

Santiago, 27 de agosto de 2020

Señor
Eugenio Cueto Plaza
Presidente del Directorio
Señores Directores
LATAM AIRLINES GROUP S.A

Ref: Citación a Junta Extraordinaria de Accionistas

De mi consideración:

Por la presente, en mi condición de representante legal de Administradora de Fondos de Pensiones Capital S.A, la cual representa a los fondos de pensiones administrados por mi representada y que son accionistas de LATAM AIRLINES GROUP S.A. (en adelante indistintamente "LATAM" o la "Sociedad"), y en cumplimiento del deber de velar por la seguridad de las inversiones de los fondos administrados, solicito que por su intermedio el Directorio convoque a una Junta Extraordinaria de Accionistas de la Sociedad, en el más breve plazo, a fin de que la referida junta conozca respecto a una serie de materias indicadas en el punto II de la presente carta y **que atañen al interés social de todos los accionistas de esta Sociedad.**

Esta solicitud tiene como fundamento los antecedentes que a continuación se exponen:

1.- Propuesta de Financiamiento de los accionistas mayoritarios de la Sociedad en el contexto de la propuesta de financiamiento conocida como DIP, formulada ante el Tribunal del Distrito Sur de Nueva York que conoce de la solicitud de reorganización concursal voluntaria bajo Chapter 11 de la Ley de Quiebras de los Estados Unidos, al cual la Sociedad solicitó acogerse.

Como es de público conocimiento y como fuera someramente adelantado en la Junta Extraordinaria de Accionistas celebrada el 18 de junio pasado, la Sociedad presentó a la Corte de Nueva York que conoce del procedimiento de reorganización voluntario, una propuesta para que dicho tribunal autorice préstamos que se otorgarían en tres tramos

denominados A, B y C (por su denominación en Inglés, *Debtor In Possession* o DIP), el cual tendrá la garantía de activos de propiedad del Grupo LATAM.

También por información de público conocimiento, se sabe que los patrocinadores y eventuales acreedores del Tramo C, son dos de los principales accionistas mayoritarios de la Sociedad, a saber, Costa Verde Aeronáutica S.A. y Qatar Airlines y sus relacionadas,

Por información de público conocimiento entendemos que las condiciones del denominado Tramo C, sin perjuicio de otras que introdujo el deudor durante las audiencias en Nueva York, serían las siguientes:

- El compromiso de ambos accionistas es por USD 900 millones, en carácter de exclusivo y por un monto adicional de USD 250 millones, al que podrán concurrir otros accionistas de LATAM. El financiamiento total de este Tramo C es por USD 1.125 millones.
- Los desembolsos del Tramo C están sujetos a la aprobación de financiamiento bajo los otros tramos, salvo renuncia de los mismos.
- Se solicita que este Tramo sea aprobado por el Tribunal en forma previa a la obtención de financiamiento del tramo A y B, *para pavimentar el camino para que la Compañía y filiales accedan a la totalidad de financiamiento requerido.*
- Inicialmente el agente del Tramo C es designado por los acreedores del Tramo C.
- La tasa de interés del tramo C es 14,5% anual.
- La comisión de pago o prepago es de 2,5% sobre el tramo C.
- El interés por mora es del 2%.
- El saldo del crédito de los participantes del Tramo C (accionistas mayoritarios de la Compañía) puede ser convertido en acciones de la compañía, con un descuento del 20% respecto del valor de la acción.
- Por el monto no desembolsado existirá una comisión de 0,5% anual.
- Se contempla una serie de Eventos de Incumplimiento entre los cuales se encuentra el *"Change of Control"*.

- Los accionistas mayoritarios pueden convertir el préstamo en acciones de la compañía, según así lo determine LATAM.

