVOS		
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	5	5.063
Total pasivos no corrientes	45	45
Total pasivos	<u>50</u>	<u>5.201</u>
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	1.333	6.480
Total patrimonio	<u>1.333</u>	<u>6.480</u>
TOTAL PATRIMONIO Y PASIVOS	<u>1.383</u>	<u>11.681</u>
Estado de Resultados Consolidado por Función		
	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2018	2017
	MUS\$	MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	14.828	35.529
Ganancia bruta	4.004	5.987
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	(4.408)	2.163
Gasto por impuesto a las ganancias	(366)	(575)
GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO	<u>(4.774)</u>	<u>1.588</u>
Ganancia (pérdida) del ejercicio atribuible a:		
Los propietarios de la controladora	4.774	1.588
Ganancia (pérdida) del ejercicio	<u>4.774</u>	<u>1.588</u>



**INVERSIONES LAN S.A. (Sociedad anónima cerrada)**

Estado de Resultados Integrales Consolidado	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2018 MUS\$	2017 MUS\$
GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO	(4.774)	1.588
Otro resultado integral	<u>(690)</u>	<u>55</u>
Total resultados integral	<u>(5.464)</u>	<u>1.643</u>
Resultado integral atribuible a: Los propietarios de la controladora	<u>(5.464)</u>	<u>1.643</u>
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	<u>(5.464)</u>	<u>1.643</u>

Estado de Cambios en el Patrimonio	Capital Emitido MUS\$	Total otras reservas MUS\$	Ganancias acumuladas MUS\$	Patrimonio total MUS\$
Patrimonio 1 de enero de 2017	440	635	3.444	4.519
Total resultado integral	-	55	1.588	1.643
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	<u>19</u>	<u>-</u>	<u>299</u>	<u>318</u>
Saldos finales ejercicio 31 de diciembre de 2017	<u>459</u>	<u>690</u>	<u>5.331</u>	<u>6.480</u>
Patrimonio 1 de enero de 2018	459	690	5.331	6.480
Total resultado integral	-	(690)	(4.774)	(5.464)
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	<u>(1)</u>	<u>-</u>	<u>318</u>	<u>317</u>
Saldos finales ejercicio 31 de diciembre de 2018	<u>458</u>	<u>-</u>	<u>875</u>	<u>1.333</u>

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo	al 31 de diciembre de	
	2018 MUS\$	2017 MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	(53)	1.192
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	(1)	(2.122)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	<u>-</u>	<u>-</u>
Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalente al efectivo	(54)	(930)
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	-	43
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	469	523

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



**LATAM TRAVEL CHILE S.A. Y FILIAL (Sociedad anónima cerrada)**

	Al 31 de diciembre de 2018 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2017 MUS\$
Estado de Situación Financiera Clasificado		
ACTIVOS		
Total activos corrientes	9.876	6.492
Total activos no corrientes	<u>289</u>	<u>269</u>
TOTAL ACTIVOS	<u>10.165</u>	<u>6.761</u>
PATRIMONIO Y PASIVOS		
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	3.058	2.191
Total pasivos no corrientes	<u>152</u>	<u>6</u>
Total pasivos	<u>3.210</u>	<u>2.197</u>
PATRIMONIO		
Total patrimonio	<u>6.995</u>	<u>4.564</u>
TOTAL PATRIMONIO Y PASIVOS	<u>10.165</u>	<u>6.761</u>
Estado de Resultados por Función		
	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2018	2017
	MUS\$	MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	8.973	9.320
Ganancia bruta	6.403	6.198
Ganancia (pérdida), antes de impuesto	3.373	2.436
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>(988)</u>	<u>(603)</u>
GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO	<u>2.385</u>	<u>1.833</u>

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



**LATAM TRAVEL CHILE S.A. Y FILIAL (Sociedad anónima cerrada)**

Estado de Cambios en el Patrimonio	Capital emitido MUS\$	Ganancias acumuladas MUS\$	Patrimonio total MUS\$
Patrimonio 1 de enero de 2017	225	2.506	2.731
Total resultado integral	-	1.833	1.833
Dividendos	-	-	-
Saldos finales ejercicio 31 de diciembre de 2017	225	4.339	4.564
Patrimonio 1 de enero de 2018	225	4.339	4.564
Total resultado integral	-	2.381	2.381
Total transacciones con los accionistas	10	-	10
Saldos finales ejercicio 31 de diciembre de 2018	235	6.720	6.955

Estado de Flujos de Efectivo – Método Directo	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2018 MUS\$	2017 MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	155	(536)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	-	(110)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	-	-
Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalente al efectivo	120	(646)
Efectivo y equivalente al efectivo al final del ejercicio	540	420

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

**LAN PAX GROUP S.A. (Sociedad anónima cerrada)**

	Al 31 de diciembre de 2018 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2017 MUS\$
Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado		
ACTIVOS		
Total de activos corrientes distintos de los activos o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios	306.784	220.220
Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios	<u>441</u>	<u>109</u>
Total activos corrientes	307.225	220.329
Total activos no corrientes	<u>215.630</u>	<u>279.016</u>
TOTAL ACTIVOS	<u>522.855</u>	<u>499.345</u>
PATRIMONIO Y PASIVOS		
PASIVOS		
Total de pasivos corrientes distintos de los pasivos incluidos en grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	1.075.112	894.891
Pasivos incluidos en grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	<u>-</u>	<u>-</u>
Total pasivos corrientes	1.075.112	894.891
Total pasivos no corrientes	<u>203.237</u>	<u>206.657</u>
Total pasivos	<u>1.278.349</u>	<u>1.101.548</u>
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	(755.494)	(602.199)
Participaciones no controladoras	<u>-</u>	<u>-</u>
Total patrimonio	<u>(755.494)</u>	<u>(602.199)</u>
TOTAL PATRIMONIO Y PASIVOS	<u>522.855</u>	<u>499.349</u>

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



**LAN PAX GROUP S.A. (Sociedad anónima cerrada)**

Estado de Resultados Consolidado por Función	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2018 MUS\$	2017 MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	784.689	894.374
Ganancia bruta	39.364	111.797
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	(100.852)	(49.855)
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>(25.695)</u>	<u>13.513</u>
GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO	<u>(126.547)</u>	<u>(36.342)</u>
Ganancia (pérdida) del ejercicio atribuible a:		
Los propietarios de la controladora	(120.394)	(34.835)
Participaciones no controladoras	<u>(6.153)</u>	<u>(1.507)</u>
Ganancia (pérdida) del ejercicio	<u>(126.547)</u>	<u>(36.342)</u>

Estado de Resultados Integrales Consolidado	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2018 MUS\$	2017 MUS\$
GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO	(126.547)	(36.343)
Otro resultado integral	<u>(78.317)</u>	<u>308</u>
Total resultado integral	<u>(204.864)</u>	<u>(36.035)</u>
Resultados integrales atribuibles a:		
Los propietarios de la controladora	(210.303)	(35.738)
Participaciones no controladoras	<u>5.439</u>	<u>(297)</u>
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	<u>(204.864)</u>	<u>(36.035)</u>

