LATAM AIRLINES

Relatório Integrado 2018

SUMÁRIO

03 APRESENTAÇÃO

05 DESTAQUES

08 MENSAGEM DO CEO

10 QUEM SOMOS

- **11** Perfil e estratégia
- **14** Modelo de geração de valor
- **16** Linha do tempo
- **19** Frota moderna
- **21** Operações
- **27** Prêmios e reconhecimentos

28 GOVERNANÇA CORPORATIVA

- **29** Princípios, práticas e políticas
- **31** Esferas de decisão
- **36** Estrutura de propriedade
- **41** Política financeira

45 SUSTENTABILIDADE

- **46** Visão de longo prazo
- **54** Conexão com os ODS

DIMENSÃO ECONÔMICA

56 NOSSO NEGÓCIO

- **57** Contexto setorial
- **58** Resultados financeiros
- **60** Informações da bolsa de valores
- **61** Gestão de riscos
- **63** Plano de investimentos

64 FORNECEDORES

- **65** Conhecer a cadeia
- **68** Direto ao ponto: Princípios alinhados

69 CLIENTES

- **70** No centro da estratégia
- **72** Direto ao ponto: Tecnologia e autonomia
- **73** Gestão da satisfação

DIMENSÃO AMBIENTAL

75 MEIO AMBIENTE

- **76** Políticas e sistemas
- **78** Direto ao ponto: Mudanças climáticas
- **79** Ecoeficiência das operações

DIMENSÃO SOCIAL

86 COLABORADORES

- **87** Direto ao ponto: Conectados ao negócio
- **88** Equipe multicultural
- **90** Liderança e compromisso
- **92** Direto ao ponto: Segurança dos colaboradores

93 SEGURANÇA

- **94** Direto ao ponto: Segurança acima de tudo
- **95** Compromisso de cada um e de todos

97 SOCIEDADE

- **98** Direto ao ponto: Compromisso com a região
- **99** Cidadania corporativa na prática

102 SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO

- **103** Relato e materialidade
- **105** Sumário de conteúdo GRI
- **111** Pacto Global
- **112** Verificação externa
- **113** Glossário

114 ANEXOS

167 RELATÓRIOS FINANCEIROS

- **168** Demonstrações financeiras 2018
- **255** Afiliadas e coligadas
- **293** Análise fundamentada

301 DECLARAÇÃO JURAMENTADA

302 CRÉDITOS

Clique nos botões e navegue pelo PDF.

Nesta publicação, LATAM Arlines Group, LATAM e Grupo são adotados como sinônimo para indicar o conjunto da operação. Quando os dados se referem a uma empresa – como LATAM Cargo ou filial em particular –, a informação é especificada para o leitor.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

APRESENTAÇÃO

Este Relatório Integrado é mais um avanço na trajetória de evolução constante da LATAM em sua prestação de contas à sociedade.

A publicação cobre o período de 1º de janeiro a 31 de dezembro de 2018. Apoia-se nos princípios de relato integrado do International Integrated Reporting Council (IIRC) e nas diretrizes da Global Reporting Initiative (GRI) para apresentar um retrato coeso das inter-relações entre informações financeiras e não financeiras nas diferentes dimensões do negócio da LATAM e nos seus relacionamentos com os diferentes *stakeholders*.

PARA LER O RELATÓRIO

São seis grandes blocos de informação:

> O bloco 1 concentra as **informações institucionais**: quem é a empresa, onde atua, como é seu processo de tomada de decisão e como integra a sustentabilidade no dia a dia da gestão.

> Os blocos 2, 3 e 4 cobrem o desempenho alcançado no ano nas dimensões **econômica**, **ambiental** e **social**. A organização leva em conta a abordagem adotada pelo Índice Dow Jones de Sustentabilidade (DJSI, na sigla em inglês).

> No bloco 5, estão dados técnicos sobre a publicação – metodologia utilizada, carta de verificação externa –, um glossário de siglas e a seção Anexos, com informações complementares ao leitor que deseja aprofundar o entendimento sobre tópicos específicos.

> O bloco 6 é dedicado às **demonstrações financeiras** do Grupo. A LATAM Airlines Group e a maioria das suas filiais mantêm registros contábeis e preparam demonstrações financeiras em dólares norte-americanos (US$). No entanto, algumas filiais mantêm seus registros contábeis e preparam suas demonstrações financeiras em pesos chilenos, pesos argentinos, pesos colombianos ou reais brasileiros.

Em particular, a TAM mantém seus registros contábeis e prepara duas demonstrações financeiras em reais brasileiros. As demonstrações financeiras consolidadas da LATAM incluem os resultados dessas filiais convertidos em dólares norte-americanos.

A norma International Financial Reporting Standard (IRFS), emitida pelo International Accounting Standards Board (IASB), requer que os ativos e passivos considerem o câmbio no fim do período, enquanto as contas de receitas e despesas levam em conta o câmbio da data da transação, ainda que também possa ser adotado um câmbio mensal se as taxas não variarem muito.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE

DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES

DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE

DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE

SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS

RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA

CRÉDITOS

SEÇÕES

A seção **Anexos** foi um dos recursos editoriais adotados para vencer a aparente contradição entre o compromisso com a concisão e a necessidade de abrangência na cobertura das informações para atender as necessidades de diferentes públicos. Também foram utilizados links externos para informações adicionais pertinentes.

Três seções específicas colaboram com a objetividade da publicação:

Destaques: localizada no início do Relatório, com os acontecimentos e números mais relevantes;

DIRETO AO PONTO fichas temáticas sobre uma seleção de assuntos-chave. São organizadas em três partes: Contexto e posicionamento, onde se informa a relevância do tópico para a LATAM, o setor aéreo ou a sociedade; Gestão do tema, com o foco de atuação do Grupo, incluindo as oportunidades e os desafios; e Avanços 2018, um compilado das ações mais recentes e seus resultados;

Snapshot série histórica dos principais indicadores; há um para cada capítulo de desempenho localizado nas dimensões econômica, social e ambiental.

CONVENÇÕES

> Ao longo deste relatório integrado, faz-se diversas referências a "LATAM". Excetuando-se os casos em que o contexto o exija, as menções a "LATAM Airlines Group" se referem à LATAM Airlines Group S.A., entidade operadora não consolidada e as menções a "LATAM", "o Grupo", "Sociedade", "nós" e o uso de "a empresa" e "a companhia" tratam da LATAM Airlines Group S.A. e suas filiais 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" ou "LATAM Airlines Brasil"), LAN Cargo S.A. ("LATAM Cargo") e suas duas filiais regionais – Línea Aérea Carguera de Colombia S.A. ("LANCO") na Colômbia e Aerolinhas Brasileiras S.A. ("ABSA") no Brasil. Em novembro de 2018, a LATAM Airlines Group vendeu sua participação na sua filial de cargas mexicana Aero Transportes Mas de Carga S.A. Mas de C.V. ("MasAir").

> Outras referências a "LATAM", conforme o contexto, tratam da marca LATAM, lançada em 2016 e que integra, sob um nome reconhecido internacionalmente, todas as marcas afiliadas, como LATAM Airlines Chile, LATAM Airlines Peru, LATAM Airlines Argentina, LATAM Airlines Colômbia, LATAM Airlines Equador e LATAM Airlines Brasil.

> As menções a "LAN" se referem à LAN Airlines S.A., atualmente conhecida como LATAM Airlines Group S.A. e suas filiais consolidadas, em relação a circunstâncias e fatos ocorridos antes da data em que se completou a integração de LAN Airlines S.A. e TAM S.A.

> A não ser que o contexto exija outra forma, as menções a "TAM" se referem à TAM S.A. e suas filiais consolidadas, incluindo TAM Linhas Aereas S.A. ("TLA"), que funciona sob o nome de "LATAM Airlines Brasil", Multiplus S.A. ("Multiplus"), Fidelidade Viagens e Turismo Limited ("TAM Viagens") e Transportes Aéreos Del Mercosur S.A. ("TAM Mercosur").

> Ao longo do texto, entre colchetes, estão sinalizados os **indicadores GRI**. A localização desse conteúdo também pode ser feita pelo Sumário de Conteúdo GRI localizado no bloco final do relatório.

Caso tenha sugestões, críticas ou dúvidas sobre o relatório, envie um *e-mail para* investorrelations@latam.com ou sostenibilidad@latam.com. **[102-53]**

Boa leitura!

Destaques 2018

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE

DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES

DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE

DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE

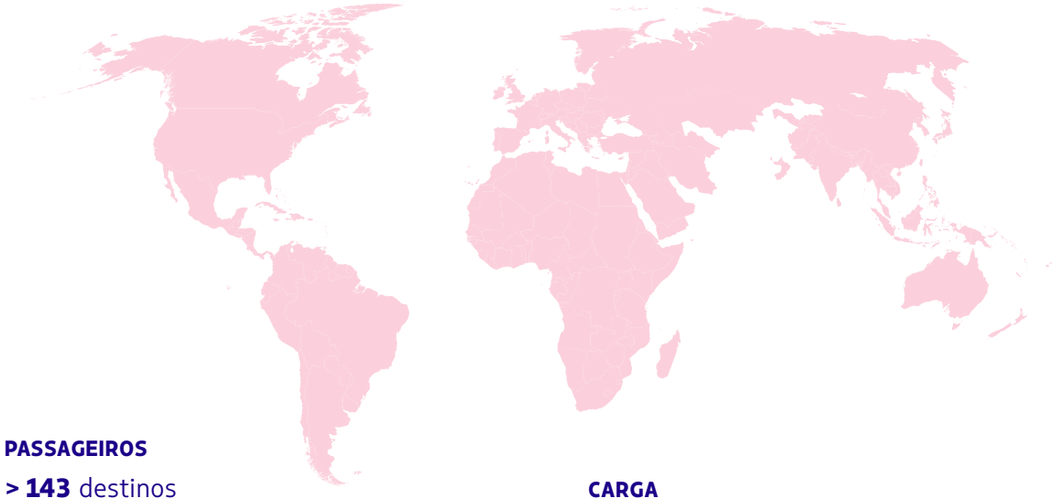
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS

RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA

CRÉDITOS

CONECTIVIDADE

LATAM conecta pessoas e destinos nos cinco continentes.



PASSAGEIROS

> **143** destinos
> **26** países
> **148** códigos compartilhados
> **68,8 milhões** de passageiros transportados

83,1% | **+5,0%**[1] | **+2,9%**[1]

Taxa de ocupação
Tráfego consolidado (Passageiro: RPK; Carga: RTK)
Capacidade (Passageiro: ASK; Carga: ATK)

CARGA

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

55,1% | **+4,7%**[1] | **+3,0%**[1]

1 Em comparação com 2017.
ASK: available seat-kilometers.
ATK: available ton-kilometers.
RPK: revenue passenger-kilometers.
RTK: revenue ton-kilometers.

FOCO NO CLIENTE

US$ 400 milhões serão investidos na transformação das cabines de mais de dois terços da frota.

Eleito o grupo de companhias aéreas **mais pontual** na categoria Mega Airlines.

Quarto maior programa de fidelidade do mundo, com mais de **30 milhões** de membros.

1 Fonte: Official Airline Guide (OAG). Considera as 20 maiores companhias aéreas do mundo em número de voos no ano. Índice de pontualidade: 85,6% (atrasos de até 15 minutos).

MAIS AUTONOMIA E COMODIDADE

> Novas funcionalidades no aplicativo LATAM.
> Uso de biometria para acelerar o processo de embarque.
> Mais de mil quiosques para auto *check-in* nos aeroportos.
> Entretenimento: plataforma LATAM Play disponível para *smartphones*, *tablets* ou *laptops*.

SEGURANÇA

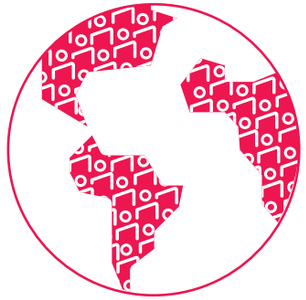
Taxa de incidentes em terra 75% menor que a média do setor.

Diminuição de 9,7% na taxa de acidentes de trabalho em terra; redução acumulada de 53,5% nos últimos cinco anos.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

Destaques 2018

QUEM FAZ A LATAM



Mais de **41 mil** colaboradores, de **61** nacionalidades

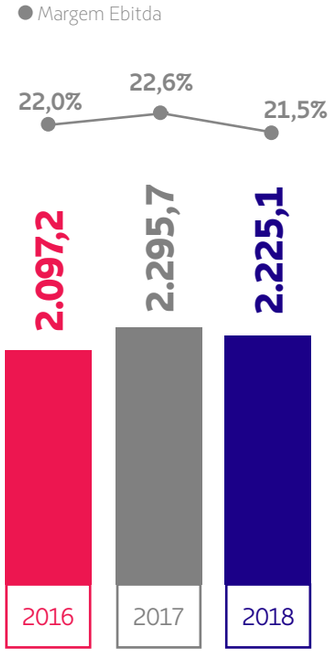
CAPACITAÇÃO

1,4 milhão de horas de capacitação
(média de 35 horas por colaborador)

Mais de **US$ 23 milhões** investidos

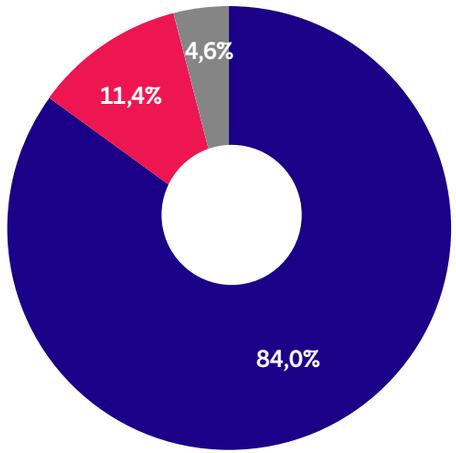
EFICIÊNCIA E DESEMPENHO

EBITDA AJUSTADO (US$ milhão)



EBITDA ajustado lucro antes de juros, impostos, amortização, depreciação e arrendamento de aeronaves.

RECEITAS 2018



TOTAL US$ 10.368,2 MILHÕES

- Passageiros
- Carga
- Outras

Lucro líquido
US$ 182 milhões

Aumento de 17% em comparação com 2017

Este foi o maior resultado da história do Grupo LATAM.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

Destaques 2018

MUDANÇAS CLIMÁTICAS

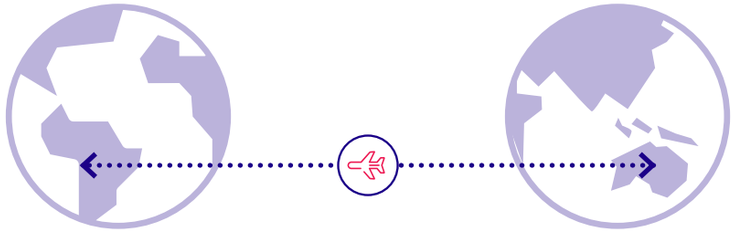
Consumo evitado de mais de **55 milhões** de galões de combustível.

Suficiente para abastecer todos os voos de ida e volta da LATAM que conectam o Chile à Oceania durante mais de 20 meses.[1]

1 Considera voos no Boeing 787: cinco frequências semanais na rota SCL-MEL-SCL e sete frequências semanais na rota SCL-AUK-SCL/AUK-SYD-AUK.

Economia de **US$ 137,3 milhões**

356.492 t CO_2e de emissões compensadas



SUSTENTABILIDADE

5º ano consecutivo incluída na categoria World do **Índice Dow Jones de Sustentabilidade** (DJSI). LATAM é a única companhia aérea da América a integrar o índice.

Contribuição para o alcance das metas relacionadas aos **Objetivos de Desenvolvimento Sustentável** (ODS), agenda mundial proposta pela Organização das Nações Unidas (ONU).

COMPROMISSO COM A REGIÃO

CUIDO DO MEU DESTINO

Ações de turismo sustentável focadas em:

Espírito emprendedor e geração de **empregos**

Preservação do **patrimônio** da região

Cuidado do meio ambiente

FILANTROPIA E CIDADANIA CORPORATIVA

4.606 passagens doadas

4.817 horas de trabalho voluntário

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

MENSAGEM DO CEO [102-14]

Na LATAM, nossas aspirações voam alto, mas é com passo firme e ações concretas que avançamos para alcançá-las. É assim que estamos conduzindo o processo de transformação com o qual reforçamos a liderança do Grupo na região e asseguramos a sustentabilidade em longo prazo. Em 2018, trabalhamos com foco no cliente, para ser a maior e melhor rede de destinos do continente e para promover uma estrutura interna ágil e competitiva. Essas diretrizes nos guiam em um mercado onde a única constante é a mudança.

Uma das ações de maior impacto para nossos clientes durante este ano foi a modificação do modelo de vendas para as rotas internacionais, como já fazemos desde o ano anterior nos voos domésticos. Nossos passageiros agora podem escolher os serviços pelos quais querem pagar, formatando sua viagem conforme sua necessidade. Esta segmentação permite aos passageiros adquirir passagens mais baratas, o que amplia o acesso ao transporte aéreo para um número crescente de pessoas.

O ano foi histórico do ponto de vista da conectividade: inauguramos sete novos destinos, entre os quais destacamos Tel Aviv (Israel), que faz da LATAM o único grupo de companhias aéreas da América Latina a manter operações nos cinco continentes. Além disso, avançamos com os trâmites de aprovação dos acordos de operação conjunta (*Joint Business Agreements* – JBA) com a American Airlines e o grupo IAG (British Airways e Iberia). Temos a esperança de que os benefícios do modelo para o Chile sejam reconhecidos, como tem ocorrido em outros países, e que nossos passageiros possam, em breve, aproveitar a maior conectividade com a Europa e os Estados Unidos por meio de mais destinos, aumento do número de assentos disponíveis e melhores tempos de conexão.

Seguimos comprometidos com a excelência operacional. Nosso foco em pontualidade trouxe resultados em 2018, com um reconhecimento externo importante do *ranking do Official Airline Guide* (OAG), que nos qualificou como líderes na categoria de grandes companhias aéreas, com um índice de pontualidade de 85,6%. No entanto, sabemos que o tempo de nossos clientes é o mais valioso e trabalhamos dia após dia para atender e superar as expectativas dos passageiros.

Pensando na melhor experiência de viagem de nossos passageiros, anunciamos o investimento histórico de US$ 400 milhões para transformar as cabines de mais de dois terços da nossa frota a partir de 2019. O investimento muda a experiência a bordo e estabelece uma segmentação de acordo com as diferentes expectativas e necessidades. Além disso, para oferecer cada vez mais a possibilidade de autogestão de suas viagens, também reforçamos nossa aposta nas tecnologias que dão mais autonomia aos clientes do momento da compra ao desembarque, como a ferramenta de realidade aumentada para confirmar se a bagagem de mão está dentro dos limites permitidos a bordo.

Em consequência da transformação do negócio nos últimos anos, com uma estrutura organiza-

Enrique Cueto
CEO LATAM Airlines Group

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

cional mais leve, eficiente e produtiva, conseguimos manter uma sólida posição financeira em 2018, mesmo diante dos desafios do cenário regional. Entre eles, destaque para a desvalorização do real brasileiro e do peso argentino e o aumento e a volatilidade do preço do combustível, nosso principal insumo.

Fechamos o ano com lucro operacional de US$ 705 milhões e uma margem operacional de 6,8%, similar ao desempenho de 2017. Mesmo com a variação no preço do combustível, que aumentou nossos custos em US$ 664 milhões durante o ano, o lucro líquido cresceu 14% e chegou a US$ 177 milhões, sendo o resultado mais alto alcançado pelo Grupo LATAM desde a associação entre LAN e TAM. Buscando manter um nível saudável de liquidez, nosso fluxo de caixa depois de investimentos alcançou US$ 1,233 milhões, enquanto o nível de endividamento caiu a 4,3 vezes.

O ano foi histórico do ponto de vista da conectividade. Lançamos 28 novas rotas e chegamos à Ásia.

Também avançamos nos demais aspectos de nossa gestão integrada, uma visão que busca abranger de maneira equilibrada as dimensões econômica, social e ambiental e compartilhar valor com os diversos públicos com os quais a LATAM se relaciona.

No âmbito ambiental, um de nossos objetivos mais importantes é a redução da pegada de carbono por meio de ações de eficiência no uso de combustíveis. O trabalho sistemático envolvendo as diversas áreas do Grupo assegura resultados consistentes ano a ano. De 2012 a 2018, reduzimos em 16% o uso de combustível, medido em litros/RTK. Somente no ano, deixamos de emitir 526 mil toneladas de gases de efeito estufa e evitamos um gasto de US$ 137,3 milhões com combustível.

No âmbito social, atuamos como um catalisador de ações que promovem o bem-estar e o desenvolvimento socioeconômico das regiões onde operamos. Nossos projetos estão centrados nos temas em que – pela natureza do nosso negócio – podemos impulsionar transformações reais: turismo sustentável e a utilização de nossa capacidade logística para apoiar iniciativas de saúde e de ajuda humanitária. Um avanço social importante em 2018 foi o trabalho realizado na área de direitos humanos, com a elaboração de uma declaração corporativa sobre o tema e a definição dos processos de análise e gestão de riscos específicos em toda a operação.

Com nossos projetos e ações, reafirmamos nosso compromisso com o Pacto Global da Organização das Nações Unidas e trabalhamos cotidianamente para realizar, na prática, os dez princípios que compõem o documento. Ao longo do ano, também demos início à sistematização das contribuições da LATAM para outra iniciativa da ONU: os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), agenda global de desenvolvimento que já apoiávamos desde 2015 e que define metas a serem cumpridas até o ano de 2030.

Avançamos em nossa gestão integrada, que abrange as dimensões econômica, social e ambiental do negócio.

Essa visão transversal do negócio é fundamental para o desenvolvimento sustentável que desejamos consolidar ao longo do tempo e que nos diferencia como Grupo. Em 2018, pelo quinto ano consecutivo, integramos a categoria World do Índice de Sustentabilidade Dow Jones (DJSI). Somos o único grupo de companhias aéreas das Américas a integrar esse índice.

Os avanços e realizações de 2018 só foram possíveis graças ao engajamento da equipe LATAM e à confiança depositada por nossos acionistas. Em especial, quero reconhecer o comprometimento permanente de todos os nossos colaboradores em cada país em que o Grupo opera, pessoas que enfrentam diariamente os desafios de um setor em constante expansão e transformação com excelência e dedicação, e que evidenciam nossos valores perante os nossos clientes. Nos próximos anos, seguiremos motivados a dar sequência a essa trajetória de geração de valor compartilhado com acionistas e investidores, colaboradores, clientes, fornecedores e sociedade.

Enrique Cueto
CEO LATAM Airlines Group

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE

DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES

DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE

DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE

SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS

RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA

CRÉDITOS

QUEM SOMOS

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE

DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES

DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE

DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE

SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS

RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA

CRÉDITOS

PERFIL E ESTRATÉGIA

[102-1, 102-2, 102-6 e 102-7]

A LATAM Airlines é o principal grupo de companhias aéreas da América Latina e um dos maiores do mundo. Tem a maior e melhor rede da América do Sul, ajustada a diferentes perfis de clientes nos negócios de passageiro – doméstico e internacional – e carga. O Grupo tem sede no Chile e conta mais de 41 mil colaboradores de 61 nacionalidades.

No fim de 2018, o serviço de transporte de passageiros das empresas do Grupo alcançava 143 destinos em 26 países, com atuação nos mercados domésticos de Argentina, Brasil, Chile, Colômbia, Equador e Peru, voos regionais entre esses países e voos de longa distância para os cinco continentes.

A Ásia foi integrada à rede no final do ano, com a inauguração da rota Santiago (Chile) – Guarulhos (Brasil) – Tel Aviv (Israel), o único voo direto entre a América Latina e Israel. O transporte de cargas cobre 29 países com 150 destinos.

As ações da LATAM são negociadas nas bolsas de Valores de Santiago (Chile) e de Nova York (Estados Unidos). O Grupo é o único de companhias aéreas do continente americano e um dos três do mundo a integrar o Índice Dow Jones de Sustentabilidade (DJSI) na categoria World. O ano de 2018 foi o quinto consecutivo em que a LATAM fez parte do índice.

Para saber mais:

> Constituição legal e propósito do Grupo: página 115;
> Estrutura física (propriedades, unidades e equipamentos): página 115;
> Participação no DJSI: página 53;
> Informações da empresa: página 115.

ESTRATÉGIA DO NEGÓCIO

Cinco pilares orientam as ações da empresa, com foco na sustentabilidade do negócio em longo prazo:

> **Comercial e desenvolvimento da rede:** segmentação de tarifas, receitas auxiliares e de carga, melhora da conectividade da região e formação de parcerias estratégicas com outras companhias aéreas;
> **Operações e frota:** eficiência nas operações e competitividade de custos;
> **Clientes:** melhora da experiência dos clientes;
> **Finanças:** robustez financeira e melhora dos resultados;
> **Força organizacional:** estrutura mais simples e rápida na tomada de decisão.

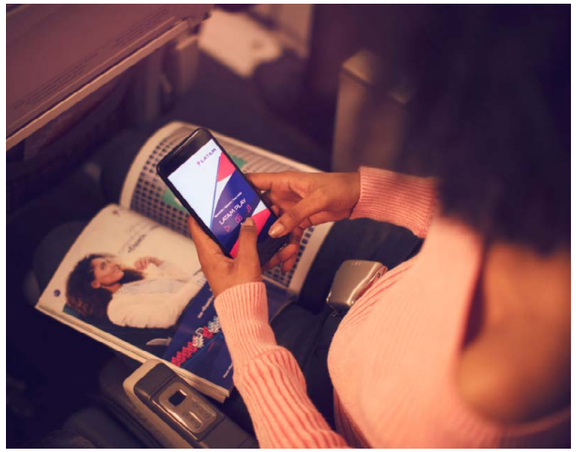
Os pilares impulsionam iniciativas transversais para fortalecer a empresa, contribuir para o crescimento da demanda por transporte aéreo na América Latina, a conectividade e o desenvolvimento da região e assegurar uma operação eficiente e centrada no cliente. A visão integrada dos negócios torna o Grupo mais resiliente perante o contexto macroeconômico e os competidores.
[+] Resultados financeiros.

Os avanços no pilar de força organizacional, por exemplo, orientaram nos últimos anos a eliminação de duplicidades entre a estrutura corporativa e as filiais e a padronização de procedimentos, com efeitos positivos de redução de custos e aumento da competitividade.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

Com foco no cliente, a LATAM vem consolidando iniciativas importantes, como o novo modelo de vendas, que permite ao passageiro personalizar sua experiência de voo e proporciona ao Grupo receitas auxiliares e a possibilidade de estimular o tráfico aéreo. A renovação das cabines, anunciada em 2018, visa aprimorar a experiência dos passageiros que necessitam de mais conforto e comodidade, especialmente durante viagens de longa duração, e também permitirá à LATAM aumentar a oferta de assentos em mais de dois terços da frota.

De modo paralelo, o Grupo investe em outras medidas para dar mais autonomia ao passageiro e melhorar sua experiência com a marca, a exemplo das tecnologias digitais, os investimentos em aeroporto (auto *check-in* e despacho de bagagens) e o entretenimento a bordo (LATAM Play). **[+]** Clientes



CONECTIVIDADE NA PRÁTICA

Conectividade significa voar a mais destinos, com maior frequência e maior possibilidade de conexões. Os indicadores da LATAM apontam esses diferenciais.

> Em quase metade da sua capacidade total, medida em ASK[1], a LATAM é líder em frequência em relação à das demais linhas aéreas que operam as mesmas rotas.

> Por meio da ampla rede de destinos, *hubs* estratégicos e alianças com outras companhias, o Grupo consegue oferecer voos – diretos, com escala ou conexão – para mais de 87% de todos os trajetos nacionais e internacionais buscados pelos viajantes dos seis países em que opera[2].

> Os voos da LATAM são a melhor alternativa de rota para quase um terço dos passageiros que se deslocam entre pontos conectados pela LATAM e seus parceiros, seja pela maior frequência, existência de voos diretos ou rotas mais adequadas (mais curtas e com menos conexões)[3].

1 ASK: available seat kilometers (assentos-quilômetro oferecidos) – número de assentos disponíveis multiplicado pela distância voada.

2 Considera todos os voos comerciais realizados a partir dos países de operação no segundo semestre de 2018 e a oferta de destinos da LATAM no mesmo período.

3 Levantamento realizado de janeiro a julho de 2018, que considera os dados origem-destino operados nos seis mercados.

UNIFICAR A EXPERIÊNCIA

Em 2018, os sistemas de venda e reservas foram reunidos em uma plataforma única, acessível a todos os clientes, independentemente da rota da viagem ou código do voo. Antes havia um sistema para os voos operados pela LATAM Airlines Brasil e a LATAM Airlines Paraguai e outro para as operações de LATAM Airlines Chile, LATAM Airlines Peru, LATAM Airlines Colômbia, LATAM Airlines Argentina e LATAM Airlines Equador. Para o cliente, a mudança significa mais facilidade para gerenciar a viagem e a padronização da experiência. Também foi realizada a atualização dos códigos de voo: as rotas LATAM passam a ser identificadas pelo código LA, à exceção das que conectam Brasil e Estados Unidos, que permanecem com a identificação JJ.

A integração dos sistemas exigiu três anos de planejamento e preparação, que asseguraram um processo seguro e sem impactos na operação. Primeiro houve a migração dos sistemas de vendas de passagens para uma única plataforma e, na sequência, houve a migração do sistema de check-in de todos os aeroportos. Essa etapa significou a atualização de mais de 3 mil voos e 5 milhões de passagens, além de mobilizar 5 mil profissionais. Nos dias iniciais após a mudança, uma mesa de monitoramento formada por 200 colaboradores se revezou 24 horas todos os dias da semana para acompanhar o processo. Os passageiros eram informados permanentemente por meio dos canais de contato do Grupo: *e-mail*, redes sociais, *site* institucional, SMS e comunicados para a imprensa.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

MAIS CONECTIVIDADE

A ampla rede de destinos é outro diferencial da LATAM. Para fortalecê-la, o Grupo investe continuamente em sua rede própria – lançou sete novos destinos em 2018 – e se vale de parcerias para ampliar a oferta aos passageiros.

Ao lado de outras 12 companhias aéreas, o Grupo integra a aliança **one**world®, que oferece um circuito global de rotas que cobre mais de 1.000 destinos em mais de 160 países.

Um destaque importante em 2018 foi o avanço dos processos de aprovação de dois acordos de operação conjunta (*Joint Business Agreement* – JBA) da LATAM com a American Airlines e o International Airlines Group (IAG), que controla as companhias aéreas europeias British Airways e Iberia. Se aprovados pelas autoridades competentes, os JBAs significarão um salto de conectividade para a região, facilitando o acesso a 420 destinos.

Os dois acordos foram aprovados pelo Tribunal de Defesa da Livre Concorrência (TDLC) do Chile em 2018, com nove medidas de mitigação. Essa decisão do tribunal foi interpelada por terceiros e ainda está pendente no Tribunal da Corte Suprema do Chile. Ainda assim, foi possível avançar com o processo de aprovações por parte das autoridades, e o Chile somou-se às autorizações previamente recebidas no Brasil, na Colômbia e no Uruguai, que já haviam autorizado os dois acordos. Além disso, o governo brasileiro ratificou no ano o acordo de Céus Abertos entre Brasil e Estados Unidos, medida essencial para possibilitar a execução do JBA entre a LATAM e a American Airlines. Segue pendente a aprovação por parte do Departamento de Transporte dos Estados Unidos.

Os JBAs, que já são realidade em outras regiões do mundo, não envolvem mudança no controle acionário das companhias envolvidas nem afetam o ambiente concorrencial. Com eles, as partes unem forças e compartilham as oportunidades geradas pela visão integral das suas redes de destinos. É nesse aspecto, principalmente, que os JBAs se diferenciam das alianças e do estabelecimento de voos de código compartilhado: não se trata de oferecer assentos em determinados voos, e sim de abrir aos clientes todas as possibilidades das redes envolvidas. Para os passageiros, os impactos diretos e imediatos seriam: mais opções – voos diretos, menores tempos de conexão –, flexibilidade e autonomia de escolha. Outra vantagem é a possibilidade de acumular pontos ou milhas no programa de fidelidade de uma linha aérea por passagens de outra.

De forma indireta, os clientes também se beneficiarão da sinergia que os JBAs possibilitam à gestão da rede, como: a inclusão de destinos de menor tráfego, que seriam inviáveis para operar individualmente; a customização da oferta para diferentes perfis de clientes, a otimização dos negócios e preços mais competitivos.

HUBS

À medida que o Grupo LATAM expande sua rede de destinos na América Latina e do continente para o mundo, cresce a relevância dos *hubs* para o negócio. Eles são localizados em aeroportos de grande porte – Guarulhos (Brasil); Lima (Peru) e Santiago (Chile) – e aeroportos estratégicos para o viajante de negócios – como Congonhas (Brasil) – e oferecem uma ampla rede de conexões.

IDENTIDADE VISUAL

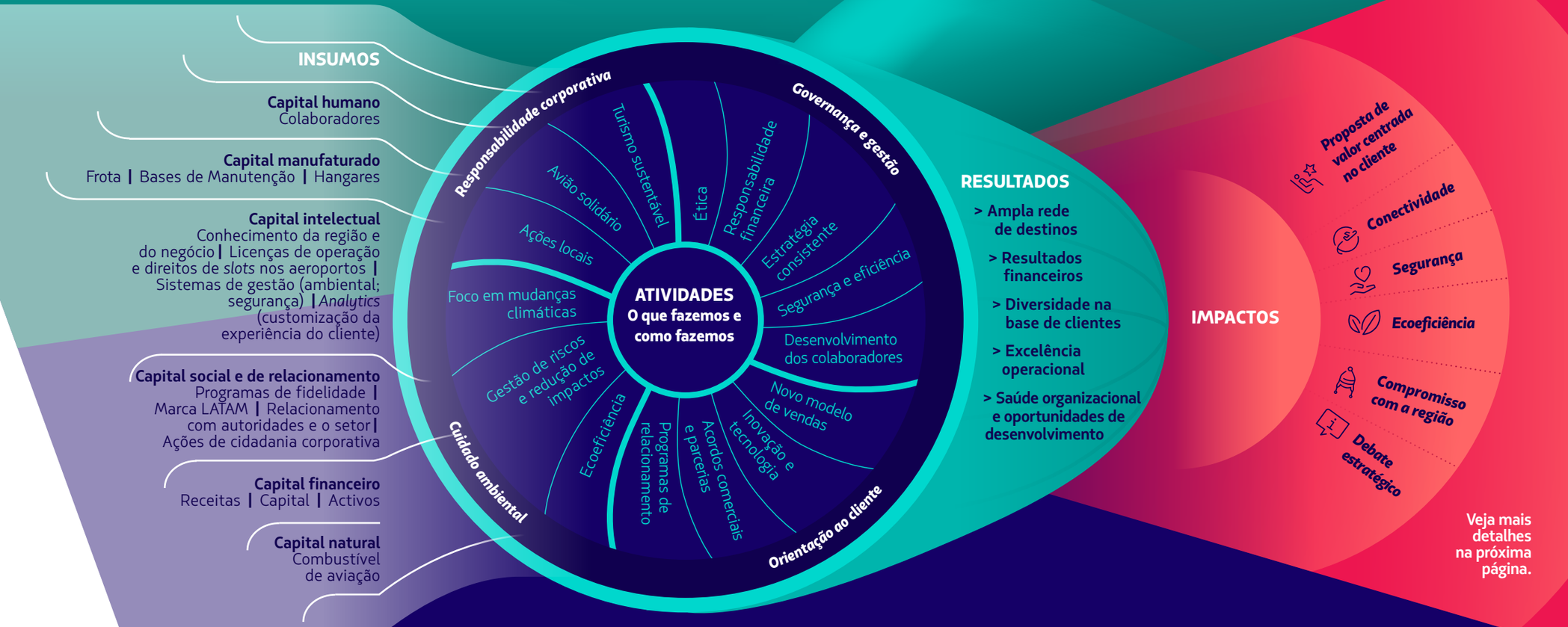
EM 2018, A MARCA LATAM FOI APLICADA A MAIS HANGARES E EDIFÍCIOS, TOTALIZANDO 95%. AINDA ESTÃO PENDENTES OS HANGARES DE MANUTENÇÃO DE SANTIAGO (CHILE) E MIAMI (ESTADOS UNIDOS). A APLICAÇÃO DA MARCA JÁ FOI FEITA EM 25% DAS AERONAVES E ATÉ O FINAL DE 2019 DEVE CHEGAR A 48%.

Modelo de geração de valor

As iniciativas para compartilhar valor integram a visão estratégica do negócio.

Para concretizar o próprio negócio, a LATAM utiliza capitais de naturezas distintas e, por meio das suas atividades, transforma esses insumos em resultados e impactos. Os resultados são a faceta mais visível da operação, a materialização do trabalho, mas a principal entrega de valor da empresa reside em sua capacidade de gerar impactos positivos duradouros.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS



Veja mais detalhes na próxima página.

Nota: Representação gráfica elaborada a partir das diretrizes de Relato Integrado do IIRC; considera os principais elementos envolvidos no modelo de negócios e atuação da LATAM.

Entrega de valor

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE

DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES

DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE

DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE

SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS

RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA

CRÉDITOS

Os impactos gerados repercutem no próprio Grupo e em toda a sua cadeia de relacionamentos, em uma dinâmica que fortalece o negócio e beneficia os diferentes públicos envolvidos.

Proposta de valor centrada no cliente
- Adequação a diferentes perfis e segmentos
- Diversificação das receitas

Conectividade
- Market share
- Liderança na região

Segurança
- Credibilidade

Ecoeficiência
- Diferencial competitivo em um mercado cada vez mais consciente e exigente
- Redução de custos

Compromisso com a região
- Identidade e propósito
- Atratividade (turismo e economia) para a região
- Engajamento

Debate estratégico
- Troca de conhecimentos
- Desenvolvimento do setor
- Antecipação de tendências e riscos
- Conformidade

PARA A LATAM

- Acceso
- Autonomia
- Liberdade de escolha
- Mobilidade
- Impulso econômico
- Confiança
- Economia de recursos naturais
- Menos impacto ambiental
- Menos ruído
- Desenvolvimento econômico
- Fortalecimento social
- Cuidado ambiental
- Diálogo e construção conjunta
- Agenda de temas de interesse dos diversos públicos

PARA OS STAKEHOLDERS

Linha do tempo

Há quase 90 anos, a LATAM conecta pessoas e destinos. Conheça os principais marcos dessa história.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

1929
O Comandante Arturo Merino Benítez cria a LAN (Línea Aérea Nacional de Chile).

1946
Primeiro voo internacional da LAN de Santiago (Chile) a Buenos Aires. (Argentina).

1956
Início das operações para Lima (Peru).

1958
Início das operações para Miami (Estados Unidos).

1961
Cinco pilotos de voo fretado criam a TAM (Taxi Aéreo Marília).

1970
A LAN começa a oferecer voos para a Europa.

1975
O comandante Rolim Adolfo Amaro funda a TAM Transportes Aéreos Regionais.

1976
Início dos serviços da TAM em cidades brasileiras, especialmente no Mato Grosso e em São Paulo.

1983
Criação da Línea Aérea Nacional – Chile Limitada, por meio da Corporación de Fomento de la Producción (CORFO).

1985
A LAN passa a ser uma sociedade anônima.

1986
A TAM adquire a VOTEC – Brasil Central Linhas Aéreas, outra companhia aérea regional que operava nas regiões Norte e Centro-Oeste do Brasil.

1989
Início do processo de privatização: o governo do Chile vende 51% do capital acionário para investidores nacionais e para a Scandinavian Airlines System (SAS).

1990
A Brasil Central é renomeada como Transportes Aéreos Meridionais (TAM).

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

1993

A TAM lança o TAM Fidelidade, primeiro programa de fidelidade do setor aéreo brasileiro.

1994

Privatização da LAN é concluída com a aquisição de 98,7% das ações da sociedade pelos atuais controladores e outros acionistas.

1996

A TAM compra a companhia aérea Lapsa do governo paraguaio e cria a TAM Mercosul.

Início dos voos São Paulo (Brasil) – Assunção (Paraguai).

1997

A LAN negocia suas ações na bolsa de valores de Nova York, tornando-se a primeira companhia aérea latino-americana a negociar ADRs nesse importante mercado.

1998

Chegada do primeiro Airbus A330 e realização do primeiro voo internacional da TAM, de São Paulo (Brasil) a Miami (Estados Unidos).

1999

Inicia-se o processo de expansão da empresa: início das operações da LAN Peru.

2000

A LAN se incorpora à **one**world®.

2001

Parceria da LAN com a Iberia e inauguração do terminal de cargas em Miami (Estados Unidos).

Criação do Centro de Tecnologia TAM e da Academia de Serviços em São Paulo (Brasil).

2002

Parceria da LAN com Qantas e Lufthansa Cargo.

2003

Continuação do plano de expansão da empresa: início das operações da LAN Equador.

2004

Lançamento da nova classe executiva para os voos a Paris (França) e Miami (Estados Unidos).

Mudança da imagem corporativa para LAN Airlines S.A.

A TAM S.A. começa a operar voos a Santiago (Chile).

2005

Outro país do plano de expansão regional da LAN: início das operações da LAN Argentina.

A TAM S.A. abre capital na Bovespa, do Brasil.

Lançamento dos voos para Nova York (Estados Unidos) e Buenos Aires (Argentina).

2006

Início dos voos para Londres (Reino Unido), Zurique e Genebra (Suíça) por meio de acordo com a Air France.

Lançamento da nova classe Premium Business.

TAM é listada publicamente na Bolsa de Nova York, dos Estados Unidos.

2007

Lançamento da rota Milão (Itália) e Córdoba (Espanha) pela TAM.

Autorização da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) do Brasil para iniciar voos para Madri (Espanha) e Frankfurt (Alemanha).

Implementação do modelo *low cost* nos mercados domésticos.

Aumento de capital em US$ 320 milhões.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

2008

Conclusão do processo de renovação da frota de curta distância da LAN, formada agora por aeronaves da família A320.

TAM recebe seu primeiro Boieng 777-300ER.

2009

Início das operações de carga na Colômbia e de passageiros no mercado doméstico do Equador.

Lançamento do Multiplus Fidelidade.

2010

Aquisição da companhia aérea colombiana Aires.

A TAM ingressa oficialmente na Star Alliance.

2011

A LAN e a TAM assinam os acordos vinculativos relacionados à combinação de negócios entre ambas companhias.

2012

Nasce o Grupo LATAM Airlines, por meio da combinação dos negócios da LAN e TAM.

Emissão de 2,9 milhões de ações.

2013

Aumento de capital de US$ 940,5 milhões.

2014

TAM se une à aliança **one**world®, que se torna a aliança global da LATAM Airlines Group.

LATAM lança seu plano estratégico 2015-2018, com o foco de se transformar em um dos grupos aéreos mais importantes do mundo.

2015

Nasce a LATAM, nova marca a ser adotada por LAN, TAM e suas filiais.

Emissão de notas EETC estruturado por US$ 1.020 milhões: o primeiro na América Latina.

2016

Aumento de capital de US$ 608 milhões com o qual a Qatar Airways adquire 9,99% do total de ações subscritas e pagas da LATAM.

2017

Implementação da nova forma de viajar nos mercados domésticos pelas filiais.

2018

Inauguração do primeiro voo à Ásia: Guarulhos (Brasil) – Tel Aviv (Israel).

Novo modelo de vendas chega aos voos internacionais.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

FROTA MODERNA

A frota operacional é composta de 312 aviões, incluindo os modelos mais modernos de suas categorias, e a idade média de sua frota é de 8,9 anos. Nos voos domésticos e regionais na América Latina, opera principalmente aviões da família Airbus A320 – modelos A320, A321 e A320-Neo. Nos voos internacionais de longa distância, a frota operacional inclui os modelos Airbus A350-900 e Boeing 787 Dreamliner – versões 8 e 9, que são referência mundial em eficiência no consumo de combustível e redução de emissões de gases de efeito estufa e ruído. Na LATAM Cargo, a operação é combinada entre o espaço de carga das aeronaves de passageiros e uma frota de cargueiros composta por nove aeronaves Boeing 767.

Ao longo de 2018, a LATAM retirou da operação cinco aviões de modelos mais antigos e incorporou dois Airbus A350-900 e dois Airbus A321. A LATAM já opera quatro A320-Neo e a previsão é expandir para 13 em 2019. Esse avião consome 15% menos de combustível e gera 50% menos ruído que o modelo equivalente na geração anterior.

MANUTENÇÃO

A LATAM conta com instalações de manutenção maior, de linha e de componentes equipadas e certificadas para atender a frota Boeing e Airbus. Duas bases de Manutenção, Reparo e Operação (MRO) são responsáveis pela manutenção maior das aeronaves do Grupo, além de eventualmente prestarem atendimento a terceiros. Também cabe às bases MRO planejar e executar as devoluções de aeronaves, em cumprimento ao plano de frota do Grupo.

No Chile, a base se localiza próximo ao Aeroporto Internacional de Santiago. Tem capacidade para atender simultaneamente dois aviões de curto alcance (*narrow body*) e um de longo alcance (*wide body*), além de contar com espaços de apoio, onde se realizam atividades de adaptação do interior das cabines, incluindo a instalação dos sistemas de entretenimento.

No Brasil, a base de manutenção está localizada em São Carlos, interior de São Paulo, e pode atender até oito aeronaves ao mesmo tempo. A unidade também conta com mais de 30 armazéns de componentes técnicos, um hangar dedicado à decapagem e pintura e uma área de engenharia de suporte, entre outros.

As duas bases de MRO da LATAM realizaram 388 serviços de manutenção, o que corresponde a 78% da manutenção total na frota ao longo do ano; o restante ficou a cargo de fornecedores externos. Os serviços efetuados nas unidades próprias totalizaram 1,13 milhão de horas-homens trabalhadas.

A rede de manutenção de linha inclui uma série de serviços automatizados e integrados que asseguram o cumprimento de todos os requisitos de segurança e regulamentações locais e internacionais. Há unidades de manutenção de linha nos hangares da LATAM em Santiago (Chile); São Carlos, Congonhas/São Paulo e Brasília (Brasil); Lima (Peru), Aeroparque/Buenos Aires (Argentina) e Miami (Estados Unidos), entre outros.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

EM 31 DE DEZEMBRO DE 2018

	Fora de balanço	Em balanço	Total
FROTA OPERACIONAL			
Frota passageiros			
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**
Frota carga			
Boeing 767-300F	1	8	9
Total	1	8	9
Arrendamento (curto prazo)			
Boeing 777-200	2	0	2
Total	-	2	2
Total frota operacional	**93**	**219**	**312**
SUBARRENDAMENTO			
Airbus A320-200	-	5	5
Airbus A350-900	1	1	2
Boeing 767-300F	-	1	1
Total subarrendamento	**1**	**7**	**8**
TOTAL FROTA	**94**	**226**	**320**

A descrição completa dos modelos de aeronaves que compõem a frota da LATAM está disponível no Anexo.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE

DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES

DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE

DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE

SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS

RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA

CRÉDITOS

OPERAÇÕES

MERCADO INTERNACIONAL

A operação internacional de passageiros do Grupo LATAM abrange os voos regionais entre a América do Sul e a América Central e os voos de longo alcance para todas as regiões do mundo. O Grupo encerrou 2018 atendendo a 32 destinos internacionais em 26 países. São, em média, 192 voos regionais e 75 voos de longa distância por dia.

No consolidado do ano, a operação internacional de passageiros representou 46% da receita total do Grupo e 55% da receita de passageiros. Ao todo, 16,5 milhões de pessoas escolheram a LATAM para viajar a diversos destinos internacionais. O resultado é 2,5% mais alto que o registrado em 2017, quando o Grupo transportou 16,1 milhões de pessoas em voos internacionais. A demanda de passageiros, medida em *revenue passenger kilometers* (RPK), que equivale ao número de passageiros pagantes transportados multiplicado pela distância voada, aumentou 3% em comparação com 2017. A oferta, medida em ASK, cresceu 6,1% no período. O resultado impactou o fator de ocupação da LATAM nos voos internacionais, que correspondeu a 84,3%, redução de 2,5 pontos percentuais de 2017 para 2018. Para ser competitiva, uma companhia aérea deve operar com um fator de ocupação acima de 80%.

No mercado regional, atualmente o Grupo LATAM opera em 13 países, detendo a liderança na região, com 43% de participação de mercado, seguida pelos concorrentes Avianca (18%), Aerolineas Argentinas (8%) e Gol (8%). Em 2018, foram lançadas 28 novas rotas e foram anunciadas outras 12 para 2019.

O Grupo LATAM opera, além disso, rotas de longo alcance para 13 países. Em 2018, foram inaugurados voos importantes, como os que levam os passageiros de Guarulhos (Brasil) para Roma (Itália), Lisboa (Portugal) e Boston e Las Vegas (Estados Unidos), além da rota Santiago (Chile) – Guarulhos (Brasil) – Tel Aviv (Israel). Também foram lançadas as rotas Fortaleza (Brasil) para Orlando (Estados Unidos) e Salvador (Brasil) para Miami (Estados Unidos). Outra novidade foi o aumento da frequência do voo entre Santiago (Chile) e Melbourne (Austrália), que agora é oferecido diariamente.