2.- Existencia o no de un controlador de la Sociedad

Existen una serie de antecedentes que se originan en las propias revelaciones de la Sociedad en su memoria y estados financieros e información entregada al regulador en los Estados Unidos de América, en los cuales se hace un equívoco tratamiento de los términos socio mayoritario, Grupo Controlador, o bien controlador de LATAM, los que se enumeran a continuación:

i.- En la Nota 1 de los Estados Financieros 2019, se hace referencia al mayor accionista de la Sociedad, pero al referirse a la participación en TAM de LATAM, se señala que *“Además, todas las acciones importantes necesarias para la operación de las aerolíneas requieren el voto favorable de los accionistas controladores de LATAM y TAM.”*. A su vez, en la página 125 de los Estados Financieros se afirma que *“Al 31 de diciembre de 2019, la Sociedad está en cumplimiento de todos los indicadores financieros detallados anteriormente. Por otra parte, los contratos de financiamiento de la Sociedad establecen en forma general cláusulas relativas a cambios en la estructura de propiedad y en el controlador y disposición de los activos (lo que se refiere principalmente a transferencias importante de activos). En particular, el contrato denominado “Indenture” suscrito entre Guanay Finance Limited (ver Nota 1), LATAM Airlines Group S.A. y Citibank, N.A. con fecha 7 de noviembre de 2013 contempla cláusulas relativas a cambios en la estructura de propiedad y en el controlador, que generan la anticipación de ciertas obligaciones de pago. Como consecuencia de la adquisición del 20% de las acciones de LATAM Airlines Group S.A. por parte de Delta Air Lines, Inc., la deuda mantenida por parte de Guanay Finance Limited en relación con dicho financiamiento, la cual vencía en diciembre de 2020, sería liquidada en marzo de 2020, situación prevista por la Sociedad.”*, sin que se indique si esto ocurrió por un cambio en la estructura de “propiedad” o de quien era el “controlador”.

ii.- Por su parte, en la página 15 de la Memoria 2019 se indica que el año 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*”.

iii.- En la página 132 de la Memoria 2019, relativa al Gobierno Corporativo de LATAM, se señala -en cuanto al gobierno y administración del Grupo LATAM-, que existen distintos pactos de accionistas: 1. **Pacto de Accionistas del Grupo Controlador**: celebrado entre los accionistas controladores de LATAM y TEP Chile (...). A su vez, en la página 133 de dicha Memoria, se menciona que “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”. Más adelante, en la misma página se indica que “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” (destacados son nuestros).

iv.- En la página 135 de dicha Memoria, se menciona que el grupo controlador de LATAM y TEP Chile han acordado en el Pacto de Accionistas del Grupo Controlador votar sus respectivas acciones ordinarias de LATAM Airlines Group de la siguiente forma (...)”, lo que se repite en varias partes de esta página y en la página 136. Sin perjuicio de que en la página 138, se hace mención del éxito de la OPA de Delta, la que adquirió el 20% de la propiedad de LATAM, no se hace mención ni la Memoria, como tampoco en los Estados Financieros, ni en ningún hecho esencial conocido, que se haya informado a la CMF sobre el hecho que el Grupo Controlador hubiera perdido el control.

v.- Finalmente, se debe tener presente lo informado por la Sociedad en el ITEM 7, en su reporte anual 20-F, presentado ante la Comisión de Valores de los Estados Unidos (*Securities and Exchange Commission*) el 18 de marzo de 2020, se indica al Grupo-Cueto como “LATAM Controlling Shareholders” y que “*The Cueto Group is entitled to*

elect three of the nine members of our board of directors and is in a position to direct the management of the Company. (destacados son nuestros)

Es del caso que, en la respuesta de LATAM a la Comisión para el Mercado Financiero ("CMF") de 4 de agosto pasado se afirma que: "Parece pertinente recordar que con fecha 29 de diciembre de 2019 se publicó el aviso de resultado de la oferta pública de adquisición de acciones de LTM efectuada por Delta Air Lines Inc. Desde dicha fecha, no existe ningún accionista de LTM titular de al menos el 25% del capital con derecho a voto, y no existe acuerdo de actuación conjunta de accionistas que llegue a dicho umbral (si lo hubiera, debería haber sido informado por la Norma de Carácter General N° 104), por lo que no hay nada que informar a este respecto". Llama la atención que ni el directorio y tampoco la gerencia de LATAM, ni el Grupo Controlador existente hasta esa fecha, hayan informado a la CMF, ni al mercado del hecho que, desde dicha fecha, el Grupo Cueto-Amaro al no ser dueños de al menos el 25% de las acciones de LATAM, habían dejado de ser sus controladores, elemento de gran relevancia para el mercado y para una serie de contratos suscritos por LATAM y, probablemente, por el Grupo Controlador, en sus financiamientos propios.