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



**LAN PAX GROUP S.A. (Sociedad anónima cerrada)**

Estado de Cambios en el Patrimonio	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUS\$	Participaciones no controladoras MUS\$	Patrimonio total MUS\$
Patrimonio 1 de enero de 2017	(570.638)	640	(569.998)
Total resultado integral	(35.737)	(297)	(36.034)
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	137	3.696	3.833
Saldos finales ejercicio 31 de diciembre de 2017	<u>(606.238)</u>	<u>4.039</u>	<u>(602.199)</u>
Patrimonio 1 de enero de 2018	(606.238)	4.039	(602.199)
Aumento (disminución) por aplicación de nuevas normas contables	1.578	-	1.578
Total resultado integral	(210.303)	5.439	(204.864)
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	52.459	(890)	51.569
Saldos finales ejercicio 31 de diciembre de 2018	<u>(764.082)</u>	<u>8.588</u>	<u>(755.494)</u>

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2018 MUS\$	2017 MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	55.600	(37.387)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	(213.671)	(5.580)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	<u>189.209</u>	<u>5.914</u>
Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	31.138	(37.053)
Efecto de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(770)	(186)
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	64.443	34.075

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



**TECHNICAL TRAINING LATAM S.A. (Sociedad Limitada)**

	Al 31 de diciembre de 2018 MM\$	Al 31 de diciembre de 2017 MM\$
Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado		
ACTIVOS		
Total activos corrientes	1.839	1.149
Total activos no corrientes	<u>162</u>	<u>60</u>
TOTAL ACTIVOS	<u>2.001</u>	<u>1.209</u>
PATRIMONIO Y PASIVOS		
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	175	71
Total pasivos no corrientes	<u>541</u>	<u>154</u>
Total pasivos	<u>716</u>	<u>225</u>
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	1.285	<u>984</u>
Total patrimonio	<u>1.285</u>	<u>984</u>
TOTAL PATRIMONIO Y PASIVOS	<u>2.001</u>	<u>1.209</u>

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2018 MM\$	2017 MM\$
Estado de Resultados Consolidado por Función		
Ingresos de actividades ordinarias	1.520	1.048
Ganancia bruta	616	175
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	646	81
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>(32)</u>	<u>(16)</u>
GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO	<u>614</u>	<u>65</u>
Ganancia (pérdida) del ejercicio atribuible a:		
Los propietarios de la controladora	614	65
Participaciones no controladoras	<u>-</u>	<u>-</u>
Ganancia (pérdida) del ejercicio	<u>614</u>	<u>65</u>

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



**TECHNICAL TRAINING LATAM S.A. (Sociedad Limitada)****Estado de Cambios en el Patrimonio**Patrimonio
total
MM\$**Patrimonio 1 de enero de 2017**

978

Total resultado integral

6

Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio

-

Saldos finales ejercicio 31 de diciembre de 2017984**Patrimonio 1 de enero de 2018**

984

Total resultado integral

301

Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio

-

Saldos finales ejercicio 31 de diciembre de 20181.285**Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo**Por los ejercicios terminados
al 31 de diciembre de
2018 2017
MM\$ MM\$Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en)
actividades de operación

(349)

20

Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en)
actividades de inversión

-

-

Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en)
actividades de financiación--**Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalente al efectivo**

(349)

20

Efecto de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y
equivalentes al efectivo

41

(51)

Efectivo y equivalentes al efectivo al principio del ejercicio

799

830

Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio

492

799

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



**PROFESSIONAL AIRLINE SERVICES INC**

	Al 31 de diciembre de 2018 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2017 MUS\$
Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado		
ACTIVOS		
Total activos corrientes	2.450	3.703
Total activos no corrientes	-	-
TOTAL ACTIVOS	<u>2.450</u>	<u>3.703</u>
PATRIMONIO Y PASIVOS		
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	1.987	3.437
Total pasivos no corrientes	-	-
Total pasivos	<u>1.987</u>	<u>3.437</u>
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	463	266
Participaciones no controladoras	-	-
Total patrimonio	<u>463</u>	<u>266</u>
TOTAL PATRIMONIO Y PASIVOS	<u>2.450</u>	<u>3.703</u>

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2018 MUS\$	2017 MUS\$
Estado de Resultados Consolidado por Función		
Ingresos de actividades ordinarias	8.223	8.500
Ganancia bruta	424	408
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	381	304
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>(183)</u>	<u>(102)</u>
GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO	<u>198</u>	<u>202</u>
Ganancia (pérdida) del ejercicio atribuible a:		
Los propietarios de la controladora	198	202
Participaciones no controladoras	-	-
Ganancia (pérdida) del ejercicio	<u>198</u>	<u>202</u>

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





PROFESSIONAL AIRLINE SERVICES INC

Estado de Cambios en el Patrimonio	Patrimonio total MM\$
Patrimonio 1 de enero de 2017	-
Total resultado integral	265
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	-
Saldos finales ejercicio 31 de diciembre de 2017	<u>265</u>
Patrimonio 1 de enero de 2018	265
Total resultado integral	198
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	-
Saldos finales ejercicio 31 de diciembre de 2018	<u>463</u>

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2018 MUS\$	2017 MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	(1.337)	2.915
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	-	-
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	-	-
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	<u>1.641</u>	<u>2.978</u>

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





LATAM FINANCE LIMITED

	Al 31 de diciembre de 2018 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2017 MUS\$
Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado		
ACTIVOS		
Total activos corrientes	622.017	608.690
Total activos no corrientes	<u>57.017</u>	<u>69.599</u>
TOTAL ACTIVOS	<u>679.034</u>	<u>678.289</u>
PATRIMONIO Y PASIVOS		
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	58.905	10.771
Total pasivos no corrientes	<u>697.869</u>	<u>697.535</u>
Total pasivos	<u>756.774</u>	<u>708.306</u>
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	(77.740)	(30.017)
Participaciones no controladoras	<u>-</u>	<u>-</u>
Total patrimonio	<u>(77.740)</u>	<u>(30.017)</u>
TOTAL PATRIMONIO Y PASIVOS	<u>679.034</u>	<u>678.289</u>
Estado de Resultados Consolidado por Función		
	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2018 MUS\$	2017 MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	773	4.942
Ganancia bruta	(48.496)	(34.959)
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	(47.723)	(30.017)
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>-</u>	<u>-</u>
GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO	<u>(47.723)</u>	<u>(30.017)</u>
Ganancia (pérdida) del ejercicio atribuible a: Los propietarios de la controladora	(47.723)	(30.017)
Participaciones no controladoras	<u>-</u>	<u>-</u>
Ganancia (pérdida) del ejercicio	<u>(47.723)</u>	<u>(30.017)</u>

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



**LATAM FINANCE LIMITED**

Estado de Cambios en el Patrimonio	Patrimonio total MM\$
Patrimonio 1 de enero de 2017	-
Total resultado integral	(30.017)
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	-
Saldos finales ejercicio 31 de diciembre de 2017	<u>(30.017)</u>
Patrimonio 1 de enero de 2018	(30.017)
Total resultado integral	(47.723)
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	-
Saldos finales ejercicio 31 de diciembre de 2018	<u>(77.740)</u>

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2018 MUS\$	2017 MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	(9)	4.082
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	13.348	(677.208)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	-	<u>673.613</u>
Incremento (disminución) neto en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	13.339	487
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	13.861	487

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

PEUCO FINANCE LIMITED

	Al 31 de diciembre de 2018 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2017 MUS\$
Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado		
ACTIVOS		
Total activos corrientes	608.191	608.191
Total activos no corrientes	-	-
TOTAL ACTIVOS	<u>608.191</u>	<u>608.191</u>
PATRIMONIO Y PASIVOS		
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	608.191	608.191
Total pasivos no corrientes	-	-
Total pasivos	<u>608.191</u>	<u>608.191</u>
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	-	-
Participaciones no controladoras	-	-
Total patrimonio	<u>-</u>	<u>-</u>
TOTAL PATRIMONIO Y PASIVOS	<u>608.191</u>	<u>608.191</u>
Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de		
	2018	2017
	MUS\$	MUS\$
Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo		
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	(608.191)	(608.191)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	-	-
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	<u>608.191</u>	<u>608.191</u>
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	-	-