PODER DE ESCOLHA
O NOVO MODELO DE VENDAS, EM QUE O PASSAGEIRO ESCOLHE ENTRE QUATRO TARIFAS (PROMO, LIGHT, PLUS E TOP) E ELEGE OS SERVIÇOS E CONDIÇÕES QUE DESEJA, FOI ESTENDIDO A TODOS OS VOOS INTERNACIONAIS EM 2018.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

MERCADO DOMÉSTICO

A operação doméstica de passageiros engloba voos domésticos realizados pela LATAM Argentina, LATAM Brasil, LATAM Chile, LATAM Colômbia, LATAM Equador e LATAM Peru, totalizando 1.036 voos por dia. O Grupo é líder de mercado no Chile e no Peru, com 64% de participação de mercado em cada um. Nos mercados de Argentina, Brasil e Colômbia é a segunda; no Equador, a terceira. No Brasil, maior mercado da América do Sul e um dos principais do mundo, a LATAM mantém operações em 45 aeroportos de 42 cidades, totalizando uma média de 560 voos domésticos diários.

O Grupo LATAM opera em 69 aeroportos nos países de língua espanhola. Destes, o Peru tem a rede de destinos mais ampla, com 19 cidades.

Assim como faz no mercado internacional, a LATAM também investe na ampliação da rede de destinos domésticos, em linha com o compromisso de impulsionar o desenvolvimento econômico e o potencial turístico das regiões.

Um exemplo foi o início da operação em Pisco, no Peru. Em 2019, serão inaugurados voos diretos com o objetivo de facilitar o deslocamento dos turistas que visitam as distintas regiões do país. Se, antes, o passageiro era sempre obrigado a retornar à capital, Lima, a partir de 2019, ele poderá embarcar em voos diretos de Cusco para as cidades de Pisco e Iquitos.

Em 2018, a operação doméstica de passageiros foi responsável por 38% da receita total da LATAM e por 45% da receita de passageiros. O

Grupo LATAM transportou 52,3 milhões de pessoas em seus voos domésticos, número 2,5% mais alto que o de 2017.

No mercado doméstico, a demanda média de passageiros, medida em RPK, cresceu 3% em relação a 2017; a oferta, medida em ASK, aumentou 4%. A taxa de ocupação foi de 81,5%, uma diminuição de 0,7 ponto percentual em comparação com o ano anterior.

O GRUPO LATAM TRANSPORTOU 52,3 MILHÕES DE PASSAGEIROS NOS SEIS MERCADOS DOMÉSTICOS EM QUE OPERA.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

LATAM CARGO

A LATAM Cargo é o maior grupo operador de cargas aéreas da América Latina, com um total de 150 destinos em 29 países. Além de todos os destinos operados pela LATAM no transporte de passageiros, a LATAM Cargo conta também com uma rede exclusiva de carga, que cobre sete destinos – cinco na América e dois na Europa.

Em 2018, as receitas do transporte de cargas aumentaram 6% em comparação com o ano anterior e responderam por 11% da receita total da LATAM. A capacidade de carga cresceu 4,3%, e o fator de ocupação encerrou o ano em 55,1%, aumento de 0,2 ponto em relação a 2017. A LATAM Cargo atendeu cerca de 5 mil clientes com o transporte de 921 mil toneladas de cargas; 65% em aviões de passageiros, 35% nos nove cargueiros dedicados que compõem a frota. A estratégia *belly*, que aproveita o espaço de carga disponível em aviões de passageiros, foi um dos destaques do ano.

Consolidou-se também o uso do formato *flex* entre os clientes. A opção é ideal para atender aos chamados embarques não críticos, já que a LATAM Cargo garante o prazo de entrega, mas tem autonomia para definir a rota e o tipo de avião empregado no transporte, o que reduz custos operacionais e torna o preço do serviço mais competitivo. No portfólio da LATAM Cargo, há, ainda, outras duas opções de embarque – *standard* e *express* – e as opções de cuidado, com tratamento customizado segundo o tipo da carga – desde animais vivos, flores, produtos farmacêuticos, cargas de grande volume e mercadorias de alto valor.

Faz parte dos investimentos futuros aprimorar a capacidade de atuação da LATAM Cargo no atendimento a grandes volumes, especialmente de clientes do segmento de *e-commerce*. Outro projeto para os próximos dois anos prioriza o aperfeiçoamento do sistema de refrigeração em todas as etapas do transporte das cargas perecíveis. Como os acordos de operação conjunta (JBA) com a American Airlines e IAG também serão válidos para o transporte de carga, espera-se que, quando entrem em vigor, eles potencializem a conectividade da LATAM Cargo, que poderá expandir sua rede de destinos e o número de clientes.

PRODUTOS FARMACÊUTICOS

A LATAM Cargo foi pioneira nas Américas ao se certificar no programa Center of Excellence of Independent Validators (CEIV Pharma), da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA). Hoje, já são certificadas seis rotas, considerando a certificação da própria LATAM e a dos terminais de origem e destino. O terminal de cargas do Grupo em Miami (Estados Unidos) também conta com a certificação.

LATAM no mundo

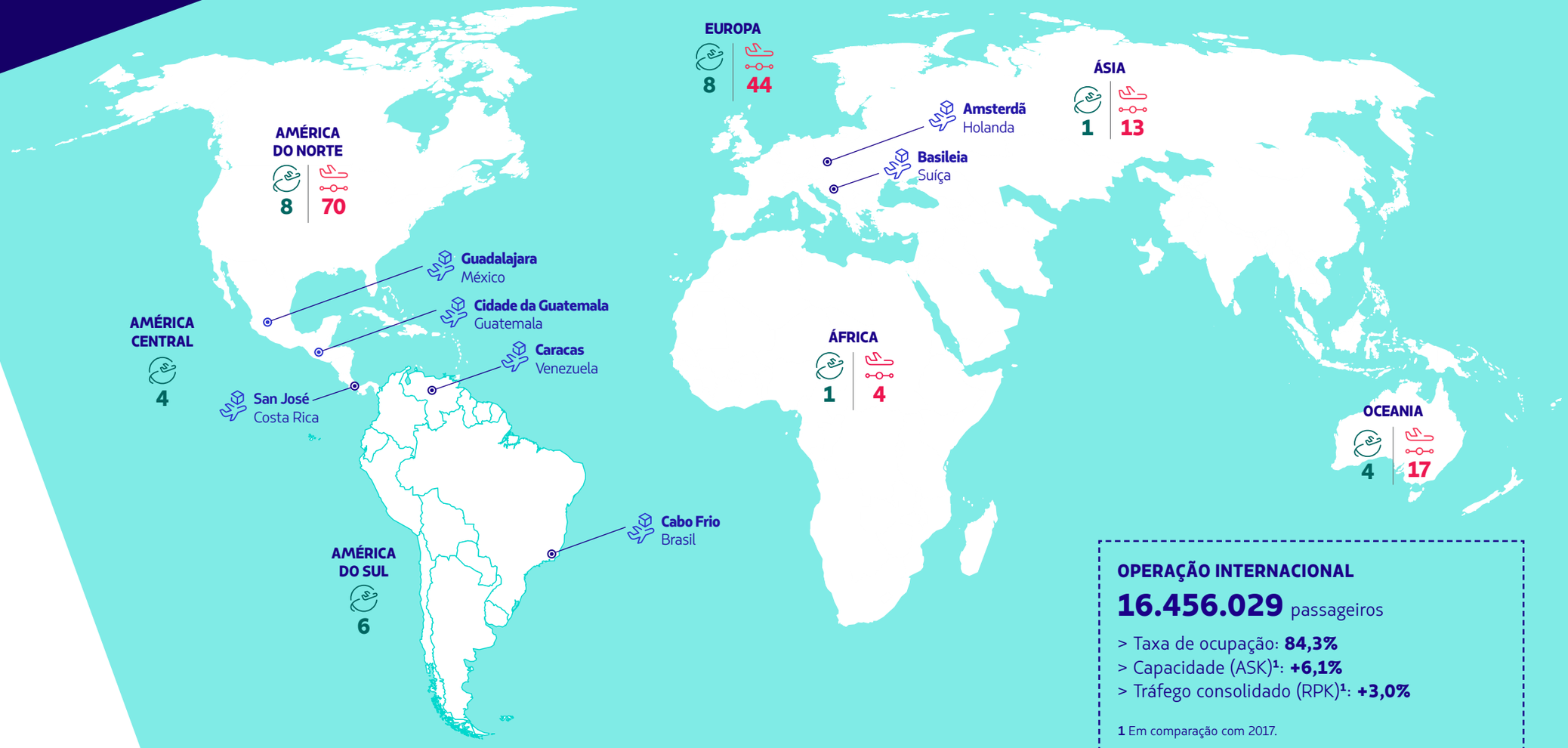
[102-4 e 102-6]

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

Mercado internacional
32 destinos

Códigos compartilhados
148 destinos

Destinos exclusivos de carga
7 destinos



OPERAÇÃO INTERNACIONAL

16.456.029 passageiros

> Taxa de ocupação: **84,3%**
> Capacidade (ASK)[1]: **+6,1%**
> Tráfego consolidado (RPK)[1]: **+3,0%**

1 Em comparação com 2017.

Mercado doméstico

[102-4 e 102-6]

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

LATAM Airlines Colômbia

14 destinos domésticos

5.054.154 passageiros[1]

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

Avianca, Viva Colombia e Satena

LATAM Airlines Brasil

43 destinos domésticos

28.422.391 passageiros[1]

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

GOL, Azul e Avianca Brasil

LATAM Airlines Argentina

13 destinos domésticos

2.379.934 passageiros[1]

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

Aerolíneas Argentinas, Flybondi e Norwegian

LATAM Airlines Equador

5 destinos domésticos

1.185.765 passageiros[1]

81,2%	+10% RPK
31%	+13% ASK

TAME e Avianca

LATAM Airlines Peru

19 destinos domésticos

7.343.037 passageiros[1]

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

Peruvian, Viva Air e Avianca

LATAM Airlines Chile

17 destinos domésticos

7.964.835 passageiros[1]

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

Sky e JetSmart

Taxa de ocupação

Market share

Tráfego consolidado[2]

Capacidade[2]

Principais competidores

OPERAÇÃO DOMÉSTICA

52.350.116 passageiros[1] **113 destinos domésticos**

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

1 Total transportado por filial.
2 Em comparação com 2017.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

PROGRAMA DE FIDELIDADE [102-2]

Os programas de fidelidade reconhecem a lealdade dos passageiros que mais utilizam as companhias aéreas do Grupo LATAM. Basta se registrar como membro de um dos programas para ter acesso a vários benefícios e prêmios. Esta é a forma que as companhias aéreas têm de agradecer a preferência dos clientes, sendo um atributo altamente valorizado por eles.

Como parte do processo de unificação da marca LATAM e dos programas de fidelização LATAM Pass (países de língua espanhola) e LATAM Fidelidade (Brasil), em 2018, foram padronizadas e simplificadas algumas regras e benefícios para melhorar significativamente a experiência de viagem dos clientes LATAM em todos os países em que o Grupo opera.

Em janeiro de 2018, a moeda de acumulação do LATAM Pass passou de quilômetros para milhas, mantendo a equivalência do poder de compra. A mudança se refere apenas ao termo empregado e está alinhada ao processo de uniformização entre os dois programas e à tendência dos demais programas de fidelidade existentes no setor aéreo.

Adicionalmente, um novo modelo de qualificação foi anunciado para as categorias *premium* do programa, válido a partir de 2019. As metas para se chegar às categorias *premium* foram simplificadas (antes, eram três metas a cumprir, agora apenas uma meta foi estabelecida). Outra mudança foi a possibilidade de acumular milhas por meio de pagamentos adicionais.

No que diz respeito aos parceiros de negócios do programa LATAM Pass, em linha com o objetivo de oferecer uma rede cada vez mais completa, novas alianças para troca e acumulação de pontos foram firmadas com grandes empresas, como Rappi, Ripley e Rental Cars. A parceria com o Banco Santander Chile também foi renovada até 2025.

No fim de 2018, o Grupo LATAM contava com mais de 30 milhões de usuários registrados em seus programas de fidelidade, 9,4% a mais que em 2017. Do total, 15,4 milhões de pessoas eram membros do LATAM Pass e 14,9 milhões do LATAM Fidelidade. No consolidado do ano, 7,1 milhões de clientes trocaram pontos por passagens aéreas nos dois programas.

O GRUPO LATAM TERÁ O QUARTO MAIOR PROGRAMA DE FIDELIDADE DO MUNDO, COM MAIS DE 30 MILHÕES DE MEMBROS.

OFERTA PÚBLICA DE AÇÕES

Em setembro de 2018, a LATAM Airlines Brasil anunciou a intenção de realizar uma oferta pública unificada de aquisição (OPA) de ações ordinárias da Multiplus, com o objetivo de adquirir as ações de acionistas minoritários (27,3%) e, na sequência, caso a operação tenha êxito, cancelar o seu registro como companhia aberta no segmento Novo Mercado da Bolsa de Valores do Brasil (B3). Esse processo estava sujeito à aprovação da Comissão de Valores Mobiliários (CVM) e do sucesso da oferta pública de aquisição e deve ser concluído ao longo de 2019. A solicitação já foi aprovada pela CVM, o que deve permitir que a transação seja concluída durante 2019. Se concluída com êxito, o total da operação deve somar aproximadamente US$ 305 milhões.

Com o fechamento do capital da Multiplus, a LATAM Brasil passará a ser a única gestora do LATAM Fidelidade, que atende o mercado brasileiro, assim como já acontece com o LATAM Pass, que atende os países de língua espanhola. A administração direta do LATAM Fidelidade possibilitará identificar novas sinergias entre os dois programas de passageiro frequente e estreitar a conexão com a estratégia do negócio e, em consequência, fortalecer a oferta para os clientes, alavancando a receita proveniente da venda de passagens aéreas.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE

DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES

DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE

DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE

SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS

RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA

CRÉDITOS

PRÊMIOS E RECONHECIMENTOS

A excelência do serviço prestado aos clientes fez da LATAM destaque em diversas premiações de 2018. O compromisso do Grupo com a sustentabilidade também foi novamente reconhecido. Confira, a seguir, os principais prêmios do ano.

SERVIÇOS

World Line Airline Awards – Skytrax 2018, o mais importante prêmio da indústria aérea
> 1ª posição na categoria Melhor Área Vip para Classe Executiva entre as Companhias Aéreas da América do Sul.

OAG (*Official Airline Guide*) 2018
> Eleita o grupo de companhias aéreas mais pontual entre as 20 maiores companhias aéreas do mundo em número de voos programados.

Trip Advisor – Traveller's Choice Award 2018
> 3ª posição na categoria Melhor Serviço de Classe Executiva entre as Companhias Aéreas da América do Sul.

PAX Readership Awards – Outstanding Food Service by a Carrier
> Reconhecida como a companhia aérea com o melhor menu de bordo da América do Sul.

APEX 2019 (Airline Passenger Experience Association)
> Reconhecida como Five Star Global Airline pela experiência de bordo oferecida aos passageiros; a única da América do Sul a figurar no *ranking*.

World Travel 2018
> Reconhecida como a Companhia Aérea Líder da América do Sul.

Global Traveler's 2018 – Tested Reader Survey Awards
> 1ª colocada na categoria Melhor Companhia Aérea da América do Sul pelo quinto ano consecutivo.

SUSTENTABILIDADE

Índice Dow Jones de Sustentabilidade 2018
> Listada pelo quinto ano consecutivo na categoria World do índice (DJSI World), formado por 317 empresas. A LATAM é a única companhia aérea da América do Sul presente no *ranking*.

Prêmio Empresas Alas20 – Líderes Sustentáveis
> 2ª colocação na categoria Empresa Líder em Governança Corporativa.

> 2ª posição na categoria Empresa Líder em Sustentabilidade – presidente Conselho de Administração para Ignacio Cueto Plaza.

> 3ª posição na categoria Empresa Líder em Relações com Investidores.

Índice de Sustentabilidade Corporativa – Instituto ActionAbility e revista Capital – Chile
> 1ª colocação no *ranking* geral, composto por 25 empresas do Chile.

Relatório Reporta – Chile
> *Relatório de Sustentabilidade 2017* eleito o segundo melhor entre as empresas com ações negociadas na Bolsa de Valores de Santiago (IPSA).

MARCA E *DESIGN*

TheDesignAir Awards 2018
> Eleita a Companhia Aérea da América do Sul com o melhor *design* de cabine.

Brasil Design Awards 2018
> Prêmio Grand Prix – categoria Branding para o lançamento da marca LATAM, em parceria com a Interbrand. Foi homenageada em outras sete categorias, incluindo a de Cliente do Ano.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE

DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES

DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE

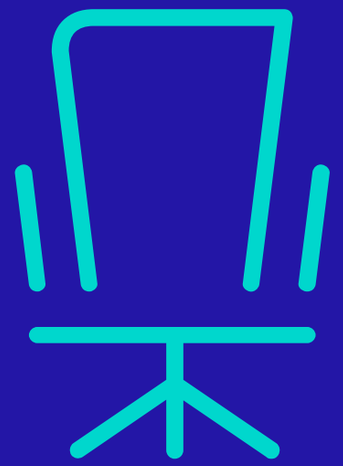
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE

SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS

RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA

CRÉDITOS

5 GOVERNANÇA CORPORATIVA



MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE

DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES

DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE

DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE

SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS

RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA

CRÉDITOS

PRINCÍPIOS, PRÁTICAS E POLÍTICAS

[102-5]

A LATAM Airlines Group é uma empresa de capital aberto registrada na Comissão de Mercado Financeiro (CMF) do Chile sob o número 306, com ações negociadas na Bolsa de Comércio de Santiago e na Bolsa de Valores Eletrônica do Chile. O Grupo também negocia suas ações na Bolsa de Valores de Nova York (NYSE) na forma de *American Depositary Receipts (ADRs)*.

As práticas de governança corporativa obedecem às leis de Mercado de Valores (nº 18.045) e de Sociedades Anônimas (nº 18.046) e às regras da CMF no Chile. Também estão em consonância com as leis e regulamentos dos Estados Unidos, com ênfase para as normas da Securities and Exchange Commission (SEC), e com as regulamentações específicas dos países em que atua.

O compromisso com as melhores práticas de governança e *compliance* envolve todos os colaboradores. Uma série de iniciativas e instrumentos orientam a conduta interna visando assegurar padrões de excelência em ética, conformidade, transparência e prestação de contas e combater atos ilícitos, como corrupção, suborno, antitruste e lavagem de dinheiro. Alguns exemplos:

> **Programa de *Compliance*:** cobre diferentes elementos do tema, como o compromisso da alta liderança, desenvolvimento de políticas específicas, identificação e gestão de riscos, processos de monitoramento e controle, capacitações e comunicações. Esclarece, dessa forma, a responsabilidade de todos os colaboradores pelo cumprimento das leis e regulações a que o negócio está sujeito. É gerenciado pela vice-presidência de Assuntos Legais e *Compliance*, e conta com o envolvimento do Conselho de Administração e do Comitê de Diretores;

> **Conjunto de políticas corporativas** (*ver quadro*);

> **Manual de Gestão de Informações Relevantes:** além de atender à lei chilena nº 20.382 sobre governança corporativa e regulamentações da CMF, a publicação regula a divulgação de operações, os períodos de bloqueio voluntário para a compra e a venda de ações, os mecanismos de divulgação de informações relevantes e os processos para evitar o vazamento de informação confidencial;

> **Manual de prevenção de delitos:** foi criado em 2014 e faz parte do Modelo de Prevenção de Delitos, definindo papéis e responsabilidades na Companhia para prevenir delitos, contemplados na lei chilena nº 20.393, que estabelece a responsabilidade penal das pessoas jurídicas;

> **Canal de Ética:** recebe denúncias sobre violações a leis e a normas internas, como descumprimento do Código de Conduta, irregularidades trabalhistas, discriminação, assédios moral e sexual, fraudes, corrupção e suborno, entre outras. As denúncias são confidenciais, e o canal é gerenciado por um parceiro externo, que realiza a primeira avaliação de todos os registros. Quando necessário, os casos seguem para o Comitê de Administração do Código de Conduta de cada país, que é composto por representantes de distintas áreas e assegura o encaminhamento necessário. [102-17]

TRANSAÇÕES COM PARTES RELACIONADAS

Desde 2016, está em vigor a Política de Controle de Operações com Partes Relacionadas, elaborada segundo a Lei de Sociedades Anônimas do Chile e válida para o Grupo e suas filiais. A lei estabelece que todas as transações de uma empresa de capital aberto com uma parte relacionada devem contribuir para o interesse social, ser realizadas em condições de mercado, passar pela avaliação do Comitê de Diretores e ser aprovadas pelo Conselho de Administração. A política da LATAM inclui a definição sobre as transições consideradas padrão, ou seja, que dispensam a análise do Comitê de Diretores e a aprovação do Conselho.

As transações realizadas em 2018 entre a LATAM e suas subsidiárias estão nas demonstrações financeiras consolidadas relativas ao exercício social de 31 de dezembro de 2018. Para mais informação, consulte a nota 33 das Demonstrações Financeiras. [+]

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

POLÍTICAS CORPORATIVAS [102-16]

O Grupo aprimora continuamente o marco regulatório interno que orienta a condução dos negócios no dia a dia. Algumas políticas se destacam:

> Código de Conduta
> Código de Conduta para Altos Executivos[1]
> Política de *Compliance* sobre Anticorrupção[2]
> Política do Comitê de *Compliance*
> Política de Papéis e Responsabilidades de Executivos
> Manual de Prevenção de Delitos
> Política para Ingresso de Novos Membros do Conselho de Administração
> Política de Gestão de Riscos (*ver* página 61)
> Política de Controle de Operações com Partes Relacionadas
> Política de Contribuições Políticas[2]
> Política de Segurança da Informação[2] (*ver* página 62)
> Normas de Segurança PCI (Payment Card Industry)[1]
> Política de Tesouraria Corporativa
> Política Tributária
> Política de Fundos Fixos[2]
> Política de Fusões e Aquisições[2]
> Política de *Procurement*[2] (*ver* página 68)
> Política de Pagamento de Fornecedores[2]
> Política de Pagamentos Gerais[1]
> Política de Escalation (escalonamento de decisões)
> Política de Presentes, Entretenimento e Viagens[2]
> Política de Serviços Preferenciais para Funcionários Públicos
> Política de Doações[2] (*ver* página 100)
> Política de Segurança, Qualidade e Meio Ambiente (*ver* página 158)
> Política de Sustentabilidade (*ver* site e página 50)

1 Política criada em 2018.
2 Política revisada em 2018.

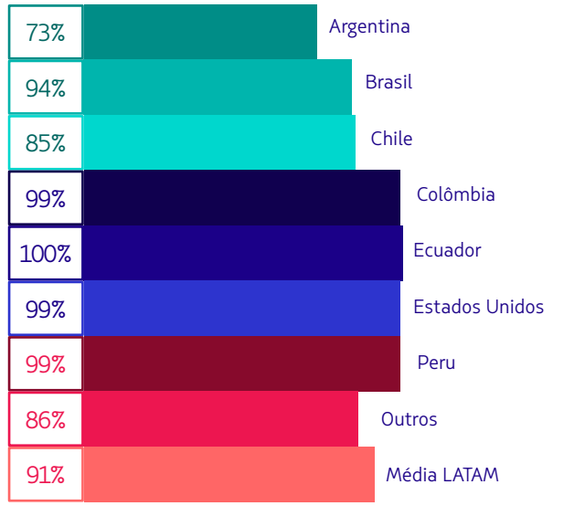
CAPACITAÇÃO

Em um processo de capacitação e engajamento contínuos, os colaboradores recebem treinamento periódico em temas de ética, conformidade, prevenção à corrupção e práticas anticompetitivas. Os temas fazem parte do processo de integração de novos colaboradores e da grade anual de reciclagem de conhecimentos. Em 2018, 91% dos colaboradores, 97% dos executivos e todos os membros do Conselho de Administração fizeram o *e-learning* sobre o Código de Conduta, que inclui um teste de conhecimentos para verificar a efetividade da capacitação. Em 2018, foram aprovadas diretrizes específicas sobre o Código de Conduta e uma matriz de consequências para os casos em que o colaborador não realiza o treinamento sobre o documento.

Os procedimentos anticorrupção se aplicam à totalidade da base de fornecedores, e 37% deles receberam comunicação e treinamento sobre o Código de Conduta em 2018. Entre os fornecedores que se relacionam com órgãos governamentais em nome da LATAM (TPI na sigla em inglês), todos os 460 foram comunicados.

Em outra iniciativa, colaboradores de distintas áreas atuam como "embaixadores de *compliance*" em suas unidades, ajudando a difundir o tema entre os colegas. Atualmente, há mais de 200 embaixadores nas áreas de Aeroportos, Assuntos Corporativos, Auditoria, Gestão de Fornecedores, Infraestrutura, Assuntos Legais e Compliance, LATAM Travel, Marketing, Operações de Carga, Operações e Manutenção, Recursos Humanos, Rede e Frota, Tesouraria e Vendas.

TREINAMENTO SOBRE O CÓDIGO DE CONDUTA[1] [205-2]



1 Parcela de colaboradores que passam por treinamento no ano sobre o Código de Conduta em cada país de operação. O total inclui os colaboradores em licenças médicas prolongadas; quando esse grupo é desconsiderado, a média total sobe para 94%.

CONTRIBUIÇÕES POLÍTICAS

A Política de Contribuições Políticas estabelece as diretrizes relativas ao apoio financeiro a partidos e candidatos em todos os países de operação da LATAM durante campanhas eleitorais, independentemente da esfera governamental. As contribuições devem obedecer às legislações locais vigentes e estar alinhadas ao Código de Conduta do Grupo. Também é necessário obter o aval do Conselho de Administração, nesses casos representado pelo Comitê Executivo. Nenhuma contribuição foi realizada desde que a política foi instituída, no fim de 2016. [415-1]

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE

DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES

DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE

DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE

SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS

RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA

CRÉDITOS

ESFERAS DE DECISÃO [102-18]

O principal órgão de governança da LATAM Airlines Group S.A. é o **Conselho de Administração**, que conta com nove conselheiros titulares, eleitos individualmente para mandatos de dois anos pelo sistema de voto cumulativo. Cada acionista tem um voto por ação e pode escolher entre concentrar todos os seus votos em um candidato ou distribuí-los entre vários. Dessa forma, os acionistas com 10% das ações em circulação têm o poder de eleger ao menos um representante.

O atual Conselho de Administração foi eleito em Assembleia Ordinária de Acionistas realizada no dia 26 de abril de 2017. Em agosto de 2018, Sandra J. S. Villalobos, de nacionalidade brasileira, passou a fazer parte do órgão, em função da renúncia de um conselheiro. Além de contribuir para a diversidade, sua participação agrega uma visão relevante ao Conselho sobre o mercado brasileiro, o maior em que o Grupo LATAM opera.

As principais atribuições do Conselho são definir e acompanhar as diretrizes estratégicas do Grupo. Os conselheiros se reúnem em sessões mensais regulares e, sempre que necessário, em sessões extraordinárias. Em 2018, a presença média dos membros do Conselho foi de 82,9%.

Os conselheiros também passam por um processo de autoavaliação. Regularmente, o grupo responde a um formulário de boas práticas requerido pela Comissão para o Mercado Financeiro (CMF) do Chile.

Adicionalmente, há o **Comitê de Diretores**, que é formado por três membros do Conselho de Administração e exerce, ainda, a função de Comitê de Auditoria. Essa composição atende ao estabelecido pela Lei de Sociedades Anônimas (LSA) do Chile, as normas da Lei Sarbanes-Oxley e as respectivas diretrizes da Securities and Exchange Commission (SEC), dos Estados Unidos.

Em 31 de dezembro de 2018, todos os membros do Comitê de Diretores – Eduardo Novoa Castellón, Nicolás Eblen Hirmas e Georges de Bourguignon Arndt – eram considerados independentes de acordo com o artigo 10A da Securities Exchange Act. Segundo a lei chilena, o diretor Eblen Hirmas não tem o *status* de diretor independente.

No Chile, os requisitos correspondentes à independência dos diretores são estipulados na LSA e suas modificações posteriores pela lei nº 19.705, que tratam da relação entre os conselheiros e acionistas que controlam uma sociedade. Um diretor é considerado independente quando não tem vínculos, interesses, dependência econômica, pro-

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

fissional, de crédito ou comercial, de natureza ou volume relevante com a sociedade, com as demais empresas do Grupo, com seu controlador nem com os principais executivos, além de não possuir relações de parentesco com esses últimos.

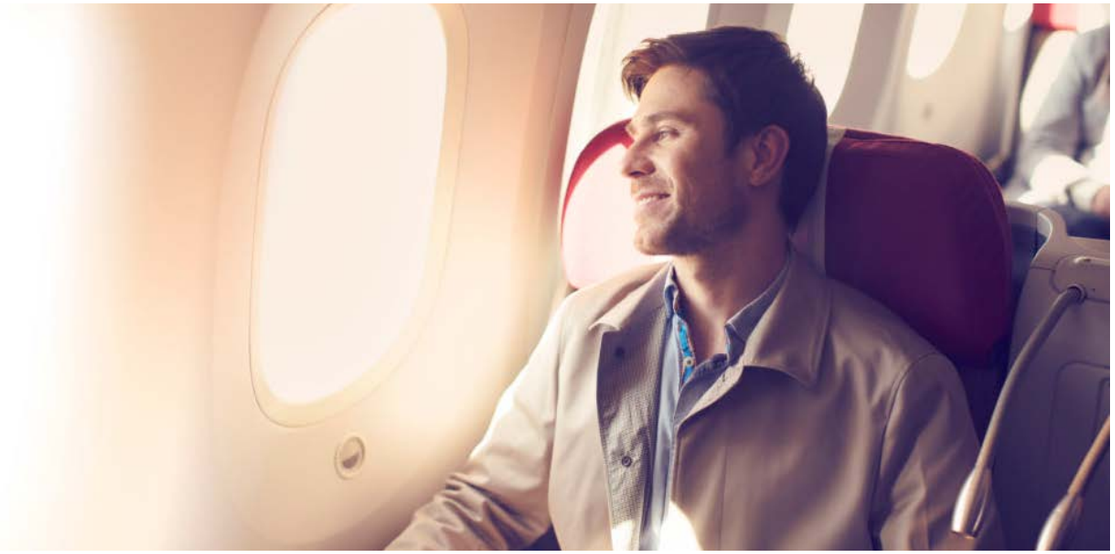
Ao Comitê de Diretores cabe, entre outras atribuições, avaliar os relatórios de auditores externos, balanços e demais demonstrações financeiras encaminhadas ao Conselho de Administração e propor a contratação de auditores externos e agências de classificação de risco.

A estrutura de governança conta, ainda, com quatro comitês que apoiam o Conselho de Administração com análise e recomendações: Estratégia e Sustentabilidade, Liderança, Finanças e Clientes. Cada comitê é constituído por três ou mais membros do Conselho de Administração; ao menos um deles deve ter sido eleito pela TEP Chile S.A.

Além disso, por meio de um acordo do Conselho de Administração, foi criado um Comitê de Risco para supervisionar a implementação do pilar de risco do plano estratégico da LATAM e, em especial, supervisionar a gestão de riscos do Grupo LATAM Airlines e garantir a estruturação de uma gestão de uma matriz de riscos corporativos e sua gestão.

A **esfera executiva** se organiza em quatro grandes áreas: Clientes; Operações e Frota; Comercial, e Finanças, com uma clara divisão de responsabilidades pela execução e monitoramento da estratégia do Grupo. A tomada de decisão também é ágil. Junto ao CEO da LATAM, as vice-presidências das quatro áreas, de Assuntos Legais e *Compliance* e de Assuntos Corporativos compõem o Comitê Executivo, que se reúne semanalmente e com o suporte do vice-presidente de Recursos Humanos e do diretor de Planejamento Estratégico. Outras áreas aportam informações e podem ser convidadas para as reuniões para tratar de temas específicos.

As áreas de Segurança, Assuntos Legais e *Compliance*, Assuntos Corporativos, Auditoria e Tecnologia e Planejamento Estratégico atuam de modo transversal a toda a organização. Nas filiais domésticas, há um CEO responsável pela operação de cada subsidiária.



QUATRO GRANDES ÁREAS COMPÕEM A ESFERA EXECUTIVA: CLIENTES; COMERCIAL; OPERAÇÕES E FROTA; E FINANÇAS.

Organograma

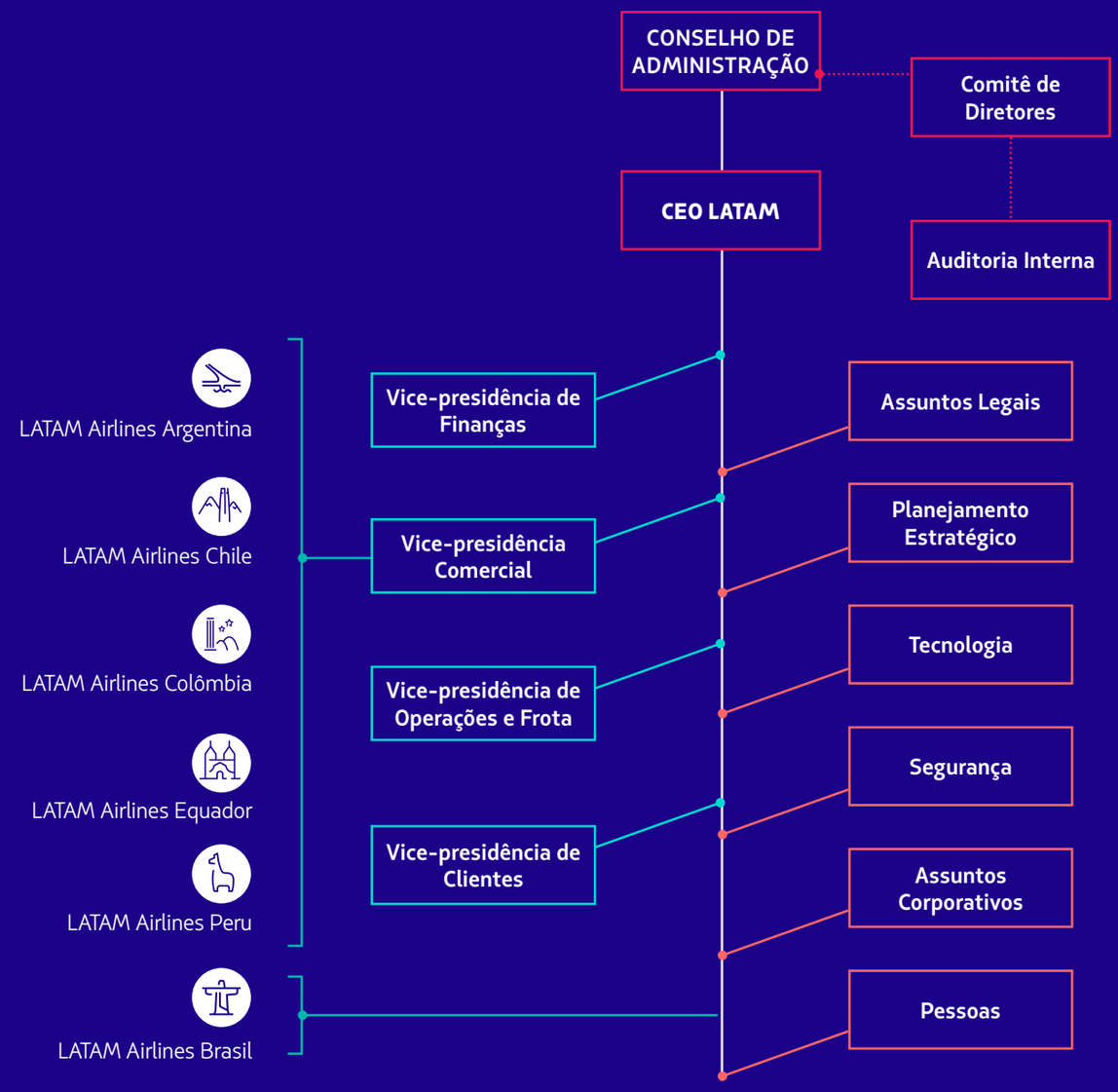
MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

> [+] Para mais informação sobre o Conselho de Administração, consulte os Anexos:

> Composição do Conselho de Administração, currículos e experiências: página 118;

> Relatório Anual de Gestão do Conselho de Administração: página 121;

> Composição da esfera executiva e currículos dos seus integrantes: página 127



MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

REMUNERAÇÃO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

As remunerações informadas correspondem a verbas de assistência mensal ao Conselho de Administração e ao Comitê do Conselho, como aprovado na Assembleia Ordinária de Acionistas de 26 de abril de 2018. Durante o exercício de 2018, o Conselho de Administração e o Comitê de Diretores não realizaram despesas extras a título de assessorias que, por sua quantia, sejam relevantes em relação ao orçamento anual do conselho.

REMUNERAÇÃO (US$) – 2018

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

REMUNERAÇÃO (US$) – 2017

	Cargo	Referente ao Conselho	Referente ao Comitê do Conselho	Referente ao Subcomitê	Total
Ignacio Cueto	Presidente	31.222,00	4.751,00	12.677,00	**48.650,00**
Carlos Heller Solari	Vice-presidente	12.467,00	0,00	2.376,00	**14.842,00**
Antonio Luiz Pizarro	Conselheiro	11.275,00	1.716,00	9.155,00	**22.146,00**
Eduardo Novoa Castellón	Conselheiro	18.778,00	23.190,00	12.677,00	**54.645,00**
Georges Antoine de Bourguignon Arndt	Conselheiro	24.198,00	30.452,00	17.012,00	**71.662,00**
Giles Agutter	Conselheiro	10.241,00	1.716,00	3.946,00	**15.902,00**
Henri Philippe Reichstul	Conselheiro	14.463,00	1.716,00	9.917,00	**26.095,00**
Juan José Cueto Plaza	Conselheiro	18.707,00	2.376,00	15.153,00	**36.236,00**
Nicolás Eblen Hirmas	Conselheiro	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 vice-presidente	5.419,00	7.262,00	4.335,00	**17.017,00**
Juan Gerardo Jofré Miranda	Ex-conselheiro	5.419,00	7.262,00	4.335,00	**17.017,00**

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

REMUNERAÇÃO DE EXECUTIVOS

Em 2018, a LATAM pagou aos principais executivos do Grupo o montante de US$ 30.895.695, além de US$ 16.397.623, relativos à participação por resultados, em março. A remuneração bruta total contabilizou US$ 47.293.318. Em 2017, foram pagos US$ 35.148.972 referentes à remuneração e US$ 17.959.509 de incentivos de desempenho aos principais executivos, totalizando US$ 53.108.481 como remuneração bruta total.

PLANOS DE REMUNERAÇÃO

Os planos de remuneração implementados por meio da outorga de opções de subscrição e integralização de ações, que foram outorgadas pela LATAM Airlines Group S.A. aos colaboradores da Companhia e suas subsidiárias, são reconhecidos nas Demonstrações Financeiras, de acordo com as disposições do IFRS 2 "Pagamentos baseados em ações". Esses planos registram o efeito do valor justo das opções outorgadas sob remuneração de forma linear entre a data da concessão das referidas opções e a data em que se tornam irrevogáveis.

> Plano de compensação 2013 – não vigente até a data atual

Em Assembleia Geral Extraordinária realizada em 11 de junho de 2013, os acionistas da Companhia aprovaram, entre outros assuntos, o aumento do capital social, dos quais 1.500.000 ações foram alocadas para planos de remuneração dos colaboradores da Companhia e suas subsidiárias, de acordo com o previsto no artigo 24 da Lei das Sociedades por Ações do Chile.

> Em 11 de junho de 2018, expirou o prazo para subscrição de tais ações, que não foram subscritas nem pagas, reduzindo de pleno direito o capital.

> Plano de remuneração 2016-2018

A Companhia implementou um plano de retenção de longo prazo para executivos, que se estende até dezembro de 2018, com prazo de vigência compreendido entre outubro de 2018 e março de 2019, e consiste em um bônus extraordinário cuja fórmula de cálculo é baseada na variação do valor experimentado pela ação da LATAM Airlines Group S.A. durante um certo período de tempo.

> Esse benefício é registrado de acordo com as disposições do IFRS 2 "Pagamento baseado em ações" e foi considerado como uma concessão liquidada em dinheiro e, portanto, registrado pelo valor justo como um passivo, que é atualizado na data de encerramento de cada Demonstração Financeira com efeito no resultado do período.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

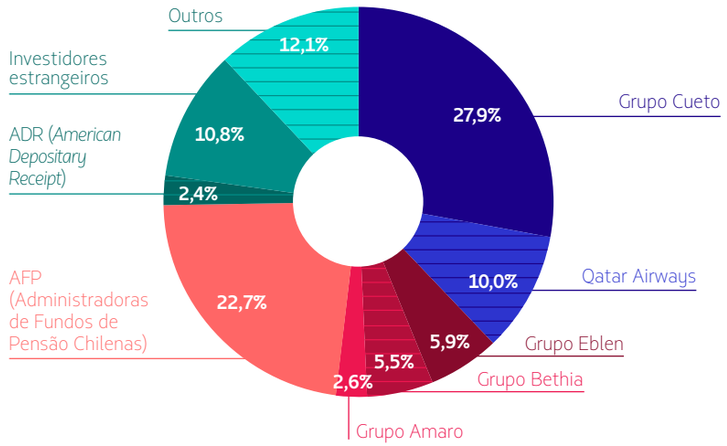
ESTRUTURA DE PROPRIEDADE

PROPRIEDADE

O objetivo da Companhia é manter um nível adequado de capitalização, que permita o acesso seguro aos mercados financeiros para o desenvolvimento de seus objetivos de médio e longo prazos, otimizando o retorno aos acionistas e mantendo uma sólida posição financeira.

O capital social da Companhia em 31 de dezembro de 2018 é a quantidade de MUS$ 3.146.265 dividida em 606.407.693 ações e de MUS$ 3.146.2651 divididos em 606,407,693 ações em 31 de dezembro de 2017, de uma mesma e única série, nominativas, de caráter ordinário, sem valor nominal. Não há séries especiais de ações nem privilégios. A forma dos títulos de ações, sua emissão, resgate, cancelamento, perda, substituição e outras circunstâncias, bem como a transferência de ações, deverão ser regidos pelas disposições da Lei de Sociedades Anônimas do Chile e sua regulamentação.

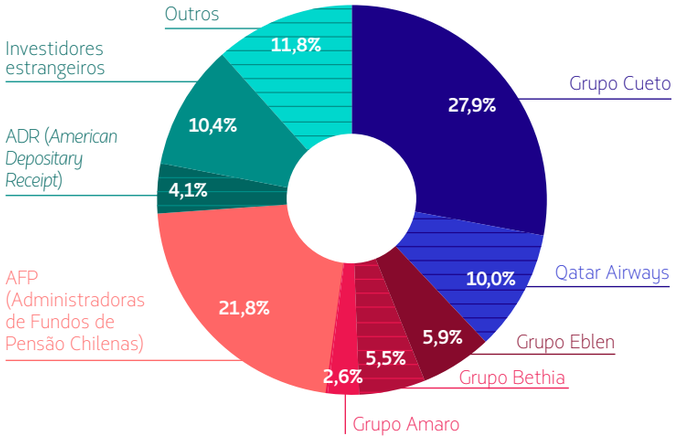
COMPOSIÇÃO ACIONÁRIA 2018[2] [102-10]



Grupo acionário	Total de ações	%
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
AFPs	137.618.361	22,7
ADRs	14.827.812	2,4
Investidores estrangeiros	65.587.277	10,8
Outros	73.557.429	12,1

Total: 606.407.693 ações subscritas e pagas

COMPOSIÇÃO ACIONÁRIA 2017[4]



Grupo acionário	Total de ações	%
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
AFPs	132.004.187	21,8
ADRs	25.087.789	4,1
Investidores estrangeiros	62.885.987	10,4
Outros	71.416.232	11,8

Total: 606.407.693 ações subscritas e pagas

1 Inclui dedução dos custos de emissão de MUS$ 3.299 e ajuste de colocação de 10.282 ações para MUS$ 156, aprovados na Assembleia Extraordinária de Acionistas de 26 de abril de 2017.
2 Informação referente a 31 de setembro de 2018. Total: 1.451 acionistas.
3 Nessa data, a Qatar Airways representava 9,99% das ações emitidas da LATAM.
4 Informação referente a 31 de setembro de 2017. Total: 1.485 acionistas.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

PRINCIPAIS ACIONISTAS EM 31 DE DEZEMBRO DE 2018

Nome ou razão social	Ações subscritas e pagas em 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 conta de terceiros não residentes	24.065.437	4,0%
Inversiones Nueva Costa Verde Aeronautica Ltda.	23.578.077	3,9%
Banco Santander por conta de investidores estrangeiros	20.751.218	3,4%
Banco Itaú Corpbanca por conta de investidores estrangeiros	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 as ações são da mesma série. A LATAM tem apenas uma série de ações.
1 Nessa data, a Qatar Airways representava 9,99% das ações emitidas da LATAM.

PRINCIPAIS ACIONISTAS EM 31 DE DEZEMBRO DE 2017

Nome ou razão social	Ações subscritas e pagas em 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 conta de terceiros não 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 conta de investidores estrangeiros	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 conta de investidores estrangeiros	13.309.477	2,2%

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

ACIONISTAS CONTROLADORES

A seguir, detalha-se a porcentagem controlada, direta e indiretamente, pelo controlador e por cada um de seus membros, além da identificação das pessoas físicas por trás das pessoas jurídicas.

1. O Grupo Cueto é sócio controlador de LATAM e é formado pelos senhores Juan José Cueto Plaza (um dos conselheiros), Ignacio Cueto Plaza (presidente do Conselho de Administração), Enrique Cueto Plaza (CEO de LATAM) e alguns outros membros da família. Em 31 de dezembro de 2018, o Grupo Cueto detinha 27,91% das ações ordinárias da LATAM por meio das seguintes empresas (Tabela 1):

TABELA 1

RUT	Acionista	Total de ações	%
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. Em relação à empresa **COSTA VERDE AERONÁUTICA S.A.**, seus acionistas são os seguintes (Tabela 2):

TABELA 2

Acionista	%
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%
Acionistas minoritários	0,013%

3. Por sua vez, a empresa controladora da Costa Verde Aeronáutica S.A., mencionada anteriormente, **INVERSIONES COSTA VERDE AERONÁUTICA S.A.** (Tabela 2), tem os seguintes sócios (Tabela 3):

TABELA 3

Acionista	%
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, mencionada anteriormente (Tabela 3), tem os seguintes sócios (Tabela 4):

TABELA 4

Acionista	%	Sócio 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. Sobre a **INMOBILIÁRIA E INVERSÕES COLUNGA LIMITADA e INVERSIONES DEL CANTÁBRICO LTDA.**, 100% de propriedade do Grupo Cueto, e seus acionistas finais são os senhores (i) Juan José Cueto Plaza, anteriormente individualizado; (ii) Ignacio Javier Cueto Plaza, previamente 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 Emília Cueto Ruiz-Tagle, RUT

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

20.694.332-7; (viii) Andrea Raquel Cueto Ventura, RUT 16.098.115-6; (ix) Daniela Esperanza Cueto Ventura, 16.369.342-9; (x) Valentina Sara Cueto Ventura, RUT 16.369.343-7; (xi) Alejandra Sonia Cueto Ventura, RUT 17.700.406-5; (xii) Francisca María Cueto Ventura, RUT 18.637.286-7; (xiii) Juan José Cueto Ventura, RUT 18.637.287-5; (xiv) Manuela Cueto Sarquis, RUT 19.078.071-6; (xv) Pedro Cueto Sarquis, RUT 19.246.907-4; (xvi) Juan Cueto Sarquis, RUT 19.639.220-3; (xvii) Antonia Cueto Sarquis, RUT 20.826.769-8; (xviii) Fernanda Cueto Délano, RUT 18.395.657-4; (xix) Ignacio Cueto Délano, RUT 19.077.273-k; (xx) Javier Cueto Délano, RUT 20.086.836-6; (xxi) Pablo Cueto Délano, RUT 20.086.837-4; (xxii) José Cueto Délano, RUT 20.963.574-7; (xxiii) Nieves Isabel Alcaíno Cueto, RUT 18.636.911-4; (xxiv) María Elisa Alcaíno Cueto, RUT 19.567.835-9; e (xxv) María Esperanza Alcaíno Cueto, RUT 17.701.730-2.