Todo lo anterior, ha creado preocupación y confusión en el mercado, ya que hay información contradictoria entregada al mismo sobre la existencia o inexistencia de un controlador en LATAM.

2.- En las últimas semanas hemos tomado conocimiento de antecedentes vertidos en la Corte de Nueva York por los abogados que participaron en los alegatos, en el marco de la aprobación del Financiamiento DIP, que revelan indicios de una actuación coordinada destinada a un propósito específico de los accionistas **Costa Verde, Qatar**, y también de **Delta** (sin perjuicios de otros importantes accionistas que se habrían unido al denominado Tranch C). En efecto, con fecha 9 de agosto pasado, un artículo de prensa publicado en el suplemento *Pulso Domingo*, del diario la Tercera, titulado *La opción de Delta y la salida de las AFPs (sic) de Latam*, indica que de ser aprobado la propuesta de financiamiento DIP cuyo Tramo C ha sido articulado por el Grupo Cueto, Amaro-Eblen y

Qatar Airways, se le sumaría Delta Airlines, toda vez que (y siempre de acuerdo a dicho artículo de prensa) Qatar Airways vendería parte de sus derechos en el DIP a Delta Airlines.

Fuera de lo anterior, LATAM ha informado en su Memoria y comunicados de importantes acuerdos comerciales con su accionista Delta.

3.- Así también, de los alegatos (cuyos abogados y Juez han tenido acceso a las actas de directorio) y de la misma nota de prensa antes señalada, se ha informado que todos los directores de LATAM, salvo los independientes, se habrían abstenido de votar en dicho órgano colegiado, respecto a materias que dicen relación con la aprobación del financiamiento DIP. La pregunta que cabe hacerse es ¿Cuál es la implicación o relación de los directores designados por Delta (los cuales no tendrían ninguna vinculación con dicha entidad, según se lee en su currículum), que les llevó a abstenerse de votar ?

II. Materia que deberá someterse a votación por parte de la Junta de Accionistas.

En razón de los antecedentes indicados en el punto anterior, las materias que solicitamos se incluyan en la convocatoria a junta extraordinaria de accionistas son las siguientes.

- i) Se indique si la operación de financiamiento en su Tramo C, presentada por LATAM, al ser una operación entre partes relacionadas, se ajusta en términos, precio y condiciones a las que prevalecen en el mercado, según lo que disponen las normas de la ley de Sociedades Anónimas, dando explicación de ello.

- ii) En caso de que la respuesta a la pregunta anterior sea afirmativa, se indique pormenorizadamente cómo y por qué se cumplen dichas condiciones.
- iii) Si dichas operaciones fueron aprobadas por el directorio de la Sociedad; que directores participaron en su aprobación o se abstuvieron de votar; si acordaron informarlas como hecho esencial; si el comité de directores de la Sociedad discutió y/o votó sobre esta operación; o si se solicitaron informes de evaluadores o profesionales independientes a la Sociedad.
- iv) De qué manera esta operación contribuye al interés social de todos los accionistas, toda vez que por los USD 900 millones del Tramo C, sólo podrían acceder los accionistas patrocinadores de dicho Tramo, y no todos los accionistas, y más aun considerando que la opción de que la deuda se convierta en capital de la Sociedad, a un descuento considerable, podría implicar per se una dilución de los accionistas minoritarios.
- v) De qué manera y sin violar las disposiciones de la Ley de Sociedades Anónimas en materia de ejercicio de derecho de opción preferente, Costa Verde Aeronáutica y Qatar Airlines, podrían convertir en acciones de la Sociedad el crédito por USD 900 millones, por decisión de LATAM, sin afectar el derecho del resto de los accionistas, especialmente los minoritarios.
- vi) Se solicita que se informe a la Junta de Accionistas, de conformidad con las disposiciones establecidas en la Ley de Mercado de Valores, y en la Norma de Carácter General N° 30, si existe actualmente un controlador, grupo controlador de la Sociedad o convenio de actuación conjunta, indicando quién sería el actual controlador o grupo controlador, y cuál es el fundamento jurídico de ello.

Esperando una respuesta a esta presentación

Saluda atentamente a Ud.,



Jaime Munita Valdivieso
Gerente General