**JARLETUL S.A.**

	Al 31 de diciembre de 2018 MUS\$
--	---

Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado**ACTIVOS**

Total activos corrientes	18
Total activos no corrientes	<u>-</u>
TOTAL ACTIVOS	<u>18</u>

PATRIMONIO Y PASIVOS**PASIVOS**

Total pasivos corrientes	125
Total pasivos no corrientes	<u>-</u>
Total pasivos	<u>125</u>

PATRIMONIO

Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	(107)
Participaciones no controladoras	<u>-</u>
Total patrimonio	<u>(107)</u>
TOTAL PATRIMONIO Y PASIVOS	<u>18</u>

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2018 MUS\$
--	---

Estado de Resultados Consolidado por Función

Ingresos de actividades ordinarias	11
Ganancia bruta	11
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	(107)
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>-</u>
GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO	<u>(107)</u>
Ganancia (pérdida) del ejercicio atribuible a: Los propietarios de la controladora	(107)
Participaciones no controladoras	<u>-</u>
Ganancia (pérdida) del ejercicio	<u>(107)</u>

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS





MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

JARLETUL S.A.**Estado de Cambios en el Patrimonio****Patrimonio
total
MM\$****Patrimonio 1 de enero de 2018**

Total resultado integral

-

Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio

-**Saldos finales ejercicio 31 de diciembre de 2018****(107)****Por los ejercicios terminados
al 31 de diciembre de
2018
MUS\$****Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo**

Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación

16

Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión

-

Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación

-

Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio

16

Latam Travel S.R.L.**Al 31 de
diciembre de
2018
MUS\$****Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado****ACTIVOS**

Total activos corrientes

18

Total activos no corrientes

-**TOTAL ACTIVOS****18****PATRIMONIO Y PASIVOS****PASIVOS**

Total pasivos corrientes

39

Total pasivos no corrientes

-**Total pasivos****39**

**Latam Travel S.R.L.**

	Al 31 de diciembre de 2018 MUS\$
Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado	
PATRIMONIO	
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	(21)
Participaciones no controladoras	-
Total patrimonio	<u>(21)</u>
TOTAL PATRIMONIO Y PASIVOS	<u>18</u>

Por los ejercicios terminados
al 31 de diciembre de
2018

Estado de Resultados Consolidado por Función	MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	33
Ganancia bruta	33
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	(21)
Gasto por impuesto a las ganancias	-
GANANCIA (PERDIDA) DEL EJERCICIO	<u>(21)</u>
Ganancia (pérdida) del ejercicio atribuible a:	
Los propietarios de la controladora	(21)
Participaciones no controladoras	-
Ganancia (pérdida) del ejercicio	<u>(21)</u>

	Patrimonio total MM\$
Estado de Cambios en el Patrimonio	
Patrimonio 1 de enero de 2018	-
Total resultado integral	(21)
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio	-
Saldos finales ejercicio 31 de diciembre de 2018	<u>(21)</u>

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

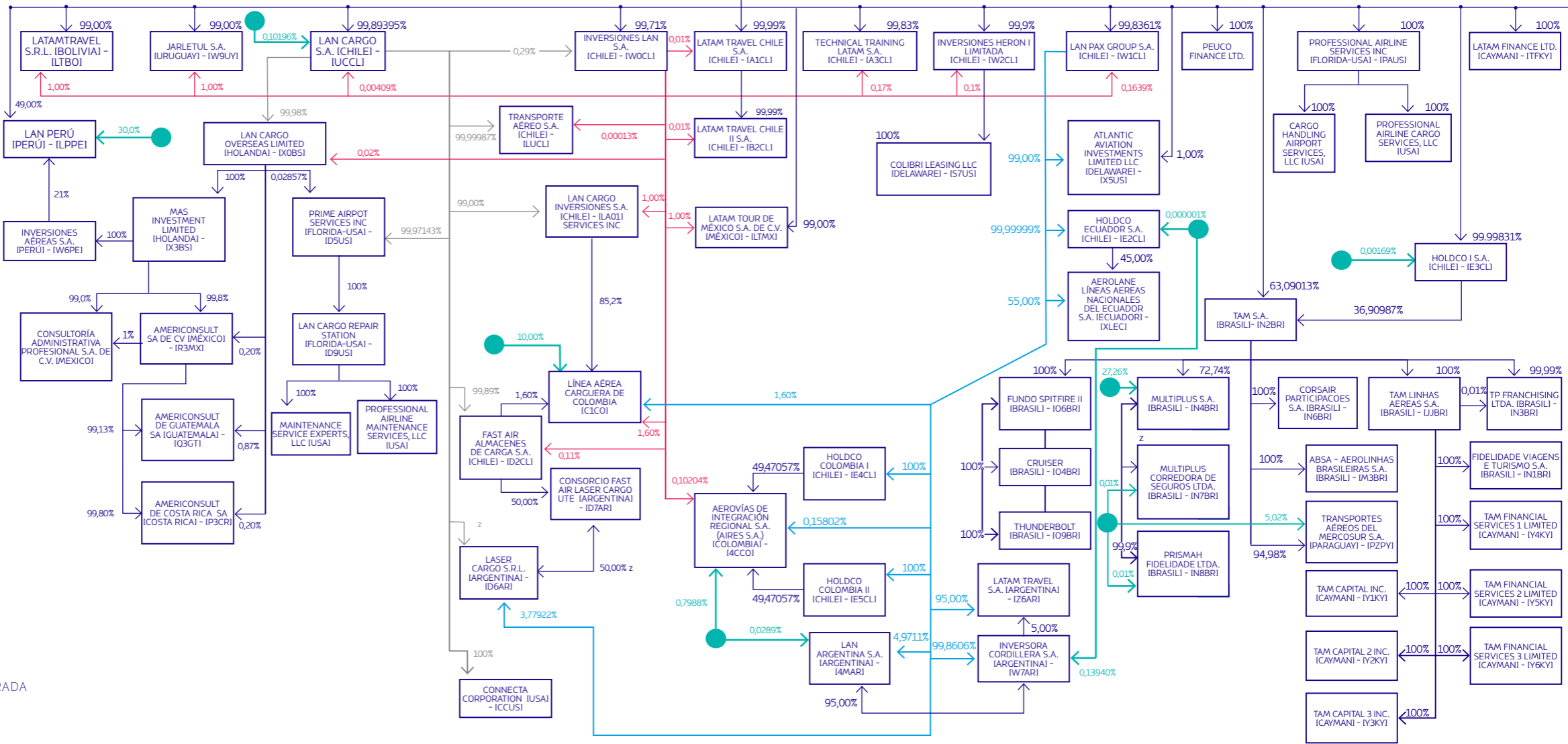




Malla societaria

LATAM AIRLINES GROUP S.A. (CHILE) - (ILACLI)