6. Os acionistas da **COSTA VERDE AERONÁUTICA TRES SpA** são os seguintes (Tabela 5):

TABELA 5

Acionista	%	Sócio principal
Costa Verde Aeronáutica S.A.	100%	Inversiones Costa Verde Aeronáutica S.A. (77,97%)

7. Os sócios da **INVERSIONES NUEVA COSTA VERDE AERONÁUTICA LIMITADA** são os seguintes (Tabela 6):

CUADRO 6

Acionista	%	Sócio 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 e Enrique Cueto Plaza

8. Os acionistas da **COSTA VERDE AERONÁUTICA SpA** são os seguintes (Tabela 7):

TABELA 7

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

9. A participação social da **INVERSIONES PRIESCA DOS Y CIA. LTDA.** se distribui da seguinte forma (Tabela 8):

TABELA 8

Acionista	%
Ignacio Cueto	88%
Outros	12%

10. A participação social da **INVERSIONES CARAVIA DOS Y CIA. LTDA.** se distribui da seguinte forma (Tabela 9):

TABELA 9

Acionista	%
Juan José Cueto	88%
Outros	12%

11. A participação social da **INVERSIONES EL FANO DOS Y CIA. LTDA.** se distribui da seguinte forma (Tabela 10):

TABELA 10

Acionista	%
Enrique Cueto	99%
Outros	1%

12. Os sócios da **INVERSIONES LA ESPASA DOS Y CIA. LTDA.** são os seguintes (Tabela 11):

TABELA 11

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

13. Os sócios da **INVERSIONES LA ESPASA DOS S.A.** são os seguintes (Tabela 12):

QUADRO 12

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

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

A seguir, estão indicados os acionistas controladores, outros acionistas principais e acionistas minoritários da LATAM, que, por si mesmos ou com outros que tenham acordo de atuação conjunta, possam designar ao menos um membro da administração da empresa, ou exercer 10%, ou mais do capital com direito a voto.

Acionistas	Ações subscritas e pagas	% de propriedade sobre o total
GRUPO CUETO[1]	**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
Outros	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 AMARO[2]	**15.615.113**	**2,58**
TEP Chile	15.615.113	2,58
OUTROS ACIONISTAS MINORITÁRIOS	**291.590.879**	**48,09**
TOTAL	**606.407.693**	**100,00**

1 O Grupo Cueto, ao qual este Relatório Integrado também se refere como "Acionistas controladores de LATAM", firmou um acordo de acionistas com os acionistas controladores.
2 El Grupo Amaro, ao qual este Relatório Integrado também se refere como "Acionistas controladores de LATAM", firmou um acordo de acionistas com os acionistas controladores.

A seguir, apresenta-se o número de ações subscritas e pagas de participação e porcentagem na propriedade da LATAM que possuíam cada um dos conselheiros e executivos principais da referida sociedade:

Conselheiro	Ações (Total e % sobre a propriedade)
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 Bourguinon Arndt[2]	0 (0,00%)
Eduardo Novoa Castellón	0 (0,00%)
Sonia J.S. Villalobos	0 (0,00%)
Giles Agutter	0 (0,00%)

Executivo	Ações (Total e % sobre a propriedade)
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 fazem parte do Grupo Cueto; Nicolás Eblen Hirmas, do Grupo Eblen e Carlos Heller Solari do Grupo Bethia. Nenhum possui ações mencionadas acima por si próprio, mas por meio do grupo do qual participam.
2 Georges de Bourguignon Arndt não tem ações diretamente do Grupo LATAM, mas é representante legal de uma sociedade de propriedade de seus filhos, que tem 3.153 ações do Grupo LATAM.

[+] O Acordo de Acionistas está nos Anexos.

DIVIDENDOS

Em relação aos dividendos, a Companhia estabeleceu que estes são iguais ao mínimo exigido por lei, ou seja, equivalem a 30% dos lucros de acordo com a regulamentação vigente. Isso não impede que, eventualmente, sejam distribuídos dividendos acima desse mínimo obrigatório, considerando particularidades e circunstâncias que possam surgir ao longo do ano. No futuro, a Companhia não espera mudanças na política de dividendos.

Durante 2015 e 2016, a Companhia não apresentou lucros, portanto, não houve distribuição de dividendos. Em 18 de maio de 2017, a Companhia distribuiu um dividendo total de US$ 20.766.119 contra as utilidades de 2016. No dia 17 de maio de 2018, a Companhia distribuiu um dividendo de US$ 46.591.192.86 contra as utilidades do ano de 2017.

RELAÇÕES COM INVESTIDORES

A interação entre a LATAM e seus acionistas e demais atores do mercado de capitais é permanente. No *site* de Relações com Investidores, há informações financeiras atualizadas, caso dos resultados trimestrais, e outros dados, como o detalhamento sobre a estrutura de governança corporativa. Os conteúdos estão disponíveis em inglês, espanhol e português. Para saber mais, visite: http://www.latamairlinesgroup.net.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE

DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES

DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE

DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE

SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS

RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA

CRÉDITOS

POLÍTICA FINANCEIRA

Graças à sua Política Financeira, a LATAM está preparada para responder às mudanças externas que podem impactar o negócio, viabilizando, assim, um fluxo de fundos estável capaz de garantir a continuidade das operações.

O departamento de Finanças Corporativas faz o gerenciamento da Política Financeira. No âmbito do Comitê de Finanças, do qual participam a Vice-presidência Executiva e membros do Conselho de Administração, também são realizados encontros periódicos para revisar e propor ao Conselho a aprovação de assuntos não regulamentados pela política.

Os objetivos detalhados da Política Financeira do Grupo são:

> Assegurar um nível mínimo de liquidez para a operação. Preservar e manter níveis de caixa adequados que garantam o crescimento e as demandas da operação. Manter um nível adequado de linhas de crédito com bancos locais e estrangeiros, viabilizando a reação a contingências.

> Manter um nível e um perfil de endividamento ideal, em uma proporção razoável que considere o crescimento das operações e a minimização dos custos de financiamento.

> Garantir rentabilidade dos excedentes de caixa por meio de investimentos financeiros que garantam um risco e um nível de liquidez em linha com a Política de Investimentos Financeiros.

> Reduzir os impactos dos riscos de mercado, como variação nos preços dos combustíveis, taxas de câmbio e taxa de juros, na margem líquida do Grupo.

> Minimizar o risco de contraparte por meio da diversificação e do limite de investimentos e operações com contrapartes.

> Acompanhar de forma permanente a situação financeira projetada do Grupo no longo prazo para antecipar situações de não conformidade de convênios, baixa liquidez e deterioração de índices financeiros cometidos com agências de *rating*, entre outros.

A Política Financeira contém as diretrizes e restrições que apoiam o gerenciamento das operações de liquidez e investimento financeiro, das atividades de financiamento e dos riscos de mercado.

POLÍTICA DE LIQUIDEZ E INVESTIMENTO FINANCEIRO

Durante 2018, a LATAM Airlines Group manteve sua liquidez em níveis adequados, a fim de se proteger contra potenciais choques externos e a volatilidade e os ciclos inerentes do setor, fechando em dezembro de 2018 com um índice de liquidez de 19,3% em relação às vendas totais dos últimos 12 meses. Essa liquidez considera uma linha de crédito rotativo comprometida[1] por um total de US$ 600 milhões com doze instituições financeiras locais e internacionais, que estavam, no fim do ano, completamente disponíveis.

Além disso, durante o ano de 2018, continuou a ser financiada com fundos próprios uma parte importante dos adiantamentos relacionados à fabricação de aeronaves (pagamentos pré-entrega), ligados às aeronaves que a LATAM receberá no futuro, tanto da Boeing quanto da Airbus. O saldo em 31 de dezembro de 2018 era de US$ 377 milhões em adiantamentos de aeronaves financiadas com recursos próprios.

1 Sujeito à disponibilidade de base de empréstimo.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

Em relação à Política de Investimento Financeiro, o objetivo é centralizar as decisões de investimento, de modo a otimizar a rentabilidade, ajustada ao risco cambial, sujeito à manutenção de um nível adequado de segurança e liquidez. Além disso, o objetivo é gerenciar o risco por meio da diversificação de contrapartes, termos, moedas e instrumentos.

POLÍTICA DE FINANCIAMENTO

O escopo da Política de Financiamento da LATAM é centralizar as atividades de financiamento e equilibrar a vida útil dos ativos com o vencimento da dívida.

Durante o ano de 2018, a Companhia conseguiu reduzir o saldo da dívida bruta em aproximadamente US$ 0,7 bilhão, explicado pelo pagamento de vencimento de dívida por aproximadamente US$ 1,3 bilhão e a nova dívida por cerca de US$ 0,6 bilhão. As principais atividades de financiamento realizadas em 2018 foram relacionadas ao refinanciamento e reestruturação de dívidas garantidas por ativos, incluindo aeronaves e motores. Além disso, a Companhia possui uma linha comprometida não utilizada, cujo montante disponível foi aumentado em US$ 150 milhões, chegando em US$ 600 milhões, e seu prazo foi estendido. Esta linha está sujeita à disponibilidade de garantias que consistem em aeronaves, motores de substituição e peças de reposição em geral.

A grande maioria dos investimentos realizados pela LATAM Airlines Group corresponde a programas de aquisição de frotas, que geralmente são financiados por meio da combinação de recursos próprios e dívida financeira estruturada de longo prazo. Normalmente, a LATAM financia entre 75% e 85% do valor dos ativos com empréstimos bancários, títulos garantidos pelas agências de promoção das exportações ou também títulos garantidos em aeronaves como o EETC, sendo a parcela restante financiada com créditos comerciais, investimentos de capital ou fundos próprios.

As condições de pagamento das diferentes estruturas de financiamento de aeronaves são na maioria de 12 anos. Além disso, a LATAM contrata uma porcentagem significativa de seus compromissos de compra de frota por meio de arrendamentos operacionais como uma fonte adicional de financiamento.

Durante o ano de 2018, toda a frota foi recebida por meio da modalidade de arrendamento operacional, portanto não houve financiamento de nova frota.

Em relação ao financiamento de curto prazo, em 31 de dezembro de 2018, a LATAM mantém aproximadamente 5% de sua dívida total

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

em empréstimos a exportadores e importadores com o objetivo de financiar necessidades de capital de giro.

Outro objetivo da Política de Financiamento é assegurar um perfil estável de vencimento de dívidas e compromissos de arrendamento, incluindo o serviço da dívida e o pagamento dos arrendamentos da frota, que seja consistente com a geração de caixa operacional da LATAM.

POLÍTICA DE RISCOS DE MERCADO

Devido à natureza de suas operações, o Grupo LATAM Airlines está exposto a riscos de mercado, tais como: (i) risco de preço de combustível, (ii) risco de taxa de juros e (iii) risco cambial. Para cobrir total ou parcialmente esses riscos, a LATAM opera com derivativos financeiros para reduzir os efeitos adversos que estes poderiam gerar. A gestão do risco de mercado é realizada de forma abrangente e considera a correlação entre cada fator de mercado ao qual a Companhia está exposta. Para operar com cada contraparte, a Companhia deve ter uma linha aprovada e um contrato-quadro assinado com esta.

Risco de preço do combustível

A variação nos preços dos combustíveis depende significativamente da oferta e demanda de petróleo no mundo, das decisões tomadas pela Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP), da capacidade de refino em todo o mundo, dos níveis de estoque mantidos, da ocorrência ou não de fenômenos climáticos e de fatores geopolíticos. A LATAM compra combustível para aeronaves chamado Jet Fuel. Para a execução de coberturas de combustível, há um índice de referência no mercado internacional para este ativo subjacente, que é o Jet Fuel 54 US Gulf Coast, que foi usado principalmente pela LATAM Airlines Group para realizar coberturas durante 2018. A LATAM também fez coberturas em NYMEX Heating Oil, cujo subjacente está incluído na Política de Cobertura de Riscos de Combustível, dada sua alta correlação com o Jet Fuel 54.

A Política de Cobertura de Combustíveis estabelece um intervalo de cobertura mínimo e máximo para o consumo de combustível da Companhia, com base na capacidade de transferir as variações nos preços dos combustíveis para as taxas, na antecipação de vendas e no cenário competitivo. Além disso, esta política estabelece áreas de cobertura, orçamentos *premium* e outras restrições estratégicas, que são avaliadas e apresentadas periodicamente no Comitê de Finanças da LATAM.

Em relação aos instrumentos de cobertura de combustível, a política permite que os Swaps e as opções combinadas sejam contratados apenas para fins de cobertura e não permitem a venda de opções em termos líquidos.

Risco de taxa de juros dos fluxos de caixa

A variação nas taxas de juros depende fortemente do estado da economia mundial. Uma melhora na perspectiva econômica de longo prazo move as taxas de longo prazo para cima, enquanto uma queda causa um declínio devido aos efeitos do mercado. No entanto, se é levada em conta a intervenção do governo, em períodos de contração econômica, as taxas de referência são normalmente reduzidas, a fim de impulsionar a demanda agregada, tornando o crédito mais acessível e aumentando a produção (da mesma forma que existem aumentos na taxa de referência em períodos de expansão econômica).

A incerteza sobre como o mercado e os governos irão se comportar e, portanto, como a taxa de juros irá variar, significa que existe um risco associado à dívida da LATAM sujeita a juros variáveis, aos investimentos que detém e às novas emissões que a empresa poderia executar. O risco das taxas de juros sobre a dívida atual é equivalente ao risco dos fluxos de caixa futuros dos instrumentos financeiros, devido à flutuação das taxas de juros nos mercados.

A exposição da LATAM a riscos nas mudanças na taxa de juros de mercado está relacionada principalmente a obrigações de longo prazo com taxa variável.

A fim de reduzir o risco de um possível aumento nas taxas de juros, o Grupo LATAM Airlines mantém Swaps de taxa de juros em vigor. Em 31 de dezembro de 2018, o valor de mercado das posições de derivativos das taxas de juros era de US$ 2,2 milhões (negativo).

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

Os instrumentos aprovados na Política de Cobertura de Taxas de Juros são Swaps e Opções de Taxa de Juros.

Risco de taxas de câmbio

A moeda funcional utilizada pela sociedade-matriz é o dólar norte-americano em termos de fixação de preços de seus serviços, composição de seu estado de *status* financeiro e os efeitos sobre os resultados das operações.

Existem dois tipos de riscos de taxa de câmbio: risco de fluxo de caixa e risco de saldo. O risco de fluxo é gerado como consequência da posição líquida de rendas e custos em moedas que não são dólares norte-americanos.

A LATAM vende a maior parte de seus serviços em dólares norte-americanos, a preços equivalentes ao dólar norte-americano e ao real. Aproximadamente 64% das rendas são denominadas em dólares norte-americanos, enquanto aproximadamente 21% em reais. A maior parte das despesas é denominada em dólares norte-americanos ou equivalente a este, com destaque para custos de combustível, tarifas aeronáuticas, arrendamento de aeronaves, seguros e componentes e acessórios de aeronaves. As despesas de remuneração são denominadas em moedas locais. O percentual total dos custos denominados em dólares norte-americanos é de cerca de 70%, enquanto o percentual aproximado de custos em reais é de 16%.

O Grupo LATAM Airlines precifica seus negócios internacionais de carga e passageiros, principalmente em dólares norte-americanos. Uma parte das taxas de negócios internacionais de passageiros depende significativamente do euro. Nos negócios domésticos, a maioria das taxas é em moeda local, sem qualquer tipo de indexação ao dólar. No caso de empresas domésticas no Peru e no Equador, tanto as tarifas quanto as vendas são em dólares. Como resultado disso, a LATAM está exposta a flutuações em várias moedas, principalmente no real e no euro.

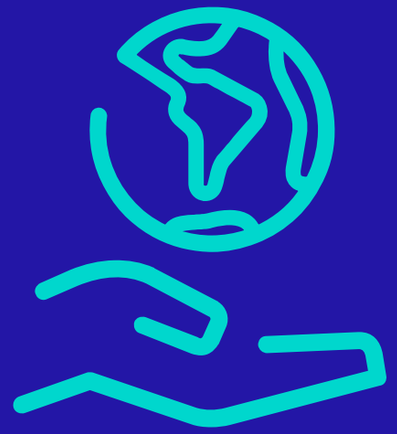
A LATAM Airlines Group fez coberturas de exposição ao risco de tipo cambial utilizando contratos *forward* e opções de moeda durante 2018. Em 31 de dezembro de 2018, a LATAM não mantém cobertura para o real brasileiro em 2019, com perspectivas de estabelecer cobertura no decorrer do ano.

Por outro lado, o risco de balanço é apresentado quando os itens registrados no balanço patrimonial estão expostos a variações na taxa de câmbio, uma vez que esses itens são expressados em uma unidade monetária diferente da moeda funcional. Embora a LATAM possa firmar contratos de derivativos de cobertura para proteger o impacto de uma possível valorização ou desvalorização das moedas com relação à moeda funcional utilizada pela controladora, durante o ano de 2018, a LATAM não fez cobertura para cobrir o risco do balanço patrimonial.

O principal fator de incompatibilidade ocorre na sociedade TAM S.A., cuja moeda funcional é o real brasileiro e muito dos seus passivos são denominados em dólares norte-americanos, apesar de seus ativos serem denominados em moeda local. Esse desequilíbrio foi significativamente reduzido em 2018, minimizando assim esse risco. Especificamente, a diferença entre ativo e passivo denominado em dólares caiu para US$ 559 milhões até o final de 2018, em comparação com uma diferença de US$ 805 milhões em dezembro de 2017.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

SUSTENTABILIDADE



MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

VISÃO DE LONGO PRAZO

A LATAM reconhece que a gestão integrada das dimensões econômica, social e ambiental dos negócios é imprescindível para a ambição de estar entre os melhores do setor aéreo mundial. O compromisso com a geração de valor compartilhado para acionistas e investidores, colaboradores, clientes, fornecedores e toda a sociedade faz parte da estratégia de longo prazo do negócio.

Três grandes eixos de ação compõem a estratégia de sustentabilidade do Grupo e orientam a identificação de riscos e oportunidades:

> **Governança:** transparência e posicionamento claro, definição de compromissos e objetivos, papéis e responsabilidades na tomada de decisão e execução das ações, monitoramento dos resultados;

> **Mudanças climáticas:** identificação de oportunidades na gestão dos aspectos e impactos (atuais, potenciais, positivos e negativos) e mitigação de riscos, com ênfase para a redução da pegada de carbono e para a adoção de práticas de ecoeficiência;

> **Cidadania corporativa:** impulso ao desenvolvimento socioeconômico e ambiental das regiões em que a LATAM atua, valendo-se do engajamento do próprio Grupo e dos demais atores que fazem parte de sua cadeia de valor.

Esse direcionamento claro permeia de modo transversal toda a atuação em sustentabilidade, em um processo de melhoria contínua. Os planos de ação do Grupo – com iniciativas, objetivos, metas e indicadores de acompanhamento – têm foco nos temas definidos como mais relevantes a partir de processos de materialidade. Para chegar aos temas materiais, a LATAM leva em conta os impactos (atuais e potenciais) da operação nos diferentes públicos de relacionamento, a percepção e as expectativas desses públicos, a visão de futuro do Grupo e seus compromissos assumidos, além de tendências mundiais e diretrizes de sustentabilidade e do setor. Os tópicos são revisitados periodicamente no esforço de mantê-los alinhados à estratégia do negócio e ao contexto externo, em constante transformação.

A atualização mais recente, concluída em janeiro de 2018, incluiu consultas a colaboradores, clientes e fornecedores, o levantamento de temas de interesse do setor, autoridades e organismos reguladores e da sociedade em geral, além da participação efetiva da alta liderança na validação e priorização dos temas materiais. (*A descrição detalhada do processo está na* página 104.)

A GESTÃO INTEGRADA DOS ASPECTOS ECONÔMICO E SOCIOAMBIENTAL É ESSENCIAL PARA O ÊXITO DO NEGÓCIO.

Temas materiais [102-47]

Oportunidades

Riscos

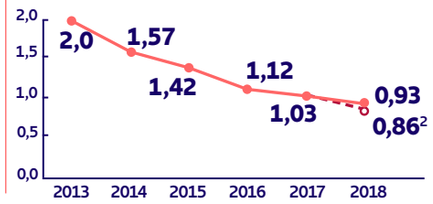
Saúde e segurança no ar e na terra

Prevenção e gestão de riscos de incidentes, acidentes e lesões e gestão de emergências nas operações aéreas e terrestres

O desempenho em segurança influencia diretamente a escolha do cliente e a reputação da empresa, com efeitos de longo prazo.

DESEMPENHO 2018 E INDICADORES DE MONITORAMENTO

TAXA DE LESÕES OCUPACIONAIS[1]



0 acidentes (Meta permanente: 0)

Taxa de incidentes/desvios na operação em terra 75% menor que a média do setor

Índice de execução dos planos de ação (Action Plan Index – API): 86%

OUTROS INDICADORES OU ASPECTOS MONITORADOS:

Situações de risco identificadas e mitigadas

1 Lesões totais/média de colaboradores X 100.
2 Meta 2018.

Ética e luta contra a corrupção

combate a práticas antiéticas ou ilegais

A empresa pode impulsionar boas práticas a partir da sua ampla rede de relacionamentos. O protagonismo no tema favorece as relações de longo prazo com stakeholders estratégicos e o engajamento dos colaboradores.

A não conformidade prejudica a reputação da empresa; multas e sanções podem colocar em risco a operação.

DESEMPENHO 2018 E INDICADORES DE MONITORAMENTO

100% das operações cobertas por análises de risco de corrupção (Meta 2018: 100%)

91% dos colaboradores
97% dos executivos
100% do Conselho de Administração fez o curso sobre o Código de Conduta

0 casos de corrupção

OUTROS INDICADORES OU ASPECTOS MONITORADOS:

Medidas adotadas em casos de corrupção confirmados

Pontualidade

Assegurar que a operação se realize conforme os melhores padrões de pontualidade

É um dos principais atributos valorizados pelos clientes e representa um diferencial de desempenho em um mercado cada vez mais competitivo.

O desempenho em pontualidade afeta a eficiência operacional.

DESEMPENHO 2018 E INDICADORES DE MONITORAMENTO

PONTUALIDADE (%)[1]

1 Considera voos com esperas de até 15 minutos.
2 Meta 2018.

Sustentabilidade econômica e financeira

Maximizar a eficiência e assegurar a rentabilidade em longo prazo

Uma operação eficiente é mais resiliente e responde com mais rapidez aos desafios e mudanças do mercado.

Determina a capacidade de sobrevivência da empresa.

DESEMPENHO 2018 E INDICADORES DE MONITORAMENTO

Fator de ocupação: 83,1%

6,8% de margem operacional (meta 2018: 6,5% - 8%)[1]

5% de crescimento ASK – Operação passageiros (meta 2018: 4% - 6%)[1]

4% de crescimento ATK – Operação carga (meta 2018: 1% - 3%)[1]

1 O *guidance* para 2019 é: margem operacional (7% - 9%); crescimento ASK/passageiro (4% - 6%); e crescimento ATK/carga (1% - 3%).

Desenvolvimento dos colaboradores

Estratégias de atração, retenção, capacitação e desenvolvimento

Na operação cotidiana, são as pessoas que colocam em prática a estratégia e asseguram o sucesso da empresa. Capacidade técnica, gestão do conhecimento, alinhamento estratégico, compromisso e engajamento são fatores determinantes para o desempenho e a produtividade e constituem diferenciais no mercado.

DESEMPENHO 2018 E INDICADORES DE MONITORAMENTO

35 horas de capacitação por colaborador

Índice de saúde organizacional (Organizational Health Index – OHI) 64 (Meta 2018 e 2019: 64)

Taxa de resposta OHI: 75%

Taxa de rotatividade: 14,2%

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

Temas materiais [102-47]

Oportunidades

Riscos

Mitigação das mudanças climáticas

Uso eficiente de combustíveis fósseis, apoio ao desenvolvimento de biocombustíveis e redução/compensação das emissões de gases de efeito estufa

A inovação contínua gera ganhos de eficiência, fundamentais para a resiliência em um setor como o aéreo, que opera com margens muito estritas.

O compromisso com o bom desempenho ambiental é um fator cada vez mais relevante no relacionamento com clientes e a sociedade em geral.

A adoção de leis e normativas restritivas relacionadas à emissão de gases de efeito estufa nos países em que a LATAM opera pode gerar aumento nos custos operacionais do Grupo.

Fenômenos climáticos extremos podem afetar a operação.

DESEMPENHO 2018 E INDICADORES DE MONITORAMENTO

10% de redução da pegada de carbono total líquida e 54% da pegada de carbono da operação terrestre em comparação com 2012.

Economia de 55,1 milhões de galões de combustível (Meta 2018: 55,1 milhões de galões | Meta 2019: 60,6 milhões de galões)

Uso de combustível: 16% mais eficiente em comparação com 2012.

0,31 MWh/100 RTK de intensidade energética[1]

1 Considera os consumos interno e externo.

Foco no cliente

Dedicar esforços para atrair e reter clientes

A estratégia centrada no cliente proporciona à empresa acompanhar de modo muito próximo a evolução do perfil desse público, antecipar-se a tendências e inovar o próprio negócio.

A preferência dos clientes é o que assegura as receitas e a continuidade dos negócios.

DESEMPENHO 2018 E INDICADORES DE MONITORAMENTO

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

NPS Carga: 23

Mais de 30 milhões de membros dos programas de fidelidade.

Desenvolvimento da rede de destinos para oferecer mais conectividade

Ser a melhor opção em conectividade da região

A rede ampla e adequada às necessidades e expectativas de diferentes perfis de clientes impulsiona a demanda – inclusive entre novos segmentos de clientes – e gera receitas; em médio e longo prazos, fortalece a relação com os clientes e contribui para a continuidade do negócio.

DESEMPENHO 2018 E INDICADORES DE MONITORAMENTO

Em 2018, a LATAM inaugurou 28 novas rotas e 7 novos destinos.

Liderança em frequência de voo, em comparação às demais companhias aéreas que operam as mesmas rotas, em 47,6% da capacidade total.

Cobertura de 87% dos trajetos potenciais buscados pelos passageiros nos seis países de operação.

Melhor alternativa para um em cada três passageiros que se deslocam entre pontos conectados pela LATAM.

Relacionamento com autoridades

Contato com autoridades e entes regulatórios do setor, em cumprimento com leis e regulamentos

O relacionamento com autoridades, entes regulatórios, associações representativas e outros agentes do setor favorece a construção de soluções para desafios comuns – nas áreas de logística, mobilidade e infraestrutura, por exemplo – e beneficia empresas, governo e sociedade.

O setor aéreo é fortemente regulado; desvios e não conformidades podem afetar ou impedir a operação.

DESEMPENHO 2018 E INDICADORES DE MONITORAMENTO

Os principais avanços neste tema não são mensurados em indicadores numéricos, mas se refletem na qualidade do diálogo estratégico para o desenvolvimento do setor, descrito na página 52.

Turismo sustentável

Promover o equilíbrio entre a atividade turística e a preservação da cultura e do meio ambiente dos locais de destino

Gerar valor compartilhado a partir de um tema estreitamente ligado ao próprio negócio é uma oportunidade única para a LATAM colocar em prática seu compromisso com a América do Sul e construir legados de desenvolvimento para a região.

Os impactos sociais, econômicos e ambientais positivos fortalecem a relação com diversos stakeholders; no âmbito interno, o orgulho de pertencer a uma empresa com propósito contribui com o clima interno e o engajamento.

DESEMPENHO 2018 E INDICADORES DE MONITORAMENTO

Desenvolvimento da estratégia de cidadania corporativa como parte da estratégia global de sustentabilidade para reforçar a gestão integrada das três dimensões do turismo.

> econômica (gerar riqueza localmente e potencializar a cadeia do turismo);

> social (fomentar a preservação do patrimônio);

> ambiental (recuperação de áreas degradadas e mobilização de pessoas).

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

O DESEMPENHO EM SUSTENTABILIDADE É COMPROMISSO DE TODOS.

Nas mais altas esferas

Os avanços e desafios da gestão de sustentabilidade são acompanhados pelo Conselho de Administração, mais alto órgão de governança do Grupo. Os conselheiros recebem informação periódica sobre o andamento das iniciativas e o desempenho em relação às metas e podem direcionar novas ações ou correções de rota.

Na esfera executiva, responsável pela execução da estratégia, as dimensões social, ambiental e econômica do negócio são tratadas de forma coordenada entre as diversas áreas, em uma visão integrada de riscos e oportunidades.

REMUNERAÇÃO ATRELADA À SUSTENTABILIDADE

Atesta a importância que a LATAM confere à sustentabilidade o fato de que o tema influencia diretamente o programa de bônus do Grupo. O pagamento da remuneração variável para a alta liderança e os colaboradores está condicionado ao alcance de metas em três níveis.

O primeiro, que é o gatilho para definir se haverá remuneração variável ou não, é a não ocorrência de nenhum acidente aéreo no período.

O segundo é o desempenho diante das metas corporativas, transversais ao negócio, cujo cumprimento depende da *expertise* e do desempenho de diversas áreas. Este é o caso da segurança, um dos temas materiais da LATAM. A remuneração variável de todos os executivos está atrelada a compromissos de segurança, variando apenas o tipo da meta, de acordo com a área a que o profissional pertence. Outros temas que fazem parte das metas de mais de uma área são pontualidade, satisfação dos clientes, clima e engajamento organizacionais, desempenho financeiro e eficiência de custos e de produtividade – todos eles relacionados aos temas materiais do Grupo.

No terceiro nível, enquadram-se as metas definidas por área de atuação e de desempenho individual, mas alguns temas são comuns. Um exemplo é a segurança dos colaboradores: desde 2018, os executivos de todas as áreas compartilham metas de desempenho relacionadas à taxa de lesões ocupacionais.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

POLÍTICA DE SUSTENTABILIDADE

A Política de Sustentabilidade, criada em 2016 e aprovada pelo Conselho de Administração, relaciona a gestão dos diversos aspectos da sustentabilidade à condução dos negócios e reúne as principais diretrizes e princípios que devem servir de referência para os executivos na estruturação e execução de estratégias e ações de desenvolvimento sustentável.

O documento considera diferentes normas, procedimentos e compromissos externos, que balizam, inclusive, a gestão da sustentabilidade no cotidiano. Conheça os principais:

> **Norma ISO 26000:** norma internacional de Responsabilidade Social Empresarial;

> **Pacto Global:** iniciativa da Organização das Nações Unidas (ONU) para impulsionar a adoção de práticas de responsabilidade corporativa nos setores de direitos humanos, direitos humanos no trabalho, meio ambiente e combate à corrupção. Signatária do pacto, a LATAM acompanha os avanços nos respectivos tópicos (*ver* página 111);

> **Objetivos de Desenvolvimento Sustentável:** agenda global de desenvolvimento da ONU que define 17 objetivos e 169 metas a respeito de erradicação da pobreza, segurança alimentar, saúde, educação, igualdade de gênero, redução das desigualdades, energia, mudanças climáticas, cidades sustentáveis e crescimento econômico inclusivo, entre outros tópicos (*ver* página 54);

> **Princípios Orientadores sobre Empresas e Direitos Humanos:** elaborado por John Ruggie, Representante Especial do Secretário-geral das Nações Unidas, o guia traz os parâmetros e diretrizes para assegurar a proteção, o respeito e a reparação aos direitos humanos no âmbito dos negócios;

> **Declaração Tripartite de Princípios sobre Empresas Multinacionais e a Política Social:** iniciativa da Organização Internacional do Trabalho (OIT), busca impulsionar a contribuição ativa das empresas multinacionais aos progressos econômicos e sociais e minimizar os efeitos negativos das suas atividades;

> **Diretrizes da Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Econômico (OCDE) para Empresas Multinacionais:** documento com recomendações para empresas e governos, reúne princípios e padrões voluntários para assegurar uma conduta empresarial em linha com as leis e as melhores práticas reconhecidas internacionalmente;

> **Global Reporting Initiative (GRI):** entidade internacional *multistakeholder* engajada na padronização e melhoria contínua da gestão e comunicação da sustentabilidade em empresas e organizações de diferentes portes e setores. Responsável pela elaboração da metodologia GRI, empregada mundialmente em relatos da sustentabilidade.

O PACTO GLOBAL E OS ODS DA ONU SÃO DUAS DAS DIRETRIZES INTERNACIONAIS QUE NORTEIAM A POLÍTICA DE SUSTENTABILIDADE.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

DIREITOS HUMANOS

Segundo a ONU, os direitos humanos são "inerentes a todos os seres humanos, independentemente de raça, sexo, nacionalidade, etnia, língua, religião ou qualquer outra condição". O conceito inclui, por exemplo, o direito à vida, à liberdade, a não sofrer escravidão nem tortura, à liberdade de expressão, ao trabalho e à educação, entre outros, e se aplica a todas as pessoas, sem exceção.

A LATAM está comprometida com o tema e, em suas operações e relacionamentos, promove ativamente o respeito aos direitos humanos e a não discriminação. O Grupo cumpre estritamente as legislações dos diversos países em que está presente e orienta seus negócios por princípios éticos e compromissos assumidos externamente. Ano a ano, busca avançar de modo consistente na governança do tema – com posicionamentos claros e transparentes – e na sua gestão por meio da identificação, prevenção e mitigação dos riscos de violação.

O trabalho desenvolvido em 2018 foi um marco importante, com a elaboração da Declaração de Compromisso em Direitos Humanos da LATAM, que utiliza como base as principais normativas internacionais sobre o tema, como a Declaração Universal dos Direitos Humanos, a Carta das Nações Unidas e os Princípios e Direitos Fundamentais do Trabalho, da Organização Internacional do Trabalho (OIT).

O documento, que se aplica a todas as operações da empresa e a seus colaboradores, estabelece dez princípios básicos e prevê as consequências em caso de descumprimento. Entre os princípios básicos estão: o repúdio ao trabalho infantil, ao trabalho forçado e análogo ao escravo e a episódios de assédio moral, físico e sexual; e o compromisso com a liberdade sindical, com a saúde e segurança dos profissionais do Grupo e com a remuneração justa e condições de trabalho adequadas a todos os colaboradores. Esse último ponto será também objeto da Política de Compensações, atualmente em elaboração, e que fortalecerá os critérios adotados pela LATAM no que diz respeito à equidade salarial.

A nova declaração corporativa será divulgada também a profissionais terceirizados, instituições que mantêm relacionamento com o Grupo e fornecedores, incluindo aqueles que interagem com órgãos governamentais em nome da LATAM (TPI, na sigla em inglês). O documento será revisado pelo vice-presidente de Pessoas e posteriormente será apresentado ao Conselho de Administração do Grupo. Outro avanço de 2018 foi a elaboração da matriz de riscos de direitos humanos, que permite a cada operação identificar, quantificar e priorizar riscos, bem como adotar medidas de mitigação. A primeira análise de riscos já foi realizada na LATAM Peru e será replicada nas diferentes operações da LATAM para orientar ações de mitigação.

A DECLARAÇÃO DE COMPROMISSO EM DIREITOS HUMANOS DA LATAM DEFINE DEZ PRINCÍPIOS BÁSICOS OBRIGATÓRIOS PARA TODAS AS OPERAÇÕES DO GRUPO.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

PÚBLICOS ESTRATÉGICOS [101-13 e 102-40]

Colaboradores, clientes e passageiros, fornecedores, investidores, entidades públicas e regulatórias e investidores são os principais atores da cadeia de valor da LATAM. Com todos eles, o Grupo mantém interações regulares, que buscam assegurar a geração de valor para todos os envolvidos. Guiando-se sempre por preceitos como diálogo, transparência e evolução conjunta, as interações seguem diretrizes sistematizadas, como as estabelecidas na Política de Sustentabilidade, e acontecem em diferentes canais de contato e comunicação.

[+] Para conhecer mais detalhes, consulte as informações específicas sobre colaboradores, clientes, fornecedores e investidores.

A LATAM também mantém um diálogo permanente com organizações setoriais e órgãos públicos e de regulamentação visando a definição de estratégias e caminhos que podem beneficiar não apenas a organização, mas toda a aviação e, de modo amplo, a sociedade. O Grupo também integra, como membro pagante, entidades representativas que impulsionam iniciativas de debate estratégico e construção conjunta de soluções e colaboram com a discussão de políticas públicas e regulamentações que afetam o setor. Em 2018, as contribuições financeiras às entidades totalizaram US$ 1,6 milhão. As entidades que receberam os maiores aportes foram: Associação Brasileira de Empresas Aéreas (ABEAR), Associação Latino-americana e do Caribe de Transporte Aéreo (ALTA), Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA) e Associação de Transporte Aéreo da Colômbia (ATAC).

[+] A lista completa das entidades que a LATAM integra está no Anexo.

PRINCIPAIS TEMAS

Em 2018, a LATAM seguiu trabalhando, individualmente e via entidades representativas do setor, temas como melhoria da infraestrutura aeroportuária e da infraestrutura necessária para garantir a mobilidade dos passageiros entre os aeroportos e os centros urbanos, além da redução das taxas de embarques e outros impostos relacionados, que influenciam diretamente o potencial de expansão do mercado aéreo e da própria LATAM. No caso das taxas aeroportuárias, elas podem equivaler, em alguns dos países em que o Grupo LATAM opera, a mais de 40% do valor total das passagens aéreas. Este tema vem sendo trabalhado fortemente no Chile, Peru e Colômbia. Em 2018, o governo chileno anunciou a redução das taxas de embarque, que devem acontecer de forma gradual até 2020, repercutindo positivamente no aumento da demanda do transporte aéreo do país.

No contexto brasileiro, teve destaque a agenda relacionada ao valor do combustível de aviação, principal insumo do setor, cujo alto custo impacta de forma significativa a competitividade das empresas aéreas. O Grupo também acompanha regulamentações locais ligadas à geração de receitas auxiliares, caso das cobranças para a escolha de assentos e o despacho de bagagens, questões tributárias e ligadas à mitigação dos impactos ambientais do setor.

INFRAESTRUTURA: CONTEXTO E PERSPECTIVAS

Além do aumento de sua capacidade e da melhora da conectividade de sua rede, os investimentos para aprimorar a infraestrutura dos aeroportos em que o Grupo LATAM opera são fatores determinantes para assegurar a estratégia de crescimento do Grupo. Atualmente, no aeroporto de Santiago (Chile), um dos principais *hubs do Grupo LATAM, está em construção o segundo terminal, que terá 195 mil m²* e abrigará todos os voos internacionais. A primeira parte das obras foi concluída no fim de 2018 e a conclusão deve ocorrer em 2020. Outro aeroporto em expansão é o de Lima (Peru) – as obras para a construção do novo terminal e da segunda pista para pousos e decolagens devem terminar até 2024. Os terminais de Guarulhos (Brasil) e de Ezeiza (Argentina) também já têm investimentos programados para os próximos anos.

O Grupo LATAM se mantém em diálogo constante com as concessionárias responsáveis pela gestão dos aeroportos e demais autoridades competentes, visando garantir que as obras em execução gerem o menor nível de transtorno aos passageiros e impactem o menos possível a experiência dos clientes. Também são organizadas mesas de trabalho com profissionais de distintas áreas da empresa dedicadas a definir, em conjunto com as concessionárias, a localização das estruturas operacionais e de atendimento da LATAM quando ocorrer a inauguração dos novos terminais e pistas.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

MEDIR O DESEMPENHO

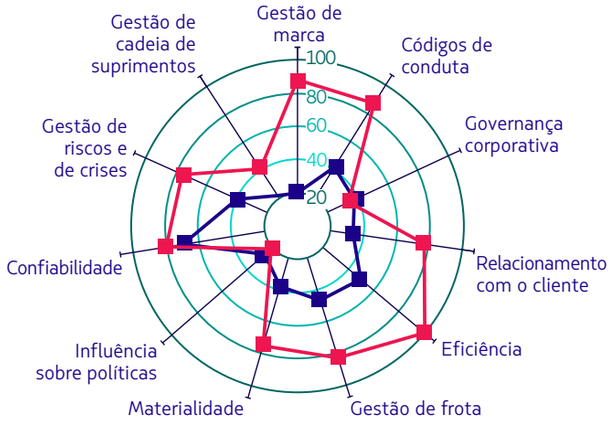
Para acompanhar a evolução em cada um dos temas da gestão da sustentabilidade, a LATAM considera o desempenho alcançado anualmente no Índice Dow Jones de Sustentabilidade (DJSI, na sigla em inglês), principal guia internacional utilizado por investidores para avaliar as práticas de sustentabilidade de grandes empresas.

O índice adota a metodologia conhecida como *Best in Class*, que analisa as maiores empresas de capital aberto de diversos setores e países no que se refere à gestão da governança e às práticas econômico-financeiras, sociais e ambientais de longo prazo. A análise é conduzida pela consultoria de investimentos especializada em sustentabilidade RobecoSAM e resulta em uma lista final, em que figuram apenas as organizações líderes nos aspectos mencionados.

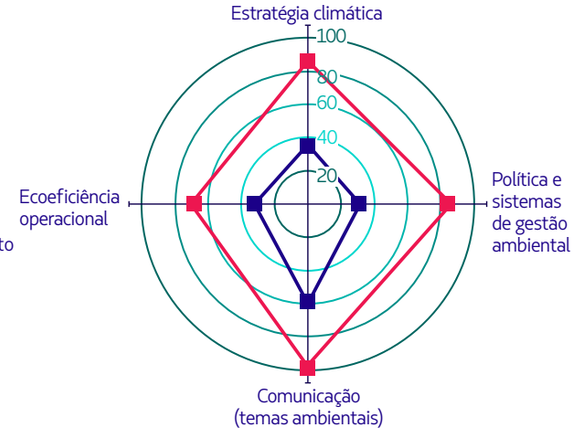
Em 2018, pelo quinto ano consecutivo, a LATAM foi listada na categoria World do DJSI, composto por companhias de 29 países. A LATAM é uma das duas empresas do Chile e o único grupo de companhias aéreas das Américas a fazer parte do índice.

PELA QUINTA VEZ CONSECUTIVA, A LATAM INTEGRA A CATEGORIA WORLD DO DJSI, NA SIGLA EM INGLÊS. É A ÚNICA EMPRESA DO SETOR NA AMÉRICA A FAZER PARTE DO ÍNDICE.

DIMENSÃO ECONÔMICA



DIMENSÃO AMBIENTAL



DIMENSÃO SOCIAL

LATAM Média do setor

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

CONEXÃO COM OS ODS

Os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), estabelecidos pela Organização das Nações Unidas (ONU), são um referencial da Política de Sustentabilidade da LATAM e um compromisso do Grupo. A LATAM apoia a iniciativa desde o seu lançamento, em 2015, e vem incorporando o tema à gestão.

O primeiro exercício aconteceu em 2017 e consistiu em analisar seus temas materiais à luz dos 17 objetivos definidos pela ONU para identificar convergências. Em 2018, a análise foi estendida às 169 metas relacionadas aos ODS, em um estudo detalhado das conexões entre os ODS e as ações, programas e projetos da empresa. Foram identificadas diversas iniciativas e compromissos já em andamento, que colaboram para o alcance de metas relacionadas a seis objetivos.

As principais correlações são abordadas na próxima página e se referem aos objetivos focados em energia limpa e acessível; trabalho decente e crescimento econômico; cidades e comunidades sustentáveis; consumo e produção responsáveis; ação contra a mudança global do clima; e paz, justiça e instituições confiáveis. Estes são temas mais diretamente relacionados à natureza e às atividades do negócio, nos quais o Grupo tem mais potencial para colaborar com a concretização da agenda global.

Há, ainda, outros ODS e metas com os quais a LATAM contribui de forma indireta ou em menor escala. O apoio para viabilizar o uso de biocombustível na aviação e os sistemas de gerenciamento de emissões, resíduos e consumo de água em vigor na empresa colaboram, por exemplo, para o cumprimento das metas que visam impulsionar sistemas sustentáveis de produção de alimentos, melhorar a qualidade da água e reduzir mortes e doenças por produtos químicos perigosos, contaminação e poluição do ar, da água e do solo. No âmbito de sua estratégia de cidadania corporativa, a LATAM também atua para garantir a educação de qualidade de jovens e adultos e estimular o trabalho decente e o empreendedorismo, tópicos que integram a agenda da ONU.

O Grupo mantém um diálogo permanente com outros *stakeholders* para fomentar questões que interessam a toda a sociedade (mudanças climáticas, mobilidade, segurança e infraestrutura aeroportuária), cooperando, assim, para o ODS que trata sobre o estabelecimento de parcerias e de formas para implementar as metas propostas.

UM EXERCÍCIO INTERNO IDENTIFICOU 12 METAS DOS ODS COM AS QUAIS A LATAM CONTRIBUI DE MODO MAIS EFETIVO.

Contribuições da LATAM aos ODS

Meta ONU para 2030[1]
Iniciativa LATAM

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

7 ENERGIA LIMPA E ACESSÍVEL

Meta 7.2 Aumentar a participação de energias renováveis na matriz energética global
- Apoio a combustíveis de menor impacto ambiental, como biocombustíveis (página 83)
- Adoção de energia renovável na base de manutenção e no edifício corporativo, no Chile

8 TRABALHO DECENTE E CRESCIMENTO ECONÔMICO

Meta 8.7 Erradicar o trabalho forçado, a escravidão moderna, o tráfico de pessoas e eliminação das piores formas de trabalho infantil
- Diagnóstico sobre riscos e oportunidades ligados a temas de diversidade e direitos humanos no contexto da organização e em seus relacionamentos na cadeia de valor (página 51)
- Compromisso explicitado no Código de Conduta da empresa, no Código de Conduta de Fornecedores e nas exigências e sistemas de gestão de fornecedores (páginas 30, 67 e 68)

Meta 8.9 Promover o turismo sustentável, que gera empregos e promove a cultura e os produtos locais
- Programa Cuido do meu Destino, que promove educação voltada para o desenvolvimento sustentável, incluindo temas como empreendedorismo e preservação dos patrimônios cultural e natural (página 99)

11 CIDADES E COMUNIDADES SUSTENTÁVEIS

Meta 11.2 Acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos
- Gestão da rede de destinos com foco na conectividade (página 13)
- Modelo de vendas e tarifas ajustadas a diferentes perfis de clientes (página 70)
- Gestão da segurança operacional (página 94)

Meta 11.4 Salvaguardar o patrimônio cultural e natural do mundo.
- Uma das frentes do programa Cuido do meu Destino é preservação do patrimônio cultural e natural nas regiões em que a LATAM opera (página 99).

12 CONSUMO E PRODUÇÃO RESPONSÁVEIS

Meta 12.2 Gestão sustentável e o uso eficiente dos recursos naturais

Meta 12.4 Manejo de produtos químicos e resíduos, ao longo de todo o ciclo de vida

Meta 12.5 Reduzir a geração de resíduos
- Gestão ambiental que engloba: eficiência no uso de combustíveis; uso racional de água e energia; redução e compensação de emissões de gases de efeito estufa; redução e manejo responsável dos resíduos, incluindo iniciativas pioneiras de reciclagem a bordo (página 75)

13 AÇÃO CONTRA A MUDANÇA GLOBAL DO CLIMA

Meta 13.1 Resiliência e a capacidade de adaptação a mudanças climáticas

Meta 13.2 Integrar medidas da mudança do clima nas políticas, estratégias e planejamentos nacionais

Meta 13.3 Educação, conscientização e a capacidade humana e institucional sobre mudanças climáticas
- Identificação de riscos e oportunidades relacionadas (página 80)
- Compromisso claro com iniciativas setoriais (página 81)
- Uso eficiente de combustível de aviação (página 82)
- Compensação de emissões de gases de efeito estufa (página 79)

16 PAZ, JUSTIÇA E INSTITUIÇÕES EFICAZES

Meta 16.5 Reduzir a corrupção e o suborno em todas as suas formas
- Posicionamento e regras claras: políticas, diretrizes (página 29)
- Capacitação e engajamento sobre o tema (página 30)

1 Por questões de espaço, o enunciado das metas foi editado; a redação completa está disponível em: https://nacoesunidas.org/pos2015/agenda2030/

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

NOSSO NEGÓCIO

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

CONTEXTO SETORIAL

O crescimento da atividade econômica global durante o ano de 2018 foi enfraquecido, afetado por uma redução maior do que a prevista no crescimento das economias avançadas e pela desaceleração das economias dos mercados emergentes, em parte como consequência das contrações na Argentina e Turquia e das medidas comerciais na China e em outras economias asiáticas. As tensões no comércio internacional constituíram um marco importante no ano.

A receita da indústria aérea global teve um bom desempenho durante 2018, impulsionada principalmente pelo bom crescimento na demanda medida em RPK, de 6,5%, embora o crescimento médio tenha sido menor que o de 2017 (8,0%) – e um crescimento no fator de ocupação de 0,4 ponto percentual, mais uma vez registrando um valor anual máximo histórico de 81,9%. Esses resultados contrastam com o aumento nos custos da indústria, principalmente dos combustíveis. Assim, o resultado operacional da indústria global é de US$ 55,8 bilhões (inferior aos US$ 57,8 bilhões alcançados em 2017), enquanto o lucro líquido atingiu US$ 32,3 bilhões (abaixo dos US$ 37,7 bilhões registrados em 2017).

Em relação aos diferentes mercados geográficos, as companhias aéreas norte-americanas tiveram os melhores resultados em termos de lucro, com uma situação econômica mais forte, que favoreceu tanto a demanda doméstica quanto a internacional. Além disso, as operações se beneficiaram de sua disciplina de capacidade, conseguindo expandir a taxa de ocupação para 83,8%.

Na Europa, apesar do alto nível de crescimento no tráfego de passageiros (6,6% ano a ano – *year over year*/YoY), o que faz dela a segunda região com maior crescimento depois da Ásia Pacífico, a demanda foi afetada durante o ano devido à incerteza econômica gerada pelo Brexit.