MINORITARIO



Amarillys Leasing Limited 100%	Cucillo Leasing Limited 100%	Guabirola Leasing Limited 100%	Parina Leasing Limited 100%	Pilar II Leasing Limited 100%	Sapucaia Leasing Limited 100%	Sumauma Leasing Limited 100%	Tenca Leasing Limited 100%	Yeco Leasing Limited 100%	Platero Leasing LLC 100%
Canastero Leasing Limited 100%	Gaviota Leasing Limited 100%	Jacana Leasing Limited 100%	Pilar I Leasing Limited 100%	Rayador Leasing Limited 100%	Sequoya Leasing Limited 100%	Tarumarana Leasing Ltd 100%	Tucuquere Leasing Limited 100%	Zarapito Leasing LLC 100%	Gallo Finance Limited 100%

- MENÚ
- PRESENTACIÓN
- DESTACADOS
- MENSAJE DEL CEO
- QUIENES SOMOS
- GOBIERNO CORPORATIVO
- SOSTENIBILIDAD
- DIMENSIÓN ECONÓMICA
- NUESTRO NEGOCIO
- PROVEEDORES
- CLIENTES
- DIMENSIÓN AMBIENTAL
- MEDIO AMBIENTE
- DIMENSIÓN SOCIAL
- EMPLEADOS
- SEGURIDAD
- SOCIEDAD
- ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA
- ANEXOS

- INFORMES FINANCIEROS
- DECLARACIÓN JURADA
- CRÉDITOS





ANÁLISIS RAZONADO

MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

1. ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA CONSOLIDADO

Al 31 de diciembre de 2018, los activos totales de la Sociedad ascienden a MUS\$17.566.777, lo que, comparado con valor al 31 de diciembre del 2017, presenta una disminución de MUS\$1.231.195, equivalente a 6,5%.

El Activo corriente de la Sociedad disminuyó en MUS\$439.137 (11,7%), comparado con el cierre de ejercicio 2017. Las principales disminuciones se presentan en los siguientes rubros: Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta por MUS\$285.335 (98%); Otros activos financieros por MUS\$175.935 (31,4%); Efectivo y equivalentes al efectivo por MUS\$60.362 (5,3%) y Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar

por MUS\$51.468 (4,2%). Los rubros detallados anteriormente se vieron compensados en parte, por los aumentos en: Otros activos no financieros, corrientes por MUS\$99.789 (45,1%) y en Inventarios por MUS\$42.678 (18,0%).

El índice de liquidez de la Sociedad muestra una disminución; pasando de 0,64 veces al cierre del ejercicio 2017 a 0,59 veces a diciembre 2018. El Activo y Pasivo corriente disminuyeron en 11,7% y en 4,7%, respectivamente. Se observa, además, una disminución en el índice que muestra la razón ácida, pasando de 0,20 veces al cierre del ejercicio 2017 a 0,19 veces al cierre del presente ejercicio.

El Activo no corriente de la Sociedad disminuyó en MUS\$792.058 (5,3%) respecto del cierre del ejercicio 2017. Las principales disminuciones se presentan en los siguientes rubros: Plusvalía por MUS\$378.478 (14,2%) cuyas disminuciones fueron provocadas, principalmente, por la conversión monetaria del real brasileño al dólar norteamericano; Activos intangibles distintos de la plusvalía por MUS\$176.175 (10,9%); Propiedades, plantas y equipos por MUS\$111.970 (1,1%) lo que corresponde principalmente al gasto de depreciación del periodo por MUS\$763.923, adiciones por MUS\$668.786; y Activos por impuestos diferidos por MUS\$90.694 (24,9%).

Al 31 de diciembre de 2018, los pasivos totales de la Sociedad ascienden a MUS\$13.820.001, lo que comparado con valor al 31 de diciembre de 2017, presenta una disminución de MUS\$710.735 equivalente a 4,9%.

El Pasivo corriente de la Sociedad, disminuyó en MUS\$273.962 (4,7%), respecto al cierre de ejercicio 2017. Las principales disminuciones se presentan en los siguientes rubros: Otros pasivos no financieros, corrientes por MUS\$369.217 (13,1%); Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar por MUS\$20.899 (1,2%) y Pasivos incluidos en grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta por MUS\$15.546 (100%). Lo anterior se ve compensado principalmente por el aumento en Otros pasivos financieros, corrientes por MUS\$129.840 (10,0%).

El indicador de endeudamiento del Pasivo corriente de la Sociedad, muestra un aumento de un 8,6%, pasando de 1,40 veces al cierre del 2017, a 1,52 veces al 31 de diciembre de 2018. La incidencia del Pasivo corriente sobre la deuda total aumentó en 0,1 puntos porcentuales, pasando de 40,21% al cierre del 2017 a un 40,29% al cierre del presente ejercicio.

El Pasivo no corriente de la Sociedad, disminuyó en MUS\$436.773 (5,0%), comparado con el valor al 31 de diciembre de 2017. Las principales disminuciones se presentan en los rubros: Otros pasivos financieros por MUS\$740.598 (11,2%), explicado principalmente por el movimiento neto de las obtenciones y pagos de préstamos bancarios, obligaciones garantizadas y arrendamientos financieros, entre otros movimientos del ejercicio; Pasivo por impuestos diferidos por MUS\$77.576 (8,2%); Otras provisiones por MUS\$71.098 (19,0%) lo que se ve compensado por el aumento en Otros pasivos no financieros por MUS\$486.397 (307,3%) explicado principalmente por la reno-





MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



vacación del acuerdo con Banco Santander-Chile, el cual extiende su alianza en Chile para continuar desarrollando beneficios de viajes a sus respectivos clientes durante los próximos 7 años.

El indicador de endeudamiento del Pasivo no corriente de la Sociedad muestra un aumento en un 8,2%, pasando de 2,08 veces al 31 de diciembre de 2017 a 2,25 veces al 31 de diciembre de 2018. La incidencia del Pasivo no corriente sobre la deuda total disminuyó en 0,1 puntos porcentuales, pasando de 59,79% al cierre de 2017 a un 59,71% a diciembre de 2018.

El indicador de endeudamiento total sobre el Patrimonio de la Sociedad aumentó en 8,3%, pasando de 3,48 veces al cierre de 2017 a 3,77 veces al cierre del presente periodo.

Al 31 de diciembre de 2018, aproximadamente un 60% de la deuda está a tasa fija o fijada con alguno de los instrumentos financieros contratados. La tasa promedio de la deuda es de 4,62%.

El Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora disminuyó en MUS\$509.253 pasando de MUS\$4.176.089 al 31 de diciembre de 2017 a MUS\$3.666.836 al 31 de diciembre de 2018. La disminución se presenta en Otras reservas por MUS\$631.811 (113,9%) originada principalmente, por el efecto negativo de la variación de las Reservas de diferencia de cambio en conversión por MUS\$597.615 explicada en su mayor parte por el ajuste de conversión originado por la Plusvalía reconocida en la combinación de negocios con TAM. Lo anterior se ve levemente

compensado con la variación positiva del resultado acumulado, esto, por efecto de la utilidad generada en ejercicio 2018, atribuible a los propietarios de la controladora por MUS\$181.935.

2. ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADO

La controladora al 31 de diciembre de 2018 registró una ganancia de MUS\$181.935, lo que representa un aumento del resultado de MUS\$26.631 comparado con la utilidad de MUS\$155.304 del ejercicio anterior. El margen neto aumentó desde un 1,5% a 1,8% durante el ejercicio de 2018.

El Resultado operacional al 31 de diciembre de 2018 asciende a MUS\$705.119, que comparado con el ejercicio de 2017 registra una disminución de MUS\$9.415, equivalente a un 1,3%, mientras que el margen operacional alcanza 6,8%, registrando una disminución de 0,2 puntos porcentuales.

Los Ingresos operacionales al 31 de diciembre de 2018 aumentaron un 2,0% con respecto al ejercicio de 2017, alcanzando MUS\$10.368.214. Lo anterior debido a un aumento de 2,5% en los Ingresos pasajeros y de 6,0% en los Ingresos de carga, parcialmente compensado por una disminución de 14,0% en el ítem Otros ingresos. El impacto de la depreciación del real brasileño representa menores ingresos ordinarios por aproximadamente US\$406 millones.

Los Ingresos de pasajeros alcanzaron MUS\$8.708.988, que comparado con MUS\$8.494.477 del ejercicio de 2017, representa un aumento de 2,5%. Esta variación se debe principalmente al aumento de 5,0% en la capacidad medida en ASK, compensado parcialmente

por una baja de 2,4% en el RASK producto de una disminución de 0,4% en los *yields*, los cuales fueron impactados por un desacelerado escenario macroeconómico en algunos países de Sudamérica, sumado a la volatilidad y depreciación de las monedas locales (especialmente el real brasileño y el peso argentino), afectando principalmente la demanda de pasajeros internacionales. Adicionalmente, el factor de ocupación alcanzó 83,1%, lo que representa una disminución de 1,7 puntos porcentuales con respecto al año anterior.

Al 31 de diciembre de 2018, los Ingresos de carga alcanzaron MUS\$1.186.468, lo que representa un aumento de 6,0% respecto al ejercicio de 2017. Esta alza responde a un aumento de 1,2% en los *yields* y un aumento de 4,7% en el tráfico medido en RTK. El alza en los *yields* sigue reflejando indicios de recuperación del entorno para el negocio de carga a nivel mundial, compensado parcialmente por el impacto negativo en las importaciones que generó la devaluación del peso argentino y el real brasileño, este último afectando también los ingresos del mercado doméstico en Brasil. Adicionalmente, la capacidad medida en ATK aumentó un 4,3%.

Por otro lado, el ítem Otros Ingresos presenta una disminución de MUS\$77.131 respecto del ejercicio 2017, debido principalmente al efecto de la implementación de la norma contable IFRS 15 a partir de este año, sumado al efecto de la depreciación del real brasileño en los ingresos del programa de fidelización en Brasil, y menores ingresos percibidos por arriendo de aeronaves a terceros. Lo anterior parcialmente compensado con mayores ingresos por venta de aeronaves y otros activos.



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



Al 31 de diciembre de 2018, los Costos operacionales ascienden a MUS\$9.663.095, que comparados con el ejercicio de 2017 representan mayores costos por MUS\$213.833, equivalentes a un 2,3% de aumento, mientras que el costo unitario por ASK disminuyó en 2,6%. Adicionalmente, el impacto de la depreciación del real brasileño en este rubro representa menores costos por aproximadamente US\$336 millones. Las variaciones por ítem se explican de la siguiente manera:

a) Las Remuneraciones y beneficios disminuyeron MUS\$203.665 debido principalmente a la depreciación del real brasileño y el peso argentino de 14,5% y 68,5%, respectivamente. Adicionalmente, la plantilla media para el período disminuyó en 3,9%, en línea con las iniciativas de control de costos permanentemente impulsadas por la Compañía.

b) El Combustible aumentó 28,6% equivalente a MUS\$664.212 de mayor costo. Este aumento responde principalmente al alza en los precios sin cobertura de 25,1%, sumado al aumento de 4,2% en el consumo medido en galones. Por otra parte, la Sociedad reconoció durante el ejercicio de 2018 un ingreso de MUS\$28.993 por cobertura de combustible, comparado con un ingreso de MUS\$15.167 durante el ejercicio del año anterior, y un ingreso de MUS\$18.287 por cobertura de moneda.

c) Las Comisiones muestran una disminución de MUS\$29.968, la que se debe principalmente a la regularización durante el ejercicio de 2018 del gasto reconocido por comisiones a terceros durante el ejercicio de 2017, además de un menor

porcentaje de comisiones pagadas a agencias de venta indirecta del negocio de pasajeros durante este año. Lo anterior sumado al efecto de la depreciación del real brasileño.

d) La Depreciación y Amortización disminuyó en MUS\$19.980 durante el 2018. Esta variación se explica principalmente por la depreciación del real brasileño, sumado a la salida de 2 aeronaves Airbus familia A320 y 1 aeronave Boeing 767. Lo anterior parcialmente compensado por la incorporación a la flota de 3 aeronaves Airbus familia A320 y 2 aeronaves Airbus A350.

e) Los Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje aumentaron MUS\$45.518, en su mayoría debido a mayores costos producto de una mayor operación y mayores costos de *handling* de aeronaves como consecuencia de la venta de Andes Airport Services.

f) El Servicio a Pasajeros disminuyó en MUS\$8.383, lo que representa una variación de 2,9% respecto de 2017, explicado principalmente por una menor tasa de afectación a pasajeros durante el último trimestre de 2018 respecto del mismo período del año anterior. Lo anterior parcialmente compensado por un aumento en el número de pasajeros transportados y mayores costos reconocidos durante el ejercicio de 2018 producto, en parte, de la huelga de tripulantes de cabina en Chile y el paro de camioneros en Brasil durante el segundo trimestre de 2018.

g) El Arriendo de Aviones disminuyó en MUS\$41.204, lo que representa una caída de 7,1%

con respecto al ejercicio anterior. Esta variación se explica principalmente por la salida de 2 aeronaves Airbus familia A320 y 1 aeronave Boeing 767. Lo anterior en parte compensado por la incorporación de 2 aeronaves Airbus familia A320 y 3 aeronaves Airbus A350.

h) El Mantenimiento presenta menores costos por MUS\$48.583, equivalentes a una disminución de 11,3%. Esta variación se explica principalmente por menores costos asociados a la devolución de aviones, la depreciación del real brasileño y a eficiencias producto de la renovación de la flota.

i) Los Otros Costos Operacionales presentan una disminución de MUS\$144.114 equivalentes a una variación de 10,4% respecto del ejercicio del año anterior, debido principalmente al efecto de la implementación de la norma contable IFRS 15, sumado al efecto de los beneficios asociados al cambio de sistema de reservas implementado durante 2018, y la depreciación del real brasileño.

Los Ingresos financieros totalizaron MUS\$53.253, que comparados a los MUS\$78.695 del ejercicio de 2017, representan menores ingresos por MUS\$25.442 debido, principalmente, a la caída de las tasas de interés en Brasil.

Los Costos financieros disminuyeron 9,4%, totalizando MUS\$356.269 al 31 de diciembre de 2018. Esta variación se explica principalmente por menores costos asociados a un menor nivel de deuda.



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



Los Otros ingresos/costos registraron un resultado negativo de MUS\$105.073, explicado principalmente por pérdidas reconocidas como resultado de la depreciación del real brasileño durante el primer semestre de 2018. Lo anterior parcialmente compensado por el ingreso percibido por la venta de Andes Airport Services, la venta de aeronaves e ingresos percibidos por inversiones en fondos mutuos.