A Ásia Pacífico foi novamente a região que mais cresceu em volume de passageiros (8,6% YoY), apesar dos impactos climáticos que afetaram a região durante o segundo semestre.

Na América Latina, o tráfego de passageiros cresceu 6,2% no período, ligeiramente abaixo da média mundial de 2018. O tráfego foi impactado pela greve dos caminhoneiros no Brasil e pela desaceleração econômica em alguns países da região. Excluindo os efeitos pontuais da greve, a indústria aérea se beneficiou da recuperação da economia brasileira, que, juntamente a uma boa disciplina na capacidade, ajudou a alcançar o recorde histórico na taxa de ocupação, de 81,9% na região. No entanto, o aumento do preço do combustível pressionou o lucro líquido, deixando a América Latina com lucro líquido de US$ 0,4 bilhão, abaixo dos US$ 0,5 bilhão de 2017.

Dada a atual estrutura da indústria, a Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA) espera uma melhora no lucro líquido da indústria aérea global para o ano de 2019, que deve chegar a US$ 35,5 bilhões, com uma margem operacional de 6,8%. A evolução seria explicada principalmente por um crescimento econômico global mais forte, que impulsionaria o crescimento nos rendimentos, ajudando a compensar os custos unitários mais altos. Soma-se a isso o preço mais baixo do combustível previsto para 2019, embora a IATA advirta que o benefício não deve ser imediato, em função das coberturas já tomadas pelas companhias aéreas durante 2018 a preços mais elevados. É importante destacar que os impulsionadores do crescimento do tráfego global em 2019 continuarão sendo as economias emergentes, principalmente a Ásia Pacífico, o Oriente Médio e a América Latina. Essa tendência deve se manter nos próximos 20 anos, devido às projeções de crescimento econômico nessas regiões e à baixa penetração do transporte aéreo nesses países.

[+] Outras informações relevantes estão disponíveis na seção Anexos:
> Marco regulatório;
> Fatos relevantes.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

RESULTADOS FINANCEIROS

A LATAM Airlines Group registrou um lucro líquido de US$ 181,9 milhões em 2018, que foi o maior da história do Grupo LATAM desde a parceria entre LAN e TAM. Esse resultado, 17,1% mais alto que o registrado em 2017, foi alcançado apesar do aumento de US$ 664,2 milhões nas despesas com combustível e do impacto negativo da taxa de câmbio da ordem de US$ 157,7 milhões. O lucro operacional correspondeu a US$ 705,1 milhões, o que representou uma margem operacional de 6,8%, semelhante à margem operacional de 7,0% alcançada em 2017.

Para o ano de 2018, a receita atingiu US$ 10.368,2 milhões, alta de 2,0% em relação a 2017, explicada principalmente pelo aumento de 2,5% na receita de passageiros e de 6,0% na receita de carga, parcialmente compensada por uma redução de 14,0% em outras receitas. Essa recuperação nas receitas se deve especialmente ao aumento de 5,0% na capacidade de passageiros medido em ASK, parcialmente compensado por um aumento de 2,4% no RASK (*revenue per available seat-kilometer* – receitas por assento-quilômetro).

A queda na RASK é atribuída a um cenário macroeconômico desacelerado em alguns países da América do Sul durante 2018, em conjunto com a volatilidade e a desvalorização de algumas moedas locais (especialmente o real brasileiro e o peso argentino), afetando principalmente a demanda de passageiros internacionais. Além disso, a taxa de ocupação atingiu 83,1%, o que representa uma redução de 1,7 ponto percentual em relação ao ano anterior.

Ainda assim, o crescimento de 5,0% na capacidade se explica pelo aumento em todas as unidades de negócios LATAM – pela primeira vez, o Grupo cresceu em todos os mercados desde que houve a combinação entre LAN e TAM. O crescimento em 2018 esteve focado no negócio internacional, onde o Grupo LATAM aumentou sua capacidade em 6,1% em relação a 2017, por meio do lançamento de novos destinos internacionais que partem do *hub* de São Paulo-Guarulhos, como Roma, Lisboa, Boston e Tel Aviv, entre outros. Por sua vez, a LATAM Airlines Brasil aumentou sua capacidade no mercado interno brasileiro em 3,7%, principalmente no aeroporto de Guarulhos. Finalmente, a capacidade nos mercados domésticos de língua espanhola cresceu 3,5%, com destaque para o Equador, Peru e Colômbia. Vale ressaltar que a LATAM cresceu menos do que o esperado no mercado interno do Chile devido ao impacto operacional da greve da tripulação em abril de 2018.

A receita do negócio carga atingiu US$ 1.186,5 milhões, aumento de 6,0% em comparação com 2017. A expansão corresponde ao aumento de 1,2% nos *yelds* e ao aumento de 4,7% no tráfego medido em RTK. O aumento dos *yelds* continua refletindo sinais de recuperação do mercado para o negócio de carga em todo o mundo, parcialmente compensado pelo impacto negativo das importações que acarretou a desvalorização do peso argentino e do real brasileiro.

As outras receitas registraram diminuição de US$ 77,1 milhões em relação ao resultado de 2017, principalmente em função do efeito da implementação do padrão de contabilidade IFRS 15 a partir deste ano, além do efeito da depreciação do real na receita proveniente do programa de fidelidade no Brasil e do menor faturamento obtido com os arrendamentos de aeronaves a terceiros. O resultado foi parcialmente compensado com as receitas da venda de aeronaves e outros ativos.

Os custos operacionais de 2018 totalizaram US$ 9.663,1 milhões, aumento de 2,3% em relação a 2017, em função do aumento de US$ 664,2 milhões nos gastos com combustível. Apesar desse aumento, o custo por ASK do Grupo foi reduzido em 2,6% em relação a 2017.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

Os gastos com combustíveis aumentaram 28,6% em 2018, alcançando US$ 2.983,0 milhões. O aumento se explica pela alta de 25,1% no custo por galão e na alta de 4,2% no número de galões consumidos. O resultado foi parcialmente compensado por ganhos de cobertura de US$ 47,3 milhões em 2018, em comparação com ganhos de US$ 5,3 milhões no ano anterior.

Os gastos com salários e benefícios diminuíram 10,1% em consequência da redução de 3,9% na equipe de colaboradores no período, em linha com as iniciativas de controle de custos permanentemente realizadas pela Companhia, e também pela desvalorização do real brasileiro e do peso argentino durante o ano.

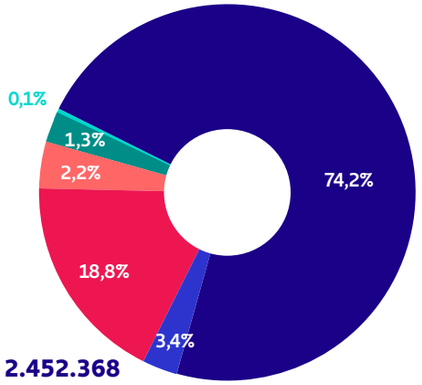
Em relação ao resultado não operacional, a Companhia registrou uma perda no caixa por perdas cambiais de US$ 157,7 milhões em 2018, explicada principalmente pela depreciação do real brasileiro e do peso argentino durante o ano. A redução foi significativamente mais alta que a de 2017, quando o impacto chegou a US$ 18,7 milhões.

Dessa forma, a LATAM registrou um lucro líquido atribuível aos controladores de US$ 181,9 milhões, comparado a um ganho de US$ 155,3 em 2017. O resultado implica uma margem líquida positiva de 1,8%, o que representa aumento de 0,3 ponto percentual em comparação com a margem líquida de 2017.

VALOR ECONÔMICO DIRETO GERADO E DISTRIBUÍDO (US$ MIL) – 2018 [201-1]

Receitas	10.368.214
Bens adquiridos de terceiros	6.860.100
Valor econômico bruto	3.508.114
Retenções	981.645
Valor econômico líquido	2.526.469
Valor econômico recebido em transferência	53.253
Valor econômico gerado	2.579.722
Valor econômico distribuído	2.452.368
Distribuição de valor econômico	
Salários e benefícios	1.819.969
Impostos e contribuições	83.782
Provedores de capital	461.343
Juros sobre capital próprio e dividendos	54.581
Juros pagos a minoritários	31.312
Investimentos para a sociedade	1.381
Valor econômico retido	127.355

DISTRIBUIÇÃO DE VALOR ECONÔMICO(%) [201-1]



TOTAL: 2.452.368

Colaboradores
Remuneração sobre capital próprio
Governo
Minoritários
Provedores de capital
Sociedade

Retrato rápido

PRINCIPAIS INDICADORES [102-7]	2016	2017	2018
FINANCEIROS			
Receitas operacionais	9.527.088	10.163.796	10.368.214
Despesas operacionais	(8.959.185)	(9.449.262)	(9.663.095)
Resultado operacional	567.903	714.534	705.119
Receita líquida	6.922	155.304	181.935
Margem líquida	0,7%	1,5%	1,8%
Ebitda ajustado	2.097.210	2.295.710	2.225.111
Margem Ebitda ajustado	22,0%	22,6%	21,5%
Caixa e equivalente a caixa[1]/receita dos 12 meses anteriores	19,0%	20,3%	19,3%
Alavancagem[2]	5,3 X	4,5 X	4,3 X
OPERACIONAIS			
Operação passageiros			
Capacidade (ASK) – milhão	134.968	136.398	143.265
Tráfego consolidado (RPK) – milhão	113.627	115.693	119.077
Taxa de ocupação (ASK)	84,2%	84,8%	83,1%
Receita/ASK (centavos de US$)	5,8	6,2	6,1
Total de passageiros transportados (mil)	66.960	67.146	68.806
Operação carga			
Capacidade (ATK) – milhão	6.704	6.230	6.498
Tráfego consolidado (RTK) – milhão	3.466	3.421	3.583
Taxa de ocupação (ATK)	51,7%	54,9%	55,1%
Receita/ATK (centavos de US$)	16,6	18,0	18,3
Toneladas transportadas (mil)	944	896	921

1 Inclui a linha de crédito rotativo.
2 Dívida líquida ajustada/Ebitda ajustado (últimos 12 meses).

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

INFORMAÇÕES DA BOLSA DE VALORES

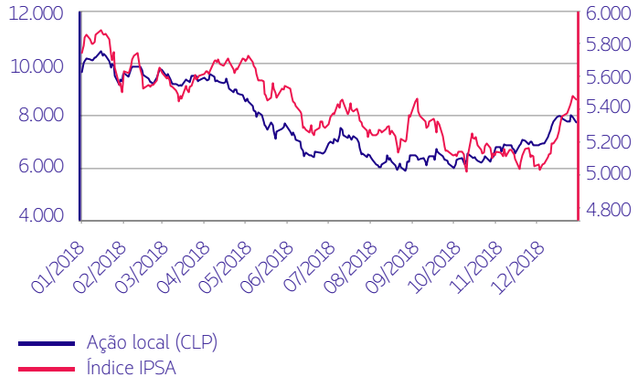
Em 2018, as ações locais da LATAM Airlines Group tiveram rentabilidade negativa de 19,9%; a ADR teve rentabilidade negativa de 28,6%. Em 31 de dezembro de 2018, a capitalização de mercado do Grupo foi de US$ 6.246,0 milhões. Ao longo do ano, as ações da LATAM Airlines Group tiveram rentabilidade em relação às movimentações na Bolsa de Santiago, a LATAM Airlines Group apresentou índice de negociação de 100%.

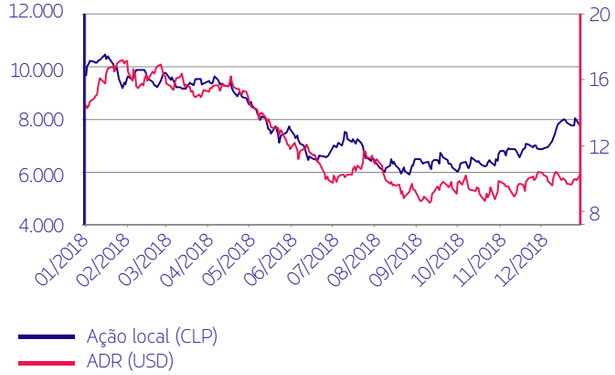
VOLUMES NEGOCIADOS POR TRIMESTRE – AÇÃO LOCAL (BOLSA DE SANTIAGO)

2016	N° ações negociadas	Preço médio (CLP)	Valor total (CLP)
Primeiro trimestre	28.689.255	4.073	116.838.645.700
Segundo trimestre	22.564.404	4.492	101.366.302.500
Terceiro trimestre	64.835.131	5.463	354.183.531.700
Quarto trimestre	27.691.478	5.975	165.468.048.100
2017			
Primeiro trimestre	43.655.851	6.655	284.991.986.800
Segundo trimestre	30.259.560	8.035	240.451.798.500
Terceiro trimestre	29.094.196	7.965	234.898.104.000
Quarto trimestre	37.823.823	8.498	320.108.505.000
2018			
Primeiro trimestre	31.387.363	9.133	286.645.092.598
Segundo trimestre	47.657.233	6.479	308.773.595.469
Terceiro trimestre	32.942.547	6.277	206.770.484.755
Quarto trimestre	38.440.069	6.923	266.120.597.687

VOLUMES NEGOCIADOS POR TRIMESTRE – ADR (NYSE)

2016	N° ações negociadas	Preço médio (CLP)	Valor total (CLP)
Primeiro trimestre	32.739.012	5,8	191.001.755
Segundo trimestre	33.327.301	6,6	220.695.139
Terceiro trimestre	42.231.494	8,2	350.640.203
Quarto trimestre	30.197.724	8,9	270.233.009
2017			
Primeiro trimestre	24.889.893	10,1	254.166.511
Segundo trimestre	32.015.881	12,1	384.720.373
Terceiro trimestre	27.902.087	12,4	347.933.436
Quarto trimestre	33.450.067	13,4	446.780.362
2018			
Primeiro trimestre	24.359.603	15,4	374.894.290
Segundo trimestre	41.119.176	9,9	406.463.055
Terceiro trimestre	28.539.124	9,4	268.125.070
Quarto trimestre	30.770.709	10,3	316.784.449





MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

GESTÃO DE RISCOS

A Política Corporativa de Riscos da LATAM define os principais aspectos a serem monitorados, os instrumentos de mitigação e os papéis e responsabilidades dos envolvidos na sua gestão. Ao trabalho da equipe corporativa dedicada ao tema soma-se a gestão realizada nos diversos países, voltadas às especificidades locais e que segue os mesmos padrões e ferramentas de identificação, monitoramento e reporte. Nas operações de maior porte – Brasil, Chile e Argentina – a gestão está sob a responsabilidade da área financeira, que realiza reportes periódicos ao CEO do país e à equipe corporativa.

Um dos principais fóruns sobre o tema é a Mesa de Riscos, formada por profissionais de distintas áreas que se reúnem duas vezes por ano para analisar temas estratégicos com alto potencial de impacto. A Mesa faz reportes anuais ao Comitê Executivo.

A Auditoria Interna apoia o trabalho de gestão de riscos e, quando necessário, inclui os tópicos mapeados como relevantes em seus processos de monitoramento.

Em 2018, havia 58 riscos estratégicos – entre transversais e emergentes – mapeados na matriz de riscos da LATAM, que estabelece a probabilidade de ocorrência de determinado risco *versus* seu impacto potencial na operação. Eles estão classificados em 13 categorias, que cobrem questões financeiras, ambientais, de segurança e regulatórias, entre outras. Por se tratar de um processo dinâmico, a matriz de riscos passa por revisões periódicas.

A visão é complementada por matrizes específicas voltadas aos riscos do dia a dia de cada área, como *Compliance* ou Segurança.

RISCOS EMERGENTES

A relação da LATAM com os prestadores de serviços considerados essenciais para a continuidade do negócio é baseada em um processo amplo de monitoramento e controle. As ações são conduzidas pela área de Procurement com o objetivo de evitar a interrupção de fornecimento, a rescisão contratual inesperada ou qualquer outro problema que impacte as operações da LATAM. Entre as práticas de mitigação estão cláusulas específicas na política anticorrupção da LATAM, que devem ser cumpridas pelos fornecedores, a exigência de garantias adicionais em alguns contratos e de certificações próprias do setor de atuação dos parceiros. O Grupo também monitora periodicamente a qualidade do serviço prestado e o desempenho dos fornecedores e realiza auditorias e processos de *due diligence*.

Com foco em outro considerado emergente, de segurança cibernética, há um programa interno dedicado, constantemente revisitado para incorporar novos procedimentos, sempre que necessário. As formas de mitigação incluem o uso de antivírus de tecnologia avançada, monitoramento preventivo 24 horas todos os dias da semana, estabelecimento de perímetros de controle que proíbem a entrada de pessoas não identificadas nos locais onde ficam os sistemas de tecnologia da informação do Grupo, e a contratação de um seguro específico para eventuais ataques cibernéticos.

O tema é tratado pela gerência de Segurança da Informação com o apoio de um comitê multidisciplinar (*mais informações na próxima página*), que trata sobre segurança cibernética, riscos de TI e outros temas relacionados. Também há um programa de conscientização dos colaboradores e normas internas, como a Norma de Segurança PCI LATAM, requisito exigido para se obter a certificação PCI *Compliance*, que regulamenta questões sobre proteção de dados de cartões de crédito e débito dos consumidores.

[+] A lista completa dos principais fatores de risco está no Anexo.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

SEGURANÇA DA INFORMAÇÃO

A LATAM está comprometida com a segurança das informações e a proteção de dados dos clientes. A quebra do sigilo configura um relevante risco reputacional ao Grupo e, por isso, há uma série de medidas adotadas para mitigá-lo. O Código de Conduta inclui tópico específico sobre privacidade, informações confidenciais e negociações com informações privilegiadas. Há, ainda, as políticas de Segurança da Informação e de Classificação da Informação e de Privacidade e Segurança, esta última também disponível no *site* corporativo.

O Grupo também dispõe de uma série de normas relativas, como a Norma de Gestão de Incidentes de Segurança da Informação e a Norma de Segurança PCI LATAM, definidas em 2018 para que o Grupo possa obter, em breve, a certificação internacional PCI *Compliance*, que trata da proteção de dados dos cartões de crédito e débito dos consumidores.

Os colaboradores têm acesso a esses documentos no portal corporativo e realizam com frequência treinamentos *e-learning*. Também podem esclarecer dúvidas diretamente com a Gerência de Segurança da Informação. A gerência é, inclusive, a responsável pelas atividades de um comitê dedicado ao assunto, que ainda conta com a participação de profissionais de áreas distintas, como Gestão de Riscos, Assuntos Legais e *Compliance*, Investimentos e Tecnologia. Também há reportes periódicos para outras instâncias da administração, bem como o monitoramento permanente do tema e planos de contingenciamento estruturado. Nos últimos três anos, a LATAM não registrou infrações significativas relativas à segurança das informações de seus clientes.

INFORMAÇÕES ADICIONAIS

Seguros aeronáuticos: a LATAM conta com Seguro de Aviação, Casco e Responsabilidades Legais, que cobre todos os riscos inerentes à navegação aérea comercial, como a perda ou avaria de aeronaves, motores e peças sobressalentes e responsabilidade civil perante terceiros (passageiros, carga, bagagem, aeroportos etc.).

Após a associação da LAN e da TAM, o seguro das duas empresas passou a ser adquirido pela LATAM Airlines Group, que deu seguimento à prática adotada pela LAN desde 2006 em conjunto com o Grupo IAG (composto pela British Airways, Iberia e suas subsidiárias e franqueadas). O aumento dos volumes negociados se traduziu em melhorias na cobertura e menores custos operacionais.

Seguros gerais: cobrem diversos riscos que podem afetar o patrimônio da empresa, que é protegido por um seguro multirrisco (que inclui riscos de incêndio, roubo, equipamentos de informática, remessas de valores e outros com base em coberturas de todos os riscos), seguro de automóvel, seguro de transporte aéreo e marítimo e seguro de responsabilidade civil. Além disso, a empresa contrata seguro de vida e acidentes que cobre o pessoal da empresa.

Clientes: nenhum cliente da LATAM representa individualmente mais de 10% das vendas.

Fornecedores: em 2018, três fornecedores representavam individualmente mais de 10% de sua categoria: Intercargo S.A.C. (aeroporto); Gate Gourmet (abastecimento e *catering*) e CAE Training (serviços externos).

Marcas e patentes: a Empresa e suas filiais utilizam diversas marcas comerciais, que se encontram devidamente registradas junto aos organismos competentes nos diversos países em que realizam suas operações ou constituem a origem e/ou o destino dessas operações, com o objetivo de distinguir e comercializar seus produtos e serviços nesse país. Entre as principais marcas são: LATAM Airlines, LATAM Airlines Argentina, LATAM Airlines Brasil, LATAM Airlines Chile, LATAM Airlines Colombia, LATAM Airlines Ecuador, LATAM Airlines Perú, LATAM Cargo, LATAM PASS, LATAM Fidelidade e LATAM Travel, entre outras.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

PLANO DE INVESTIMENTOS

Nos últimos anos, a Companhia vem ajustando seus futuros compromissos de frota por meio de postergações de aeronaves. Em 2018, a LATAM reestruturou ainda mais seu plano de frota, atingindo uma redução de US$ 2,2 bilhões em compromissos para o período 2018-2021, equivalente a uma redução de 41% do total de compromissos de frota para esse período. Essa reestruturação também busca ajustar a capacidade às condições atuais de mercado na América Latina e está alinhada à premissa da Companhia de manter um balanço saudável e uma liquidez adequada.

Ao longo de 2019, a LATAM espera incorporar em sua frota nove aviões A320Neo, quatro A350-900 e dois Boeing 787-9, que totalizam US$ 1.197 milhões, dos quais aproximadamente US$ 540 milhões serão CAPEX.

A LATAM também espera investir aproximadamente US$ 750 milhões em CAPEX não frota durante 2019, incluindo ativos intangíveis, manutenção, investimentos em motores e peças, bem como a renovação das cabines de seus Boeing 767, Boeing 777 e A320-Fam.

EM 31 DE DEZEMBRO

	2018	2019E	2020E	2021E
FROTA PASSAGEIROS				
Curto 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**
Longo 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**
Frota carga				
Boeing 767-300F	9	9	10	10
Total	**9**	**9**	**10**	**10**
TOTAL FROTA EM OPERAÇÃO	**310[1]**	**315**	**321**	**327**

1 Exclui dois Boeing 777-200 arrendados a Boeing Capital.

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

	2018	2019E	2020E	2021E
TOTAL FROTA	**318**	**325**	**329**	**334**
COMPROMISSOS DE FROTA (US$ MILHÕES)	**311**	**1.197**	**708**	**1.118**

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE

DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES

DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE

DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE

SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS

RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA

CRÉDITOS

FORNECEDORES

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

CONHECER A CADEIA [102-9]

A LATAM realiza negócios com 32,3 mil fornecedores de diferentes portes e países, que constituem uma parte importante da concretização da promessa de valor da empresa. No âmbito dos negócios, o relacionamento com os parceiros visa assegurar o acesso regular a produtos e serviços de alta qualidade, com preços competitivos, o estrito cumprimento dos prazos e atuação condizente com as normas legais e os valores éticos do Grupo. Em uma visão mais ampla, a interação com esse público é terreno fértil para disseminar boas práticas da gestão da sustentabilidade e impulsionar o desenvolvimento econômico das regiões.

A gestão da cadeia de fornecimento se organiza em 21 categorias, agrupadas em:

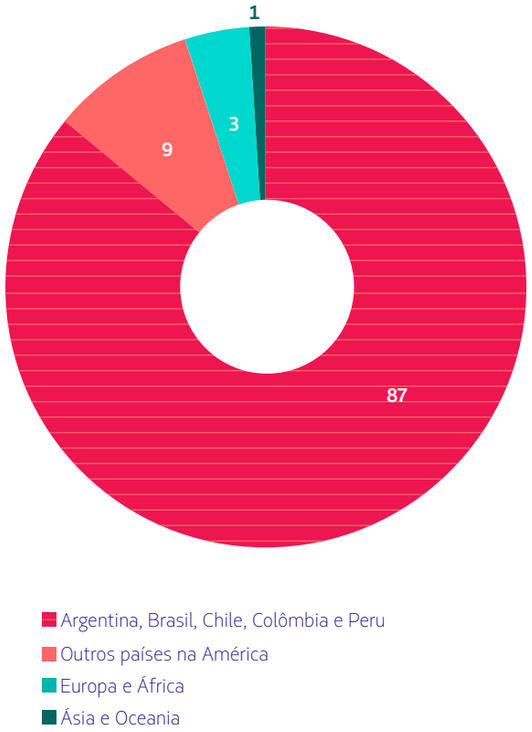
> compras técnicas (diretamente relacionados à operação dos negócios), como: combustíveis; frota e motores; serviços de engenharia; consumíveis e rotáveis; PMA (*Parts Manufacturer Approval*); rodas, freios, pneus e aviônica; entretenimento a bordo; assentos, materiais e acabamentos; vendas; componentes maiores, a exemplo dos trens de pouso; *pool* (conserto, troca e aluguel de alguns componentes oferecidos em sistema *pool* pelos fornecedores); e compras não pool (ferramentas e outros tipos de componentes);

> compras não técnicas (ligadas a atividades-meio), como: administração; aeroporto; abastecimento e *catering*; infraestrutura; hotéis e uniformes; *marketing*; serviços profissionais; tecnologia e sistemas; e transportes.

As empresas que fornecem componentes essenciais à operação ou de difícil substituição, com contratos anuais acima de US$ 1 milhão ou que se relacionam com órgãos governamentais em nome da LATAM (os chamados TPI na sigla em inglês) são categorizadas como fornecedores críticos, e seguem parâmetros específicos de análise e monitoramento do contrato. Em 2018, os fornecedores críticos representaram 2% da base total de fornecedores ativos da LATAM, e movimentaram 73% do total de compras do Grupo.

[+] Para mais informações sobre o monitoramento de riscos na cadeia de fornecimento, consulte as páginas 61 e 67.

DISTRIBUIÇÃO GEOGRÁFICA[1] (%)

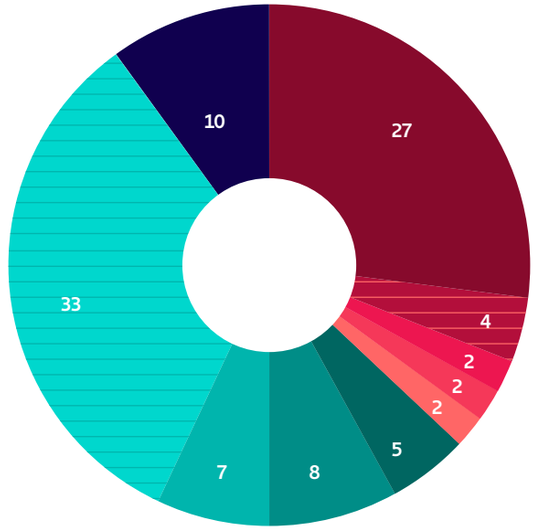


TOTAL: 32.296 fornecedores

1 Com base na localização da sede da empresa.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

VOLUME DE COMPRAS (%)



- Motores, frota, financeiros e LATAM Travel
- Infraestrutura
- Tecnologia e sistemas
- Abastecimento e *catering*
- Administração
- *Ground handling*[1]
- Compras técnicas
- Outras compras não técnicas
- Combustível
- Outros

TOTAL: US$ 9,6 bilhões

1 Serviços de apoio prestados em terra a aeronaves, passageiros e carga.

No que se refere ao volume de compras, os principais fornecedores da LATAM são os fabricantes de aviões, Airbus e Boeing.

Também constituem parceiros relevantes os fornecedores de acessórios, peças de reposição e componentes para aviões, entre eles: Pratt & Whitney, MTU Maintenance, Rolls-Royce, Pratt and Whitney Canada, CFM International, General Electric Comercial Aviation Services Ltd., General Electric Celma, General Electric Engines Service, Honeywell e Israel Aerospace Industries (motores e unidades auxiliares de energia – APU na sigla em inglês); Zodiac Seats US, Recaro, Thompson Aero Seating (assentos); Honeywell e Rockwell Collins (aviônica e APU); Air France/KLM, Lufthansa Technik (componentes de manutenção, reparo e operações – MRO); Zodiac Inflight Innovations, Panasonic e Thales (entretenimento a bordo); Safran Landing Systems, AAR Corporation (trens de pouso e freios); UTC Aerospace e Nordam (suporte de motor).

Entre os fornecedores de combustível, destacam-se: Raízen, Petrobras, Air BP-Copec, World Fuel Services, AirBP PBF, YPF, Terpel, Repsol, CEPSA e Vitol.

US$ 9,6 BILHÕES FOI O VOLUME TOTAL GASTO COM OS FORNECEDORES DO GRUPO.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

GERENCIAR RISCOS [308-2 e 414-2]

Uma matriz identifica os riscos potenciais associados a cada uma das 21 categorias de compras. O mapeamento inclui, por exemplo, temas relacionados a saúde financeira, conduta ética, normas trabalhistas, de direitos humanos, fiscais, setoriais, sanitárias e ambientais.

Todas as categorias de fornecedores passam por análise de riscos de sustentabilidade. Dos fornecedores monitorados pela área de Procurement (11.964), 598 (5%) foram identificados como de alto risco em temas de sustentabilidade e com 152 (1,3% dos monitorados e 5% do grupo de risco) a LATAM acordou planos ou ações específicas de mitigação.

Para monitorar suspeitas ou casos de competição desleal, esquemas de corrupção, financiamento de terrorismo e narcotráfico, exploração de trabalho infantil ou análogo ao escravo e inconformidades ambientais, a LATAM se vale de um sistema de consulta a bases de dados internacionais. A revisão é aplicada antes do início de cada contrato e mensalmente nos fornecedores com contratos ativos.

A partir de alertas automáticos do sistema, a área de *Compliance* faz uma análise detalhada do caso. Comprovado o risco, a empresa adota medidas corretivas, que podem envolver o estabelecimento de planos de ação em conjunto com o fornecedor ou até o encerramento do contrato.

Ao longo de 2018, o sistema realizou quase 12 mil análises, que resultaram em 729 alertas, atualmente sendo analisados em detalhe pela equipe de *Compliance*.

O sistema de monitoramento é complementado por auditorias periódicas com requisitos e parâmetros específicos para diferentes categorias de produtos ou serviços das categorias combustíveis, *handling* e *catering*. No ano, a LATAM realizou 152 auditorias, que geraram 1.079 planos de melhoria.

PREVENÇÃO E MONITORAMENTO

Em um processo de evolução contínua, a LATAM estabeleceu metas e indicadores de monitoramento para a gestão de fornecedores em 2019. São eles:

> realizar análise preventiva em todo o universo de fornecedores monitorados pela área de *Procurement;*

> reduzir a quantidade de fornecedores que geram alertas no sistema de análise preventiva;

> realizar *due diligence* nível 2 em todos os fornecedores críticos que foram objeto de alerta.

12 MIL

ANÁLISES REALIZADAS, QUE RESULTARAM EM 729 ALERTAS, ATUALMENTE EM ANÁLISE DETALHADA PELA EQUIPE DE *COMPLIANCE*.

Retrato rápido [102-10]

CADEIA DE SUPRIMENTOS	2016	2017	2018
Base de fornecedores LATAM (21 categorias)	30.628	31.550	32.296
FORNECEDORES CRÍTICOS[1]			
Participação na base de fornecedores	2%[2]	2%	2%
Participação no volume de compras LATAM	72%	80%	73%
IDENTIFICAÇÃO DE RISCOS POTENCIAIS			
% de categorias com análise de riscos de sustentabilidade	100%	100%	100%
Fornecedores analisados segundo critérios de sustentabilidade (% sobre o total da base)	33,7%	46,3%	37,0%
Fornecedores considerados de alto risco em aspectos de sustentabilidade (% sobre os analisados)	ND	ND	598 (5%)
Fornecedores com planos de mitigação acordados (% sobre o grupo de alto risco)	ND	ND	152 (25%)
MONITORAMENTO E GESTÃO			
Análises preventivas realizadas (sistema de bases de dados internacionais)	14.204	10.651	11.964
Avaliações aprofundadas (a partir de alertas do sistema)	614	767	729
Planos de ação	0	0	1.079
Contratos encerrados por não conformidade	0	0	0

1 Inclui empresas com contratos acima de US$ 1 milhão, que se relacionam com órgãos do governo em nome da LATAM ou fornecem à operação elementos essenciais ou de difícil substituição.
2 O dado difere do divulgado no *Relatório de Sustentabilidade 2016* porque o cálculo passou a considerar a base total de fornecedores da LATAM.
ND: informação não disponível.

DIRETO AO PONTO

PRINCÍPIOS ALINHADOS

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

Contexto e posicionamento

PARA A LATAM, É IMPRESCINDÍVEL CONTAR COM UMA REDE DE FORNECIMENTO COMPROMETIDA COM OS MAIS ALTOS PADRÕES DE CONFORMIDADE E ÉTICA E ALINHADA AOS PRECEITOS DO PRÓPRIO GRUPO E ÀS MELHORES PRÁTICAS DO MERCADO.

Gestão do tema

Uma série de políticas e procedimentos assegura o alinhamento da cadeia aos princípios e valores da LATAM e orienta com clareza a conduta esperada dos parceiros. Exemplos:

> **Política Corporativa de Compras:** inclui temas estratégicos relacionados ao gerenciamento da cadeia de fornecimento e que atua como uma importante ferramenta de gestão de riscos no Grupo. Entre outros dados, o documento especifica quais são os requisitos financeiros, sociais e ambientais que devem ser cumpridos pelos parceiros de negócio. A política está em consonância com a Política Anticorrupção e o Código de Conduta, além de conter especificidades regulatórias de cada país em que o Grupo opera.

> **Contratos:** uma cláusula ambiental específica (*ver* Anexo) estabelece que o fornecedor cumpra todos os requisitos legais, se responsabilize por eventuais sanções e comunique o Grupo qualquer incidente que cause danos ao meio ambiente.

> **Responsabilidade de todos:** todas as contratações – inclusive as de menor volume financeiro e curta duração, que não exigem contrato e são realizadas via ordem de compra – incluem o compromisso com práticas anticorrupção e de proteção ao meio ambiente.

TERCEIROS INTERMEDIÁRIOS

Terceiro intermediário (TPI, na sigla em inglês) é o fornecedor que atua como preposto da LATAM perante funcionários públicos nacionais ou estrangeiros. Em 2018, havia 475 contratos dessa categoria, que segue procedimentos específicos de análise, formalização e monitoramento. O parceiro precisa comprovar o cumprimento do Código de Conduta e da Política Anticorrupção da LATAM e todos os contratos explicitam cláusulas anticorrupção e antissuborno. Antes e durante a execução do trabalho, os TPIs são submetidos a extensos processos de *due diligence*.

Avanços em 2018

Em 2018, a LATAM começou a elaborar um Código de Conduta para Fornecedores, que reúne diretrizes sobre:

- ***Ética;***
- ***Combate à corrupção;***
- ***Cumprimento a normas de saúde e segurança ocupacional;***
- ***Responsabilidade socioambiental; e***
- ***Direitos humanos (garantia de condições adequadas de trabalho e não ocorrência de trabalho infantil e escravo).***

Para que um contrato comercial seja assinado, o fornecedor deverá formalizar sua adesão ao código.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE

DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES

DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE

DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE

SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS

RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA

CRÉDITOS

CLIENTES

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

NO CENTRO DA ESTRATÉGIA

Simplicidade, empatia e confiança. A partir desses três diferenciais, a LATAM cuida dos seus clientes em todas as etapas de interação: compra, aeroporto, pós-venda e experiência a bordo. Em um processo contínuo, o Grupo vem aperfeiçoando a sua maneira de trabalhar para ajustar-se a diferentes perfis de clientes, suas necessidades e expectativas.

Desde 2017 na operação doméstica e desde 2018 nos voos internacionais, a LATAM oferece quatro tipos de tarifas, com opções diferenciadas para despacho de bagagens, seleção de assento e flexibilidade para alterar a data da viagem. O cliente decide a que mais se adequa às suas necessidades e compra exatamente o que precisa. O novo modelo de vendas possibilitou ao Grupo trabalhar com uma redução média de 25% na tarifa mais econômica, tornando mais acessível o transporte aéreo.

Depois da etapa inicial de adaptação, em que a mudança causou estranheza e chegou a impactar negativamente a satisfação dos clientes, a segmentação tarifária já conquistou os passageiros. A tarifa básica, sem despacho de bagagem, é a preferida por cerca de 60% dos clientes.

REFEIÇÕES A BORDO

Em 2018, também foi consolidado o Mercado LATAM, serviço de venda a bordo com mais de 30 opções de alimentos e bebidas oferecidas a preços acessíveis e com alta qualidade nos voos domésticos de Brasil, Chile, Colômbia, Equador e Peru.

Em todo os voos de longa duração (mais de sete horas), as refeições a bordo são gratuitas. O menu e a composição foram reformulados com novos ingredientes e o reforço do prato principal.

TRANSFORMAÇÃO DA CABINE

Em 2018, o Grupo anunciou o investimento de US$ 400 milhões no projeto que visa à transformação das cabines de mais de dois terços da frota. O plano de renovação começará pelas frotas da LATAM Brasil e da LATAM Peru. A estimativa é que os clientes já possam viajar no primeiro avião modernizado ainda em 2019. A mudança responde necessidades e expectativas de um amplo leque de clientes.

Foram três anos para definir o formato das novas cabines, resultado de um processo de escuta com passageiros, especialistas e tripulantes.

Nos aviões menores, como os modelos Airbus A320 e A321, a modernização vai garantir uma melhor segmentação. Nas primeiras fileiras, com prioridade de embarque, as poltronas terão mais espaço entre si e os passageiros contarão com áreas exclusivas para acondicionar a bagagem de mão, além de telas individuais maiores. Na seção traseira, o foco será otimizar a relação custo-benefício para os passageiros que buscam preços mais baixos. A melhor distribuição das poltronas permitirá aumentar o total de assentos disponíveis e reduzir o valor cobrado.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

Nos aviões maiores, que atendem as rotas internacionais, a classe executiva vai passar por uma verdadeira revolução. Todos os assentos terão reclinação completa (180 graus) e serão desenhados para assegurar mais privacidade ao passageiro e diferentes compartimentos para armazenar objetos pessoais. Também haverá melhorias no sistema de entretenimento e no serviço a bordo, incluindo menos interrupções da tripulação e a possibilidade de que o passageiro selecione as refeições em sua própria tela individual. As mudanças foram definidas a partir de um amplo processo de escuta, que envolveu clientes frequentes de sete países que utilizam a classe executiva.

CONECTIVIDADE

+28

NOVAS ROTAS E SETE NOVOS DESTINOS FORAM LANÇADOS PELA LATAM EM 2018.

POTENCIAL DA REGIÃO

O setor aéreo na América Latina tem crescido nos últimos anos. De 2016 para 2017, a média de voos por habitante passou de 0,91 a 0,98 no Chile. Ainda assim, o potencial de expansão permanece alto, especialmente quando se considera a demanda registrada em países como Nova Zelândia (3,39 voos por habitante), Panamá (3,34), Estados Unidos (2,61) e Reino Unido (2,30)[1].

No Brasil, cada pessoa faz em média 0,46 voo por ano. Em termos absolutos, o país é o sexto maior mercado de passageiros de voos domésticos do mundo. Em 2018, foram 95,5 milhões de pessoas transportadas em voos domésticos no país; um crescimento de 4,4% em relação ao ano anterior[2].

A LATAM busca alavancar a demanda na região, investindo em conectividade e trabalhando para atender diferentes perfis de clientes. A ambição do Grupo é colaborar com o crescimento do setor e impulsionar o desenvolvimento sustentável dos países em que opera.

1 World Bank.
2 Dados do *Panorama 2017*, da ABEAR.

SISTEMA DE RESERVAS

Em 2018, a LATAM concluiu a unificação do sistema de reservas do Grupo. Com isso, os serviços *on-line* de aquisição de passagens, *check-in*, compra de assento e alteração da data de viagem são agora realizados em uma única plataforma, independentemente das diferenças nos códigos de voo (LA e JJ).

DIRETO AO PONTO

TECNOLOGIA E AUTONOMIA

Contexto e posicionamento

CADA VEZ MAIS, OS CLIENTES QUEREM TER O CONTROLE SOBRE SUA JORNADA DE CONSUMO. POR ISSO, A LATAM SE ESFORÇA PARA OFERECER NOVAS SOLUÇÕES QUE CONFIRAM AUTONOMIA E PODER DE ESCOLHA AO CLIENTE. A TECNOLOGIA É UMA GRANDE ALIADA NESSE ESFORÇO.

Gestão do tema

Principais linhas de ação:

> Plataformas digitais integradas, acessíveis via *site* ou aplicativo, que permitem a gestão eficiente da viagem desde a compra do bilhete até o acesso ao entretenimento a bordo;

> Novas tecnologias e estruturas de suporte ao autosserviço nos aeroportos – o cliente evita filas e ganha tempo;

> Gestão da experiência digital para assegurar que tudo seja feito de forma simples e intuitiva.

Avanços em 2018

Algumas iniciativas pioneiras merecem destaque:

> **Biometria:** em parceria com o aeroporto de Carrasco, em Montevidéu (Uruguai), teve início um projeto-piloto de reconhecimento facial para agilizar momento do embarque. A apresentação e checagem dos documentos de identificação passa a ser feita somente no serviço de imigração. Em meados de 2019, a identificação por biometria estará disponível para os passageiros da LATAM em seis aeroportos. No aeroporto de Quito, foi realizado um projeto piloto para utilizar a tecnologia de ponta a ponta nos contatos com o cliente.

> **Autodespacho:** no aeroporto de Brasília (Brasil), a LATAM inaugurou o serviço de autodespacho de bagagens. Assim como já ocorre com o *check-in* nos totens de autoatendimento, os próprios passageiros imprimem as etiquetas de identificação das bagagens e realizam a pesagem e o despacho das malas. A perspectiva é estender o autosserviço para cerca de 30 aeroportos em 2019.

> **Novas funcionalidades:** no app LATAM e no menu Minhas viagens, disponível no *site*, é possível escolher assento, adquirir o Assento LATAM+ e o despacho de bagagens, alterar a viagem, realizar o *check-in*, receber o cartão de embarque e consultar o *status* dos voos. No caso de cancelamento de voos, o passageiro pode selecionar uma nova opção para a viagem diretamente no aplicativo, sem necessidade de contato com a Central de Atendimento.

> **Realidade aumentada:** pelo aplicativo, o cliente confere se a sua bagagem está dentro dos limites permitidos a bordo. Basta usar a câmera do celular. O Grupo foi pioneiro no mundo ao oferecer essa facilidade para dispositivos Android e IOS.

> **Autoatendimento:** a rede de totens nos aeroportos foi ampliada. Já são 1.093 totens em 104 aeroportos de 21 países.

> **LATAM Play:** a plataforma possibilita ao passageiro acessar gratuitamente por meio de seu dispositivo móvel (*smartphone*, *tablet* ou *laptop*) filmes, séries, notícias, músicas e outros conteúdos.

5,5 milhões ***de usuários únicos cadastrados no app LATAM em 2018.***

Crescimento mensal do número de usuários do app LATAM acima de 10%.

Três em cada quatro check-ins são realizados via aplicativo ou site.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

GESTÃO DA SATISFAÇÃO

A LATAM está atenta à opinião dos clientes, com os quais busca estabelecer uma relação cada vez mais próxima e transparente. Por meio de uma série de canais, o Grupo identifica a percepção desse público nos diferentes momentos de contato.

Em 2018, a pesquisa pós-voo passou a se chamar Voz do Cliente, uma nova ferramenta, que consolida o *feedback* dos passageiros. Os resultados são analisados em tempo real, o que permite identificar tendências e responder rapidamente em caso de problemas ou insatisfações. Toda a liderança tem acesso aos dados coletados, e partilha da responsabilidade pela gestão.

A pesquisa é enviada no momento da aterrissagem a todos os passageiros que registraram seu *e-mail*. São, em média, dois milhões de envios ao mês, com uma taxa de retorno de mais de 10%. A consulta envolve questões simples sobre a possibilidade de o passageiro recomendar a LATAM e sobre sua satisfação em relação às experiências no aeroporto e de voo.

O Grupo ainda realiza uma pesquisa mais estratégica, de periodicidade anual, que utiliza a metodologia Net Promoter Score (NPS), cujo resultado varia entre 100 negativo e 100 positivo. Em 2018, o nível de satisfação foi de 23 pontos, abaixo da meta definida para o segundo semestre, de 32. A avaliação considerou cerca de 3 milhões de respostas, equivalente a 6% do total de passageiros transportados.

O desempenho de 2018, abaixo da meta interna, é atribuído, especialmente, a contingências enfrentadas pelo setor aéreo em geral nos países de operação. A manutenção preventiva anunciada pela Rolls Royce para os motores dos aviões Boeing 787 foi um tema crítico do ano para a indústria como um todo. Na LATAM, a medida afetou os 24 aviões desse modelo, e o Grupo chegou a ter em terra 13 aviões simultaneamente, com impacto principalmente nas operações do Grupo no Chile, Colômbia e Equador. Com uma capacidade de resposta rápida, a principal medida adotada pelo Grupo foi a sublocação de sete aeronaves para garantir a operação e reduzir ao menor nível possível o impacto aos clientes.

Em média, são enviadas dois milhões de pesquisas pós-voo a cada mês para os passageiros.

No Chile, se sobrepuseram dois desafios ao longo do ano. O primeiro foi a sobrecarga da operação do aeroporto de Santiago, cujas obras de expansão estão em andamento afetaram os níveis de pontualidade. A esse problema estrutural somou-se, no mês de abril, a greve dos tripulantes de cabine da LATAM Airlines Chile. Apesar dos esforços para mitigar os efeitos da paralisação, não foi possível evitar alguns cancelamentos e reagendamentos.

No geral, a pontualidade também representou um desafio para o Grupo. O resultado geral do ano foi de 82% – considerando esperas de até 15 minutos – 1 ponto acima do registrado em 2017, mas abaixo da meta definida internamente, 85%. A LATAM reafirma o seu compromisso com o tema e analisa planos de ação para obter melhores resultados em 2019.

Uma das ações, já em prática no Brasil, foi rever a escala de tripulantes que ficam de sobreaviso para a necessidade de substituir algum colega, garantindo que a pontualidade de um voo não seja prejudicada. Também estão em análise 39

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

iniciativas para reduzir o tempo que as aeronaves permanecem no solo, nas etapas de embarque e desembarque. Uma delas, por exemplo, vai otimizar a fala do comandante enquanto o voo ainda não foi iniciado – informações adicionais serão transmitidas quando as aeronaves já estiverem taxiando a pista. A LATAM Brasil também deve revisar os horários e a frequência dos voos para diminuir o impacto de eventos externos, como problemas meteorológicos, nos voos que decolam ou pousam em horário de pico.

SALAS VIP

A LATAM conta com cinco salas VIP próprias, localizadas nos aeroportos de Bogotá (Colômbia), Buenos Aires (Argentina), Guarulhos (Brasil), Miami (Estados Unidos) e Santiago (Chile). Em 2018, com o apoio de *chefs* internacionais, o cardápio oferecido nas salas dos aeroportos MIA, SCL e EZE foi revisitado. Em 2019, será renovado o cardápio em BOG e GRU. Algumas salas também estão sendo redesenhadas para oferecer ainda mais comodidade e conforto aos passageiros frequentes. Até o fim do ano, a reformulação havia sido concluída na Argentina, Chile e Estados Unidos – em 2019, o projeto será finalizado no Brasil e Colômbia.

Em média, 2.800 clientes passam pelas cinco salas VIP da LATAM a cada dia. Os passageiros frequentes ainda podem usufruir de 24 salas VIP nas principais rotas internacionais do Grupo, além de mais de 600 espaços disponíveis pela aliança **one**world®.

LATAM CARGO

No negócio de carga, o ano foi marcado por uma gestão mais próxima e proativa do relacionamento com os clientes, com a melhora na qualidade da informação prestada em todas as etapas do transporte e impactos positivos no índice de satisfação. O resultado do ano foi de 23 pontos. O índice é calculado com base na metodologia NPS e pode variar entre 100 negativo e 100 positivo.

Atualmente, o Grupo investe na atualização digital dos sistemas operacionais. Em linha com a abordagem adotada para passageiros, também está sendo estruturada uma plataforma *web* que permita a autogestão dos clientes.

TODOS OS ANOS, CERCA DE 7,1 MILHÕES DE PASSAGEIROS FREQUENTES VOAM COM PASSAGENS RESGATADAS DO PROGRAMA DE FIDELIDADE. ISSO EQUIVALE A 93 VOOS DIÁRIOS.

Retrato rápido

CLIENTES	2016	2017	2018
Usuários do app LATAM	4.021.213	4.964.991	5.468.600
Auto check-in (em relação ao total realizado)	59,0%	70,0%	78,5%
Check-in on-line (App ou *site*)	50,1%	59,0%	65,9%
Check-in via totens de autoatendimento	8,9%	11,0%	12,6%
Inscritos no programa de fidelidade (milhões)	26,1	29,5	30,3
LATAM Pass – países de língua espanhola (milhões)	13,1	14,8	15,4
LATAM Fidelidade – Brasil (milhões)	13	14,7	14,9

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE

DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES

DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE

DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE

SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS

RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA

CRÉDITOS

MEIO AMBIENTE

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

POLÍTICAS E SISTEMAS

A gestão ambiental da LATAM segue as diretrizes da Política de Segurança, Qualidade e Meio Ambiente (*ver* página 158), que estabelece o acompanhamento periódico do desempenho e a revisão de metas, objetivos e recursos alocados para que se alcance a evolução contínua. Os padrões e normas internacionais que servem de referência para a política norteiam também os sistemas de gestão ambiental (SGA) do Grupo.

Atualmente, 94% das operações contam com SGA implantado, e o Grupo segue avançando na meta de alcançar 100% até 2020. No total, 32% das operações (medidas em RTK) contam com sistemas certificados por normas internacionais. Entre as novidades do ano está a adaptação do sistema de gestão ambiental da operação em Miami (Estados Unidos) à nova versão da norma de gestão ambiental, ISO 14001/2015.

Outro avanço marcante foi a conquista da certificação IATA Environmental Assessment (IEnvA) nas operações aéreas, escritórios corporativos e Base de Manutenção da LATAM Colômbia, tornando a filial a única companhia aérea do país a contar com essa distinção. A operação internacional da LATAM no Chile foi pioneira nas Américas na obtenção da certificação, em 2015. A companhia foi recertificada em 2017 e está passando pelo processo novamente em 2019.

A IEnvA foi criada pela Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA) especificamente para companhias aéreas com o objetivo de promover a gestão e o desempenho ambiental, com requisitos compatíveis com outras normas de referência sobre o tema, como a ISO 14001.

A adoção é voluntária, e a certificação envolve a análise de requisitos legais ambientais de todos os destinos onde a Companhia opera e o estudo de aspectos e impactos ambientais nos voos e nas atividades corporativas. O processo acontece em duas etapas com requisitos específicos em cada uma.

Para as empresas aéreas, contar com a IEnvA assegura uma boa governança ambiental, a transparência na entrega de informações ambientais e a redução de riscos de inconformidade legal ambiental, além de melhorar a eficiência e gerar economia por meio do uso racional de recursos.

CERTIFICAÇÃO IENVA

Estágio 1
> Compromisso da alta liderança
> Alcance do SGA
> Identificação dos requisitos legais ambientais
> Identificação de aspectos e impactos ambientais

Estágio 2
> Estabelecimento de objetivos e metas
> Definição de programas e controles operacionais
> Comunicação e capacitação
> Auditoria

GRUPO SELETO

APENAS SETE COMPANHIAS AÉREAS NO MUNDO SÃO CERTIFICADAS NO ESTÁGIO 2 DO PROGRAMA VOLUNTÁRIO IENVA; A LATAM É A ÚNICA NA AMÉRICA. NO ESTÁGIO 1, HÁ 10 COMPANHIAS CERTIFICADAS E A LATAM COLÔMBIA ESTÁ ENTRE ELAS.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

ALÉM DOS GANHOS AMBIENTAIS DIRETOS, A MELHORIA CONTÍNUA DA GESTÃO POR MEIO DE UM SGA TAMBÉM IMPACTA DE FORMA POSITIVA A GESTÃO DE RISCOS E O DESEMPENHO, COM AUMENTO DA EFICIÊNCIA E CUSTOS EVITADOS.

GESTÃO AMBIENTAL (US$)

	2015	2016	2017	2018
Investimentos (CAPEX)	911.691	148.297	521.100	–
Gastos operacionais (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
Custos evitados[2]	79.155.500	76.176.514	100.365.212	150.632.408

1 Difere do divulgado no *Relatório de Sustentabilidade 2017* porque o valor do tratamento de resíduos da operação nos Estados Unidos foi atualizado. O total do ano também foi atualizado.
2 Considera economia baseada em eficiência, custos evitados por não conformidade e outros em 100% da operação.

DESENVOLVER O SETOR [102-12 e 102-13]

Com foco no aperfeiçoamento dos processos internos, no compartilhamento de experiências e na construção conjunta para o desenvolvimento do setor, LATAM integra diversos grupos de trabalho e instâncias multissetoriais.

Alguns exemplos:

Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA): por integrar a associação, a LATAM está envolvida especialmente nas discussões sobre mudanças climáticas, ruído e gestão ambiental. A IATA participou ativamente para a aprovação do CORSIA (sigla para *Carbon Offsetting Reduction Scheme for International Aviation* – Plano de Compensação e Redução de Carbono da Aviação Internacional), acordo setorial inédito impulsionado pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e aprovado em 2016 para a redução e a mitigação das emissões decorrentes das atividades de transporte aéreo até o ano de 2035 (*ver página 81*).

Associação Latino-americana e do Caribe de Transporte Aéreo (ALTA): a LATAM participa das discussões regionais sobre emissões e mudanças climáticas.

Reforestemos Patagonia: a LATAM Chile foi uma das empresas fundadoras e mantém a participação na iniciativa para recuperar o ecossistema da Patagônia chilena.

Bosques Amazônicos (BAM): a organização é a responsável pelo projeto de Redução de Emissões por Desmatamento e Degradação (REDD), por meio do qual a LATAM Peru compensa as emissões de gases de efeito estufa relativas às operações terrestres.

South Pole: a organização gerencia os projetos de proteção ambiental que possibilitam à LATAM Colômbia neutralizar as emissões de suas operações terrestres desde 2013 e suas emissões aéreas desde 2017.

Conselho Empresarial Brasileiro para o Desenvolvimento Sustentável (CEBDS): a LATAM Brasil é associada à entidade, que se dedica a promover o desenvolvimento sustentável por meio da articulação com governos e outros atores da sociedade civil.

WWF-Brasil: a LATAM Brasil integra a rede de empresas comprometidas com a conservação da biodiversidade e o uso responsável dos recursos naturais no país.

DIRETO AO PONTO

MUDANÇAS CLIMÁTICAS

Contexto e posicionamento

As emissões de gases de efeito estufa (GEE) das operações aéreas correspondem a cerca de 2% do total gerado por atividades humanas, de acordo com o Painel Internacional de Mudanças Climáticas (IPCC, na sigla em inglês). Trata-se de um percentual baixo se comparado a outras indústrias, ainda mais quando se leva em conta que 80% das emissões do setor são decorrentes de voos de mais de 1.500 quilômetros de distância, para os quais o transporte aéreo é o modal mais eficiente[1]. Ainda assim, as emissões constituem o principal impacto ambiental do setor e são, portanto, alvo de esforços coletivos. A LATAM participa ativamente desse esforço, com ações estruturadas de gestão e o compromisso com a redução dos impactos.

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

Gestão do tema

A LATAM mantém um processo estruturado para gerenciar o tema, que engloba:

> Perseguir objetivos e metas claras e monitorar os avanços com foco na redução das emissões – ênfase para o uso eficiente de combustíveis – e em estratégias de compensação por meio do aporte em projetos certificados;

> Participar de compromissos setoriais: aderiu ao compromisso de ser crescimento Carbono Neutro a partir de 2020 (CNG2020), iniciativa voluntária proposta pela IATA, que estabelece metas e prazos para a compensação de emissões; e se prepara para implementar as metas previstas no CORSIA, proposto pela OACI;

> Integra as discussões no Brasil para criar e fortalecer uma cadeia produtiva de combustíveis alternativos sustentáveis que viabilize o seu uso em larga escala na aviação.

Avanços em 2018

META LATAM	RESULTADOS 2018
Reduzir o consumo de combustível em relação ao orçamento 2018.	Redução de **0,1%** no consumo de combustível em relação ao orçamento Em razão das iniciativas de eficiência de combustível, foi possível economizar **55,1** milhões de galões de combustível em 2018. No comparativo com o setor, a LATAM é **7,9%** mais eficiente[1]. **[305-5]**
Ser Carbono Neutro nas operações terrestres a partir de 2020, considerando como base as emissões de 2012.	**54%** de redução na pegada de carbono terrestre em comparação com o ano-base. **38.756** toneladas de emissões compensadas no ano[2].

Além das metas definidas internamente, a LATAM também está comprometida com metas da IATA, que impulsionam o desenvolvimento conjunto de todo o setor.

META IATA	RESULTADOS 2018
Melhorar a eficiência no consumo de combustíveis em 1,5% ao ano até 2020.	Redução de **16%** no uso de combustível por 100 RTK desde 2012, quando teve início o monitoramento consolidado da LATAM. **2,67%** de redução média anual.
Crescimento Carbono Neutro (CNG) em 2020.	**Desde 2013**, a pegada total de carbono da LATAM é menor que a pegada do ano-base para essa meta (2012); em 2018 foi **7%** menor.
Reduzir as emissões líquidas de CO_2e pela metade em 2050, tendo como ano-base 2005.	**10%** de redução da pegada líquida em comparação com 2012[3]. **Compensação** de quase **684,3 t CO_2e** de emissões aéreas em 2017 e 2018 na Colômbia.

1 Comparação entre o consumo médio da LATAM em 2018 e a estatística mais recente (2017) disponibilizada pela IATA, que considera 260 linhas aéreas responsáveis por 80% do tráfego aéreo internacional. A eficiência no uso de combustível é calculada com base no consumo (l) por 100 RTK.
2 As compensações ocorrem sempre no ano seguinte ao da emissão.
3 Ainda que a meta da IATA estabeleça 2005 como ano-base, a LATAM realiza a comparação com 2012 para monitorar os avanços.
Nota: O ano de 2012, quando houve a fusão de LAN e TAM, serve de linha de base para o monitoramento dos avanços.

Previsto X Realizado 2018: Cumprida Não cumprida

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

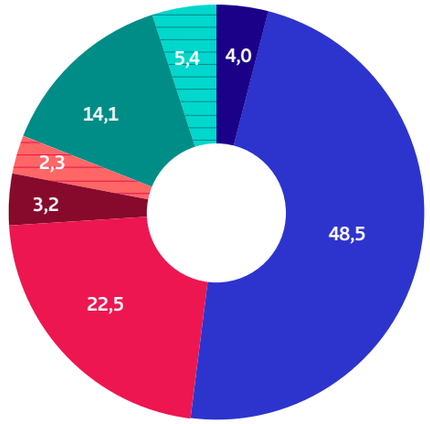
ECOEFICIÊNCIA DAS OPERAÇÕES

Para consolidar uma operação cada vez mais ecoeficiente, a LATAM concentra os esforços de gestão nas emissões de gases de efeito estufa e outras emissões atmosféricas, o consumo de combustível, energia e água e na geração e disposição de resíduos.

PEGADA DE CARBONO

Pela própria característica da aviação e o forte compromisso com o esforço de redução de impactos do setor, o principal ponto de atenção é a gestão da pegada de carbono. Anualmente, o Grupo realiza seu inventário de gases de efeito estufa (GEE) (*ver* página 160), baseado na norma ISO 14.064, e monitora os avanços. Em 2018, a pegada de carbono total da LATAM ficou um pouco acima de 11,5 milhões de toneladas de CO_2 equivalente, aumento de 4% em comparação com 2017. Quando se consideram as emissões compensadas no ano, a emissão total líquida é de quase 11,2 milhões de toneladas de CO_2 equivalente.

PEGADA DE CARBONO TOTAL (%)



- LATAM Airlines Argentina
- LATAM Airlines Brasil
- LATAM Airlines Chile e LATAM Airlines Group
- LATAM Airlines Colômbia
- LATAM Airlines Equador
- LATAM Airlines Peru
- LATAM Cargo

TOTAL: 11.535.117 t CO_2e

[+] Para outras emissões atmosféricas, consulte os Anexos.

11.535.117 t CO_2e
Pegada de carbono total 2018

11.178.625 t CO_2e
Pegada de carbono líquida total 2018

80,06 kg CO_2e/100 RTK
Intensidade de emissões aéreas 2018

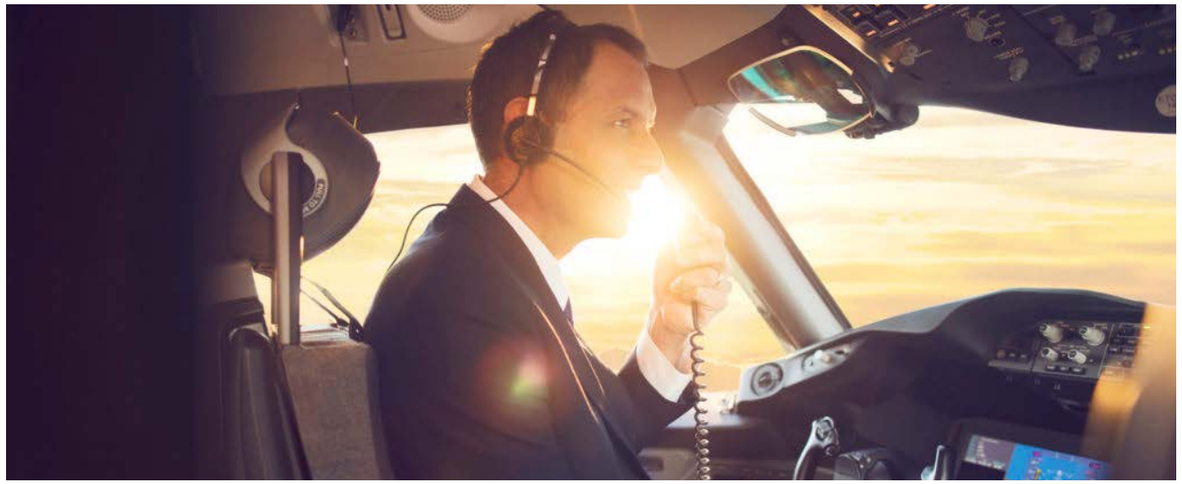
77,86 kg CO_2e/100 RTK
Intensidade de emissões líquidas totais 2018

COMPENSAR AS EMISSÕES

A LATAM Colômbia deu continuidade à aquisição de créditos de carbono de projetos de reflorestamento gerados pela empresa South Pole para compensar suas emissões. Um dos projetos REDD prevê a recuperação florestal e a preservação de 16 territórios indígenas localizados na Selva de Matavén. O outro projeto está focado na proteção de 13,5 mil hectares e mais de 40 espécies ameaçadas de extinção na região de Darién. Em outra ação, o foco é a restauração da bacia do rio Chinchiná.

A LATAM Colômbia é carbono neutro na operação em terra desde 2013, e na operação doméstica aérea desde 2017. Em 2018, foram compensadas 356.492 toneladas de CO2e. Com os bônus de carbono do projeto REDD+ Project Resguardo Indígena Unificado Selva de Matavén adquiridos, a LATAM contribuiu para a proteção de 1,3 milhão de hectares de conservação e proteção de bosques localizados dentro de 17 comunidades indí-

genas das planícies altas da floresta amazônica e para a criação de 600 empregos como guarda florestal a indígenas da zona. Além dos benefícios sociais e ambientais, a ação também tem impactos financeiros positivos, pois isenta a filial do pagamento da taxa de US$ 5 por tonelada de carbono emitida em decorrência do uso de combustíveis fósseis.



EM 2018, A LATAM COMPENSOU QUASE 356,5 MIL TONELADAS DE CO_2E. O TOTAL ACUMULADO DESDE 2012, QUANDO TIVERAM INÍCIO AS AÇÕES DE COMPENSAÇÃO, CHEGA A QUASE 822,2 MIL TONELADAS DE CO_2E.

RISCOS E OPORTUNIDADES [201-2]

A gestão das mudanças climáticas na LATAM considera também os eventuais impactos financeiros que o tema pode ocasionar. Um dos riscos identificados se refere à provável adoção de leis e normativas restritivas relacionadas às emissões de GEE nos países em que o Grupo opera. A Colômbia, por exemplo, já aplica uma taxa de US$ 5 por tonelada de CO_2 emitida nas operações domésticas. A LATAM está isenta do pagamento porque neutraliza as emissões de suas atividades aéreas e dos voos domésticos com a compra de créditos de carbono de um projeto emblemático de reflorestação na região Leste do país.

Em um cenário projetado para os próximos seis anos, também se analisa a possibilidade de ocorrerem fenômenos climáticos extremos, como ciclones e furacões, capazes de afetar a operação com a alteração ou o cancelamento de voos ou até a inviabilização da operação em algumas regiões do globo. Caso se concretizem esses fenômenos, a demanda em alguns destinos oferecidos pelo Grupo pode diminuir e afetar negativamente as receitas.

Como forma de gerenciar e mitigar esses riscos, a LATAM trabalha continuamente em iniciativas de eficiência para reduzir o consumo de combustível de suas operações e na modernização da frota de aeronaves com modelos mais modernos e eficientes e aposta em tecnologias e sistemas de navegação que possibilitam a operação mesmo em condições climáticas adversas. Também está comprometida com as iniciativas setoriais de redução e compensação de emissões, acompanha as regulações e negociações sobre o tema e apoia o desenvolvimento de combustíveis alternativos mais sustentáveis.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

No campo das oportunidades, as mudanças climáticas podem servir como diferencial competitivo para as empresas que atuam de forma inovadora e demonstram pioneirismo em sua abordagem. A efetiva gestão do tema, com resultados concretos demonstrados ano a ano, repercute positivamente na reputação da marca e pode atrair novos clientes ou colaborar para a fidelização dos clientes atuais que valorizam os cuidados com o meio ambiente.

MUITO ANTES DE SER ESTABELECIDO O CORSIA, O SETOR AÉREO JÁ TRABALHAVA PARA REDUZIR DE FORMA COORDENADA SEU IMPACTO NAS MUDANÇAS CLIMÁTICAS. DE 1990 A 2018, AS EMISSÕES RELATIVAS (POR PASSAGEIRO) CAÍRAM À METADE, SEGUNDO DADOS DA ATAG[1].

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

COMPROMISSO DE TODOS

De forma pioneira, a indústria aérea assumiu, no fim de 2016, um compromisso público para reduzir gradativamente as emissões de GEE do setor até que se chegue, em 2035, a um crescimento carbono neutro segundo a linha base estabelecida em 2019 e 2020. O acordo, referendado pelos 191 Estados-membros da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), é conhecido como CORSIA.

Em 2017, um grupo da OACI trabalhou na elaboração dos Parâmetros e Práticas Recomendadas, entregues aos países signatários e que serviu como base para a definição das medidas de Mensuração, Reporte e Verificação (MRV). Nos países em que a LATAM opera, os mais avançados quanto ao endereçamento do tema são Brasil e Chile, que já aprovaram as respectivas normas de MRV. Em 2018, a LATAM se preparou para cumprir o estabelecido no compromisso e passa, a partir de 2019, a reportar às autoridades competentes os dados das emissões de CO_2 de seus voos internacionais.

As iniciativas de redução e compensação de emissões previstas no CORSIA serão implantadas em etapas. Até 2026, a aplicação do acordo é voluntária. De 2027 a 2035, a adesão dos países que referendaram o acordo será obrigatória. Os dados reportados pelos operadores aéreos são importantes, pois servirão de base para o estabelecimento das metas de redução e compensação pelos países.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

USO EFICIENTE DE COMBUSTÍVEIS [302-4]

Na busca pela redução das emissões de GEE, a ação de maior impacto é o ganho consistente de eficiência na utilização de combustível de aviação. Além de ser a principal fonte de emissões, o insumo representa também o maior custo operacional em qualquer companhia aérea e é gerenciado com atenção para assegurar a sustentabilidade financeira da empresa ao longo do tempo.

Desde 2010, a LATAM conta com um programa estruturado de busca de eficiência, com iniciativas que eram desenvolvidas separadamente pela LAN e pela TAM, mesmo após a fusão das duas companhias, em 2012. A partir de 2016, todo o esforço do Grupo sobre o tema foi unificado em um só sistema, o que contribuiu para a padronização das métricas de monitoramento e a adoção das melhores práticas em todas as operações.

A busca pela eficiência envolve diferentes áreas do Grupo e das filiais, como Serviços, Aeroportos, Manutenção e Operações, que trabalham de forma coordenada para alcançar as metas definidas internamente e cumprir com o compromisso de eficiência assumido com a IATA (*ver* página 78). O trabalho gera frutos ano a ano, com uma redução consistente do consumo relativo e um desempenho acima da média do setor.

Apenas em 2018, as ações evitaram o consumo de mais de 55,1 milhões de galões de combustível. Do ponto de vista financeiro, a economia correspondeu a US$ 137,3 milhões. Para 2019, a meta é evitar o consumo de 66 milhões de galões de combustível.

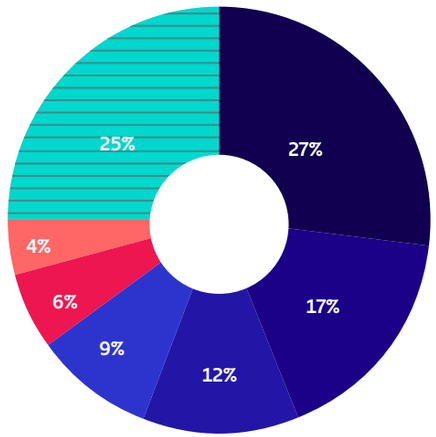
Uma das novas iniciativas que contribuíram para o desempenho de 2018 foi o ajuste no *Cost Index* das operações na LATAM Brasil, com economia de 4,5 milhões de galões. O índice serve de orientação aos pilotos e estabelece faixas ideais para a relação entre velocidade e consumo de combustível. Quanto mais alta a velocidade, menor o tempo de deslocamento e maior é o consumo. Mas, por questões de disponibilidade no aeroporto de destino e outros fatores, nem sempre que se diminui o tempo de deslocamento é possível reduzir também o tempo total de voo (até a aterrissagem). Um esforço extra para chegar ao destino com rapidez pode significar mais voltas do avião – e mais consumo – até que o pouso seja autorizado, sem impactos na qualidade do serviço, percepção do passageiro e índices de pontualidade. Por isso, a relação deve ser calculada com cuidado.

Outra novidade foi o ajuste no ângulo de decolagem recomendado para todas as operações. A medida se somou a uma série de outras iniciativas, que a LATAM identifica e incorpora à rotina anualmente. Um exemplo é a racionalização do motor auxiliar (APU), que é utilizado em terra, mas pode ser substituído, na maior parte das suas funções, por equipamentos elétricos ou movidos a outros combustíveis disponíveis no aeroporto.

DECISÃO INFORMADA

No fim do ano, a LATAM lançou um aplicativo que disponibiliza informações aos pilotos sobre o próprio desempenho nas diferentes rotas e a média das tripulações no que se refere à adoção de iniciativas que influenciam o consumo de combustível, como a reserva de combustível ou o acionamento do motor auxiliar, por exemplo. A partir da observação das próprias práticas e dos outros pilotos, os tripulantes estarão mais bem informados e poderão tomar decisões e colaborar ainda mais ativamente para os ganhos de eficiência.

EFICIÊNCIA EM COMBUSTÍVEIS 2018 (%) [302-4]



- Racionalização do uso do motor auxiliar (APU)
- Políticas de combustível
- Padronização de procedimentos de aproximação, aterrissagem e taxiamento
- Redução do peso a bordo
- Revisão de rotas
- Otimização do uso dos equipamentos de pressurização e climatização a bordo
- Outras iniciativas

TOTAL: 7.229 TJ (55.159.181 galões)

[+] A descrição das principais iniciativas está nos Anexos.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

FROTA MAIS EFICIENTE

Segundo estimativa da International Coordinating Council of Aerospace Industries Associations (ICCAIA), fabricantes de motores e aeronaves investem cerca de US$ 15 bilhões por ano em pesquisa e desenvolvimento para entregar modelos com tecnologia de ponta, mais modernos e mais eficientes no que se refere ao consumo de combustíveis e à geração de ruído. O ruído é outro impacto da indústria da aviação, que atinge, especialmente, as populações que vivem no entorno de alguns aeroportos, reflexo da expansão das áreas urbanas nas grandes cidades e regiões metropolitanas.

A LATAM está comprometida com a renovação gradual de sua frota operacional, atualmente formada por 312 aeronaves, com idade média de 8,9 anos. Em 2018, recebeu dois Airbus A350-900 e dois Airbus A321. O Grupo já opera quatro A320-Neo e a previsão é expandir para 13 em 2019. Esse avião consome 15% menos de combustível e gera 50% menos ruído que o modelo equivalente na geração anterior.

COM AS NOVAS AERONAVES, A GERAÇÃO DE RUÍDO FOI REDUZIDA À METADE E O CONSUMO DE COMBUSTÍVEL DIMINUIU 15%.

COMBUSTÍVEIS ALTERNATIVOS SUSTENTÁVEIS

Pioneira na realização de voos com biocombustíveis na América do Sul – realizou um voo-teste no Brasil em 2010 e dois voos comerciais no Chile e na Colômbia em 2012 e 2013 –, a LATAM segue acompanhando com interesse as discussões para viabilizar a produção e a comercialização de biocombustíveis para aviação, ação importante da estratégia de redução das emissões do setor.

O Grupo participa ativamente em fóruns de discussão sobre o tema nos países em que opera, especialmente no Brasil, que é protagonista justamente por sua experiência na produção de etanol para a indústria automobilística e pela disponibilidade de área cultivável. No âmbito brasileiro, a LATAM trabalha para influenciar positivamente as discussões em torno da agenda de implementação da Política Nacional de Biocombustíveis (RenovaBio), especialmente por meio de sua atuação na Associação Brasileira de Empresas Aéreas (ABEAR).

Após a promulgação da lei que instituiu a política, o Conselho Nacional de Política Energética estabeleceu as metas nacionais de redução de emissões para a matriz de combustíveis do país para um período de 10 anos, até 2028. As metas serão desdobradas em compromissos individuais, que deverão ser cumpridos pelos distribuidores de combustíveis fósseis que atuam no mercado brasileiro. A previsão é que as metas individuais sejam definidas em 2019.

O esforço da LATAM é contribuir para que sejam criadas condições favoráveis que garantam a oferta do biocombustível a preços competitivos, o que impulsionaria a demanda por parte dos atores da indústria aérea e possibilitaria o cumprimento das metas em prazos factíveis, sem afetar a sustentabilidade financeira das partes envolvidas.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

OUTROS IMPACTOS AMBIENTAIS

Embora o combustível de aviação seja o componente que mais influencia o consumo total de energia da LATAM, outras frentes também são alvo do esforço para aumentar a **eficiência energética**. Desde o segundo semestre de 2018, o prédio corporativo e as instalações de manutenção da LATAM Chile passaram a ser abastecidos por 100% energia renovável, já que a LATAM conseguiu autorização para adquirir energia no mercado livre, diretamente de geradoras, a um custo 15% mais baixo. Na LATAM Colômbia, toda a energia consumida é proveniente de fontes renováveis.

Quanto ao **consumo de água**, a LATAM faz o monitoramento em todas as operações e estimula também o uso racional do recurso. Todo o volume consumido é proveniente das redes municipais de abastecimento.

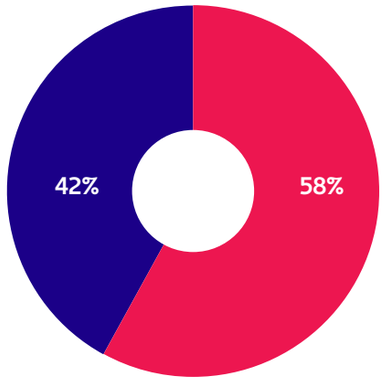
CONSUMO INTERNO DE ENERGIA (TJ) [302-1]

	2015	2016	2017	2018
Energia não renovável				
Combustível de aviação	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]
Gás liquefeito de petróleo (GLP)	7,23	6,88	7,10	7,60
Gás natural	1,28	0,01	0,59	0,41
Total energia não renovável	159.259,71	155.503,3	151.790,1	158.133,62
Energia renovável				
Etanol	0,26	-	0,09	0,25
Eletricidade[2]	214,92	165,39	240,37[3]	182,31[4]
Total energia renovável	215,18	165,39	240,46[3]	182,55
Total	159.474,89	155.668,69	152.030,56[3]	158.316,18
Custo (US$ mil)	2.615.066	2.056.643	2.318.815	2.983.028

1 Houve diminuição de consumo no Chile pela terceirização das atividades de *ground handling*.
2 A eletricidade consumida vem de distintas fontes. O percentual de participação de cada uma das fontes varia ano a ano conforme a matriz elétrica de cada país (*ver gráfico*).
3 Difere do publicado no *Relatório de Sustentabilidade 2017 (Eletricidade: 271,12 TJ; Total de energia renovável: 271,21 TJ; Total: 152.061,31 TJ) porque o consumo na Colômbia foi corrigido.*
4 Reflete a queda do consumo na Colômbia em função do fechamento de centros de trabalho.

[+] Os dados sobre o escopo das informações estão nos Anexos.

CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA (2018)



Total: 182,3 TJ

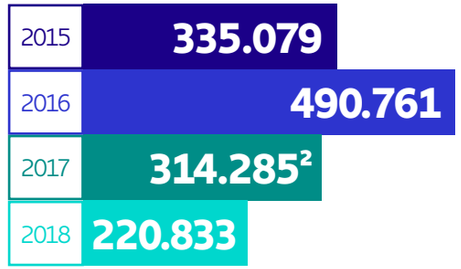
- Fontes renováveis
- Fontes não renováveis

META LATAM	RESULTADOS 2018	
Reduzir **10%** a intensidade energética (MWh/FTE[1]) nos edifícios (comparação 2015-2020)	A redução no ano foi de **24,6%,** em linha com o planejado, mas em relação ao ano-base (2015) a intensidade ainda é 26% mais alta. O desempenho se explica, em parte, pela ampliação da cobertura da data. Sem considerar esse fator, o aumento seria de 6%. Para 2019, a LATAM analisa novas medidas para melhorar o desempenho.	
Reduzir **10%** o consumo de água (comparação 2015-2020)	**34%** de redução em comparação com o ano-base mesmo com o aumento da cobertura da data. Sem considerar esse fator, a redução é de 41%.	
10% de redução na geração de resíduos (comparação 2015-2020)	Apesar dos esforços, ainda não foi possível reduzir a geração. O total de resíduos em 2018 foi **247%** maior que o ano-base. Se desconsiderada a ampliação da cobertura da data, o aumento chega a 229%. A LATAM segue implementando programas de diminuição de resíduos nas operações terrestres.	

FTE (*full time employee*): colaborador de jornada integral.

Planejado X realizado 2018: Cumprida Não cumprida

CONSUMO DE ÁGUA (m³)[1] [303-1]



1 O abastecimento é feito pelas redes municipais nos diversos países de operação, sem retirada direta de água pela LATAM. O escopo do indicador variou ao longo dos anos, reflexo de mudanças nos sistemas de monitoramento, e correspondeu a 90% das operações em 2015, 89% em 2016 e 100% desde 2017. Os valores consideram a participação percentual de cada operação no transporte total realizado pelo Grupo, medido em RPK.
2 O total difere do publicado no Relatório de Sustentabilidade 2017 (320.466 m³) porque o consumo de água na Colômbia foi corrigido.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

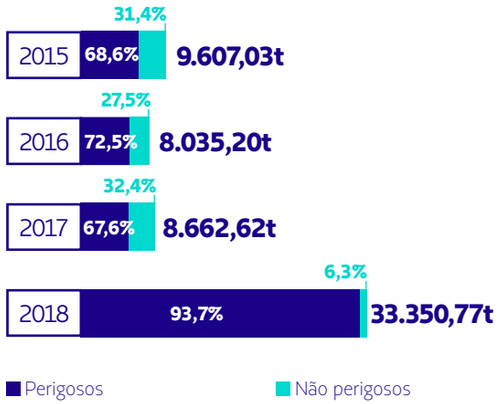
RECICLAGEM A BORDO

A **gestão de resíduos** já começa a chegar aos voos da LATAM. Em 2018, o Grupo deu início a um projeto piloto para viabilizar a coleta seletiva a bordo. Foram realizados três testes em voos domésticos do Chile, como as rotas Santiago – Punta Arenas e Santiago – La Serena. A tripulação recolhe os resíduos em um carrinho que contém bolsas distintas, separadas por cor, para acomodar cada tipo de material. Os testes também incluíram a substituição de algumas embalagens por materiais de maior reciclabilidade.

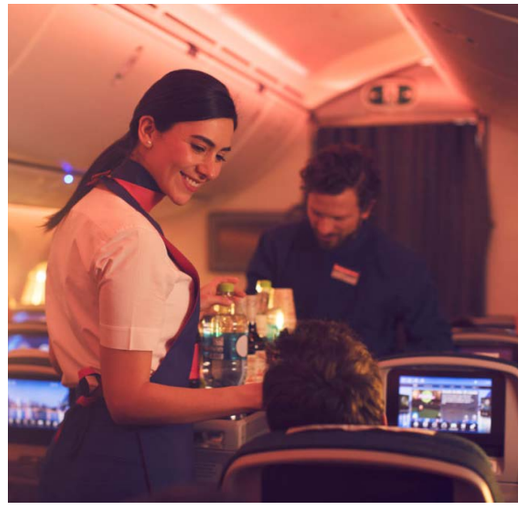
Durante os voos, foram distribuídos folhetos explicativos para engajar os passageiros na iniciativa. Após cada voo teste, a LATAM realizou uma pesquisa específica para colher a percepção dos clientes. A expectativa do Grupo é replicar a coleta seletiva a bordo inicialmente nos voos domésticos do Chile e posteriormente para os demais países de maneira gradual.

Outro esforço vem dos escritórios corporativos, que também passaram a contar com a coleta seletiva. Para impulsionar a adesão dos colaboradores, não há mais lixeiras próximo das estações de trabalho. Até agora, a ação foi implementada em todos os países, com exceção do Peru.

RESIDUOS [306-2]



Obs.: O escopo medido variou ao longo dos anos, reflexo de mudanças nos sistemas de monitoramento. Considerando a participação percentual das receitas (medidas em RPK) de cada operação no total do Grupo, o escopo foi de:
> Resíduos perigosos: 95% (2015); 99% (2016); 100% (2017); e 100% (2018).
> Resíduos não perigosos: 94% (2015); 87% (2016); 100% (2017); e 100% (2018).



Retrato rápido

DESEMPENHO AMBIENTAL [302-3]

	2015	2016	2017	2018
Política e sistemas de gestão ambiental (SGA)				
Unidades com SGA implantados	87%	91%	96%	94%
Unidades com SGA certificados	2	2	2	3[1]
Mudanças climáticas				
Emissões totais (t CO_2e)	11.635.252	11.367.134	11.087.051	11.535.117
Emissões líquidas (t CO_2e)	11.627.825	11.359.659	10.755.408	11.178.625
Intensidade de emissões na operação aérea (kg CO_2e/100 RTK)	83,31	82,56	79,45	80,06
Intensidade de emissões líquidas na operação total (kg CO_2e/100 RTK)	83,77	82,96	77,50	77,86
Intensidade energética (MWh/100 RTK)[2]	0,32	0,32	0,30	0,31
Uso racional de combustíveis (redução em relação à média da IATA)	7,4%	7,1%	8,6%[3]	7,9%[4]
Eficiência em combustível LATAM (litros/100 RPK)	33,06	32,76	31,53	31,77
Operação de passageiros	3,05	3,06	2,93	2,96
Operação de carga	24,64	21,35	21,05	19,84
Outros aspectos de ecoeficiência				
Idade média aproximada da frota (anos)	7	7	8	8,9
Consumo de energia (TJ)[5]	159.474,89	155.668,69	152.030,56[7]	158.316,18
Consumo de água (m^3)	335.079	490.761	314.285[7]	220.833
Destinação de resíduos (t)	9.607	8.035	8.663	33.351[6]
Gestão de ruído				
Ruído (% de conformidade com o capítulo IV da OACI)	100	100	100	100

1 Equivale a 32% das operações.
2 Considera consumo interno e externo.
3 O dado de 2017 foi atualizado em relação ao publicado no *Relatório de Sustentabilidade 2017* (10,63%). O dado anterior comparava o consumo médio da LATAM com a média IATA de 2016, informação mais recente disponível à época da publicação.
4 Com base no consumo médio em 2017, segundo dados da IATA. O cálculo considera 260 companhias aéreas, que respondem por 80% do tráfego aéreo mundial.
5 Considera operações terrestres e aéreas.
6 O aumento se justifica porque o ciclo de gestão de resíduos líquidos no Brasil não é anual, e o total tratado em 2018 inclui resíduos gerados em anos anteriores. Houve, além disso, aumento nesse tipo de resíduo em função da manutenção que ocorreu na estação de tratamento.
7 Os totais de energia e água diferem do publicado no *Relatório de Sustentabilidade 2017* (consumo de energia: 152.061,31 TJ; consumo de água: 320.456 m^3) porque os dados de consumo da Colômbia foram corrigidos.

[+] As informações detalhadas sobre o escopo das informações estão nos Anexos.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

COLABORADORES

DIRETO AO PONTO

CONECTADOS AO NEGÓCIO

Contexto e posicionamento

Apesar da tecnologia envolvida na operação aérea, colocar em prática a estratégia da empresa é uma tarefa realizada por pessoas e depende de conhecimento interno, capacitação e engajamento. Gerenciar esses fatores é cada vez mais complexo pela transformação do ambiente profissional, marcado pela convivência de diferentes perfis, a ascensão de uma nova geração que privilegia o propósito e o aprofundamento de experiências em contraposição ao acúmulo de bens e a necessidade de equilibrar os aspectos profissional e pessoal. Ao mesmo tempo, a indústria aérea é suscetível a fatores externos que podem impactar o ambiente de trabalho, como os contextos macroeconômico e político e a pressão da concorrência por ganhos de eficiência e produtividade.

Gestão do tema

A LATAM busca oferecer aos colaboradores uma proposta de valor consistente, capaz de atrair e reter talentos e assegurar o alinhamento estratégico ao negócio. As ações estão centradas em:

> oportunidades de desenvolvimento e ascensão na carreira;

> valorização e reconhecimento;

> autonomia e atrativos não monetários.

Avanços em 2018

DESENVOLVER E CRESCER

Em 2018, foram investidos mais de US$ 23 milhões em capacitação profissional, totalizando 1,4 milhão de horas de treinamento, o que correspondeu a uma média de 35 horas por colaborador (*informação detalhada no* Anexo). Tiveram ênfase os treinamentos comportamentais, especialmente nas áreas que interagem com clientes. **[404-1]**

Também seguiram em expansão as movimentações internas – horizontais e verticais, viabilizadas pelos resultados do processo de avaliação dos colaboradores. Em 2018, de todos os cargos de média gerência (chefes e analistas) e de nível executivos que ficaram vagos, 72% foram ocupados internamente.

BENEFÍCIOS NÃO FINANCEIROS

A atratividade do Grupo também depende do conjunto dos benefícios não monetários oferecidos. Dada a natureza do negócio, o principal se refere à chance que os colaboradores têm de conhecer o mundo com a LATAM. Para as passagens confirmadas previamente, há descontos que variam de 50% a 75%. Também é possível viajar gratuitamente quando há assentos livres nos voos.

Há, ainda, a meia jornada na sexta-feira, dia em que é possível sair do trabalho às 14h e compensar a diferença entre segunda-feira e quinta-feira; o *home office* uma vez por semana, desde que acordado com a liderança imediata; e o *casual day*, permitido todos os dias da semana para que os profissionais tenham mais conforto.

CONHECER O MUNDO

Colaboradores podem viajar gratuitamente a mais de 1.000 destinos, em 160 países.

Mais de 227 mil passagens aéreas foram emitidas para colaboradores em 2018.

Mais de 6,2 mil colaboradores utilizaram o benefício 10 vezes ou mais ao longo do ano.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

EQUIPE MULTICULTURAL

Um dos diferenciais do Grupo LATAM é seu caráter multicultural, não apenas pela extensão de sua rede de destinos, mas também pela pluralidade de suas equipes. O Grupo encerrou 2018 com cerca de 41 mil colaboradores, de 61 nacionalidades. Aproximadamente 21 mil colaboradores atuam na LATAM Airlines Brasil, maior operação do Grupo LATAM. O restante se concentra principalmente nas filiais do Chile, Peru, Argentina, Colômbia, Equador e da sucursal nos Estados Unidos. Do total, 60,2% são homens e 39,8% mulheres.

REMUNERAÇÃO

Sujeita às leis locais aplicáveis, além do salário fixo, os colaboradores contam com remuneração variável, cujo bônus é calculado com base no desempenho financeiro da LATAM no período e no alcance das metas corporativas, da área de atuação do profissional e de seu desempenho individual. Para a alta direção, os bônus, atrelados ao preço das ações da LATAM, são cumulativos e têm resgate progressivo, podendo chegar a 100% no prazo de dois anos após a concessão.

O Grupo LATAM adota transversalmente uma política de não discriminação e igualdade de oportunidades, mas, de maneira geral, a média salarial das mulheres ficou abaixo da média dos homens. As diferenças são detalhadas na tabela.

Comparação salarial mulheres/homens[1]

Membros do Conselho de Administração[2]	1,00
Altos Executivos: CEO, vice-presidentes, diretores e gerentes sêniores	0,85
Gerentes e subgerentes (considera incentivos financeiros além do salário-base)	0,91
Gerentes e subgerentes (somente salário-base)	0,88
Média gerência (chefes e analistas) e demais colaboradores	0,98

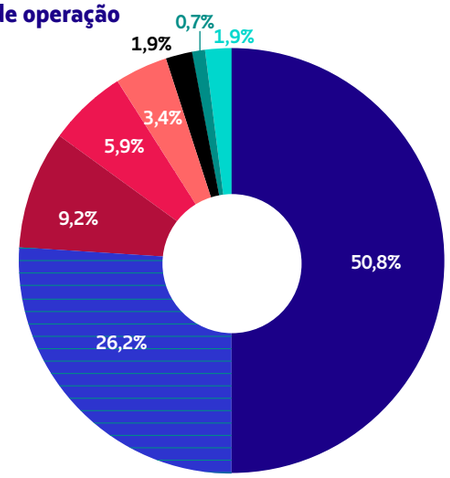
1 O cálculo considera a média dos salários de mulheres/média dos salários de homens.
2 O salário do Conselho é determinado pela Assembleia de Acionistas. Ele é igual para todos os diretores, com exceção do presidente, e está baseado unicamente na participação nas sessões.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

GRUPO LATAM E SUAS FILIAIS – PERFIL DOS COLABORADORES [102-8]

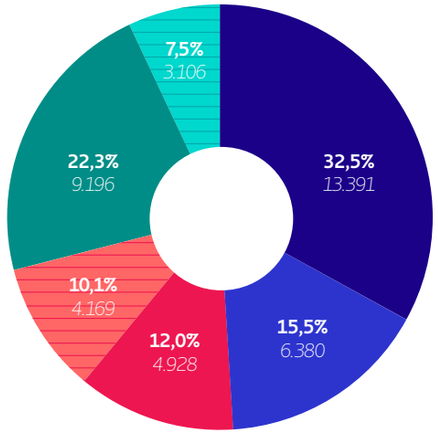
[+] Anexos

País de operação



Brasil · Chile · Peru · Argentina · Colômbia · Equador · Estados Unidos · Outros

Função



Operações · Administrativa · Manutenção · Pilotos e copilotos · Outros tripulantes · Vendas

Homens · Mulheres

Gênero

	Homens	Mulheres
Total de colaboradores	60,2%	39,8%
Nível gerencial[1]	70,7%	29,3%
Conselho de Administração	88,9%	11,1%

Gênero – por país

	Homens	Mulheres
Argentina	55,5%	44,5%
Brasil	66,7%	33,3%
Chile	55,9%	44,1%
Colômbia	51,4%	48,6%
Equador	46,7%	53,3%
Estados Unidos	53,9%	46,1%
Peru	48,8%	51,2%
Outros	48,5%	51,5%

Total: 41.170 colaboradores

Obs.: 96,7% dos contratos são por tempo indeterminado e 99,7% dos colaboradores cumprem jornada integral.

Tempo de casa %

	Até 3 anos	De 3 anos e um dia a 6 anos	De 6 anos e um dia a 9 anos	De 9 anos e um dia a 12 anos	Mais de 12 anos e um dia
Total de colaboradores	21,0	18,1	20,7	17,5	22,8
Nível gerencial[1]	7,0	17,6	25,2	15,0	35,1
Conselho de Administração	55,6		22,2	11,1	11,1

Idade %

	Até 30 anos	De 31 a 40 anos	De 41 a 50 anos	De 51 a 60 anos	A partir de 61 anos
Total de colaboradores	26,7	42,2	21,7	7,5	1,7
Nível gerencial[1]	4,5	51,7	31,4	10.6	1,8
Conselho de Administração	22,2	66,7		11,1	

1 Nível gerencial: inclui subgerente, gerente, gerente sênior, diretor e vice-presidente.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

LIDERANÇA E COMPROMISSO

Os líderes são fundamentais para que a empresa consolide uma cultura única centrada no cliente e fortaleça o engajamento de todas as equipes em torno da aspiração de fazer da LATAM um dos grupos de companhias aéreas mais admirados do mundo. O modelo de liderança é baseado em práticas de gestão que visam promover a comunicação direta entre líderes e equipes e tem os seguintes objetivos:

> Definir o tipo de liderança que a LATAM precisa;

> Estimular a saúde da organização por meio do trabalho dos líderes;

> Melhorar o desempenho dos colaboradores e promover o gerenciamento de consequências;

> Facilitar a execução de tarefas;

> Impulsionar a proximidade entre os líderes e suas equipes;

> Garantir a cultura LATAM.

As práticas funcionam como um sistema integrado, cuja execução sistemática impacta três grandes dimensões: direção, coordenação e controle, motivação e comprometimento.

Na gestão, as práticas LATAM News e Ampliado são exemplos que promovem o desenvolvimento de uma visão compartilhada e geram maior clareza estratégica para todos. Nas duas iniciativas, os líderes se reúnem com suas equipes e comunicam informações importantes sobre o contexto dos negócios, ajudando a direcionar as ações dos profissionais.

As práticas principalmente relacionadas à coordenação e que promovem o trabalho em equipe e a colaboração são a reunião semanal e o ciclo de avaliação de desempenho. Por meio delas, é possível ter mais clareza sobre os papéis assumidos internamente e, assim, definir responsabilidades, melhorando o desempenho e promovendo a gestão das consequências.

Já as práticas Acompanhamento 1 a 1, Reconhecimento e Barômetro contribuem para a consolidação de relacionamentos de confiança e proximidade, que afetam positivamente o ambiente de trabalho e o clima. Na prática de acompanhamento 1 a 1, as reuniões entre o líder e o colaborador fortalecem o processo de desenvolvimento individual. Na Plataforma de Reconhecimento, todos os colaboradores têm a chance de reconhecer um comportamento de destaque que esteja relacionado às diretrizes de ser atento com os clientes e agir de forma segura e eficiente. O líder pode reconhecer membros de sua equipe e é possível que um colaborador destaque o desempenho de um colega de área ou de outras áreas. Na pesquisa Barômetro, realizada duas vezes por ano, os colaboradores avaliam comportamentos de seu chefe imediato. Os resultados da pesquisa são analisados por toda a equipe e são pauta de rodas de diálogo específicas, que dão origem a planos de ação construídos pelo chefe em conjunto com a equipe.

A liderança tem um impacto significativo no clima organizacional da LATAM, medido anualmente por meio do Índice de Saúde Organizacional (OHI). Os resultados da pesquisa derivam de três eixos: alinhamento interno, capacidade de renovação e qualidade de execução. A liderança é o núcleo central do indicador, para onde todos os eixos convergem. Consequentemente, quanto mais eficaz a liderança, melhores tendem a ser os resultados da pesquisa nas diferentes dimensões e melhor o clima organizacional. Em 2018, o resultado consolidado correspondeu a 64, acima do registrado no ano passado, de 62, e em linha com a meta definida para o período, de 64. Houve progressos significativos nas dimensões direcionamento e responsabilidade e liderança, ambiente de trabalho e motivação. A pesquisa OHI 2018 obteve uma taxa de resposta de 75%, ultrapassando a participação do ano anterior, que foi de 67% dos colaboradores.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

DESAFIO: GREVE NO CHILE

Em abril, as operações da LATAM Chile foram afetadas pela greve dos tripulantes, liderada pelo sindicato da categoria, que reúne cerca de mil colaboradores. A paralisação durou 17 dias. Guiada por valores como transparência e diálogo, a empresa tentou evitar o início da greve e atuou junto às autoridades competentes para chegar a um acordo o mais rápido possível, com o objetivo de minimizar os transtornos aos passageiros. Não foi possível atender todas as solicitações do movimento, uma vez que a LATAM já oferece condições de salários e benefícios melhores que seus concorrentes no país. As solicitações, se atendidas, impactariam a sustentabilidade financeira do Grupo no médio prazo e colocariam em risco, inclusive, o cumprimento de obrigações legais perante o quadro total de colaboradores. A LATAM reitera, no entanto, seu respeito a cada um dos profissionais que integra o Grupo e se mantém aberta a dialogar com toda a equipe.