Los principales rubros del Estado de Situación financiera consolidado de TAM S.A. y Filiales, que produjeron una pérdida por MUS\$72.549 por diferencia de cambio al 31 de diciembre de 2018, son los siguientes: Otros pasivos financieros, pérdida por MUS\$31.751 originada por préstamos y leasing financieros por adquisición de flota denominados en dólares; y diferencia de cambio de cuentas por cobrar a empresas relacionadas, utilidad por MUS\$76.822. Los otros rubros de activos y pasivos netos generaron una pérdida por MUS\$117.620.

Resultados Multiplus S.A.

El Resultado neto de Multiplus al 31 de diciembre de 2018 asciende a una utilidad de MUS\$109.603, lo que comparado con MUS\$158.784 del ejercicio de 2017, representa una disminución de 31,0%.

Los Ingresos disminuyeron un 23,9%, explicado, principalmente, por el efecto de la depreciación del real brasileño de 14,5% y en menor medida por una disminución de 11,7% en los puntos caducados con respecto al ejercicio del año anterior. Lo anterior parcialmente compensado por un aumento de 4,5% en el rescate de puntos.

Los costos operacionales disminuyeron un 11,8%, debido principalmente a la depreciación del real brasileño. Adicionalmente, en 2018 el rescate de puntos en comercios asociados disminuyó un 11,6% respecto del ejercicio de 2017.

Los Ingresos/costos financieros muestran una variación negativa de 48,4%, que se explica principalmente por la caída de tasa de interés en Brasil, sumado al efecto de la depreciación del real brasileño. Lo anterior compensado parcialmente por la colocación de parte de la caja de la compañía en coberturas de moneda ligadas al dólar.

Análisis y explicación Flujo Neto Consolidado originado por las Actividades de Operación, Inversión y Financiamiento

El Flujo Operacional al 31 de diciembre de 2018, presenta una variación negativa de MUS\$149.810, respecto del mismo ejercicio del año anterior, debido principalmente a la variación negativa de los siguientes conceptos: Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios por MUS\$608.677 y Otros pagos por actividades de operación por MUS\$32.282. Lo anterior se ve compensado con las variaciones positivas de: Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios por MUS\$192.087; Pagos a y por cuenta de los empleados por MUS\$166.288; Impuestos a las ganancias reembolsados (pagados) por MUS\$62.800 y Otras entradas (salidas) de efectivo por MUS\$48.543.

El Flujo de inversión presenta una variación negativa de MUS\$70.948 respecto del mismo ejercicio del año anterior, esta variación se explica principalmente por la variación negativa de los siguientes conceptos: Efecto neto en Otros cobros y pagos por la venta de patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades por MUS\$44.913, en los que se reconocen el movimiento de las inversiones realizadas por TAM S.A. y Filiales en Fondos de inversión privados; y en Compras de propiedades, planta y equipo por MUS\$257.041, principalmente por incorporaciones de activo fijo, al 31 de diciembre de 2018 se han adquirido tres aeronaves Airbus A320, comparado con mismo ejercicio del año anterior, donde se había adquirido una aeronave Airbus A319; todo lo anterior se ve compensado parcialmente por la variación positiva en los Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo por MUS\$172.437.

El Flujo de financiación presenta una variación positiva de MUS\$126.879, respecto del mismo ejercicio del año anterior, que se explica principalmente por la variación positiva en el Pago de préstamos por MUS\$783.529. Lo que se compensa parcialmente por las variaciones negativas en: Importes procedentes de préstamos por MUS\$365.602 y Pagos de pasivos por arrendamientos financieros por MUS\$347.786.

Los flujos de préstamos expuestos anteriormente incluyen los siguientes eventos:

a) Con fecha 10 de abril de 2017, se ha realizado la emisión y colocación privada de títulos de deuda



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



por un monto de US\$140 millones bajo la actual estructura de Enhanced Equipment Trust Certificates (“EETC”) emitida y colocada el año 2015.

b) Con fecha 11 de abril de 2017, se ha emitido y colocado en el mercado internacional, al amparo de la Norma 144-A y la Regulación S de las leyes de valores de los Estados Unidos de América, un bono de largo plazo sin garantías por un monto de US\$700 millones con vencimiento el año 2024.

c) Con fecha 25 de abril de 2017, se realizó el pago de Bono de TAM Capital I Inc. Los montos pagados fueron US\$300 millones de capital y US\$11 millones de intereses.

d) Con fecha 17 de agosto de 2017, LATAM realizó la colocación en el mercado local (Bolsa de Comercio de Santiago) de los Bonos Serie A (BLATM-A), Serie B (BLATM-B), Serie C (BLATM-C) y Serie D (BLATM-D), que corresponden a la primera emisión de bonos con cargo a la línea inscrita en el Registro de Valores de la Superintendencia de Valores y Seguros (“SVS”), bajo el número N° 862.

e) El monto total colocado, corresponde a UF 8.700.000 (US\$358 millones).

f) Con fecha 01 de septiembre de 2017, TAM Capital 3 Inc. Realizó el rescate total anticipado de los bonos que colocó en el extranjero con fecha 03 de junio de 2011, por un monto de US\$500 millones a una tasa de 8,375% y con fecha de vencimiento el 03 de junio de 2021.

g) Con fecha 27 de septiembre de 2017, TAM

Linhas Aéreas S.A. realizó el pago del capital más intereses correspondientes a la última cuota del financiamiento obtenido en septiembre del año anterior (US\$200 millones, con la garantía de aproximadamente 18% de las acciones de Multiplus S.A., porcentaje sujeto a ajuste dependiendo del valor de las acciones como garantía). El valor pagado fue de US\$137 millones.

h) En el periodo terminado al 31 de diciembre de 2018, la Sociedad vendió su participación en veintidós establecimientos permanentes. Producto de lo anterior se modificó la clasificación de los pasivos financieros asociados a 50 aeronaves de obligaciones garantizadas a arrendamientos financieros.

Finalmente, el flujo neto de la Sociedad al 31 de diciembre de 2018, presenta una variación negativa de MUS\$60.362, respecto del mismo ejercicio del año anterior.

ANÁLISIS DE RIESGO DE FINANCIERO

El programa de gestión del riesgo global de la Sociedad tiene como objetivo minimizar los efectos adversos de los riesgos financieros que afectan a la compañía.

(a) Riesgo de mercado

Debido a la naturaleza de sus operaciones, la Sociedad está expuesta a factores de mercado, tales como: (i) riesgo de precio del combustible, (ii) riesgo de tasa de interés y (iii) riesgo de tipos de cambio locales.

(i) Riesgo de precio del combustible

Para la ejecución de sus operaciones la Sociedad compra combustible denominado Jet Fuel grado 54 USGC, que está afecto a las fluctuaciones de los precios internacionales de los combustibles.

Para cubrir la exposición al riesgo de combustible, la Sociedad opera con instrumentos derivados (Swaps y Opciones) cuyos activos subyacentes pueden ser distintos al Jet Fuel, siendo posible realizar coberturas en crudo West Texas Intermediate (“WTI”), crudo Brent (“BRENT”) y en destilado Heating Oil (“HO”), los que tienen una alta correlación con Jet Fuel y mayor liquidez.

Al 31 de diciembre de 2018, la Sociedad reconoció ganancias por MUS\$29.722 por concepto de cobertura de combustible neto de primas. Parte de las diferencias producidas por el menor o mayor valor de mercado de estos contratos se reconocen como componente de las reservas de cobertura en el patrimonio neto de la Sociedad. Al 31 de diciembre de 2018, el valor de mercado de los contratos vigentes es de MUS\$15.811 (negativo).