ROTATIVIDADE

Avançaram ao longo do ano os esforços de simplificação dos processos, busca de sinergias e eliminação de sobreposições de funções e responsabilidades, incluindo o enxugamento da equipe. A taxa de rotatividade no ano foi de 14,2%, em linha com períodos anteriores: 15,5% em 2017 e a 14,8% em 2016. **[401-1]**

Na LATAM Airlines Brasil, a taxa ficou em 15,9%, impactada diretamente pela terceirização dos serviços de apoio prestado em terra a aeronaves, passageiros e carga (*ground handling*) nos aeroportos de Guarulhos (São Paulo) e Galeão (Rio de Janeiro), uma tendência em todo o setor. O processo de mudança envolveu um grande esforço da LATAM para reduzir os impactos aos colaboradores. O estudo detalhado permitiu reaproveitar em outras funções ou locais de trabalho 470 profissionais (36% do total) que atuavam nas áreas de rampa, limpeza, gestão de equipamentos de solo e atendimento a clientes com bagagens não localizadas.

Aposentadoria de pilotos

O cuidado e o respeito norteiam também o processo de transição para a aposentadoria dos pilotos da LATAM Airlines Brasil, que normalmente têm uma longa história com o Grupo. Eles contam com apoio prévio para entender esse momento de transição de carreira e, caso optem em continuar trabalhando com a LATAM Airlines Brasil, podem passar a atuar como instrutores de voo, preparando os novos pilotos. Além disso, a LATAM também homenageia o piloto em seu último voo, que inclui quase sempre a participação de familiares.

Retrato rápido

GESTÃO DE PESSOAS	2016	2017	2018
Total de colaboradores[1]	45.916	43.095	41.170
Rotatividade[1]	14,8%	15,5%	14,2%
Média (h) de treinamento por colaborador	36	40	35
Pesquisa OHI			
Resultado	63	62	64
Quartil[2]	3	3	3

1 Os números refletem os ajustes promovidos pelo Grupo em busca de maior eficiência e competitividade.
2 Na metodologia OHI, o quartil 3 reúne os melhores resultados.

DIRETO AO PONTO

SEGURANÇA DOS COLABORADORES

Contexto e posicionamento

O cuidado com os colaboradores é prioridade e integra o compromisso com a segurança, um valor inegociável para o Grupo. As ações nesta área visam identificar, prevenir e mitigar riscos nos distintos ambientes e operações e envolvem o esforço conjunto de todas as equipes e o forte compromisso da liderança.

Quatro princípios devem nortear a conduta dos colaboradores:

> Segurança é responsabilidade de todos;

> Respeito a todos os procedimentos de segurança;

> Todos devem reportar imediatamente condições ou ações inseguras;

> O uso dos equipamentos de proteção individual (EPI) é obrigatório.

As iniciativas de segurança estão centradas nos riscos considerados críticos:

> Exposição a ruídos;

> Condução de equipamentos móveis;

> Trabalho em altura;

> Manejo de sistemas hidráulicos;

> Manejo de motores de aeronaves; e

> Trabalho em espaços confinados.

Gestão do tema

Para monitorar o desempenho e definir prioridades de ação, a LATAM acompanha os indicadores de taxa de lesões, dias perdidos e fatalidades.

Com foco na prevenção, também é monitorado o índice de execução dos planos de ação (Action Plan Index – API), que mede a efetiva mitigação dos riscos potenciais, considerando o total de riscos identificados e os diferentes graus de gravidade.

RESPONSABILIDADE COMPARTILHADA

Os executivos têm metas de desempenho relacionadas à saúde e segurança, com resultados que impactam a avaliação de desempenho.

Avanços em 2018

MELHORIA DO DESEMPENHO

A taxa de lesões manteve a tendência de queda registrada nos últimos anos. O indicador em 2018 correspondeu a 0,93, redução de 9,7% em relação a 2018 e queda acumulada de 53,5% nos últimos cinco anos. Ainda assim, a meta para o ano – 0,86 – não foi atingida, e a LATAM estuda medidas para melhorar o desempenho em 2019, priorizando iniciativas que fortaleçam o comportamento seguro e o autocuidado dos colaboradores.

CAMPANHAS DE ENGAJAMENTO

Na operação no Chile teve início uma campanha de comunicação para reforçar a conscientização sobre a operação de equipamentos móveis. A iniciativa será estendida às demais operações em 2019.
Na LATAM Airlines Brasil e na sucursal da LATAM nos Estados Unidos, foi criado o programa Guardiões da Segurança, que visa consolidar a cultura de segurança entre as equipes por meio da observação da conduta. As atitudes consideradas de risco são registradas e embasam ações de orientação para toda a equipe.

Retrato rápido

SAÚDE E SEGURANÇA OCUPACIONAL [403-2]	2016	2017	2018
Número de acidentes[1]	542	444	390
Taxa de lesões[2]	1,12	1,03	0,93
Dias perdidos	16.324	6.680	6.164
Taxa de dias perdidos[3]	33,65	15,46	14,70
Óbitos	1	0	0
Índice de execução de API[4]	-	79%	86%

1 Os acidentes associados a algum risco crítico e os eventos de alto impacto (acidentes que geram mais de 100 dias perdidos) contam como 1,5.
2 Total de lesões com afastamento/número médio de colaboradores x 100.
3 Total de dias perdidos/número médio de colaboradores x 100. Inclui afastamentos relacionados a doenças ocupacionais, acidentes e óbitos.
4 O índice começou a ser levantado em 2017.

[+] O detalhamento dos indicadores por gênero e país de operação está disponível no Anexo.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE

DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES

DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE

DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE

SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS

RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA

CRÉDITOS

SEGURANÇA

DIRETO AO PONTO

SEGURANÇA ACIMA DE TUDO

Contexto e posicionamento

Segurança é um valor inegociável para a LATAM e a principal prioridade no cuidado a passageiros, colaboradores, comunidades e infraestrutura da operação. O Grupo obedece às mais rigorosas normas internacionais e está alinhado aos padrões de excelência na gestão.

> Todas as filiais contam com a **certificação IOSA** (IATA Operational Safety Audit), referência mundial sobre o tema.

> Uma matriz, definida a partir da análise histórica do comportamento mundial do setor e atualizada periodicamente, identifica **fatores de risco e graus de criticidade** e orienta os focos de atenção do Grupo.

> A **Política de Segurança, Qualidade e Meio Ambiente** reúne as diretrizes aplicáveis a todo o Grupo. O documento cumpre os parâmetros da OACI para sistemas de gestão de segurança.

Gestão do tema

O Sistema de Gestão de Segurança possibilita a gestão proativa por meio da identificação de situações de risco potencial e do monitoramento detalhado do desempenho. O seguimento próximo dos indicadores favorece a rápida tomada de decisão para mitigar eventuais ameaças e ajustar procedimentos.

As principais fontes de informação são:

> Sistemas automatizados de coleta de dados, que cobrem 95% das informações de todos os voos e medem 1.280 parâmetros por segundo. Processados eletronicamente, os dados se transformam em informação de qualidade para orientar a tomada de decisão;

> Observações de segurança, que todos os colaboradores são estimulados a incorporar em sua rotina diária de modo a fortalecer a cultura de segurança (*ver página 92*);

> Auditorias periódicas, que orientam planos de ação.

META PROGRESSIVA

A LATAM estabelece suas metas tendo como referência os 12 melhores meses de um período de 24. Com isso, assegura um processo de melhoria contínua na definição das metas operacionais. Se os indicadores se desviam do desempenho planejado, as equipes responsáveis atuam imediatamente para identificar a causa raiz da ocorrência e corrigi-la.

Avanços em 2018

Um dos diferenciais da gestão da segurança na LATAM é a visão integrada das informações. A partir de índices cuidadosamente construídos por meio da ponderação de diferentes indicadores, a liderança conta com um retrato atual, pertinente e preciso do desempenho.

Na área operacional, por exemplo, há índices específicos para medir a segurança nos aspectos relacionados a voo, manutenção, carga, operações em terra e infraestrutura de aeroporto. A cada ano, o Grupo coloca em prática ações para melhorar a qualidade da informação disponível e a assertividade no seu processamento.

SEGMENTAÇÃO

O painel de monitoramento da segurança na LATAM já traz informações segmentadas (por rota e por aeroporto, entre outras), mas, desde dezembro de 2018, passou a gerar relatórios específicos sobre o desempenho em segurança de cada piloto, identificação de incidentes, desvios com relação ao planejamento e comparativo com a média da frota. Os reportes são tratados de forma confidencial e disponibilizados diretamente a cada profissional, como forma de engajar ainda mais as equipes no compromisso com a segurança.

CONTROLE DE FADIGA

Um *software* especializado apoia o controle de fadiga de pilotos e copilotos, um aspecto fundamental da gestão da equipe. O sistema cruza automaticamente os dados de planejamento e trabalho das equipes e as principais variáveis que podem afetar o nível de alerta dos profissionais. Em caso de risco de fadiga, se refaz o planejamento para cada profissional com o objetivo de assegurar os intervalos e descansos necessários, com o remanejamento para rotas mais curtas ou diurnas, por exemplo.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

COMPROMISSO DE CADA UM E DE TODOS

Manter os níveis ideais de segurança é uma responsabilidade compartilhada por toda a equipe em sua conduta diária. O compromisso com a segurança se concretiza com a participação de todos os colaboradores e sua governança envolve as mais altas instâncias do Grupo. No dia a dia, o tema é monitorado pelas diversas áreas envolvidas e pelas Mesas de Segurança, que tratam de ações e aspectos transversais. A vice-presidência de Segurança faz reportes mensais ao CEO da LATAM e, periodicamente ao longo do ano, o comportamento em indicadores-chave é objeto de análise no Conselho de Administração.

Todos os colaboradores têm acesso a uma plataforma *on-line* para registrar incidentes e desvios de segurança. No fim de 2017, foi lançada a versão *mobile* da plataforma, que viabiliza o acesso via *smartphones* e *tablets*, facilitando a participação daqueles colaboradores que não têm computadores à disposição. Esse é o caso da tripulação e de profissionais que trabalham nas atividades de manutenção. Na versão *mobile*, é possível elaborar o reporte e armazená-lo enquanto se está sem acesso à internet e enviá-lo posteriormente, quando houver conexão.

No consolidado do ano, a plataforma recebeu quase 21 mil notificações, o que demonstra como o Grupo vem amadurecendo internamente a cultura da segurança, que é de responsabilidade de todos e que deve ser disseminada de forma contínua pelas lideranças. Vale lembrar que, desde 2017, a LATAM vem trabalhando no programa Segurança 2.0, que visa consolidar a cultura da segurança entre todas as equipes e, para tal, adota estratégias de comunicação, engajamento e capacitação.

20.956

NOTIFICAÇÕES REGISTRADAS NA PLATAFORMA.

UMA EM CADA TRÊS FOI FEITA EM DISPOSITIVOS MÓVEIS (*SMARTPHONE* OU *TABLET*).

PESQUISA DE PERCEPÇÃO

Periodicamente, o Grupo LATAM realiza pesquisas sobre a percepção que os colaboradores das áreas operacionais têm sobre a segurança. No levantamento realizado no fim de 2018, a consulta foi estendida a todas as áreas e, pela primeira vez, utilizou uma metodologia desenvolvida pela Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA).

Composta de 60 perguntas, a pesquisa baseou-se nos requisitos de Segurança, Meio Ambiente e Saúde da Organização Internacional de Aviação Civil (OACI) e da norma IOSA, da própria IATA. As questões abordavam nove tópicos, entre eles: consciência de segurança, empoderamento dos colaboradores, compromisso da alta administração com o tema, políticas, processos e procedimentos de segurança e comunicação sobre o tema.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

No fechamento deste Relatório Integrado, a pesquisa estava sendo compilada. Os resultados possibilitarão ao Grupo comparar-se com o setor em geral, nos mesmos moldes do que já é feito em temas relacionados à satisfação dos clientes e ao clima organizacional.

TROCA DE CONHECIMENTOS

Seguindo o que o marco legal permite, o Grupo LATAM também compartilha experiências sobre segurança com outras companhias aéreas em outras esferas. Na própria IATA, a LATAM lidera o grupo coordenador para a América Latina e o Caribe. Ao longo de 2018, os esforços estiveram centrados na criação de fóruns *multistakeholders* dedicados ao tema da segurança na aviação, envolvendo as autoridades, as companhias aéreas, os fabricantes das aeronaves e os administradores dos aeroportos da região. No Brasil, já há um grupo de trabalho estruturado e, em 2018, foi constituído o grupo para a região do Caribe. Em 2019, espera-se que Chile, Colômbia e Peru organizem suas estruturas. A LATAM ainda discute o tema com as demais companhias aéreas que integram a aliança oneworld®.

OUTRAS FRENTES

No âmbito da segurança de **infraestrutura**, o Grupo LATAM obedece às legislações vigentes aplicáveis nos aeroportos de todos os países em que opera, especialmente as diretrizes que tratam sobre passageiros sem documentação (vencidos ou fraudulentos) e passageiros inadmissíveis, aqueles barrados no país de destino. A partir de 2017, os Estados Unidos anunciaram regras de segurança mais rígidas para todos os voos internacionais que chegam ao país. A LATAM adequou seus procedimentos e passou a utilizar as novas regras também como balizadoras nos voos que realiza para a Europa, Ásia e Oceania. Os procedimentos adicionais de checagem são feitos por uma equipe especializada, que trabalha para afetar o menos possível a experiência de viagem dos passageiros. Nas outras instalações do Grupo, há controle sobre a entrada e saída de colaboradores e visitantes e a custódia da carga transportada e dos aviões que pernoitam nos aeroportos e hangares.

O **plano de resposta a emergências** é supervisionado pelo Comitê de Emergência, instância corporativa composta por diferentes áreas da empresa. Quando acionado, o plano mobiliza cerca de 3 mil participantes em nove comitês locais (Chile, Brasil, Argentina, Peru, Colômbia, Equador, Estados Unidos, Paraguai, Espanha, México e LATAM Cargo Brasil). O comitê é quem lidera o plano de resposta e mobiliza os recursos e as ações das filiais. Em caso de acidente aéreo ou contingência grave, a LATAM conta com um sistema que permite alertar mais de 3,5 mil pessoas sobre a situação em apenas 5 minutos.

Para sensibilizar líderes e equipes, todas as filiais realizam a Semana de Emergência, com ações de simulações e treinamentos de resposta a emergências para as equipes. Na edição de 2018, quase mil colaboradores que integram as equipes acionadas nos planos de emergência foram treinados.

4 grandes princípios norteiam o plano de respostas a emergências da LATAM:

> Prestar assistência às pessoas afetadas e seus familiares;
> Comunicar as informações pertinentes aos diferentes públicos;
> Apoiar as autoridades responsáveis pela investigação aeronáutica;
> Assegurar a continuidade das operações da LATAM.

Retrato rápido

RESPOSTA A EMERGÊNCIAS	2015	2016	2017	2018
Integrantes da equipe de emergência	5.000	3.723	3.985	2.954
Pessoas capacitadas	2.129	2.391	1.293	991

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE

DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES

DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE

DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE

SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS

RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA

CRÉDITOS

SOCIEDADE

DIRETO AO PONTO

COMPROMISSO COM A REGIÃO

Contexto e posicionamento

A indústria aérea tem o potencial de impulsionar o desenvolvimento sustentável das diferentes regiões que conecta. O setor movimenta a economia com a geração de empregos diretos e indiretos, a arrecadação de impostos e o fomento a outras cadeias, como turismo, lazer e negócios. Segundo a Air Transport Action Group (ATAG)[1], o setor da aviação é responsável por 65,5 milhões de empregos no mundo, com impacto financeiro anual de US$ 2,7 trilhões (cerca de 3,5% de toda a riqueza produzida no mundo).

NA AMÉRICA LATINA E NO CARIBE:

> a aviação movimenta anualmente US$ 156 bilhões e é responsável por 7,2 milhões de empregos;

> cada emprego no setor gera 8,8 empregos em cadeias produtivas afins.

1 Segundo estudo da Oxford Economics realizado para a associação.

Gestão do tema

Além dos impactos positivos inerentes ao setor, a LATAM trabalha para fazer da própria operação um catalisador de ações voltadas à sustentabilidade. A conectividade da rede de destinos, a capacidade de transporte de pessoas e cargas, o relacionamento com as comunidades locais, a interface com o setor de turismo e o compromisso social dos próprios colaboradores são ativos importantes nesse esforço, que o Grupo busca direcionar de forma cada vez mais estratégica com foco na construção de um legado na região.

Avanços em 2018

A LATAM atualizou sua estratégia de cidadania corporativa com o objetivo de assegurar o alinhamento estratégico com o negócio e conferir ainda mais relevância e assertividade ao trabalho já realizado e possibilitar melhorias no futuro. A análise objetiva do potencial de impacto positivo da LATAM e dos aspectos sociais e ambientais do próprio negócio confirmou o turismo sustentável como foco prioritário das ações de cidadania corporativa. A revisão também possibilitou a definição de linhas de atuação ainda mais claras, aplicáveis aos diferentes países, que preveem a parceria ativa com os diversos públicos de relacionamento e o monitoramento sistemático de resultados e impactos. São elas:

Cuido do meu Destino
Fortalecer o programa, que agrupa iniciativas locais focadas na região para promover a conservação do meio ambiente e potencializar o turismo, em uma abordagem ampla, que considera a conscientização sobre a sustentabilidade das atividades turísticas. A intervenção local é feita em parceria com organizações não governamentais ou fundações, de modo a aproveitar sua expertise e assegurar impactos de longo prazo para o programa.

Avião Solidário
Com foco em ações de saúde e ajuda humanitária, a LATAM coloca a serviço da sociedade sua capacidade de logística social para o transporte de pessoas e cargas. Um protocolo interno rege o atendimento.

Apoio local
Atividades sociais definidas nas filiais de acordo com as necessidades e especificidades de cada país e os relacionamentos com os diferentes públicos. Inclui, por exemplo, campanhas de arrecadação de doações.

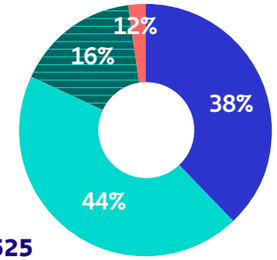
O desempenho em cada eixo está na próxima página.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

CIDADANIA CORPORATIVA NA PRÁTICA

INVESTIMENTOS EM FILANTROPIA E CIDADANIA CORPORATIVA (%)



Total:
US$ 3.995.525

- Dinheiro (contribuições financeiras para organizações sociais)
- Doações não financeiras (passagens aéreas ou transporte de carga gratuito ou com desconto)[1]
- Despesas administrativas gerais (gestão e infraestrutura dos programas sociais da LATAM)
- Tempo (trabalho voluntário de colaboradores durante o expediente)

1 As doações de passagens e de espaço em carga são calculadas com base no valor do custo dos serviços. As estimativas ficam abaixo do benefício gerado em termos de economia para as instituições e pessoas atendidas.

AS AÇÕES SOCIAIS DA LATAM BENEFICIAM MILHARES DE PESSOAS NOS PAÍSES DE OPERAÇÃO.

Cuido do meu destino [203-1 e 203-2]

Reúne as dimensões – econômica, social e ambiental – com foco no desenvolvimento local e no turismo sustentável. No pilar econômico, privilegia iniciativas que geram riqueza localmente e estimulam o empreendedorismo e a criação de empregos na cadeia turística. No pilar social, potencializa o turismo responsável e para fomentar a preservação do patrimônio da região.

No eixo ambiental, o foco inclui a recuperação de áreas degradadas e a mobilização de colaboradores voluntários da LATAM e de representantes da sociedade civil e da esfera pública das regiões beneficiadas. Desde a sua criação, em 2009, o Cuido do meu Destino já investiu mais de US$ 2,3 milhões em diferentes projetos nos seis países de operação da LATAM. Apenas em 2018, foram aportados US$ 283 mil ao programa, que viabilizou ações na Argentina, Chile, Colômbia e Peru.

O Grupo também colabora com órgãos ambientais que realizam o resgate de animais. Foram 25 animais transportados em 2018.

COZINHEIROS QUE VOAM

Na LATAM Airlines Peru, como parte do programa Cuido do meu Destino, teve sequência o projeto Cozinheiros que Voam (*Cocineros que Vuelan, em espanhol*), que concede bolsas de estudo integrais a jovens interessados em ingressar na área de gastronomia. O projeto é viabilizado por meio da parceria da LATAM com a Fundação Pachacútec e diferentes órgãos públicos, e conta com o apoio de renomados chefs de cozinha, que desempenham o papel de *sponsors* da iniciativa.

As bolsas de estudo têm duração de 2,5 anos e incluem formação teórica e prática. Os jovens beneficiados também recebem subsídios para pagar as despesas de alimentação, moradia e transporte. O projeto ainda inclui um programa de estágio em restaurantes internacionais de referência, com passagens de ida e volta e ajuda de custos incluídas para os selecionados.

O objetivo da iniciativa consiste na contribuição dos futuros chefs com o desenvolvimento econômico de suas comunidades e que ajudem a difundir a cultura gastronômica do país. Enquanto o projeto está em andamento, a LATAM também vem investindo para promover a saúde e o turismo das cidades e regiões de origem dos participantes. Até agora, são seis cidades beneficiadas e 12.630 pessoas impactadas indiretamente pelo programa.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

Avião Solidário [203-1 e 203-2]

São duas frentes de atuação: iniciativas de saúde e apoio a situações de emergência.

O apoio a iniciativas de saúde se realiza por meio da parceria com instituições para doação de passagens a pessoas que necessitam viajar para receber tratamento médico. Entre as instituições atendidas em 2018, destacam-se:

> **Operação Sorriso:** fundação oferece atendimento especializado a crianças com fissura labiopalatal na Colômbia e no Peru. A doação de passagens da LATAM viabiliza o transporte de pacientes, familiares, médicos e voluntários para a realização do tratamento.

> **Campanha contra o câncer de mama:** a LATAM Chile e a LATAM Peru apoiam a iniciativa e concedem passagens para pessoas que estão recebendo tratamento contra essa enfermidade. No Peru, mais de 680 mil pessoas que viajaram em voos domésticos da LATAM e mais de 3.800 colaboradores foram conscientizados sobre o tema.

Além das ações sistematizadas para todos os países de operação, o uso social da capacidade logística da LATAM também orienta parcerias nos países para viabilizar programas importantes. No Brasil, por exemplo, a LATAM mantém um termo de compromisso com o Ministério da Saúde que garante o transporte de órgãos e tecidos para transplantes.

Em 2018, o Avião Solidário foi acionado para transportar mais de 15 toneladas em cobertores para famílias de Cusco, Puno e Arequipa atingidas pelas baixas temperaturas. Também atuou nas inundações de Salta, na Argentina.

REGRAS CORPORATIVAS CLARAS

As contribuições em dinheiro ou serviços da LATAM são orientadas pela Política de Doações, que estabelece os critérios, as etapas de validação e as instâncias responsáveis por autorizar a concessão de passagens, o transporte gratuito de cargas e os aportes financeiros para fundações, organizações não governamentais e outras entidades da sociedade civil.

As doações não financeiras são autorizadas localmente pela área de Assuntos Corporativos, enquanto as doações de menos de US$ 5 mil devem ser aprovadas pela vice-presidência de Assuntos Corporativos. Para as doações de US$ 5 mil a US$ 25 mil, o Comitê Executivo também precisa dar o aval, e, para aportes acima de US$ 25 mil, é necessário obter a autorização de todas essas esferas e do Conselho de Administração.

Em vigor desde 2017, a política assegura que tais práticas sejam conduzidas em cumprimento a todas as normas legais e de *compliance*. A área de Assuntos Legais e *Compliance* monitora os trâmites de todas as doações, incluindo a avaliação prévia em aspectos de conformidade legal dos beneficiários, cujos contratos firmados com a LATAM contemplam uma cláusula anticorrupção.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

Ações locais

Outras iniciativas conectadas à estratégia de cidadania corporativa já se tornaram tradicionais entre as filiais da LATAM. No Chile, há mais de duas décadas que a LATAM Airlines Group S.A. abre suas instalações em datas especiais para receber estudantes de diversas regiões do país por meio do projeto "Um dia na LATAM". Esta é uma chance de aproximar crianças e jovens do mundo da aviação. Em 2018, a área de manutenção da LATAM Airlines Peru, localizado no aeroporto internacional de Lima, foi visitada por 60 estudantes das proximidades.

As filiais também concretizam o sonho de voar de crianças e jovens em situação de vulnerabilidade socioeconômica. A iniciativa, que depende da mobilização de colaboradores voluntários, permitiu a 108 jovens e crianças da Argentina que voassem pela primeira vez em 2018. No Peru, foram 65 beneficiados. A LATAM Airlines Colômbia firmou parceria com a rede de televisão RCN e doou passagens a 16 pessoas homenageadas no projeto Valientes RCN, que reconhece publicamente pessoas que enfrentaram condições adversas. No Brasil, a ação acontece em parceria com a ONG Make-a-Wish e leva crianças portadoras de doenças graves para conhecer um lugar especial do mundo. Em 2018, a LATAM Airlines Brasil realizou o sonho de dez crianças.

A participação dos colaboradores também é o que garante o êxito das campanhas de arrecadação, que acontecem com frequência em todos os países e normalmente estão atreladas a períodos específicos, como o Natal e a chegada do inverno. A LATAM Airlines Peru, por exemplo, doou panetones a três mil pessoas no Natal de 2018. A LATAM Airlines Brasil arrecadou 8.460 itens na campanha de Natal e 300 quilos de agasalhos para a campanha de inverno. As doações foram encaminhadas para a organização não governamental Amigos do Bem, que atua no sertão da região Nordeste do Brasil. No ano, 38 colaboradores somaram 936 horas de ações voluntárias, sendo que 28 deles viajaram com a Amigos do Bem para atuar *in loco*. Outros 96 colaboradores atuaram como professores em escolas públicas próximo a aeroportos de diversas localidades do Brasil. O objetivo central do projeto é levar noções sobre o mercado de trabalho aos estudantes.

Outras ações

Material reciclável

A LATAM defende que as autoridades e o setor industrial realizem projetos de logística reversa para assegurar a corresponsabilidade do setor produtivo na correta gestão e destinação dos resíduos. Em ações pontuais acordadas com autoridades locais em ambientes insulares ou de difícil acesso, a empresa tem colaborado com o transporte de materiais recicláveis e incentiva o debate para a construção de soluções de mais longo prazo.

Na Ilha de Páscoa (Chile), transporta de forma gratuita papelões, plásticos e alumínios até a capital, Santiago, em um trajeto que dura seis horas de voo. A LATAM Airlines Colômbia viabiliza o transporte de pneus usados da ilha de San Andrés até a capital, Bogotá, onde um fornecedor reprocessa o material e o transforma em fonte de energia.

EM 20 ANOS DE EXISTÊNCIA, O PROJETO "UM DIA NA LATAM" JÁ RECEBEU MAIS DE 100 MIL CRIANÇAS.

Retrato rápido

SOCIEDADE	2016	2017	2018
TURISMO SUSTENTÁVEL			
Investimento total (US$)	181.612	227.294	283.036
Animais transportados	15	129	25
AVIÃO SOLIDÁRIO			
Passagens doadas	4.059	7.439[1]	4.606
Carga transportada como ajuda humanitária (t)	678	438	16
Órgãos/tecidos transportados	853	757	598
OUTRAS AÇÕES			
Programas sociais – investimentos (US$)	ND	ND	206.110
Materiais recicláveis transportados (t)	143	184	170
Trabalho voluntário (h) durante a jornada de trabalho	5.460	6.125	4.817

1 Reflete o aumento de situações de emergência no ano.

ND: informação não disponível.

SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATORIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATORIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

RELATO E MATERIALIDADE

[102-40, 102-42, 102-43, 102-46, 102-50 e 102-56]

A LATAM divulga seu Relatório Integrado 2018, que reúne os principais avanços e desafios da gestão do negócio, considerando as inter-relações entre as informações financeiras e não financeiras. Pela primeira vez, a publicação adotou os princípios de relato integrado do International Integrated Reporting Council (IIRC). Junto com a norma GRI (Global Reporting Initiative), principal referência de comunicação da sustentabilidade no mundo, orientaram os esforços do Grupo para demonstrar de forma ainda mais completa e consistente como gera valor ao longo do tempo e para os diferentes públicos de relacionamento.

As informações divulgadas consideram todas as empresas da LATAM Airlines Group no período de 1º de janeiro a 31 de dezembro de 2018 e passaram por auditoria externa. A Deloitte (*ver página 112*) realizou a revisão de segurança limitada da adaptação dos conteúdos e indicadores com base na GRI Standards quanto ao perfil da organização e aos indicadores materiais das dimensões econômica, social e ambiental.

A PwC (*ver página 169*) realizou auditoria das Demonstrações Financeiras Consolidadas da LATAM Airlines Group e suas filiais, que compreendem as demonstrações consolidadas da situação financeira a 31 de dezembro de 2018 e 2017 e estão disponíveis na página 168.

PRINCÍPIOS DO RELATO INTEGRADO (IIRC)

- Foco estratégico e orientação para o futuro
- Conectividade de informações
- Relação com as partes interessadas
- Materialidade
- Concisão
- Confiabilidade e completude
- Coerência e comparabilidade

PRINCÍPIOS ORIENTADORES DA GRI STANDARDS

- Contexto
- Equilíbrio
- Completude
- Materialidade
- Inclusão de *stakeholders*

Além de seguir as normas legais e contábeis aplicáveis aos relatórios anuais de resultados financeiros, o Grupo fundamentou a seleção dos assuntos a serem abordados na publicação em um processo de materialidade (definição de temas relevantes). O trabalho foi concluído no início de 2018 e envolveu diversas consultas aos seus públicos de interesse e uma análise dos principais impactos econômicos, ambientais e sociais do negócio.

Após as consultas e as análises dos dados, foi realizada a priorização dos temas materiais, a partir do cruzamento entre o nível de relevância (visão dos *stakeholders*) e o nível de impacto (visão da liderança da LATAM e tópicos materiais identificados pela Sasb). A matriz, composta de dez temas, passou pela validação final do diretor-presidente da LATAM.

O Relatório Integrado 2018 cobre a forma como a LATAM trabalha para gerenciar cada tema material e o desempenho alcançado em 2018, mensurado por meio de indicadores GRI, Sasb e outros sistemas de monitoramento utilizados pelo Grupo.

Cabe ressaltar que, apesar de a nova lista de tópicos relevantes não incluir os temas gestão com ecoeficiência; redução de ruído e outras emissões; e cadeia de valor, que constavam da matriz anterior, eles continuam sendo alvo da atenção do Grupo. Sua gestão é feita de forma transversal na abordagem a outros aspectos relevantes. O tema mitigação das mudanças climáticas inclui, por exemplo, o uso eficiente de combustíveis; nos temas de sustentabilidade financeira, rede de destinos e turismo sustentável, também são considerados os aspectos relacionados à cadeia de valor. [102-49]

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATORIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

[102-40]

PÚBLICO DE INTERESSE[1]	METODOLOGIA DE CONSULTA
Colaboradores	Pesquisa *on-line*
Clientes	Pesquisa *on-line*
Fornecedores	Pesquisa *on-line*
Investidores e acionistas	Levantamento sobre os temas de sustentabilidade presentes nas políticas de investimento dos sete principais investidores e acionistas do Grupo[2]
Sociedade (organizações da sociedade civil e imprensa)	Levantamento sobre os temas de sustentabilidade presentes em publicações de 14 organizações[3] com quem a LATAM mantém relacionamento e dos temas de sustentabilidade publicados na imprensa envolvendo a LATAM ao longo de 2017
Autoridades	Levantamento sobre os temas de sustentabilidade presentes em publicações de dez órgãos reguladores[4]
Indústria da aviação	Levantamento sobre os temas de sustentabilidade presentes em publicações de seis concorrentes[5], dez associações setoriais[6] e três especialistas[7].

1 A seleção dos *stakeholders* consultados foi realizada em linha com a Política de Sustentabilidade da LATAM. Foram considerados os grupos com os quais a empresa mantém interação direta ou indireta e são impactados positiva ou negativamente pelas suas atividades.
2 Banco de Chile (Citi en USA); JP Morgan; Deutsche Bank; Santander; Larraín Vial; Raymond James; e 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; e Fundación Pachacútec.
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 Colômbia (Aeronáutica Civil - Unidad Administrativa Especial); Cnac Equador (Consejo Nacional de Aviación Civil); e DGAC Peru (La Dirección General de Aeronáutica Civil).
5 China Airlines; Gol; Lufthansa; ANA (All Nippon Airways); Delta Airlines; e Airfrance/KLM.
6 Iata (International Air Transport Association); Alta (Latin American and Caribbean Air Transport Association); Amcham Chile (American Chambers of Commerce); Idea (Instituto para el Desarrollo Empresarial de la Argentina); Jurca (Cámara de las Compañías Aéreas en 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); e Aetai Peru (Asociación de Empresas de Trasporte 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?* – Air Transportation – Airlines; e DJSI (Dow Jones Sustainability Indexes) – DJSI Company Benchmark Report.

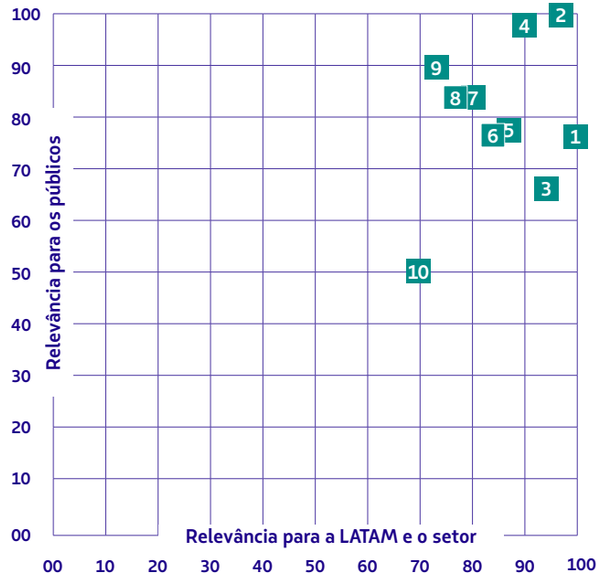
PESQUISA ON-LINE

1.285 COLABORADORES

1.044 CLIENTES

68 FORNECEDORES

MATRIZ DE MATERIALIDADE LATAM [102-47]



1 Saúde e segurança no ar e na terra
2 Ética e luta contra a corrupção
3 Pontualidade
4 Sustentabilidade econômica e financeira
5 Desenvolvimento dos colaboradores
6 Mitigação das mudanças climáticas
7 Foco no cliente
8 Rede de destinos e conectividade
9 Relacionamento com autoridades
10 Turismo sustentável

Sumário de conteúdo GRI [102-55]

Tópico	Indicador	Omissões	Página/Resposta
	101 FUNDAMENTOS 2016		
	102 CONTEÚDO GERAL 2016		
Perfil	**102-1** Nome		11
	102-2 Atividades, marcas, produtos e serviços		Os principais serviços oferecidos são o transporte de passageiros e de cargas e não há casos de serviços banidos em nenhum dos mercados de operação. A descrição completa está nas páginas 11, 12, 13, 21, 22, 23 e 26.
	102-3 Localização da sede		Chile
	102-4 Localização das operações		24, 25, 115 e 116
	102-5 Tipo e natureza jurídica da propriedade		29
	102-6 Mercados em que atua		11, 12, 13, 24 e 25
	102-7 Porte		11, 12, 13 e 59
	102-8 Empregados e outros trabalhadores		89, 162 e 163
	102-9 Cadeia de fornecimento		65
	102-10 Mudanças significativas na organização e em sua cadeia de fornecimento		36 e 67
	102-11 Princípio da precaução		A LATAM não adota formalmente o princípio da precaução, mas considera em seu planejamento os potenciais impactos e riscos da operação para os consumidores e para a sociedade. Todos os serviços do Grupo – rotas, itinerários, atividades de manutenção e programas de fidelidade – seguem a legislação aplicável.
	102-12 Iniciativas externas		77
	102-13 Participação em associações		77 e 135
Estratégia	**102-14** Mensagem do principal tomador de decisões		8

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATORIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATORIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

Tópico	Indicador	Omissões	Página/Resposta
Ética e integridade	**102-16** Valores, princípios, padrões e normas de conduta		30
	102-17 Mecanismos de aconselhamento e preocupações sobre ética		29
Governança	**102-18** Estrutura de governança		31
Engajamento de *stakeholders*	**102-40** Lista de grupos de *stakeholders*		52, 103 e 104
	102-41 Acordos de negociação coletiva		Do total de colaboradores, 86,1% são cobertos por acordos de negociação coletiva e 46,8% são sindicalizados.
	102-42 Identificação e seleção de *stakeholders*		103
	102-43 Abordagem para envolver os *stakeholders*		103 Além da abordagem descrita em Relato e materialidade, a gestão do relacionamento cotidiano da LATAM com seus públicos de interesse é apresentada nos capítulos Fornecedores, Clientes, Colaboradores e Sociedade.
	102-44 Principais temas e preocupações levantadas		165 e 166
Práticas de relato	**102-45** Entidades incluídas nas demonstrações financeiras consolidadas		Todas as filiais foram cobertas pelo relatório.
	102-46 Definição do conteúdo e limites		103
	102-47 Lista de temas materiais		47, 48 e 104
	102-48 Reformulação de informações		Foram identificados erros nos indicadores 302-1 e 303-1 da Colômbia de 2017. Dessa forma, houve a reformulação desses indicadores no presente relatório.
	102-49 Mudanças na elaboração do relatório		103 Não houve.
	102-50 Período coberto pelo relatório		103
	102-51 Data do relatório mais recente		Maio de 2018.
	102-52 Ciclo de publicação		Anual.
	102-53 Contato para dúvidas		4
	102-54 Declaração de conformidade com a Norma GRI		Este relatório foi preparado em conformidade com o GRI Standards, opção Essencial.
	102-55 Sumário de conteúdo GRI		105
	102-56 Verificação externa		103 e 112

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATORIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

Tópico	Indicador	Omissões	Página/Resposta	ODS
	103 FORMA DE GESTÃO 2016 (para todas as ocorrências)			
	CONTEÚDO TEMÁTICO 2016 (para todas as ocorrências)			
Desempenho econômico	**103-1** Explicação do tópico material e seus limites		57, 61, 80 e 165	8, 9 e 13
	103-2 Forma de gestão e seus componentes		58	
	103-3 Avaliação da forma de gestão		58 e 76	
	201-1 Valor econômico direto gerado e distribuído		59	8 e 9
	201-2 Implicações financeiras e outros riscos e oportunidades decorrentes de mudanças climáticas		80	13
Impactos econômicos indiretos	**103-1** Explicação do tópico material e seus limites		98 e 166	1, 8, 9 e 11
	103-2 Forma de gestão e seus componentes		98	
	103-3 Avaliação da forma de gestão		98	
	203-1 Investimentos em infraestrutura e serviços apoiados		99 e 100	9 e 11
	203-2 Impactos econômicos indiretos significativos		99 e 100	1 e 8
Combate à corrupção	**103-1** Explicação do tópico material e seus limites		29, 30 e 165	16
	103-2 Forma de gestão e seus componentes		29 e 30	
	103-3 Avaliação da forma de gestão		29 e 30	
	205-2 Comunicação e treinamentos sobre políticas e procedimentos anticorrupção		30	
	205-3 Casos confirmados de corrupção e medidas tomadas		Não houve. Vale ressaltar que a LATAM utiliza a definição de corrupção da Lei de Práticas Corruptas no Exterior (Foreign Corrupt Practices Act – FCPA), segundo a qual é configurado um caso de corrupção quando se realiza uma oferta, uma promessa ou uma autorização de pagamento, ou um pagamento, a um funcionário público, com a intenção de induzi-lo a utilizar-se de seu cargo oficial, sem ser necessário que o ato de corrupção tenha tido êxito.	

ODS: Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
A correlação entre os conteúdos GRI e os ODS se baseiam na publicação *Business Reporting on the SDGs*, da GRI e do Pacto Global, e em uma análise realizada internamente pela LATAM.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATORIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

Tópico	Indicador	Omissões	Página/Resposta	ODS
Concorrência desleal	**103-1** Explicação do tópico material e seus limites		138 e 165	16
	103-2 Forma de gestão e seus componentes		137, 138 e 139	
	103-3 Avaliação da forma de gestão		138	
	206-1 Ações judiciais por práticas de concorrência desleal, antitruste e monopólio		Não houve multas significativas, aquelas com valores superiores a US$ 50 milhões ou que podem paralisar a operação.	
Energia	**103-1** Explicação do tópico material e seus limites		79, 84 e 166	7, 8, 12 e 13
	103-2 Forma de gestão e seus componentes		84 e 85	
	103-3 Avaliação da forma de gestão		84 e 85	
	302-1 Consumo energético dentro da organização		84	
	302-3 Intensidade energética		85	
	302-4 Redução do consumo energético		82	7, 8 e 13
Água	**103-1** Explicação do tópico material e seus limites		79	6, 8 e 12
	103-2 Forma de gestão e seus componentes		84	
	103-3 Avaliação da forma de gestão		84	
	303-1 Total de retirada de água por fonte		84	
Emissões	**103-1** Explicação do tópico material e seus limites		78 e 166	3, 12, 13, 14 e 15
	103-2 Forma de gestão e seus componentes		78, 79, 80, 81, 82 e 83	
	103-3 Avaliação da forma de gestão		78, 79, 80, 81, 82 e 83	
	305-1 Emissões diretas de gases de efeito estufa (escopo 1)		159	
	305-2 Emissões indiretas de gases de efeito estufa provenientes da aquisição de energia (escopo 2)		159	
	305-3 Outras emissões indiretas de gases de efeito estufa (escopo 3)		159	
	305-4 Intensidade de emissões de gases de efeito estufa		159	14 e 15
	305-5 Redução de emissões de gases de efeito estufa		78	
	305-6 Emissões de substâncias que destroem a camada de ozônio		160	3 e 12
	305-7 Óxidos de nitrogênio (NOx) óxidos de enxofre (SOx) e outras emissões atmosféricas significativas		160	3, 12, 13, 14 e 15

ODS: Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
A correlação entre os conteúdos GRI e os ODS se baseiam na publicação *Business Reporting on the SDGs*, da GRI e do Pacto Global, e em uma análise realizada internamente pela LATAM.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATORIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

Tópico	Indicador	Omissões	Página/Resposta	ODS
Efluentes e resíduos	**103-1** Explicação do tópico material e seus limites		79	3, 6, 12 e 13
	103-2 Forma de gestão e seus componentes		85	
	103-3 Avaliação da forma de gestão		85	
	306-2 Resíduos por tipo e método de descarte		85 e 161	
Conformidade ambiental	**103-1** Explicação do tópico material e seus limites		153 e 165	16
	103-2 Forma de gestão e seus componentes		76	
	103-3 Avaliação da forma de gestão		76	
	307-1 Não conformidade com leis e normas ambientais		A LATAM não sofreu sanções não monetárias nem multas significativas, aquelas acima de US$ 10 mil. Ao longo do ano, houve 17 casos submetidos a mecanismos de resolução de litígios.	
Avaliação ambiental de fornecedores	**103-1** Explicação do tópico material e seus limites		67	12 e 16
	103-2 Forma de gestão e seus componentes		67 e 68	
	103-3 Avaliação da forma de gestão		67 e 68	
	308-2 Impactos ambientais na cadeia de fornecimento		67	
Emprego	**103-1** Explicação do tópico material e seus limites		87 e 165	5, 8 e 10
	103-2 Forma de gestão e seus componentes		87, 91 e 163	
	103-3 Avaliação da forma de gestão		91	
	401-1 Novas contratações e rotatividade de empregados		91 e 163	
Saúde e segurança ocupacional	**103-1** Explicação do tópico material e seus limites		92 e 165	3 e 8
	103-2 Forma de gestão e seus componentes		92	
	103-3 Avaliação da forma de gestão		92	
	403-2 Tipos e taxas de lesões, doenças ocupacionais, dias perdidos, absenteísmo e número de fatalidades ligadas ao trabalho		92	
Treinamento e educação	**103-1** Explicação do tópico material e seus limites		87 e 165	4, 5, 8 e 10
	103-2 Forma de gestão e seus componentes		87	
	103-3 Avaliação da forma de gestão		87	
	404-1 Média de horas de treinamento por ano por empregado		87 e 162	

ODS: Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
A correlação entre os conteúdos GRI e os ODS se baseiam na publicação *Business Reporting on the SDGs*, da GRI e do Pacto Global, e em uma análise realizada internamente pela LATAM.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATORIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

Tópico	Indicador	Omissões	Página/Resposta	ODS
Avaliação social de fornecedores	**103-1** Explicação do tópico material e seus limites		67	5, 8 e 16
	103-2 Forma de gestão e seus componentes		67 e 68	
	103-3 Avaliação da forma de gestão		67 e 68	
	414-2 Impactos sociais na cadeia de fornecimento		67	
Políticas públicas	**103-1** Explicação do tópico material e seus limites		52 e 166	16
	103-2 Forma de gestão e seus componentes		52	
	103-3 Avaliação da forma de gestão		52	
	415-1 Contribuições políticas		30	
***Marketing* e rotulagem**	**103-1** Explicação do tópico material e seus limites		29 e 166	16
	103-2 Forma de gestão e seus componentes		29 e 30	
	103-3 Avaliação da forma de gestão		29 e 30	
	417-3 Casos de não conformidade relacionados à comunicações de *marketing*		Não houve multas significativas, aquelas acima de US$ 50 milhões ou que podem paralisar a operação.	
Conformidade socioeconômica	**103-1** Explicação do tópico material e seus limites		29 e 166	16
	103-2 Forma de gestão e seus componentes		29 e 30	
	103-3 Avaliação da forma de gestão		29 e 30	
	419-1 Não conformidade com leis e normas nas áreas econômica e social		Não houve multas significativas, aquelas acima de US$ 50 milhões ou que podem paralisar a operação.	

ODS: Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
A correlação entre os conteúdos GRI e os ODS se baseiam na publicação *Business Reporting on the SDGs*, da GRI e do Pacto Global, e em uma análise realizada internamente pela LATAM.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATORIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

PACTO GLOBAL

A LATAM é signatária do Pacto Global, uma iniciativa da Organização das Nações Unidas (ONU) que visa mobilizar a comunidade empresarial internacional para a adoção, em suas práticas de negócios, de uma série de valores fundamentais e internacionalmente aceitos nas áreas de direitos humanos, relações trabalhistas, meio ambiente e combate à corrupção.

A tabela a seguir indica a localização, neste relatório, das principais ações desenvolvidas.

DIREITOS HUMANOS

1. *Apoiar e respeitar a proteção de direitos humanos reconhecidos internacionalmente* (páginas 51)
2. *Assegurar-se da não participação em violações desses direitos* (página 51)

TRABALHO

3. *Apoiar a liberdade de associação e o reconhecimento efetivo do direito à negociação coletiva* (página 106)
4. *Apoiar a eliminação de todas as formas de trabalho forçado ou compulsório* (páginas 51 e 68)
5. *Apoiar a abolição efetiva do trabalho infantil* (páginas 51 e 68)
6. *Eliminar a discriminação no emprego* (página 29)

MEIO AMBIENTE

7. *Apoiar uma abordagem preventiva aos desafios ambientais* (páginas 76 e 158)
8. *Desenvolver iniciativas para promover maior responsabilidade ambiental* (página 77 e 81)
9. *Incentivar o desenvolvimento e a difusão de tecnologias ambientalmente amigáveis* (página 83)

ANTICORRUPÇÃO

10. *Combater a corrupção em todas as suas formas, inclusive extorsão e propina* (páginas 29 e 30)

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATORIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
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

RELATÓRIO DE REVISÃO INDEPENDENTE DO RELATÓRIO INTEGRADO LATAM 2018

À senhora.
Gisela Escobar
VP de Assuntos Corporativos
Presente

De nossa consideração:

Realizamos a revisão dos seguintes aspectos do Relatório Integrado LATAM 2018.

ESCOPO

Revisão de segurança limitada da adaptação dos conteúdos e indicadores do Relatório Integrado 2018 com base na GRI Standards quanto ao perfil da organização e aos indicadores materiais originados do processo de materialidade realizado pela empresa sobre os critérios estabelecidos na GRI Standards, relacionados às dimensões econômica, social e ambiental.

PADRÕES E PROCESSOS DE VERIFICAÇÃO

Realizamos nosso trabalho de acordo com a Internacional Standard on Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information (ISAE 3000), emitida pelo International Auditing and Assurance Standard Board (IAASB) da International Federation of Accounts (IFAC).

Nosso trabalho de revisão consistiu na formulação de perguntas a diversas unidades e gerências do Grupo LATAM que estiveram envolvidas no processo de realização deste relatório, assim como na aplicação dos procedimentos analíticos e testes de revisão que são descritos a seguir.

- Reunião com área de sustentabilidade;
- Análise da adaptação dos conteúdos do Relatório Integrado LATAM 2018 às recomendados da GRI Standards na sua opção de conformidade essencial e comprovação de que os indicadores verificados incluídos neste relatório correspondem aos protocolos estabelecidos pela referida norma e que os indicadores não aplicáveis ou não materiais são justificados; e
- Comprovação, mediante provas de revisão das informações quantitativas e qualitativas correspondentes aos indicadores na GRI Standards incluídos no Relatório Integrado LATAM 2018 e sua compilação adequada a partir dos dados fornecidos pelas fontes de informações do Grupo LATAM;

CONCLUSÕES

- O processo de verificação foi realizado com base nos indicadores estabelecidos a partir do processo de materialidade realizado pela empresa. Uma vez identificados, priorizados e validados, os indicadores foram incluídos no relatório. Os indicadores informados e verificados são apresentados na tabela a seguir:

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		

- Com relação aos indicadores verificados, podemos afirmar que não foi evidenciado nenhum aspecto que nos faça crer que o Relatório Integrado 2018 do Grupo LATAM não foi elaborado conforme a GRI Standards nos aspectos estabelecidos no escopo.

RELATÓRIO DE MELHORIAS

Além disso, apresenta-se à empresa um relatório de oportunidades de melhoria orientadas a reforçar aspectos de gestão e a capacidade de representação de seu desempenho em sustentabilidade.

Responsabilidades da direção do Grupo LATAM e da Deloitte

- A preparação do Relatório Integrado LATAM 2018, assim como o seu conteúdo, são responsabilidade do Grupo LATAM, o qual é responsável por definir, adaptar e manter os sistemas de gestão e controle interno nos quais as informações são obtidas.
- Nossa responsabilidade é emitir um relatório independente com base nos procedimentos aplicados na nossa revisão.
- Este relatório foi preparado exclusivamente a pedido do Grupo LATAM, conforme os termos estabelecidos na Carta de Compromisso.
- Realizamos nosso trabalho conforme as normas de independências requeridas pelo Código de Ética da IFAC.
- As conclusões resultantes da verificação da Deloitte são válidas para a última versão do relatório em nosso poder, recebida em 28/03/2019.
- O escopo de uma revisão de segurança limitada é significativamente inferior ao de uma auditoria ou revisão de segurança razoável, motivo pelo qual não fornecemos parecer de auditoria sobre o Relatório Integrado 2018 do Grupo LATAM.

Atenciosamente,

Fernando Gaziano
Sócio
Abril 8, 2019

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATORIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

GLOSSÁRIO

ABEAR: Associação Brasileira de Empresas Aéreas
ADR: *American Depositary Receipt*
AENOR: Associação Espanhola de Normatização e Certificação
AFP: Administradoras de Fundos de Pensão
ALTA: Associação Latino-americana e do Caribe de Transporte Aéreo
ANAC: Agência Nacional de Aviação Civil
API: *Action Plan Index* (índice de planos de ação)
APU: *Auxiliary Power Unit* (motores e unidades auxiliares de energia)
ASK: *available seat-kilometers* (assentos-quilômetro oferecidos) – equivalente ao número de assentos disponíveis multiplicado pela distância voada
ATAC: Associação de Transporte Aéreo da Colômbia
ATAG: Air Transport Action Group
ATK: *available ton-kilometers* (tonelada-quilômetro oferecida) - equivale à capacidade disponível em toneladas multiplicada pela distância voada
B3: Bolsa de Valores do Brasil
CEIV Pharma: Center of Excellence of Independent Validators Pharma (Centro de Excelência para Validadores Independentes)
CEO: Chief Executive Officer
CMF: Comissão para o Mercado Financeiro (Chile)
CORSIA: Plano de Compensação e Redução de Carbono da Aviação Internacional
CVM: Comissão de Valores Mobiliários (Brasil)
DJSI: Índice Dow Jones de Sustentabilidade
EBITDA: Lucro antes de juros, impostos, amortização e depreciação
EBITDA AJUSTADO: Lucro antes de juros, impostos, amortização, depreciação e arrendamento de aeronaves
GEE: gases de efeito estufa
GLP: gás liquefeito de petróleo
GRI: Global Reporting Initiative
IAG: International Airlines Group
IASB: International Accounting Standards Board (Conselho de Normas Internacionais de Contabilidade)
IATA: Associação Internacional de Transporte Aéreo
IEnvA: IATA Environmental Assessment
IFRS: International Financial Reporting Standard (Norma Internacional de Informação Financeira)
IIRC: International Integrated Reporting Council (Conselho Internacional de Reporte Integrado)
IOSA: IATA Operational Safety Audit (Auditoria de Segurança Operacional da IATA)
IPCC: Painel Internacional de Mudanças Climáticas
JBA: Joint Business Agreement (Acordo de Negociação Conjunta)
LSA: Lei de Sociedades Anônimas (Chile)
MRO: Manutenção, Reparo e Operação
NPS: Net Promoter Score
NYSE: Bolsa de Valores de Nova York
OACI: Organização Internacional de Aviação Civil
OCDE: Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Econômico
ODS: Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
OHI: Organizational Health Index (Índice de Saúde Organizacional)
OIT: Organização Internacional do Trabalho
ONU: Organização das Nações Unidas
OPA: oferta pública de aquisição de ações ordinárias
OPEP: Organização de Países Exportadores de Petróleo
OTP: *on-time performance* (indicador de pontualidade)
PMA: Parts Manufacturer Approval – fornecedores de peças certificados pelos órgãos aeronáuticos
RASK: *revenue per available seat-kilometer* (receitas por assento-quilômetro) - mede a eficiência da companhia aérea; é obtido por meio da divisão da receita operacional pelo ASK.
RPK: *revenue passenger – kilometers* (passageiros-quilômetro pagos) – total de passageiros pagantes multiplicado pela distância percorrida
RTK: *revenue ton-kilometers* (receitas por tonelada-quilômetro) – tonelada transportada multiplicada pela distância percorrida
SEC: Securities and Exchange Commission
SGA: Sistema de Gestão Ambiental
TDLC: Tribunal de Defesa da Livre Concorrência (Chile)
TPI: *third-party intermediary* (terceiro intermediário)

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE

DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES

DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE

DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE

SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS

RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA

CRÉDITOS

ANEXOS

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

PERFIL E ESTRATÉGIA

CONSTITUIÇÃO LEGAL

Constituída sob a forma de companhia de responsabilidade limitada, por meio de escritura pública datada de 30 de dezembro de 1983, registrada no Cartório de Eduardo Avello Arellano, inscrita no Registro de Comercio (Junta Comercial) de Santiago na folha 20.34, número 11.248 do ano de 1983 e publicada no *Diario Oficial* do dia 31 de dezembro de 1983.

Transformada em sociedade anônima por meio da escritura pública datada de 20 de agosto de 1985, outorgada pelo Cartório de Miguel Garay Figueroa, sob o nome de Línea Aérea Nacional Chile S.A. (atualmente LATAM Airlines Group S.A.), que, conforme previsto expressamente na Lei n. 18.400, é sucessora legal da empresa pública do Estado criada no ano de 1929 sob o nome de Línea Aérea Nacional de Chile, com relação às concessões aeronáuticas e de comunicação por rádio, direito de tráfego e outras concessões administrativas.

LATAM Airlines Group S.A.
RUT: 89.862.200-2
Domicílio: Santiago
Nomes-fantasia: "LATAM Airlines", "LATAM Airlines Group", "LATAM Group", "LAN Airlines", "LAN Group" e/ou LAN".

A LATAM Airlines Group S.A. é regida pelas normas aplicáveis às sociedades anônimas de capital aberto e, para todos os efeitos, está inscrita sob o n. 0306, de 22 de janeiro de 1987, no Registro de Valores da Comissão para o Mercado Financeiro (CMF), anteriormente Superintendência de Valores Mobiliários e Seguros.

PROPÓSITO

a) O Comércio do transporte ar e/ou terrestre, sob qualquer forma, quer de passageiros, carga, correio e tudo o que está direta ou indiretamente relacionado a esta atividade, dentro e fora do país, ou por conta própria;

b) A prestação de serviços relacionados à manutenção e reparação de aeronaves, próprias ou de terceiros;

c) Desenvolvimento e exploração de outras atividades no âmbito do objeto social e/ou associada, relacionada, adjuvantes ou complementárias destas;

d) Comércio e desenvolvimento relacionados a viagens, atividades de turismo e hospitalidade; e

e) Participação em empresas de qualquer tipo ou espécie que permitam a sociedade para cumprir seus propósitos.

PROPRIEDADES, UNIDADES E EQUIPAMENTOS [102-4]

Chile

Sede: as instalações principais da LATAM no Chile se localizam próximo ao Aeroporto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez, em Santiago. O complexo conta com escritórios, salas de reuniões, espaços para treinamento, refeitórios e cabines de simulação utilizadas nos processos de instrução da tripulação. Os escritórios corporativos, por sua vez, estão situados na região central da capital, Santiago.

Base de Manutenção: integra a área do Aeroporto Internacional de Santiago. Inclui hangar de aeronaves, armazéns, escritórios e espaço para estacionamento de 30 aviões de curto alcance ou 30 de largo alcance.

Para mais informações sobre as atividades desenvolvidas, consulte a página 11.

Outras instalações: a LATAM conta também com um centro de treinamento de voo e uma área para a recreação dos colaboradores, estruturado com o apoio da Airbus. Ambos estão localizados próximo ao aeroporto em Santiago.

Brasil

Sede: as principais instalações da LATAM Airlines Brasil ficam na cidade de São Paulo, em hangares localizados no Aeroporto de Congonhas e arredores, que são alugados da Infraero, administradora local do aeroporto. Também fica próximo

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

ao aeroporto a Academia de Serviços, onde são realizados processos de seleção, treinamento e simulações, além de atendimento médico.

Base de Manutenção: a base de MRO fica em São Carlos, interior de São Paulo. Suas atividades e sua capacidade são descritas na página 19. Além dessa unidade, a LATAM Brasil também dispõe de espaços para a manutenção de aeronaves, aquisição e logística de materiais aeronáuticos nos hangares do aeroporto de Congonhas.

Outras instalações: sede comercial, edifício de uniformes, edifício Morumbi Office Tower, edifício da Central de Atendimento e escritórios das subsidiárias LATAM Travel e Multiplus, todos localizados na cidade de São Paulo.

Outras localidades
A LATAM também dispõe de instalações no Aeroporto Internacional de Miami (Estados Unidos), arrendadas pelo aeroporto por meio de um acordo de concessão. Inclui um edifício corporativo, armazéns de cargas, que inclui uma área refrigerada, uma plataforma de estacionamento de aeronaves e hangar de manutenção com oficinas, armazéns e escritórios próprios.

Na Argentina, Colômbia, Equador e Peru, as filiais da LATAM mantêm contratos de arrendamento de escritórios administrativos e comerciais, hangares e áreas de manutenção via concessões aeroportuárias.

INFORMAÇÕES CORPORATIVAS

Escritório principal
Avenida Presidente Riesco, 5.711, 19º andar
Las Condes, Santiago, Chile
Tel.: (56) (2) 2565 2525

Base de manutenção
Aeroporto Arturo Merino Benítez
Santiago, Chile
Tel.: (56) (2) 2565 2525

Código – bolsa de valores
LTM CI – Bolsa de Comércio de Santiago
LTM US – Bolsa de Valores de Nova York

Informações financeiras
Relações com Investidores |
LATAM Airlines Group S.A.
Avenida Presidente Riesco, 5.711, 20º andar
Las Condes, Santiago, Chile
Tel: (56) (2) 2565 8765
E-mail: InvestorRelations@LATAM.com

Informações aos acionistas
Depósito Central de Valores
Calle Huérfanos 770, 22º andar
Santiago, Chile
Tel: (56) (2) 2393 9003
E-mail: atencionaccionistas@dcv.cl

Banco depositário de ADRs
JPMorgan Chase Bank, N.A.
P.O. Box 64504
St. Paul, MN 55164-0504
Tel.: Geral (800) 990-1135
Tel.: Fora dos Estados Unidos (651) 453-2128
Tel.: Global Investidores (800) 428-4237
E-mail: jpmorgan.adr@wellsfargo.com

Banco de custódia de ADRS
Banco Santander Chile
Bandera 140, Santiago
Departamento de Custódia
Tel: (56) (2) 2320 3320

Auditores independentes
PwC
Avenida Andrés Bello 2.711, 5º andar
Santiago, Chile
Tel.: (56) (2) 2940 0000

MAIS INFORMAÇÕES SOBRE A LATAM AIRLINES GROUP

www.LATAMairlinesgroup.net
www.LATAM.com

FROTA MODERNA

FROTA DE CURTO ALCANCE (NARROW BODY)

	Longitude	Envergadura	Número de assentos	Velocidade de cruzeiro	Máximo decolagem
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

FROTA DE LONGO ALCANCE (WIDE BODY)

	Longitude	Envergadura	Número de assentos	Velocidade de cruzeiro	Máximo decolagem
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

FROTA CARGUEIROS

	Longitude	Envergadura	Volume de carga	Velocidade de cruzeiro	Máximo decolagem
BOEING 767-300F	54,9 m	47,6 m	445,3 m³	851 km/h	186.880 kg

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

ESFERAS DE DECISÃO

GOVERNANÇA CORPORATIVA

O Conselho de Administração da Companhia foi eleito na Assembleia Ordinária de Acionistas em 27 de abril de 2017, pelo prazo de dois anos.

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO – COMPOSIÇÃO E CURRÍCULOS

IGNACIO CUETO PLAZA

Presidente do Conselho
RUT: 7.040.324-2

Ignacio Cueto Plaza ingressou no Conselho da LATAM Airlines em abril de 2017. Sua carreira no setor de transporte aéreo se estende por mais de 30 anos. Em 1985, tornou-se vice-presidente de Vendas da Fast Air Carrier, a maior empresa aérea de carga do Chile na época. Liderou a área comercial e de serviços dessa empresa no mercado norte-americano. Mais tarde, ingressou no conselho de Ladeco (entre 1994 e 1997) e LAN (entre 1995 e 1997) e, adicionalmente, assumiu o cargo de CEO da LAN CARGO entre 1995 e 1998. No ano de 1999, foi responsável pela gerência-geral de passageiros da LAN e em 2005 assumiu a direção geral da empresa, cargo que ocupou até a associação com a TAM ser finalizada. Em seguida, assumiu o cargo de CEO da LAN até abril de 2017. Além disso, o executivo liderou a criação das subsidiárias da LAN Airlines (Peru, Argentina, Equador e Colômbia), bem como a implementação de importantes alianças com outras companhias aéreas. Ignacio Cueto faz parte do Grupo Cueto, grupo controlador da LATAM Airlines Group.

CARLOS HELLER SOLARI

Vice-presidente do Conselho
RUT: 8.717.000-4

Carlos Alberto Heller Solari é empresário e ingressou no Conselho da LATAM Airlines em maio de 2010, sendo reeleito em abril de 2017. O executivo tem vasta experiência em setores de varejo, comunicações, agricultura e transportes. Ele é presidente do Grupo Bethia, proprietário da Axxion S.A. e Betlan Dos S.A., empresas com participação significativa na LATAM Airlines. Também preside os conselhos de Red Televisiva Megavision S.A., Clube Hípico de Santiago, Falabella Retail S.A., Sotraser S.A. e Blue Express S.A. É ainda o acionista majoritário da Azul Azul S.A., concessionária da Corporação de Futebol Profissional da Universidade do Chile.

JUAN JOSÉ CUETO PLAZA

Conselheiro
RUT: 6.694.240-6

Juan José Cueto Plaza integra o Conselho de Administração da LATAM Airlines desde 1994 e foi reeleito em abril de 2017. O profissional é vice-presidente executivo das Inversiones Costa Verde S.A., cargo que ocupa desde 1990, além de participar dos conselhos de Consortium Maderero S.A., Inversiones do Buen Retiro S.A., Costa Verde Aeronáutica S.A., Sinergia Inmobiliaria S.A., Valle Escondido S.A. e Fundação Colunga. Juan José Cueto Plaza faz parte do Grupo Cueto, grupo controlador da LATAM Airlines Group.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

HENRI PHILIPPE REICHSTUL

Conselheiro
RUT: 48.175.668-5
Henri Philippe Reichstul foi reeleito conselheiro da LATAM em abril de 2017. Foi presidente da Petrobras e do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), e vice-presidente executivo do Banco Inter American Express S.A. Atualmente, além de membro do Conselho de Administração do Grupo TAM e da LATAM, ele é membro do Conselho de Administração da Peugeot Citroën e presidente da Fives, Repsol em Madri, Espanha, entre outros. O executivo é economista graduado pela Faculdade de Economia e Administração da Universidade de São Paulo (FEA-USP) e tem pós-graduação na mesma disciplina pela Hertford College, da Universidade de Oxford.

GILES AGUTTER

Conselheiro
RUT: Estrangeiro
Giles Agutter ingressou ao Conselho da LATAM Airlines em abril de 2017. É o proprietário e CEO da Southern Sky Ltd., empresa de consultoria especializada em estratégia de companhias aéreas, planejamento de frota, aquisição de aeronaves e financiamento de aeronaves. Atualmente, também é membro do conselho da Air Italy, JetSuite e JetSuite X. O executivo tem vasta experiência no aconselhamento em grandes projetos de fusão e aquisição no setor de aviação, incluindo a Qatar Airways. O profissional é formado em engenharia aeroespacial pela Universidade de Manchester e atualmente reside na Inglaterra.

EDUARDO NOVOA CASTELLÓN

Conselheiro
RUT: 7.836.212-K
Eduardo Novoa Castellón ingressou no Conselho da LATAM Airlines em abril de 2017. Atualmente, ele também é diretor na Cementos Bio Bio, Grupo ECOMAC, ESSAL e membro do Conselho Consultivo da Stars e Endeavor. No passado, participou nos conselhos da Esval, SQM, Grupo Drillco, Techpack, Endesa-Américas, Grupo Saesa, Grupo Chilquinta e várias subsidiárias do grupo Enersis e AFP Provida. Ele tem feito parte de conselhos de associações comerciais e organizações sem fins lucrativos como Amcham-Chile, a Associação de Empresas Elétricas, YPO-Chile, Chile Global Angels e de várias startups. Entre 1990 e 2007, foi executivo em diversas empresas, como CorpGroup, Enersis, Endesa, Blue Circle, PSEG e Grupo Saesa. O executivo é economista pela Universidade do Chile e possui um MBA pela Universidade de Chicago. Participou de programas executivos em Harvard, Stanford e Kellogg e foi professor de cursos de finanças e economia em várias universidades no Chile.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

NICOLÁS EBLEN HIRMAS

Conselheiro
RUT: 15.336.049-9

Nicolas Eduardo Eblen Hirmas ingressou no Conselho da LATAM Airlines em abril de 2017. Atualmente é CEO da Inversiones Andes SpA, cargo que ocupa desde 2010. Também é membro do conselho de Granja Marina Tornagaleones S.A., Rio Dulce S.A., Patagônia Seafarms Inc. SalmonChile AG e Sociedade Agrícola La Cascada Ltda. O executivo é engenheiro industrial pela Pontificia Universidad Católica de Chile, e tem pós-graduação em Administração de Empresas pela Escola de Negócios da Universidade de Harvard.

SONIA VILLALOBOS

Conselheiro
RUT: 21.743.859-4

Sonia Julia Sulzbeck Villalobos ingressou no Conselho da LATAM Airlines em agosto de 2018. A profissional é cidadã brasileira e membra dos conselhos da Petrobras e da Telefônica Vivo e OTP, todas no Brasil. É sócia fundadora da empresa Villalobos Consultoría desde 2009 e professora de cursos de pós-graduação em Finanças do Insper desde 2016. Entre 2005 e 2009, foi gerente de fundos da América Latina no Chile, tendo gerenciado fundos mútuos e institucionais da Larraín Vial AGF. De 1996 a 2002, foi responsável por investimentos em Private Equity no Brasil, Argentina e Chile para a Bassini, Playfair & Associates, LLC. A partir de 1989, foi chefe de pesquisa no Banco Garantia. Formou-se em Administração Pública pela EAESP/FGV em 1984 e obteve o mestrado em Finanças pela mesma instituição em 2004. Foi a primeira pessoa a receber a certificação Chartered Financial Analyst (CFA) na América Latina em 1994. Como atividade voluntária, participa do conselho da Sociedade CFA Brasil, uma associação sem fins lucrativos que reúne cerca de 1.000 profissionais que possuem a certificação CFA no Brasil.

GEORGES DE BOURGUIGNON

Conselheiro
RUT: 7.269.147-4

Georges de Bourguignon Arndt é conselheiro da LATAM desde setembro de 2012 e foi reeleito em abril de 2017. É cofundador e presidente do conselho do Banco de Investimentos Asset Chile S.A. desde janeiro de 2018. Atualmente, é conselheiro da Embotelladora Andina S.A. e presidente do conselho da Assets AGF. Anteriormente, participou de vários conselhos de empresas públicas e privadas e organizações sem fins lucrativos. Entre os anos de 1990 e 1993, foi gerente de instituições financeiras do Citibank N.A. no Chile e professor de Economia na Pontificia Universidad Católica de Chile. Bourguignon é economista pela Faculdade de Economia da Pontificia Universidad Católica de Chile e possui MBA pela Harvard Business School.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO - HISTÓRICO E EXPERIÊNCIA

CONSELHEIRO	ANTIGUIDADE NO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA LATAM	OUTROS CONSELHOS EM QUE PARTICIPAM	EXPERIÊNCIA DE TRABALHO EM OUTROS SETORES[1]
Carlos Heller Solari	8	5	0 anos
Eduardo Novoa Castellón	2	3	14 anos
Georges de Bourguinon	6	4	30 anos
Giles Agutter	2	3	19 anos
Henri Philippe Reuchstul	4	3	10 anos
Ignacio Cueto Plaza	2	Mais de 4	Mais de 30 anos
Juan José Cueto Plaza	25	6	34 anos
Nicolás Eblen Hirmas	2	4	13 anos
Sonia J.S. Villalobos	1	4	0 anos
	Média: 5,77 mandatos		

1 Considera os setores Financeiro, Imobiliário, de Energia, Materiais, Manufatura, Bens de consumo, Produtos de Primeira Necessidade, Saúde, Tecnologia da Informação, Serviços de Telecomunicações e Serviços Públicos.

RELATÓRIO ANUAL DE GESTÃO DO COMITÊ DE ADMINISTRAÇÃO

De acordo com as disposições do parágrafo 5º do inciso 8º do artigo 50 bis da Lei n. 18.046 sobre Sociedades Anônimas, o Comitê de Administração da LATAM Airlines Group S.A. (a "Sociedade" ou "LATAM"), procede a emissão do seguinte relatório anual de sua gestão em relação ao ano de 2018.

I. Integrantes do Comitê de Diretores e sessões.

O Comitê de Diretores da Sociedade é composto pelos senhores Georges de Bourguignon Arndt, Eduardo Novoa Castellón e Nicolás Eblen Hirmas, que detêm o *status* de independentes sob a legislação norte-americana. Sob a lei chilena, os dois primeiros têm o *status* de diretor independente. O Comitê de Diretores é presidido pelo senhor Georges de Bourguignon Arndt.

Os conselheiros foram eleitos em Assembleia Ordinária de Acionistas realizada em 27 de abril de 2017, e a duração das suas funções é de dois anos, de acordo com o disposto no Estatuto da Sociedade.

II. Relatório das atividades do Comitê..

Durante o ano fiscal 2018, o Comitê de Diretores reuniu-se em 22 ocasiões para exercer seus poderes e cumprir suas obrigações de acordo com o Artigo 50 bis da Lei n. 18.046 sobre Sociedades Anônimas, bem como para tratar de outras questões que o Comitê de Diretores considerou necessário examinar, revisar ou avaliar.

A seguir, são relatados os principais tópicos discutidos.

ANÁLISE E REVISÃO DO BALANÇO E DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

O Comitê de Diretores analisou e revisou as Demonstrações Financeiras da Sociedade em 31 de dezembro de 2017, bem como o fechamento dos trimestres concluídos em 31 de março, 30 de junho e 30 de setembro de 2018, incluindo a análise dos respectivos relatórios dos auditores externos de Sociedade, conforme se explica adiante.

Nas sessões do comitê referentes às Demonstrações Financeiras da Sociedade em 31 de dezembro de 2017, 31 de março, 30 de junho e 30 de setembro de 2018, participou o auditor externo da Sociedade, PriceWaterhouseCoopers Consultores, Auditores e Cia. Limitada ("PwC"), para fins de apresentação de seu parecer de auditoria e relatar os pontos relevantes de sua revisão, os principais aspectos de controle interno e as comunicações exigidas pelos reguladores do auditor externo, incluindo em cada ocasião a confirmação de que (i) ele não teve dificuldades em realizar sua auditoria, (ii) não teve divergências de opinião com a Administração, e (iii) não houve fatos que representassem ameaça à sua independência.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

Na sessão ordinária realizada em 28 de setembro de 2018, os auditores externos, PwC, apresentaram o plano de auditoria referente às Demonstrações Financeiras de 31 de dezembro de 2018.

Da mesma forma, a Ernst & Young ("EY"), na qualidade de auditora externa da TAM S.A. e subsidiárias, participou da sessão do Comitê de Diretores realizada em 7 de maio de 2018, com o objeto de explicar os principais aspectos da auditoria externa da TAM, os principais focos de seu processo de revisão e aspectos de controles internos.

Finalmente, nas sessões de 22 de janeiro e 28 de setembro de 2018, foram revisados os efeitos da aplicação de certas normas contábeis nas Demonstrações Financeiras, como as IFRS 9, 15 e 16.

REVISÃO DE RELATÓRIOS DE DETERIORAÇÃO DE UNIDADES GERADORES DE CAIXA

Em reunião realizada em 5 de março de 2018, o Comitê de Administração examinou e analisou os relatórios de deterioração correspondentes as unidades geradoras de caixa da Sociedade para certos ativos incluídos nas Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2017, de acordo com os relatórios para esse efeito emitidos pela Administração da Sociedade e pela KPMG, como consultora externa contratada para esse fim e que esteve presente na referida sessão. Da mesma forma, a PwC esteve presente, devido à sua qualidade de empresa auditora externa das Demonstrações Financeiras da Sociedade.

Nas sessões realizadas em 7 de maio, 6 de agosto e 5 de novembro de 2018, o Comitê de Diretores examinou e analisou os indícios de deterioração correspondente às unidades geradoras de caixa de Transporte Aéreo e Multiplus para certos ativos incluídos nas Demonstrações Financeiras em 31 de março, 30 de junho e 30 de setembro, respectivamente, de acordo com os relatórios emitidos para esse fim pela Administração da Sociedade.

Na reunião do Comitê dos Diretores realizada em 10 de dezembro de 2018, foram apresentados e analisados os dados preliminares da deterioração da unidade geradora de caixa de Transporte Aéreo e Multiplus, realizada para o fechamento do ano de 2018.

SISTEMAS DE COMPENSAÇÃO PARA EXECUTIVOS E TRABALHADORES

O Comitê de Diretores examinou em reunião ordinária realizada em 22 de janeiro de 2018 os sistemas de remuneração e planos de compensação dos principais executivos e empregados da Sociedade. Nesta sessão, examinou-se as atuais políticas de remuneração e os planos de compensação dos executivos, explicando o bônus anual de pagamento à vista e o bônus de retenção de longo prazo, e o funcionamento do cálculo dos bônus, incluindo a situação dos principais executivos.

Na sessão realizada em 2 de abril de 2018, o Comitê de Diretores informou sobre a coordenação das agendas entre o referido Comitê e o Comitê de Liderança, informando que os temas que continuarão a ser discutidos no Comitê de Diretores estão relacionados à revisão anual do sistema de remunerações de empregados e principais executivos, a revisão anual dos planos de remuneração por meio de bônus para executivos e as políticas de indenização para executivos.

PRÁTICAS DE GOVERNANÇA CORPORATIVA

Com a finalidade de cumprir a Norma de caráter Geral 385 da antiga Superintendência de Valores e Seguros, atual Comissão de Mercado Financeiro ("NCG 385"), o Comitê de Diretores, nas sessões de 22 de janeiro, 5 de março e 14 de março de 2018, analisou e examinou as práticas de governança corporativa da LATAM correspondentes ao ano de 2017 a serem apresentadas até o final de março de 2018, conforme o questionário previsto no Anexo I do referido NCG 385. Nessas sessões, foram avaliadas melhorias nas práticas de governança corporativa da Sociedade, algumas das quais foram recomendadas ao Conselho de Administração para sua implementação, como a contratação de especialistas para assessorar ao Conselho de Administração em assuntos específicos, informações de mercado e a revisão do procedimento formal do plano de melhoria contínua do funcionamento e organização do Conselho de Administração.

Na sessão de 28 de maio de 2018, foi revisado o relatório de auditoria interna, que foi solicitado pelo comitê, sobre as informações que a Companhia apresentou à Comissão de Mercado Financeiro em resposta à exigência da NCG 385.

Na sessão de 10 de dezembro de 2018, foi iniciado o processo de revisão correspondente ao ano de 2018, para dar cumprimento à NCG 385, que deve ser apresentada em março de 2019.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

POLÍTICAS LATAM

Nas reuniões do Comitê de Diretores realizadas em 28 de maio e em 3 e 4 de julho de 2018, o comitê analisou as diferentes políticas que foram modificadas e aprovadas ao longo do ano, entre as quais estão a política de fundos fixos, de doações, de presentes, entretenimento e viagens, a política de *procurement*, de pagamento a fornecedores, de contribuições políticas, o código de conduta para altos executivos, de funcionamento dos Comitês de *Compliance*, a política global anticorrupção, a política de fusões e aquisições, a política tributária e de segurança da informação, entre outras.

CAPACITAÇÕES EM MATÉRIAS DE CONCORRÊNCIA

Na sessão de 5 de março de 2018, como continuação do trabalho realizado durante o ano de 2017, o Comitê de Diretores revisou as conclusões do estudo realizado em matéria da livre concorrência no negócio de carga aérea, com o objetivo de detectar riscos nessa área.

AUDITORIA INTERNA

Na reunião do Comitê de Diretores realizada de 11 de abril de 2018, foi realizada uma apresentação sobre a formação e o funcionamento da equipe de trabalho de auditoria interna da LATAM e foi feita uma análise sobre o ciclo anual de auditoria interna, propondo quais seriam as principais metas a serem atingidas durante o ano de 2018. Por outro lado, nas sessões de 3 e 4 de julho, referentes à análise dos relatórios de Auditoria Interna emitidos no período, foram analisados os resultados da revisão sobre a iniciativa comercial da empresa chamada "compra a bordo" ("BOB").

Na reunião do Comitê de 6 de agosto, foi realizada uma apresentação dos relatórios da Auditoria Interna e do Plano de Trabalho anual nesta matéria. A este respeito, foi apresentado um resumo dos trabalhos do período 2017-2018 com os principais resultados da revisão transversal em vendas/cobranças, e foram analisados os relatórios com menores pontuações e as observações que trimestralmente são entregues à Administração. Por fim, na sessão de 3 de setembro de 2018, foi apresentado e aprovado o plano de trabalho da Auditoria Interna durante o ano de 2018, e outros relatórios divulgados pela área foram apresentados.

GESTÃO DE RISCOS CORPORATIVOS

O Comitê de Diretores, na sessão ordinária realizada em 28 de maio de 2018, recebeu uma atualização sobre o avanço do modelo de gestão de riscos corporativos na Sociedade, incluindo os fundamentos do pilar de resiliência ao risco, a descrição da situação atual do modelo, os focos de atenção para o ano de 2018, os riscos inerentes e residuais relevantes, o plano de trabalho para 2018 e as oportunidades de melhoria.

Além disso, na sessão ordinária de 3 e 4 de julho de 2018, foi apresentado ao Comitê o status do modelo de gestão de riscos corporativos, com a análise do mapa de calor do modelo de gestão de riscos corporativos, os avanços no mapeamento de riscos para as diferentes geografias, a dinâmica das reuniões nas mesas de risco, as modificações previstas para a política de riscos LATAM, a análise da matriz de riscos e as próximas interações que serão realizadas nesta matéria com o Comitê ou com o Conselho de Administração.

COMPLIANCE

O Comitê de Administração, nas sessões ordinárias de 5 de março e 3 de setembro de 2018, recebeu capacitações referentes ao Programa de *Compliance* atualmente em vigor na Companhia e seus principais conteúdos, entre os quais se destacam o compromisso da alta administração, as normas e leis mais relevantes para a Organização, o desenvolvimento de políticas e regulamentos, treinamento e comunicações , controles sobre o *status* em que se encontra o tema dos Third Party Intermediaries ("TPIs") em cada país, a identificação e gerenciamento dos riscos de *Compliance*, e o reporte da participação das diferentes entidades em questões de *Compliance* no nível corporativo.

EXAME DE ANTECEDENTES RELATIVOS A OPERAÇÕES COM PARTES RELACIONADAS

Nas sessões de 22 de janeiro, 11 de abril, 10 de maio, 3 e 4 de julho, 5 de novembro e 20 de novembro de 2018, foram revisadas as transações que, de acordo com as normativas legais e contábeis aplicáveis à Sociedade, têm ou podem chegar a ter o caráter de operações com partes relacionadas, outorgando-se as aprovações correspondentes pelo comitê.

AUDITORIA SOB OS REGULAMENTOS SOX

Nas sessões realizadas em 22 de janeiro e 5 de março de 2018, foram examinados os resultados comparados de 2016-2017 da auditoria SOX e o *status* das questões relevantes do processo de 2017, juntamente com as principais deficiências encontradas em assuntos de controles internos, discutindo-se, assim, planos de ação para superar essas deficiências. Posteriormente, na sessão de

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

6 de agosto, 28 de setembro e 10 de dezembro de 2018, foram revisados os resultados da certificação de 2017, o plano de trabalho para 2018 e as questões de tecnologia relacionadas à certificação.

PROCESSO DE LICITAÇÃO PARA SERVIÇOS DE AUDITORIA EXTERNA

Nas sessões realizadas em 28 de maio de 2018, 3 e 4 de julho, 25 de julho, 28 de setembro, 29 de outubro e 5 de novembro de 2018, foi revisado o processo de licitação para Auditores Externos a ser desenvolvido durante 2018 com o objetivo de propor ao Conselho de Administração e, posteriormente, à Assembleia de Acionistas os candidatos à sua eleição final. O processo permitiu estabelecer uma futura forma de licitação para os serviços referidos.

RECOMENDAÇÕES DO COMITÊ DE DIRETORES

Por outro lado, o Comitê de Diretores fez as recomendações indicadas abaixo neste relatório anual de administração, por ocasião da nomeação de Auditores Externos da Sociedade e agências de classificação de risco para o exercício de 2018.

INFORME DE ATIVIDADES POR SESSÃO DO COMITÊ DE DIRETORES

O Comitê de Diretores se reuniu e realizou sessões nas oportunidades indicadas abaixo, com uma breve lista dos assuntos examinados em cada uma dessas sessões:

1) Sessão Ordinária número 184 de 22/01/2018
> Extensão do prazo de subarrendamento de aeronaves A350-941 a Qatar Airways Q.E.S.C. ("Qatar").
> *Status* SOX 2017.
> Aplicação de normas contábeis IFRS 15 e IFRS 9.
> Sistema de remunerações e planos de compensação de executivos e trabalhadores da Sociedade.
> Análise da informação requerida pela NCG 385.
> Temas do Ministério Público.
> Aprovação de honorários de EY.

2) Sessão Ordinária número 185 de 05/03/2018
> Análise do teste de *impairment* (teste de deterioração) de certos ativos incluídos nas Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2017.
> Status SOX 2017.
> Outras questões de Controladoria.
> Projeto de capacitação em matéria da concorrência.
> Análise da informação requerida pela Regra de Caráter Geral 385 da SVS.
> Questões de *Compliance*.
> Melhores práticas segundo o Índice Dow Jones de Sustentabilidade ("DJSI").

3) Sessão Extraordinária número 62 do 14/03/2018
> Revisão das Demonstrações Financeiras de 31 de dezembro de 2017.
> Revisão do documento requerido pela NCG 385.

4) Sessão Ordinária número 186 de 02/04/2018
> Relatório Anual da Gestão do Comitê de Diretores.
> Melhorias nos controles internos da área de Sistemas.
> Proposição de Auditores Externos e Agências de Classificação de Risco para o exercício 2018.
> Compras conjuntas com a Qatar Airways.
> Serviços de assessoramento em questões relacionadas à Recepção de Frota.
> Coordenação de agendas entre o Comitê de Diretores e o Comitê de Liderança.
> Atualização de questões a cargo do Ministério Público.

5) Sessão Extraordinária número 63 de 11/04/2018
Informar os contatos com a Qatar Airways para uma possível transação.

6) Sessão Extraordinária número 64 de 11/04/2018
> Análise da Gestão da Auditoria Interna.

7) Sessão Ordinária número 187 de 07/05/2018
> Apresentação da empresa EY sobre a Auditoria para a TAM S.A.
> Análise dos indícios de deterioração da unidade geradora de caixa Transporte Aéreo e Multiplus.
> Coordenação da agenda de temas a serem apresentados pela Vice-Presidência de Finanças.
> Análise do tema "segurança do trabalho".

8) Sessão Extraordinária número 65 de 08/05/2018
> Revisão das Demonstrações Financeiras de 31 de março de 2018.

9) Sessão Extraordinária número 66 de 10/05/2018
> Serviços de Assessoramento em questões relacionadas à Recepção de Frota.

10) Sessão Ordinária número 188 de 28/05/2018
> Calendário de Licitação dos serviços de Auditoria Externa.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

> *Status* do Modelo de Gestão de Riscos Corporativos.
> Apresentação de temas tributários.
> Relatório da Auditoria Interna sobre informações obrigatórias pela NCG 385.
> Políticas LATAM.
> Atualização em temas de *Compliance*.

11) Sessão Ordinária número 189 de 03/07/2018 e 04/07/2018
> Prorrogação do período de sublocação das aeronaves A350-941 para a Qatar.
> *Status* do Modelo de Gestão de Riscos Corporativos.
> Calendário de licitação dos serviços de Auditoria Externa.
> Informes da Auditoria Interna.
> Políticas LATAM.

12) Sessão Extraordinária número 67 de 25/07/2018
> Licitação dos serviços de Auditoria Externa.

13) Sessão Ordinária número 190 de 06/08/2018
> Relatório da Auditoria Interna e Plano de Trabalho Anual.
> Transação com relação a uma filial.
> Análise dos indícios de deterioração da unidade geradora de caixa Transporte Aéreo e Multiplus.
> *Status* do tema ativos por impostos diferidos.
> Certificação SOX 2018.
> Questões Legais e de *Compliance*.

14) Sessão Extraordinária número 68 de 20/08/2018
> Revisão das Demonstrações Financeiras de 30 de junho de 2018.

15) Sessão Ordinária número 191 de 03/09/2018
> Relatório da Auditoria Interna e Plano de Trabalho Anual.
> Protocolos da segurança dos passageiros.
> Questões de *Compliance*.
> Questões do Ministério Público.

16) Sessão Ordinária número 192 de 28/09/2018
> Apresentação das questões de TI relacionados à certificação SOX.
> Plano de Auditoria Externa PwC para o ano de 2018.
> Informar os contatos com a Qatar Airways para uma possível transação.
> Licitação dos serviços de Auditoria Externa.
> Aplicação da Norma Contábil IFRS 16.

17) Sessão Extraordinária número 69 de 09/10/2018
> Apresentação de propostas de serviços de Auditoria Externa.

18) Sessão Extraordinária número 70 de 29/10/2018
> Análise das propostas de serviços da Auditoria Externa.

19) Sessão Ordinária número 193 de 05/11/2018
> Análise dos indícios de deterioração da unidade geradora de caixa Transporte Aéreo e Multiplus.
> Sublocação das aeronaves na modalidade *Dry Lease*, referente a três aeronaves modelo A350-900, a ser subscrita com a Qatar.
> Análise da proposta de serviços de Auditoria Externa.
> Temas Legais e de *Compliance*.

20) Sessão Extraordinária número 71 de 20/11/2018
> Transação com relação a uma filial.
> Ampliação do contrato com a Qatar Airways para a prestação de serviços de assessoria e inspeção da recepção da frota *wide body* (Airbus 350 e Boeing 787).

21) Sessão Extraordinária número 72 de 20/11/2018
> Revisão das Demonstrações Financeiras de 30 de setembro de 2018.

22) Sessão Ordinária número 194 de 10/12/2018
> Análise da situação ocorrida com o programa FFP.
> Pré-teste de deterioração da UGE Transporte Aéreo.
> Status do Processo SOX 2018.
> NCG 385.

III. Remunerações e Gastos do Comitê de Diretores.

A Assembleia Ordinária de Acionistas da Sociedade, realizada em 27 de abril de 2018, acordou que cada diretor membro do Comitê receba o equivalente a 80 Unidades de Fomento por conta do subsídio mensal para assistência às sessões do Comitê de Diretores, sem considerar o número de sessões.

Para fins do funcionamento do Comitê de Diretores e seus assessores, a Lei n. 18.046, de Sociedades Anônimas, estabelece que o orçamento das suas despesas deverá ser ao menos igual à remuneração anual dos membros do comitê. Neste sentido, a referida Assembleia Ordinária de Acionistas aprovou um orçamento de 2.880 Unidades de Fomento.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

Como resultado, as despesas do Comitê de Diretores estão relacionadas ao subsídio mensal para a participação das sessões, sem ter outras despesas ou gastos para informar.

Durante o ano 2018 esse orçamento não foi utilizado.

IV. Recomendações do Comitê de Diretores.

IV.1 Proposição de Designação de Auditores Externos.

Na sessão do Comitê de Administração datada de 2 de abril de 2018 e de acordo com o disposto no parágrafo 2º do inciso 8º do artigo 50 bis da Lei n. 18.046 sobre Sociedades Anônimas, o Comitê de Diretores concordou em propor ao Conselho de Administração os auditores que foram sugeridos na Assembleia Ordinária de Acionistas da Sociedade realizada em 27 de abril de 2018. O acima exposto, tendo revisado previamente as apresentações das empresas de auditoria participantes do processo de licitação.

Nesse sentido, o Comitê decidiu propor ao Conselho de Administração da Sociedade a designação das firmas PwC, EY e KPMG Auditores Consultores Limitada ("KPMG") como empresas de auditoria da Sociedade, em essa mesma ordem de prioridade, sem prejuízo de recomendar a manutenção da PwC como empresa de auditoria externa da Sociedade para o exercício correspondente ao ano de 2018.

A recomendação do Comitê de Diretores para manter a PwC como auditor externo da Sociedade para o ano de 2018 foi baseada nos seguintes motivos e fundamentos:

(i) A qualidade do serviço de PwC para a LATAM não apresenta nenhuma observação ou reclamação por parte da administração da Sociedade ou de seu Conselho de Administração.

(ii) Foi considerada positiva a interação e a coordenação entre as duas empresas de auditoria externa, PwC e EY, para o ano fiscal de 2017, na qualidade de auditores externos de LATAM Airlines Group S.A. e da TAM S.A., respectivamente.

(iii) Embora a PwC tenha sido a auditora externa da Sociedade nos últimos 26 anos, o nível de independência desta empresa de auditoria é garantido pelos sistemas de controles internos que implementou e pela política observada pela PwC em nível internacional de alterar o sócio responsável pelo cliente a cada cinco anos, o que está em linha com o disposto na letra "f" do artigo 243 da Lei n. 18.045 no Mercado de Valores Mobiliários. Precisamente, para a auditoria da LATAM para o ano de 2017, foi designado o senhor Renzo Corona como novo sócio da PwC, responsável pela auditoria LATAM, tendo em vista que o sócio anterior havia desempenhado essa função por cinco anos.

Finalmente, e com relação ao auditor externo da TAM S.A. e suas subsidiárias, de acordo com os resultados obtidos no processo de licitação, a recomendação do Comitê de Diretores ao Conselho de Administração da TAM S.A. é de manter a EY como auditor externo da TAM S.A. e suas subsidiárias.

IV.2 Proposição de Classificadoras Privadas de Risco.

O Comitê de Diretores, na sessão do dia 2 de abril de 2018 e em conformidade com o disposto no parágrafo 2º do inciso oitavo do artigo 50 bis da Lei n. 18.046 sobre Sociedades Anônimas, concordou em propor ao Conselho de Administração os classificadores do risco a ser sugeridos na Assembleia Ordinária de Acionistas da Sociedade a ser celebrada no dia 27 de abril de 2018. Neste sentido, o Comitê decidiu propor ao Conselho de Administração da Sociedade a designação das agências locais de classificação de risco – Fitch Chile Agência de Risco Limitada, Feller-Rate Agência de Risco Limitada e Standard e Poor's Chile Agência de Risco Limitada.

Em relação à classificação de risco internacional, o comitê decidiu propor ao Conselho de Administração da Sociedade a designação da Fitch Ratings, Inc., Moody's Investors Service e Standard and Poor's Rating Services.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

ESFERAS DE DECISÃO

PRINCIPAIS EXECUTIVOS

ENRIQUE CUETO PLAZA

CEO LATAM Airlines Group
RUT: 6.694.239-2

Enrique Cueto Plaza é o CEO da LATAM Airlines Group e ocupa essa posição desde a combinação da LAN Airlines e da brasileira TAM Linhas Aéreas em junho de 2012. Entre 1983 e 1993, foi gerente geral da Fast Air (companhia aérea de carga chilena). Mais tarde, entre 1993 e 1994, tornou-se membro do Conselho de Administração da LAN Airlines, e depois, CEO da LAN, cargo que ocupou até junho de 2012. É membro do Conselho de Administração da aliança oneworld® e da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA). Também integra do conselho da Fundação Endeavor, uma organização dedicada à promoção do empreendedorismo no Chile, e membro do Comitê Executivo da Associação de Transporte Aéreo da América Latina e Caribe (ALTA).

CLAUDIA SENDER

Vice-presidente de Clientes
RUT: Estrangeiro

Claudia Sender é vice-presidente de Clientes da LATAM Airlines Group. Anteriormente, foi gerente geral da TAM desde maio de 2013. A executiva ingressou na TAM em dezembro de 2011, como vice-presidente comercial e de Marketing. Após a combinação entre LAN e TAM, em junho de 2012, tornou-se responsável pelo negócio doméstico do Brasil e suas funções aumentaram para incluir a estrutura de atendimento ao cliente. Antes de ingressar na LATAM Airlines, ela teve uma longa carreira na Whirlpool Latin America por sete anos, onde foi vice-presidente de Marketing. Também trabalhou como consultora na Bain & Company, desenvolvendo projetos para grandes empresas em diversos setores, incluindo a TAM Airlines e outras companhias aéreas. Graduada em Engenharia Química pela Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, possui MBA pela Harvard Business School.

RAMIRO ALFONSÍN

Vice-presidente de Finanças
RUT: 22.357.225-1

Ramiro Alfonsín é vice-presidente de Finanças da LATAM Airlines Group desde julho de 2016. Antes de ingressar na LATAM, trabalhou 16 anos para a ENDESA, empresa líder na geração e distribuição de energia na Espanha, Itália e Chile. Nesta empresa, foi o gerente geral adjunto e diretor de Finanças para as operações da América Latina. Antes de ingressar no setor de serviços públicos, trabalhou por cinco anos em Investment and Corporate Banking em grandes bancos europeus. O executivo é formado em Administração de Empresas pela Pontifícia Universidade Católica da Argentina.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

GOVERNANÇA CORPORATIVA

ROBERTO ALVO

Vice-presidente Comercial
RUT: 8.823.367-0

Roberto Alvo Milosawlewitsch é vice-presidente Comercial da LATAM Airlines Group desde maio de 2017. Em sua posição atual, é responsável pela gestão de todas as receitas dos negócios de passageiros e cargas do Grupo, e todas as funções comerciais da Companhia são de sua responsabilidade. Foi anteriormente vice-presidente sênior de International and Alliances no LATAM Airlines Group e vice-presidente de Funções Corporativas. O executivo ingressou na LAN Airlines em novembro de 2001, atuando como diretor de Administração e Finanças da LAN Argentina, como gerente de Desenvolvimento e Planejamento Financeiro na LAN Airlines e como gerente assistente de Finanças na LAN Airlines. Antes de ingressar na empresa, trabalhou na Sociedad Química y Minera de Chile S.A. Ele é engenheiro civil e possui MBA pelo IMD em Lausanne, na Suíça.

HERNÁN PASMAN

Vice-presidente de Operações e Manutenção
RUT: 21.828.810-3

Hernán Pasman é vice-presidente de Operações e Manutenção da LATAM Airlines Group, cargo que ocupa desde outubro de 2015. Ingressou na LAN Airlines em 2005, como diretor de Planejamento e Controle de Gestão das áreas técnicas. Entre 2007 e 2010, foi vice-presidente de Operações e Manutenção da LAN Argentina e, posteriormente, tornou-se gerente geral da LAN Colombia, a partir de 2011. Anteriormente, entre 2001 e 2005, foi consultor da McKinsey and Company em Chicago. Entre 1995 e 2001, ocupou cargos no Citicorp Equity Investments, na Telefónica e na Motorola na Argentina. O executivo é graduado em Engenharia Civil pelo Instituto Tecnológico de Buenos Aires (ITBA) (1995) e possui MBA pela Kellogg Graduate School of Management (2001).