(ii) Riesgo de tipo de cambio

La moneda funcional y de presentación de los Estados Financieros de la Sociedad Matriz es el dólar estadounidense, por lo que el riesgo de tipo de cambio Transaccional y de Conversión surge principalmente de las actividades operativas propias del negocio, estratégicas y contables de la Sociedad que están expresadas en una unidad monetaria distinta a la moneda funcional.



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



Asimismo, TAM S.A. y las Filiales de LATAM también están expuestas al riesgo cambiario cuyo impacto afecta el Resultado Consolidado de la Sociedad.

La mayor exposición al riesgo cambiario de LATAM proviene de la concentración de los negocios en Brasil, los que se encuentran mayormente denominados en Real Brasileño (BRL), siendo gestionada activamente por la compañía.

La Sociedad mitiga las exposiciones al riesgo cambiario mediante la contratación de instrumentos derivados o a través de coberturas naturales o ejecución de operaciones internas.

Al 31 de diciembre de 2018, la Sociedad reconoció ganancias por MUS\$18.287 por concepto de cobertura de FX neto de primas. Parte de las diferencias producidas por el menor o mayor valor de mercado de estos contratos se reconocen como componente de las reservas de cobertura en el patrimonio neto de la Sociedad.

Al 31 de diciembre de 2018, la Sociedad no mantiene contratos de derivados FX vigentes

Al 31 de diciembre la Sociedad ha contratado derivados de FX los cuales no han sido registrados bajo contabilidad de cobertura. El valor de mercado de dichas posiciones asciende a MUS\$19.395 (positivo). La Sociedad reconoce las variaciones del valor justo con efecto en resultado del ejercicio. Al 31 de diciembre de 2018 el monto reconocido en resultados asciende a MUS\$11.683 (positivo) neto de primas.

La Sociedad ha suscrito contratos de *cross currency swaps* (CCS) con el objetivo de dolarizar el flujo de caja de obligaciones existentes, ambas contratadas en Unidades de Fomento de Chile, a tasa de interés fija. Con este instrumento financiero se logra pagar una tasa de interés en dólares, tanto fijo como flotante (LIBOR más un spread fijo).

Al 31 de diciembre de 2018, el valor de mercado de las posiciones de CCS ascendía a MUS\$15.098 (positivo).

(iii) Riesgo de tasa de interés

La Sociedad está expuesta a las fluctuaciones de las tasas de interés de los mercados afectando los flujos de efectivo futuros de los activos y pasivos financieros vigentes y futuros.

La Sociedad está expuesta principalmente a la tasa London Inter Bank Offer Rate ("LIBOR") y a otros tipos de interés de menor relevancia como Certificados de Depósito Interbancarios brasileños ("CDI").

Con el fin de disminuir el riesgo de una eventual alza en los tipos de interés, la Sociedad suscribió contratos *swaps* de tasas de interés. Con relación a dichos contratos, la Sociedad paga, recibe, o solamente recibe dependiendo del caso, la diferencia entre la tasa fija acordada y la tasa flotante calculada sobre el capital insoluto de cada contrato. Por estos contratos, la Sociedad reconoció en el resultado del período una pérdida de MUS\$3.559. Las pérdidas y ganancias por *swap* de tasa de interés se reconocen como un

componente del gasto financiero sobre la base de la amortización del préstamo cubierto. Al 31 de diciembre de 2018, el valor de mercado de los contratos *swap* de tasas de interés vigentes es de MUS\$2.195 (negativo).

Al 31 de diciembre de 2018, aproximadamente un 60% de la deuda está a tasa fija o fijada con alguno de los instrumentos anteriormente nombrados. La tasa promedio de la deuda es de 4,62%.

(b) Concentración de riesgo crediticio

Las cuentas por cobrar de la Sociedad provienen en un alto porcentaje de las ventas de pasajes aéreos, servicios de carga a personas y diversas empresas comerciales que están económica y geográficamente dispersas, siendo generalmente de corto plazo. Conforme a ello, la Sociedad no está expuesta a una concentración importante de riesgo crediticio.

AMBIENTE ECONÓMICO

Con el objetivo de analizar el ambiente económico en el cual está inserta la Sociedad, a continuación, se explica brevemente la situación y evolución de las principales economías que la afectan, tanto del ámbito nacional como regional y mundial.

Durante el 2018, la economía mundial continuó expandiéndose, sin embargo, algunas economías importantes tuvieron crecimiento bajo lo esperado durante la segunda mitad del año por el debilitamiento de los mercados financieros, incertidumbre en torno a las políticas comerciales e inquietudes acerca de las perspectivas de China.



MENÚ

PRESENTACIÓN

DESTACADOS

MENSAJE DEL CEO

QUIENES SOMOS

GOBIERNO CORPORATIVO

SOSTENIBILIDAD

DIMENSIÓN ECONÓMICA

NUESTRO NEGOCIO

PROVEEDORES

CLIENTES

DIMENSIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE

DIMENSIÓN SOCIAL

EMPLEADOS

SEGURIDAD

SOCIEDAD

ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA

ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS



En 2018, el crecimiento mundial fue de 3,7%, lo cual estuvo en línea con las últimas proyecciones del mercado, que fueron ajustadas a la baja en octubre del 2018. Las perspectivas de crecimiento mundial para 2019 y 2020 han sido revisadas a la baja, lo que ahora se espera un crecimiento de 3,5% para 2019 (3,7% estimado anteriormente) y un ligero repunte de 3,6% para 2020 (3,7% estimado anteriormente). Esto se debe principalmente a que se espera una reducción sostenida de la tasa de crecimiento de las economías avanzadas junto con una desaceleración temporal de la tasa de crecimiento de las economías de mercados emergentes y en desarrollo durante 2019, debido a contracciones en países tales como Argentina y Turquía y al potencial impacto de las medidas comerciales en Asia.

Las condiciones financieras ya se han tornado más restrictivas desde octubre. Más allá de mayores tensiones generadas por la guerra comercial, otros factores podrían provocar un deterioro aun mayor, lo que incidiría negativamente en el crecimiento. Entre esos posibles factores están la salida del Reino Unido de la Unión Europea sin que medie un acuerdo y una desaceleración más importante de lo previsto en China.

En Estados Unidos, el crecimiento fue de 2,9% en 2018. Se proyecta un crecimiento de 2,5% en 2019 y de 1,8% en 2020, debido a que se espera retroceso en torno al estímulo fiscal, por lo que la tasa de fondos federales debería superar temporalmente la tasa de interés neutral.

En Europa, el crecimiento económico del 2018 fue 1,8%. Las perspectivas de crecimiento para 2019 fueron revisadas a la baja principalmente por menores perspectivas para las economías de Alemania, Italia y Francia. Se espera que el 2019 crezca a una tasa de 1,6% y a una tasa de 1,7% para 2020.

Por su parte, Latinoamérica tuvo un crecimiento de 2,1% en 2018. Las expectativas de crecimiento económico para 2019 también fueron revisadas a la baja dado que se espera un menor crecimiento en México por una disminución de la inversión privada, y una contracción más fuerte de lo esperado en Venezuela. Se espera un crecimiento de 2,0% para 2019 y de 2,5% para 2020.

En Brasil, se registró un crecimiento de 1,3% en 2018 y las perspectivas de crecimiento fueron revisadas al alza, donde se espera que continúe la recuperación gradual tras la recesión. Para 2019, se proyecta un crecimiento de 2,5% y de 2,2% en 2020.

En Chile, el crecimiento fue de 4,0% en 2018. Si bien las políticas económicas son sólidas, el crecimiento potencial se ha desacelerado en años recientes, explicado en parte por un escenario mundial menos dinámico, por lo que para el año 2019 se proyecta un crecimiento de 3,4% y para el 2020 de 3,2%.

En este entorno económico, la flexibilidad del modelo de negocio implementado por la Sociedad es la clave para afrontar de mejor forma las fluctuaciones económicas.

Se presentan a continuación los principales índices financieros del Estado de Situación Financiera Consolidado:

	31-12-2018	31-12-2017
INDICES DE LIQUIDEZ		
Liquidez corriente (veces) (Activo corriente en operación/ Pasivo corriente)	0,59	0,64
Razón ácida (veces) (Fondos disponibles/ pasivo corriente)	0,19	0,20
INDICES DE ENDEUDAMIENTO		
Razón de endeudamiento (veces) (Pasivo corriente + pasivo no corriente/ Patrimonio neto)	3,77	3,48
Deuda corriente / Deuda total (%)	40,29	40,21
Deuda no corriente / Deuda total (%)	59,71	59,79
Cobertura gastos financieros (R.A.I.I. / gastos financieros)	1,98	2,19
INDICES DE ACTIVIDAD		
Total de Activos	17.566.777	18.797.972
Inversiones	4.208.946	3.510.077
Enajenaciones	3.888.084	3.290.786



MENÚ
PRESENTACIÓN
DESTACADOS
MENSAJE DEL CEO
QUIENES SOMOS
GOBIERNO CORPORATIVO
SOSTENIBILIDAD
DIMENSIÓN ECONÓMICA
NUESTRO NEGOCIO
PROVEEDORES
CLIENTES
DIMENSIÓN AMBIENTAL
MEDIO AMBIENTE
DIMENSIÓN SOCIAL
EMPLEADOS
SEGURIDAD
SOCIEDAD
ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA
ANEXOS

INFORMES FINANCIEROS

DECLARACIÓN JURADA
CRÉDITOS

INDICES DE RENTABILIDAD

Los índices de rentabilidad han sido calculados sobre el patrimonio y resultados atribuibles a Accionistas mayoritarios.

	31-12-2018	31-12-2017
Rentabilidad del patrimonio (Resultado neto / patrimonio neto promedio)	0,05	0,04
Rentabilidad del activo (Resultado neto / activos promedios)	0,01	0,01
Rendimiento de activos operacionales (Resultado neto / activos operacionales (**)) Promedio	0,01	0,01
(**) Total de activos menos impuestos diferidos, cuentas corrientes del personal, inversiones permanentes y temporales, y plusvalía.		
	31-12-2018	31-12-2017
Resultado por acción (Resultado neto / n° acciones suscritas y pagadas)	0,30	0,26
Retorno de dividendos (Dividendos pagados / precio de mercado)	0,00	0,00

ANÁLISIS RAZONADO

b) Se presentan a continuación los principales índices financieros del Estado de Resultados Consolidado:

	Por los 12 meses terminados al 31 de Diciembre	
	2018	2017
	MUS\$	MUS\$
Ingresos operacionales	10.368.214	10.163.796
Pasajeros	8.708.988	8.494.477
Carga	1.186.468	1.119.430
Otros	472.758	549.889
Costos operacionales	(9.663.095)	(9.449.262)
Remuneraciones	(1.819.969)	(2.023.634)
Combustible	(2.983.028)	(2.318.816)
Comisiones	(222.506)	(252.474)
Depreciación y amortización	(981.645)	(1.001.625)
Otros arriendo y tasas de aterrizaje	(1.217.647)	(1.172.129)
Servicios a pasajeros	(280.279)	(288.662)
Arriendo de aviones	(538.347)	(579.551)
Mantenimiento	(382.242)	(430.825)
Otros costos operacionales	(1.237.432)	(1.381.546)
Resultado operacional	705.119	714.534
Margen operacional	6,8%	7,0%
Ingresos financieros	53.253	78.695
Costos financieros	(356.269)	(393.286)
Otros ingresos / costos	(105.074)	(25.725)
Resultado antes de impuesto e interés	297.029	374.218
Impuestos	(83.782)	(173.504)
Utilidad/pérdida antes de interés minoritario	213.247	200.714
Atribuible a:		
Inversionistas de la matriz	181.935	155.304
Interés minoritario	31.312	45.410
Utilidad/Pérdida neta	181.935	155.304
Margen neto	1,8%	1,5%
Tasa efectiva impuesto	28,2%	46,4%
Total Acciones		
Utilidad neta por acción (US\$)	606.407.693	606.407.693
R.A.I.I.D.A.	0,30002	0,25610
R.A.I.I.D.A.	1.550.378	1.645.024





DECLARACIÓN JURADA

En nuestra calidad de directores, gerente general y vicepresidente de Finanzas de LATAM Airlines Group, declaramos bajo juramento nuestra responsabilidad respecto de la veracidad de toda la información contenida en la Memoria Integrada LATAM 2018.

Ignacio Cueto Plaza
Presidente

Carlos Heller Solari
Vice-presidente

Juan José Cueto Plaza
Director

Georges de Bontgaignon Arndt
Director

Henri Philippe Reichstul
Director

Giles Edward Agutter
Director

Eduardo Novoa Castellón
Director

Nicolás Eblen Hirmas
Director

Sonia Villalobos
Director

Enrique Cueto Plaza
Gerente General

Ramiro Alfonso Balza
Vice-presidente de Finanzas

- MENÚ
- PRESENTACIÓN
- DESTACADOS
- MENSAJE DEL CEO
- QUIENES SOMOS
- GOBIERNO CORPORATIVO
- SOSTENIBILIDAD
- DIMENSIÓN ECONÓMICA**
- NUESTRO NEGOCIO
- PROVEEDORES
- CLIENTES
- DIMENSIÓN AMBIENTAL**
- MEDIO AMBIENTE
- DIMENSIÓN SOCIAL**
- EMPLEADOS
- SEGURIDAD
- SOCIEDAD
- ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA
- ANEXOS

DECLARACIÓN JURADA

- CRÉDITOS





CRÉDITOS

COORDINACIÓN
LATAM – Sostenibilidad
LATAM – Relaciones con Inversionistas

TEXTO Y DISEÑO

Conecta Comunicação e Sustentabilidade

Texto: Judith Mota y Talita Fusco
Consultoría GRI: Thaís Colpaert
Proyecto gráfico: Naná de Freitas
Diagramación: Flavia Ocaranza, Gisele Fujiura
y Gustavo Inafuku
Programación web: Daniel Miclos

VERSIÓN EN ESPAÑOL

Minx Translation

Nuriyah Costa-Laurent

FOTOGRAFÍA

Archivo LATAM

- MENÚ
- PRESENTACIÓN
- DESTACADOS
- MENSAJE DEL CEO
- QUIENES SOMOS
- GOBIERNO CORPORATIVO
- SOSTENIBILIDAD
- DIMENSIÓN ECONÓMICA**
- NUESTRO NEGOCIO
- PROVEEDORES
- CLIENTES
- DIMENSIÓN AMBIENTAL**
- MEDIO AMBIENTE
- DIMENSIÓN SOCIAL**
- EMPLEADOS
- SEGURIDAD
- SOCIEDAD
- ACERCA DE LA MEMORIA INTEGRADA
- ANEXOS
- INFORMES FINANCIEROS
- DECLARACIÓN JURADA

CRÉDITOS