JUAN CARLOS MENCIÓ

Vice-presidente Jurídico
RUT: 24.725.433-1

Juan Carlos Menció é vice-presidente de Assuntos Jurídicos e Compliance da LATAM Airlines Group desde 1º de setembro de 2014. Anteriormente, e desde 1998, atuou como diretor jurídico da LATAM Airlines Group e de suas empresas relacionadas, para suas operações na América do Norte e para suas operações de carga em todo o mundo. Antes de ingressar na LATAM, trabalhou como advogado em Nova York e na Flórida, representando várias companhias aéreas internacionais. O executivo obteve seu diploma de bacharelado em Finanças Internacionais e Marketing pela School of Business da Universidade de Miami e seu doutorado profissional pela Loyola University.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

EMILIO DEL REAL

Vice-presidente de Pessoas
RUT: 9.908.112-0
Emilio del Real Sota é vice-presidente de Pessoas da LATAM Airlines Group, cargo que ocupa desde agosto de 2005. Entre 2003 e 2005, foi gerente de Recursos Humanos da D&S, uma empresa chilena de varejo. Entre 1997 e 2003, ocupou vários cargos na Unilever, incluindo o de gerente de Recursos Humanos da Unilever Chile, gerente de desenvolvimento executivo para gestão de clientes na América Latina e gerente de treinamento e recrutamento. O executivo é formado em Psicologia pela Universidade Gabriela Mistral.

ESTRUTURA DE PROPRIEDADE

ACORDO DE ACIONISTAS
Após a fusão entre LAN e TAM em junho de 2012, a LAN Airlines S.A. passou a ser o "LATAM Airlines Group S.A.", e a TAM continua existindo como subsidiária da Holdco I e da LATAM. Para implementar essa fusão, os acionistas controladores da TAM constituíram quatro novas sociedades anônimas de capital fechado, nos termos das leis chilenas: TEP Chile, Holdco I, Holdco II e Sister Holdco. Após concretizada a operação, a Holdco II e a Sister Holdco deixaram de existir.

Antes da fusão de operações, o LATAM Airlines Group e seus acionistas controladores celebraram vários acordos de acionistas com a TAM, seus acionistas controladores (atuando através da TEP Chile) e Holdco I, estabelecendo assim acordos e restrições relacionados à governança corporativa na tentativa de equilibrar os interesses do LATAM Airlines Group, como proprietário de substancialmente todos os direitos econômicos sobre a TAM, e os acionistas controladores da TAM, como os sempre acionistas controladores da TAM nos termos da legislação brasileira. Para atingir tais objetivos, os diferentes acordos de acionistas estabeleceram a proibição de tomar determinadas medidas e decisões corporativas de relevo sem a aprovação prévia por maioria qualificada de seus acionistas e/ou da diretoria da Holdco I ou da TAM. Além disso, esses acordos de acionistas estabelecem os acordos das partes em relação à governança corporativa e à administração do LATAM Airlines Group após a fusão das operações da LAN e TAM.

Governança e administração do Grupo LATAM
Em relação à governança e à administração do Grupo LATAM, existem diferentes acordos de acionistas:

1. Acordo de Acionistas do Grupo Controlador: celebrado entre os acionistas controladores da LATAM e da TEP Chile, que estabelece os acordos relativos à governança corporativa, ao controle e à operação da LATAM, Holdco I, TAM e suas respectivas subsidiárias, e regulamenta os votos e as transferências das ações ordinárias do LATAM Airlines Group e das ações com direito a voto da Holdco I de propriedade da TEP Chile.

2. Acordo de Acionistas do LATAM Airlines Group-TEP: celebrado entre a LATAM e a TEP Chile, que, entre outros aspectos, estabelece os acordos relativos à governança corporativa, à administração e à operação da LATAM, e regulamenta as relações entre a LATAM e outros membros do Grupo LATAM.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

3. Acordo de Acionistas da Holdco I: celebrado entre a LATAM, a Holdco I e a TEP Chile, que estabelece os acordos relativos à governança corporativa, à administração e à operação da Holdco I, e às votações e transferências de ações com direito a voto da Holdco I.

4. Acordo de Acionistas da TAM: celebrado entre LATAM, Holdco I, TAM e TEP Chile, que estabelece os acordos relacionados à governança corporativa, administração e operação da TAM e suas subsidiárias.

Logo após a fusão das operações da LAN e da TAM, o Acordo de Acionistas da Holdco I e o Acordo de Acionistas da TAM estabeleceram os acordos entre as partes em relação à governança e administração da Holdco I, da TAM e de suas subsidiárias (em conjunto, o "Grupo TAM").

Descrevemos a seguir as principais disposições dos acordos de acionistas mencionados nos itens 1 e 2. É importante deixar claro que os direitos e as obrigações dos membros do Grupo Controlador são regulamentados pelos termos e pelas condições desses acordos de acionistas, e não pelo resumo de qualquer informação contida neste relatório anual.

Composição da Diretoria do LATAM Airlines Group

Desde abril de 2017, não há restrições sobre os Acordos de Acionistas relativas ao Conselho de LATAM Airlines Group. Uma vez eleitos os diretores, de acordo com os regulamentos chilenos, o Conselho de LATAM Airlines Group tem o direito de nomear qualquer dos seus membros como presidente, de acordo com os seus estatutos em vigor. Consequentemente, em maio 2017, o Sr. Ignacio Cueto Plaza foi eleito Presidente do Conselho. Em abril de 2017, o Sr. Mauricio Amaro deixou o Conselho de LATAM Airlines Group sendo o Sr. Henri Philippe Reichstul reeleito como diretor em abril de 2017, com os votos dos TEP Chile S.A., de acordo com a regulamentação local.

Administração do Grupo LATAM

Em junho de 2012, Enrique Cueto Plaza assumiu o cargo de CEO da LATAM ("LATAM CEO"). O cargo de LATAM CEO é o mais elevado do LATAM Airlines Group, sendo diretamente subordinado à Diretoria da LATAM. O CEO da LATAM é encarregado da supervisão geral, da direção e do controle dos negócios da LATAM Airlines Group e de algumas outras responsabilidades estabelecidas no Acordo de Acionistas do LATAM Airlines Group-TEP. Em caos de eventual saída do LATAM CEO atual, a Diretoria da LATAM designará seu sucessor assim que receber a recomendação do Comitê de Liderança.

A sede corporativa do LATAM Airlines Group continuará localizada em Santiago, no Chile.

Descrevemos a seguir as principais disposições dos acordos de acionistas mencionados nos itens 3 e 4 acima. É importante deixar claro que os direitos e as obrigações dos integrantes desses acordos são regulamentados pelos termos e pelas condições desses acordos de acionistas, e não pelo resumo de qualquer informação contida neste relatório anual.

Composição das diretorias da Holdco I e da TAM

O Acordo de Acionistas da Holdco I e o Acordo de Acionistas da TAM preveem, em termos gerais, diretorias idênticas e o mesmo CEO para a Holdco I e a TAM, sendo a LATAM responsável por indicar dois diretores e a TAM, quatro diretores (inclusive o Presidente do Conselho de Diretores).

Maria Cláudia Oliveira Amaro renunciou a seu cargo de diretora no dia 8 de setembro de 2014, e, para substituí-la, a diretoria indicou o Sr. Henri Philippe Reichstul. Uma renovação total da Diretoria da TAM foi realizada em abril de 2015.

O Acordo de Acionistas do Grupo Controlador estabelece que as pessoas eleitas pelos acionistas controladores da LATAM ou pelos acionistas controladores de TAM (ou em representação deles) como membros da Diretoria da LATAM serão também membros das diretorias da Holdco I e da TAM.

Administração da Holdco I e da TAM

Os assuntos e negócios diários da Holdco I serão administrados pelo CEO do Grupo TAM sob a supervisão da Diretoria da Holdco I. Os assuntos e

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

negócios diários da TAM serão administrados pelos Diretores da TAM sob a supervisão da Diretoria da TAM. Os "Diretores da TAM" são o CEO do Grupo TAM, o CFO da TAM, o COO da TAM e o CCO da TAM. Atualmente, o cargo de CEO da TAM é ocupado por Cláudia Sender. O CEO do Grupo TAM será encarregado da supervisão geral, da direção e do controle dos negócios e das operações do Grupo TAM (no que diz respeito ao que não forem negócios internacionais de passageiros do Grupo LATAM), e cumprirá todas as ordens e resoluções dos diretores da TAM. O primeiro CFO da TAM, "CFO da TAM CFO", foi designado em conjunto pela LATAM e pela TEP Chile, e qualquer sucessor do CFO será designado pela TEP Chile entre três candidatos propostos pela LATAM. O COO da TAM, "COO da TAM", e o gerente comercial da TAM, "CCO da TAM", serão designados em conjunto e recomendados à Diretoria da TAM pelo CEO do Grupo TAM e o CFO da TAM, devendo, além disso, ser aprovado pela Diretoria da TAM. Esses acordos de acionistas regulamentam, ainda, a composição das diretorias subsidiárias da TAM.

Após a fusão, a TAM mantém sua sede em São Paulo, Brasil.

Atos que exigem maioria qualificada

Determinados atos da Holdco I ou da TAM exigem a aprovação, por maioria qualificada, da Diretoria ou dos acionistas da Holdco I ou da TAM, exigindo efetivamente a aprovação da LATAM e da TEP Chile antes de serem levados a cabo.

Os atos que exigem a aprovação, por maioria qualificada, das diretorias da Holdco I ou da TAM, são os seguintes:

> aprovar o orçamento anual, o plano de negócios e os negócios plurianuais (em conjunto, os "Planos Aprovados"), e, além disso, as alterações desses planos;

> cumprir ou acordar qualquer ato que implique ou possa implicar, individualmente ou de forma agregada, qualquer gasto de capital, operacional ou outro gasto de qualquer empresa da TAM e suas subsidiárias acima de (i) 1% das receitas ou 10% dos lucros (o que for menor) nos termos dos planos aprovados, em relação aos atos que afetem as partidas da demonstração de resultados; ou (ii) 2% dos ativos ou 10% do caixa e equivalentes de caixa (cf. a definição do IFRS), o que for menor, de acordo com o estabelecido nos Planos Aprovados e em vigor, em relação aos atos que afetem a situação de fluxo de caixa;

> criar, afastar ou admitir novos acionistas em alguma das subsidiárias da respectiva empresa, exceto na medida em que esteja expressamente contemplado nos Planos Aprovados;

> aprovar a aquisição, alienação, modificação ou oneração, por parte de qualquer empresa da TAM, de qualquer ativo superior a US$ 15 milhões ou de qualquer valor acionário ou de valores conversíveis em ações de qualquer empresa da TAM ou da Empresa, exceto na medida em que isso esteja expressamente contemplado nos Planos Aprovados;

> aprovar qualquer investimento em ativos não relacionados com o objeto social de qualquer empresa da TAM, salvo na medida em que isso esteja expressamente contemplado nos Planos Aprovados;

> firmar qualquer contrato de valor superior a US$ 15 milhões, salvo na medida em que isso esteja expressamente contemplado nos Planos Aprovados;

> firmar qualquer contrato relacionado a distribuição de lucros, associações de empresas, colaborações de negócios, participação em alianças, acordos de código compartilhado, exceto pelo aprovado nos planos de negócios e no previsto e realizado, exceto na medida em que isso esteja expressamente contemplado nos Planos Aprovados;

> liquidar, modificar ou renunciar a qualquer direito ou demanda de uma empresa correspondente ou suas subsidiárias em valor superior a US$ 15 milhões, exceto na medida em que isso esteja expressamente contemplado nos Planos Aprovados;

> iniciar, tomar parte em, comprometer ou estabelecer qualquer ato relevante em relação a qualquer litígio ou processo em valor superior a US$ 15 milhões, relacionado com a respectiva empresa, exceto na medida que isso esteja expressamente contemplado nos Planos Aprovados;

> aprovar a assinatura, o aditamento, a rescisão ou a ratificação de contratos com terceiros, exceto na medida que isso esteja expressamente contemplado nos Planos Aprovados;

> aprovar qualquer demonstração financeira, modificação, ou qualquer política contábil, de dividendos ou impositiva da respectiva empresa;

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

> aprovar a outorga de qualquer interesse sobre valores ou garantias de obrigações de terceiros;

> designar executivos que não sejam o CEO da Holdco I ou os Diretores da TAM, ou reeleger os atuais CEO da TAM ou CFO da TAM; e

> aprovar qualquer voto da respectiva empresa ou suas subsidiárias em sua qualidade de acionista.

Os atos que exigem a aprovação de maioria qualificada dos acionistas são as seguintes:

> aprovar qualquer modificação nos estatutos de qualquer respectiva empresa ou suas subsidiárias em relação às seguintes matérias: (i) objeto social; (ii) capital corporativo; (iii) direitos inerentes a cada classe de ações e seus acionistas; (iv) as atribuições de assembleias ordinárias de acionistas ou as limitações às atribuições da Diretoria; (v) alterações no número de diretores ou executivos; (vi) o prazo; (vii) alteração das sedes corporativas de uma respectiva empresa; (viii) a composição, as atribuições e os compromissos da administração de qualquer respectiva empresa; e (ix) dividendos e outras distribuições;

> aprovar a dissolução ou liquidação de uma respectiva empresa;

> aprovar a transformação, fusão, separação ou qualquer tipo de reorganização societária de uma respectiva empresa;

> pagar ou distribuir dividendos ou realizar qualquer outro tipo de distribuição aos acionistas;

> aprovar a emissão, o resgate ou a amortização de instrumentos de dívida, valores acionários ou valores conversíveis;

> aprovar um plano de alienação de 50% ou mais dos ativos da Holdco I, por meio de venda, oneração ou a outro título, conforme determinado no balanço do ano anterior;

> aprovar um plano de alienação de 50% ou mais dos ativos da Holdco I, por meio de venda, oneração ou a outro título, conforme determinado no balanço do ano anterior;

> aprovar a concessão de interesses sobre instrumentos ou garantias para garantir as obrigações superiores a 50% dos ativos de uma respectiva empresa; e

> aprovar a execução, modificação, rescisão ou ratificação dos atos ou contratos com partes relacionadas, mas apenas nos casos em que a legislação pertinente exija a aprovação dessas matérias.

Acordos de votos, transferências e outros acordos

O grupo controlador da LATAM e as TEP Chile definiram no Acordo de Acionistas do Grupo Controlador que duas respectivas ações ordinárias do LATAM Airlines Group serão usadas da seguinte forma nas votações:

> até esse momento, TEP Chile vende qualquer uma de suas ações ordinárias da LAN (que não sejam as ações isentas, cf. definido a seguir e em poder da TEP Chile), o Grupo Controlador do LATAM Airlines Group usará suas ações ordinárias do LATAM Airlines Group para eleger a diretoria do LATAM Airlines Group a qualquer indivíduo designado pela TEP Chile, salvo se a TEP Chile possuir ações ordinárias suficientes do LATAM Airlines Group para eleger diretamente dois membros da Diretoria do LATAM Airlines Group;

> as partes aceitam usar suas ações ordinárias do LATAM Airlines Group para apoiar as outras partes no afastamento ou na substituição de diretores ou outros indicados pela diretoria do LATAM Airlines Group;

> as partes aceitam consultar umas às outras e envidar esforços de boa-fé para estabelecer acordos e atuar em conjunto em todos os atos (exceto os atos que exijam a aprovação da maioria nos termos da legislação chilena) e ser consideradas pela diretoria do LATAM Airlines Group ou pelos acionistas do LATAM Airlines Group;

> as partes aceitam manter a Diretoria do LATAM Airlines Group com um total de nove membros e manter o quórum exigido pela maioria da Diretoria do LATAM Airlines Group; e

> caso, após ter envidado esforços de boa-fé para chegar a um acordo em relação a qualquer ato que exija aprovação por maioria qualificada nos termos da legislação chilena e um período de mediação, as partes não consigam chegar a esse acordo, a TEP Chile aceita dar seu voto na matéria que exija maioria qualificada con-

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

forme indicado pelos acionistas controladores do LATAM Airlines Group, ao qual nos referimos como "voto direto".

O número de "ações isentas" da TEP Chile significa que o número de ações ordinárias do LATAM Airlines Group que a TEP Chile detenha, imediatamente após a data de vigência, acima de 12,5% das ações ordinárias vigentes do LATAM Airlines Group, será determinado com base na diluição total.

As partes do acordo de acionistas da Holdco I e do acordo de acionistas da TAM aceitaram usar suas ações com direito a voto da Holdco I e as ações da TAM para dar efeito aos acordos relacionados à representação da diretoria da TAM discutido anteriormente.

Restrições às transferências

Nos termos do Acordo de Acionistas do Grupo Controlador, os acionistas controladores do LATAM Airlines Group e da TEP Chile estão sujeitos a determinadas restrições relacionadas a vendas, transferências e gravames das ações ordinárias do LATAM Airlines Group e (apenas no caso da TEP Chile) as ações com direito a voto da Holdco I. Salvo por um número limitado das ações ordinárias do LATAM Airlines Group, nem os acionistas controladores do LATAM Airlines Group nem os da TEP Chile poderão vender as ações ordinárias do LATAM Airlines Group, e a TEP Chile não poderá vender os direitos acionários da Holdco I, até junho de 2015. Posteriormente, qualquer uma das partes estará autorizada a vender ações ordinárias do LATAM Airlines Group, sem prejuízo de (i) determinadas limitações de volume e frequência dessa venda e (ii), apenas no caso da TEP Chile, a TEP Chile deverá cumprir determinados requisitos mínimos de propriedade. Após junho de 2022, a TEP Chile poderá vender em bloco todas as suas ações do LATAM Airlines Group e os direitos acionários da Holdco I, sem prejuízo das seguintes condições: (i) a aprovação da Diretoria da LATAM em relação ao cessionário; (ii) que a venda não tenha efeito adverso; e (iii) que o direito de aquisição preferencial seja em favor dos acionistas controladores do LATAM Airlines Group, condições às quais nos referimos em conjunto como "disposições de venda em bloco". Um "efeito adverso" é definido no Acordo de Acionistas do Grupo Controlador como um efeito adverso relevante sobre a capacidade da Holdco I de receber os benefícios totais da propriedade da TAM e suas subsidiárias para conduzir os negócios de companhia aérea em nível mundial. O grupo controlador do LATAM Airlines Group aceitou transferir todas as ações com direito a voto da Holdco I adquiridas em conformidade com tal direito de aquisição preferencial da LATAM, pelo mesmo valor pago por essas ações.

Além disso, a TEP Chile pode vender, a partir de junho de 2015, todas as ações ordinárias do LATAM Airlines Group e as ações com direito a voto da Holdco I, sem prejuízo do cumprimento das cláusulas de venda em bloco, caso ocorra um evento de liberação (cf. descrito anteriormente) ou se a TEP Chile for obrigada a realizar um ou mais votos dirigidos durante qualquer período de 24 meses em duas assembleias (consecutivas ou não) de acionistas do LATAM Airlines Group realizadas com intervalo de pelo menos 12 meses, e caso o LATAM Airlines Group não tenha exercido integralmente a conversão de opções descrita anteriormente. Um "evento de liberação" ocorrerá caso (i) seja realizado um aumento de capital do LATAM Airlines Group, (ii) a TEP Chile não exerça na íntegra seus direitos preferenciais outorgados nos termos da legislação chilena pertinente em relação ao aumento de capital em relação a todas as ações ordinárias restritas do LATAM Airlines Group, e (iii) após a conclusão do aumento de capital, o indivíduo designado pela TEP Chile para a votação da Diretoria do LATAM Airlines Group, com a colaboração do Grupo Controlador do LATAM Airlines Group, não seja eleito membro da Diretoria do LATAM Airlines Group.

Além disso, após 22 de junho de 2022 e depois da data de vigência da propriedade total (cf. descrito a seguir na seção "Opção de conversão"), a TEP Chile poderá vender integral ou parcialmente suas ações ordinárias do LATAM Airlines Group, sem prejuízo a (i) do direito de preferência de aquisição em favor dos acionistas controladores da LATAM; e (ii) das restrições à venda de ações ordinárias do LATAM Airlines Group mais de uma vez num período de 12 meses.

O acordo de acionistas do grupo controlador prevê determinadas exceções a essas restrições à transferência para determinadas ações em poder do LATAM Airlines Group realizadas pelas partes e para transferências às empresas afiliadas, em cada caso sob certas circunstâncias limitadas.

Além disso, a TEP Chile, no Acordo de Acionis-

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

tas da Holdco I, aceitou não usar suas ações com direito a voto da Holdco I, nem tomar qualquer outra medida, para apoiar qualquer transferência, por parte da Holdco I, de ações ou valores conversíveis em ações emitidas por ela ou pela TAM, ou qualquer uma de suas filiais sem o consentimento prévio por escrito da LATAM.

Restrições às transferências de ações da TAM

A LATAM aceitou, no Acordo de Acionistas da Holdco I, não vender nem transferir ações da TAM a qualquer pessoa (que não sejam nossas filiais), enquanto a TEP Chile detiver ações com direito a voto da Holdco I. Sem prejuízo do anterior, a LATAM terá o direito de realizar tal venda ou transferi-las se, simultaneamente a tal venda ou transferência, a LATAM (ou sua cessionária) adquirir todas as ações com direito a voto da Holdco I que sejam de propriedade da TEP Chile por um valor igual à então base tributável da TEP Chile em tais ações e qualquer custo com que a TEP Chile deva arcar para concretizar tal venda ou transferência. A TEP Chile outorgou irrevogavelmente à LATAM o direito atribuível de comprar todas as ações com direito a voto da Holdco I que sejam propriedade da TEP Chile, em relação a tal venda.

Opção de conversão

Nos termos do Acordo de Acionistas do Grupo Controlador e do Acordo de Acionistas da Holdco I, a LATAM tem o direito unilateral de converter nossas ações sem direito a voto da Holdco I em ações com direito a voto da Holdco I, no limite máximo permitido por lei, e a aumentar nossa representação nas diretorias da TAM e da Holdco I nos termos permitidos pelas leis brasileiras que dispõem sobre a propriedade estrangeira e por outras leis pertinentes, caso a conversão não tenha efeito adverso (definido anteriormente na seção "Restrições às transferências").

Durante ou depois de junho de 2022, e depois que a LATAM tiver convertido todas as suas ações sem direito a voto da Holdco I, em ações com direito a voto da Holdco I nos termos permitidos pelas leis brasileiras e outras legislações pertinentes, a LATAM terá o direito de adquirir todas as ações com direito a voto da Holdco I que estejam em poder dos acionistas controladores da TAM por um valor igual à sua base tributável nessas ações, e os custos com que deva arcar para concretizar tal venda, valor ao qual nos referimos como "contraprestação de venda". Caso a LATAM não exerça oportunamente o direito de compra dessas ações ou se, após 22 de junho de 2022, a LATAM tiver o direito, nos termos da legislação brasileira e outras leis pertinentes, de converter todas as ações sem direito a voto da Holdco I em ações com direito a voto da Holdco I, e se tal conversão não tiver efeito adverso, mas não tenhamos exercido o direito em sua totalidade num período específico, os acionistas controladores da TAM terão o direito de oferecer a nós suas ações com direito a voto da Holdco I por um valor igual ao preço de venda.

Aquisições de ações da TAM

As partes acordaram que todas as aquisições de ações comuns da TAM por parte do LATAM Airlines Group, Holdco I, TAM ou qualquer de suas respectivas subsidiárias a partir e depois do prazo efetivo da combinação de negócios serão realizadas por Holdco I.

Os principais órgãos de Governança Corporativa do LATAM Airlines Group são a Diretoria e o Comitê de Diretores (que exerce, ainda, as funções de Conselho Fiscal para os fins da Lei Sarbanes-Oxley dos Estados Unidos da América), junto com os Comitês de Estratégia, Finanças, Liderança e Produto, Marca e Programa de Fidelidade criados após a fusão da LAN com a TAM. As principais atribuições desses órgãos corporativos são detalhadas a seguir.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

VISÃO DE LONGO PRAZO

PARTICIPAÇÃO EM ASSOCIAÇÕES [102-13]

Argentina

- Cámara de Comercio Argentino Brasilera
- 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)

Equador

- 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

Colômbia

- Asociación de transporte Aéreo de Colombia (ATAC)
- Cámara de Comercio e Industria Colombo Chilena

Peru

- Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI)
- Asociación Peruana de Empresas Aéreas (APEA)
- Cámara Binacional de Comercio Peruano Uruguaya
- 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
- Federación de las Empresas de Turismo de Chile (Fedetur)
- Instituto Chileno de Administración Racional de Empresas (ICARE)
- Pacto Global
- Sociedad de Fomento Fabril

Brasil

- Associação 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)
- São Paulo Convention Bureau – Fundação 25 de Janeiro
- Sindicato Nacional das Empresas Aéreas (SNEA)

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

MARCO REGULATÓRIO

REGULAMENTAÇÃO AERONÁUTICA CHILENA

O setor de aviação chileno é supervisionado e regulado pelo órgão Dirección General de Aeronáutica Civil ("DGAC") e pela Junta de Aeronáutica Civil ("JAC"). A DGAC responde diretamente à Força Aérea Chilena e é responsável por garantir o cumprimento das leis e normas chilenas que regem a navegação aérea. A JAC é a autoridade chilena para assuntos de aviação civil.

Principalmente em virtude do Decreto Lei n. 2.564, que regulamenta a aviação comercial, a JAC estabelece as principais políticas comerciais para a indústria aeronáutica no Chile e regulamenta a atribuição das rotas domésticas e internacionais, e a DGAC regulamenta as operações de voo, que incluem pessoal, aeronaves, níveis de segurança, controle de tráfego aéreo e administração aeroportuária.

A LATAM Airlines Group S.A. obteve e segue contando com a autorização solicitada ao governo chileno para realizar operações de voo, incluindo os certificados de autorização da JAC e os certificados técnicos operacionais da DGAC, cuja vigência está sujeita à continuidade do cumprimento aos estatutos, normas e regulamentos que regem o setor aeronáutico, inclusive todas as normas e regulamentos que possam ser adotados no futuro.

O Chile é um estado contratante e membro permanente da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), agência das Nações Unidas estabelecida em 1947 para auxiliar no planejamento e desenvolvimento do transporte aéreo internacional.

A OACI estabelece as regras técnicas do setor aeronáutico internacional, que foram incorporadas às leis e normas chilenas pelas autoridades do país.

Dada a inexistência de uma norma chilena aplicável às questões relacionadas à segurança ou manutenção, a DGAC incorporou a maioria das regras técnicas da OACI mediante referências. O Grupo está certo de cumpre todas as regras técnicas pertinentes.

DIREITOS DE ROTA

Rotas Nacionais

As companhias aéreas chilenas não são obrigadas a obter permissão para transportar passageiros ou carga nas rotas domésticas, mas apenas cumprir com as exigências técnicas e de seguro estabelecidas, respectivamente, pela DGAC e a JAC. Contudo, não existem barreiras normativas que impeçam que uma companhia aérea estrangeira crie uma afiliada chilena e passe a atuar no mercado nacional chileno por meio dela. No dia 18 de janeiro de 2012, o Ministério dos Transportes e o Ministério da Economia do Chile anunciaram a abertura unilateral dos céus do Chile. Isto foi confirmado em novembro de 2013 e permanece vigente.

Rotas internacionais

Por ser uma companhia aérea que presta serviços em rotas internacionais, a LATAM Airlines Group S.A. também está sujeita a uma série de acordos bilaterais de transporte aéreo civil que contemplam a reciprocidade de direitos de tráfego aéreo entre o Chile e diversos outros países.

Não há garantia alguma de que os atuais acordos bilaterais entre o Chile e os governos estrangeiros permanecerão vigentes, e qualquer alteração, suspensão ou renovação de um ou mais desses acordos bilaterais poderá prejudicar as operações e os resultados financeiros do Grupo.

Os direitos de rotas internacionais, bem como os direitos correspondentes de aterrissagem, originam-se de uma série de acordos de transporte aéreo negociados entre o Chile e governos estrangeiros. Com estes acordos, o governo de um dos países concede ao outro governo o direito de designar a operação de serviços programados entre determinados destinos do país para uma ou mais de suas companhias aéreas domésticas.

No Chile, quando são criadas rotas para e de cidades estrangeiras, qualquer companhia aérea que atender aos requisitos necessários poderá solicitar seu uso. Quando há mais de um solicitante para uma determinada rota, a JAC concede o uso das rotas por um período de cinco anos mediante leilões públicos. A JAC concede o uso das rotas mediante a condição de que a compa-

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

nhia aérea beneficiada as opere permanentemente. Caso uma companhia aérea deixe de operar uma rota durante um período de seis meses ou mais, a JAC poderá revogar seus direitos sobre a rota. É possível transferir a utilização das rotas internacionais sem custo. No passado, geralmente a LATAM pagava apenas valores nominais pelo conceito de direitos de uso das rotas internacionais concedidos em leilões públicos em que era o único solicitante.

POLÍTICA DE DEFINIÇÃO DE TARIFAS AÉREAS

As companhias aéreas chilenas podem definir suas próprias tarifas nacionais e internacionais sem regulamentação alguma por parte do Governo.

Em 1997, a Resolução n. 496 da H. Comissão Reguladora (Comisión Resolutiva) – antecessora do Tribunal de Defesa da Livre Concorrência (Tribunal de Defensa de la Libre Competencia) – aprovou um plano autorregulatório de tarifas apresentado pela LATAM para as suas operações nacionais no Chile.

O plano foi apresentado em cumprimento à Resolução n. 445 da Comissão Reguladora, de 1995. Em termos gerais, de acordo com este plano, a LATAM deve garantir que os *yields* das rotas definidas como "não competitivas" pela Resolução n. 445 não superem os *yields* das rotas de distância similar definidas como "competitivas" pela mesma resolução, bem como o Grupo deve informar à Junta Aeronáutica Civil (JAC) qualquer aumento ou redução nas tarifas das rotas "não competitivas" e "competitivas", conforme estabelecido no plano autorregulatório.

REGISTRO DE AERONAVES

O registro de aeronaves no Chile é regido pelo Código Aeronáutico Chileno ("CAC"). Para obter ou manter a matrícula de uma aeronave no Chile, seu proprietário deve ser:

> Pessoa física de nacionalidade chilena.

> Pessoa jurídica estabelecida no Chile, com domicílio principal e sede real e efetiva no Chile, e cuja maior parte do capital social pertença a pessoas físicas ou jurídicas do Chile, além dos outros requerimentos estabelecidos no artigo 38 do CAC.

> O Código Aeronáutico faculta expressamente à DGAC permitir a matrícula de aeronaves cujos proprietários não sejam pessoas naturais ou jurídicas chilenas, sempre e quando tiverem um domicílio comercial permanente no Chile. Além disso, poderão matricular-se no Chile aeronaves cujos proprietários não são chilenos, mas que são operadas por chilenos ou por uma companhia aérea afiliada a uma entidade aérea chilena. A matrícula de qualquer aeronave pode ser revogada caso não atenda aos requisitos, principalmente nos casos a seguir:

> Requisitos de propriedade não são atendidos.

> A aeronave não cumpre com nenhum dos requisitos aplicáveis de segurança estipulados pela DGAC.

PREVENÇÃO

A DGAC exige que todas as aeronaves operadas por companhias aéreas chilenas sejam matriculadas na DGAC ou entidade fiscalizadora equivalente de outro país. Todas as aeronaves deverão possuir um certificado de aeronavegabilidade, emitido pela DGAC ou por uma entidade de fiscalização equivalente de outro país. Por outro lado, a DGAC somente emite as autorizações de manutenção para uma companhia aérea chilena após avaliar a capacidade da companhia de realizar a manutenção.

A DGAC renova as autorizações de manutenção anualmente e aprovou as operações de manutenção do Grupo LATAM. Somente as instalações de manutenção que possuem certificação da DGAC ou de uma entidade fiscalizadora equivalente do país onde a aeronave encontra-se matriculada poderão realizar a manutenção e o reparo de aeronaves operadas por companhias aéreas chilenas.

Além disso, a equipe de manutenção das aeronaves dessas instalações deverá contar com a certificação da DGAC ou de uma entidade fiscalizadora equivalente de outro país antes de assumir qualquer cargo de manutenção de aeronaves.

SEGURANÇA

A DGAC estabelece e fiscaliza a implementação dos padrões e normas de segurança para o setor aeronáutico comercial do Chile.

Estes padrões e normas são baseados nos padrões desenvolvidos por organizações internacionais de aeronáutica comercial. Cada uma das companhias aéreas e aeroportos do Chile deverá apresentar à DGAC um manual de segurança aérea descrevendo os procedimentos de segurança implementa-

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

dos em suas operações aéreas comerciais diárias, bem como os procedimentos de treinamento dos funcionários com relação à segurança. A LATAM já apresentou seu manual de segurança aérea à DGAC. As companhias aéreas do Chile que operam rotas internacionais deverão adotar medidas de segurança conforme os requerimentos aplicáveis dos acordos bilaterais internacionais.

POLÍTICAS AEROPORTUÁRIAS

A DGAC fiscaliza e administra os aeroportos do Chile, incluindo a fiscalização das cobranças por decolagem e aterrissagem. A DGAC sugere os custos aeroportuários, que são aprovados pela JAC e são os mesmos para todos os aeroportos. Desde meados dos anos 1990, diversos aeroportos chilenos foram privatizados, dentre eles o Aeroporto Internacional Arturo Merino Benítez, de Santiago. Nos aeroportos privatizados, a administração aeroportuária administra as instalações sob fiscalização da DGAC e da JAC.

REGULAMENTAÇÃO AMBIENTAL E DE RUÍDOS

Não existem normas de meio ambiente relevantes nem controles impostos às companhias aéreas, aplicáveis às aeronaves ou que afetem o Grupo no Chile, exceto pelas leis de meio ambiente e normas de aplicação geral. Atualmente, também não há nenhuma norma aplicável às companhias aéreas dentro do Chile que limite o ruído. Contudo, as autoridades chilenas pretendem implementar um regulamento para ruídos ambientais de aeronaves que voam para e dentro do Chile.

O regulamento proposto exigirá que as aeronaves cumpram determinadas restrições relacionadas ao ruído que no mercado fazem parte da Etapa 3.

A maior parte da frota da LATAM já atende a estas restrições propostas, portanto não acreditamos que a implementação dos padrões propostos afetará significativamente as operações do Grupo.

REGULAMENTO ANTITRUSTE

A autoridade antitruste do Chile, à qual nos referimos como Tribunal de Defesa da Livre Concorrência (anteriormente chamado de Comissão Antitruste, e doravante denominada "TDLC"), supervisiona questões antitruste regidas pelo Decreto Lei nº. 211, de 1973, conforme alterada, ou Lei Antitruste. A Lei Antitruste proíbe qualquer sociedade de impedir, restringir ou distorcer a livre concorrência em qualquer mercado ou qualquer setor.

A Lei Antitruste também proíbe que qualquer empresa com posição dominante ou substancial em qualquer mercado abuse de tal posição. Pessoas que se sentirem prejudicadas podem processá-la por danos materiais resultantes da não observância à Lei Antitruste e/ou fazer uma reclamação no Tribunal Antitruste para que este exija o cumprimento à Lei Antitruste.

O TDLC tem a capacidade de impor uma série de sanções para infrações à Lei Antitruste, que incluem a rescisão dos contratos que violem a Lei Antitruste, a dissolução de uma empresa e a imposição de multas e sanções diárias às empresas.

O tribunal poderá determinar o pagamento de indenização por perdas e danos, bem como outras reparações (como um requerimento judicial) quando pertinente. Em outubro de 1997, o Tribunal Antitruste aprovou o plano autorregulatório de tarifas da LATAM.

Desde outubro de 1997, a LAN Airlines S.A. e a LAN Express seguem um plano autorregulatório, que foi modificado e aprovado pelo Tribunal de Defesa da Livre Concorrência em julho de 2005 e em setembro de 2011.

Em fevereiro de 2010, a Fiscalía Nacional Económica concluiu a investigação iniciada em 2007 sobre o cumprimento da LATAM a seu plano autorregulatório, e nenhuma outra observação foi feita.

Em 21 de setembro de 2011, por meio da Resolução n. 37/2011 ("Resolução"), o TDLC aprovou a associação entre LAN e TAM, impondo 14 medidas de mitigação à LATAM, sendo que regulamentação e alcance encontram-se estabelecidos na Resolução, e estão brevemente resumidos a seguir para fins de referência:

01 Troca de 4 pares de *slots* diários no Aeroporto de Guarulhos, em São Paulo, para utilização exclusiva na rota SCL–GRU, em voos diretos.

02 Extensão, por um período de cinco anos, do programa de fidelidade para as companhias aéreas que operem (ou manifestam intenção de operar) as rotas de Santiago – São Paulo, Santiago – Rio de Janeiro, Santiago – Montevidéu e Santiago – Assunção; e que solicitem à LATAM a extensão do referido programa para a(s) rota(s).

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

03 Execução dos contratos com outras companhias aéreas que operem as rotas de Santiago – São Paulo, Santiago – Rio de Janeiro e/ou Santiago – Assunção, e que assim o solicitem.

04 Cumprimento de determinadas restrições transitórias aplicáveis à oferta na rota Santiago – São Paulo.

05 Implantação de determinadas alterações ao Plano Autorregulatório de Tarifas da LATAM, aplicável às suas operações domésticas.

06 Saída, antes de 22 de junho de 2014, de alguma das alianças internacionais às quais pertenciam LAN e TAM na data da Resolução.

07 Atendimento a algumas restrições na celebração e manutenção, sem consulta prévia ao Tribunal de Defesa da Livre Concorrência, de acordos de código compartilhado em determinadas rotas, e com companhias aéreas membro ou associadas a uma aliança diferente daquela a qual a LATAM pertence.

08 Atendimento a determinadas restrições à sua participação em futuras licitações de direitos de tráfego de 3ª, 4ª e 5ª liberdade entre Santiago e Lima, e saída de quatro frequências de 5ª liberdade para Lima.

09 Fornecimento de uma declaração às autoridades de transporte aéreo em apoio à abertura unilateral dos céus domésticos chilenos (cabotagem) por companhias aéreas de outros países, sem exigência de reciprocidade.

10 Comprometimento, no que for pertinente, com a promoção do crescimento e operação regular dos aeroportos de Guarulhos (São Paulo) e Arturo Merino Benítez (Santiago).

11 Atendimento a determinadas diretrizes ao conceder incentivos às agências de viagem.

12 Manutenção temporária, salvo em casos de força maior: (i) de pelo menos 12 voos semanais, diretos, de ida e volta, operados diretamente pela LATAM em rotas entre o Chile e os Estados Unidos; e (ii) de pelo menos 7 voos semanais, diretos, de ida e volta, operados diretamente pela LATAM em rotas entre o Chile e a Europa.

13 Observação de determinadas restrições relativas a: receita média de passagens aéreas para o transporte de passageiros, nas rotas Santiago – São Paulo e Santiago – Rio de Janeiro; e nas tarifas vigentes e publicadas na data da Resolução, para o transporte de carga em cada das rotas entre Chile e Brasil.

14 Contratação de um consultor independente para assessorar a Fiscalía Nacional Económica por um período de 3 anos no monitoramento do cumprimento, pela LATAM, das condições impostas pela Decisão.

O Conselho Administrativo de Defesa Econômica ("CADE") aprovou a associação entre LAN e TAM por decisão unânime em uma sessão do dia 14 de dezembro de 2011, sujeita às seguintes condições:

01 O novo grupo (LATAM) deve sair de uma das duas alianças internacionais das quais participava (Star Alliance ou oneworld®);

02 E oferecer para troca dois pares de slots no Aeroporto Internacional de Guarulhos, para serem utilizados por um terceiro interessado em oferecer voos diretos entre São Paulo e Santiago do Chile.

Tais imposições estão em linha com as medidas de mitigação adotadas pelo TDLC, no Chile. Além disso, a associação entre LAN e TAM foi submetida às autoridades antitruste da Alemanha, Itália e Espanha. Todas essas jurisdições aprovaram incondicionalmente a operação.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

FATOS RELEVANTES

3 DE ABRIL DE 2018

Proposição de Distribuição Dividendo Definitivo

De acordo com o disposto na Circular n. 660, de 22 de outubro de 1986, de sua Comissão, devidamente habilitada, cumpro a informar a esta Comissão, como Fato Relevante, que em Sessão Ordinária realizada nesta data, o Conselho concordou em propor à Assembleia Ordinária de Acionistas citada para o próximo dia 26 de abril de 2018, a distribuição de dividendos n. 49, Definitiva, até completar 30% do lucro líquido do exercício de 2017, isto é, a soma equivalente em pesos de US$ 46.591,192,86, o que significa distribuir um dividendo de US$ 0,07683146734 por ação, a ser pago na quinta-feira, 17 de maio de 2018, em seu equivalente em pesos de acordo com a taxa de câmbio "observada", publicada no *Diario Oficial* no quinto dia útil anterior ao dia da distribuição, ou seja, em 11 de maio de 2018. Caso o dividendo seja aprovado nos termos propostos pelo Conselho, terão direito a receber o dividendo os acionistas inscritos no Registro de Acionistas à meia-noite de 11 de maio de 2018.

26 DE ABRIL DE 2018

Comunica Fato Relevante

De acordo com as disposições da circular n. 660, datada de 22 de outubro de 1986, da sua Comissão, e devidamente autorizada, informo à Comissão que, na Assembleia Geral Ordinária da LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM"), realizada nesta data de 26 de abril de 2018, foi aprovada a distribuição do dividendo marcado como de n. 49, Definitivo, até completar 30% do lucro líquido do ano 2017, ou seja, a soma equivalente em pesos de US$ 46.591.192, o que significa distribuir um dividendo de US$ 0,07683146734 por ação, a ser pago na quinta-feira, 17 de maio de 2018, em seu equivalente em pesos de acordo com a taxa de câmbio "observada" publicada no *Diario Oficial* no quinto dia útil anterior ao dia da distribuição, ou seja, 11 de maio de 2018.

Terão direito a receber o dividendo definitivo os acionistas da Companhia na proporção de suas respectivas participações no capital social, de acordo com o número de ações que possuam registradas no Registro de Acionistas à meia-noite no quinto dia útil anterior à data de distribuição, isto é, à meia-noite de 11 de maio de 2018.

A comunicação referida no inciso II da Circular 660, acima mencionada, será publicada em 9 de maio de 2018, no jornal *La Tercera de Santiago*.

O formulário n. 1 é anexado, o qual estabelece a mesma Circular n. 660, devidamente preenchida e assinada pelo abaixo-assinado.

7 DE MAIO DE 2018

Comunica Fato Relevante

De acordo com as disposições das Seções 9 e 10 da Lei do Mercado de Valores Mobiliários, e conforme disposto na Norma Geral n. 30, devidamente autorizada, informo como um fato relevante da LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM Airlines"), inscrição no Registro de Valores Mobiliários n. 306, como segue:

Nesta data, a LATAM Airlines e suas subsidiárias Inversiones LAN S.A. e LAN Pax Group S.A. (em conjunto, os "Vendedores") venderam, cederam e transferiram para as empresas espanholas Acciona Airport Services, S.A. e Acciona Aeropuertos, S.L. (em conjunto, os "Compradores") 100% de suas ações (as "Ações") na subsidiária que realiza o negócio de *ground handling* no aeroporto de Santiago, Andes Airport Services S.A.

A referida operação está enquadrada nos compromissos assumidos pelos Vendedores e Compradores nos termos do contrato de compra e venda de ações denominado Shares Purchase Agreement, datado de 4 de outubro de 2017, que foi informado à Superintendência de Valores Mobiliários e Seguros mediante fato relevante dessa mesma data.

O preço de compra e venda é o montante de US$ 24.300 milhões, sujeito aos ajustes usuais por variações na dívida líquida e no capital de giro no fechamento.

Por fim, informamos que a operação descrita neste Fato Relevante terá um efeito positivo na ordem de US$ 25 milhões nos resultados da Companhia.

7 DE AGOSTO 2018

Comunica Fato Relevante

De acordo com o estabelecido no Artigo 9 e no segundo parágrafo do Artigo 10 da Lei do Merca-

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

do de Valores Mobiliários, e na Norma Geral n. 30, devidamente facultada, por meio do presente informo o seguinte FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM" ou "Companhia"), inscrição no Registro de Valores Mobiliários n. 306:

O Conselho de Administração da LATAM tomou conhecimento da renúncia apresentada pelo Sr. Antonio Luiz Pizarro Manso ao cargo de conselheiro da Companhia, com vigência a partir de hoje. Em sua substituição e no uso do previsto no artigo 32 da Lei n. 18.046 sobre as Sociedades Anônimas, o Conselho de Administração, em sessão ordinária realizada na data de hoje – 7 de agosto de 2018, designa como conselheiro da LATAM a Sra. Sonia Villalobos. Consequentemente, na próxima Assembleia Geral Ordinária de Acionistas da LATAM, será necessário escolher e renovar seu Conselho de Administração.

5 DE SETEMBRO DE 2018

Comunica Fato Relevante

De acordo com as disposições das Seções 9 e 10 da Lei do Mercado de Valores Mobiliários, e conforme disposto na Norma Geral n. 30, devidamente autorizada, informo como um fato relevante da LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM Airlines"), inscrição no Registro de Valores Mobiliários n. 306, como segue:

Como é de conhecimento público, nossa subsidiária TAM S.A. possui aproximadamente 73% da Multiplus S.A. ("Multiplus"), uma empresa brasileira que negocia no Novo Mercado da B3, a bolsa de valores brasileira, como MPLU3.

A Multiplus é uma coalizão de programas de fidelidade, com o objetivo de operar a acumulação e troca de pontos. Este programa possui uma rede composta por empresas associadas, incluindo, entre outros, hotéis, instituições financeiras, empresas de varejo, supermercados, locações de veículos e revistas.

Para implementar sua transferência de acumulação de pontos e sua troca, a Multiplus mantém um contrato operacional (o "Acordo Operacional") com a TAM Linhas Aéreas S.A. ("LATAM Airlines Brasil"), uma subsidiária da TAM S.A., com data de 1 de janeiro de 2010, e que tem duração de 15 anos, com vencimento em 31 de dezembro de 2024.

Ontem, a LATAM Airlines Brasil enviou uma comunicação à Multiplus informando que pretende: (i) não renovar ou prorrogar o Contrato Operacional quando este expirar; e (ii) efetuar uma oferta pública de aquisição de ações da Multiplus que não são de sua propriedade – aproximadamente 27% – com o objetivo de cancelar o registro da Multiplus como sociedade anônima aberta na Comissão de Valores Mobiliários da República Federativa do Brasil (CVM) – o regulador de valores mobiliários do país – e retirá-la do Novo Mercado da B3, a bolsa de valores brasileira. Esse processo está sujeito à aprovação do órgão regulador brasileiro de valores mobiliários e que a oferta pública de aquisição de ações tenha êxito.

Anexa-se a esta livre tradução do Fato Relevante – *Hecho relevante* – enviado pela Multiplus à Comissão de Valores Mobiliários (CVM), que dá conta do exposto acima.

A LATAM Airlines continua avaliando o alcance final dos efeitos financeiros que o assunto reportado pode ter sobre os ativos, passivos ou resultados.

A LATAM Airlines manterá a Comissão do Mercado Financeiro devidamente informada sobre quaisquer consequências relevantes que possam ocorrer em relação aos eventos que informa.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

GESTÃO DE RISCOS

FATORES DE RISCO RELATIVOS À NOSSA EMPRESA

Nossos ativos incluem uma quantidade significativa de mais valia.

Nossos ativos incluíam US$ 2.294,6 milhões em mais valia em 31 de dezembro de 2018. De acordo com a International Financial Reporting Standard (IFRS), o valor agregado está sujeito a uma prova anual de depreciação e pode exigir testes mais frequentes, se eventos ou circunstâncias indicarem um prejuízo potencial. Em 2018, principalmente como resultado da depreciação do real em relação ao dólar durante o ano, o valor de apreciação diminuiu 1,4% em comparação com 2017. Qualquer deterioração poderia resultar no reconhecimento de uma alteração substancial das receitas em nossa demonstração de resultados, o que poderia afetar de forma significativa e negativa os nossos resultados consolidados do período em que a deterioração tivesse ocorrido.

O fracasso em implementar com sucesso nossa estratégia ou ajustar a estratégia à situação econômica atual prejudicaria nossos negócios e o valor de mercado de nossas ADSs e ações ordinárias.

Desenvolvemos um plano estratégico com o objetivo de nos tornarmos uma das companhias aéreas mais admiradas do mundo e renovar nosso compromisso com a rentabilidade sustentada e maiores retornos para os acionistas. Nossa estratégia exige que identifiquemos propostas de valor atraentes para nossos clientes, que identifiquemos eficiências em nossas operações diárias e que nos transformemos em uma empresa mais forte e mais resistente ao risco. Um princípio do nosso plano estratégico é a adoção de um novo modelo de viagens para serviços domésticos e internacionais para atender à dinâmica de mudança dos clientes e da indústria e, assim, aumentar nossa competitividade. O novo modelo de viagem é baseado em uma redução contínua das tarifas, o que torna a viagem por via aérea mais acessível a um público mais amplo e especialmente para aqueles que desejam voar com mais frequência. Este modelo requer esforços contínuos de redução de custos, aumentando a receita das atividades auxiliares. Em linha com esses esforços, a empresa está implementando uma série de iniciativas para reduzir o custo por ASK em todas as suas operações domésticas, bem como desenvolver iniciativas para gerar receita adicional.

As dificuldades na implementação de nossa estratégia podem afetar negativamente nossos negócios, os resultados da operação e o valor de mercado de nossas ADSs e ações ordinárias.

A falha em transferir com sucesso a proposta de valor das marcas LAN e TAM para uma única marca pode afetar negativamente nossos negócios e o valor de mercado de nossas ADSs e ações ordinárias.

Após a combinação em 2012, a LAN e a TAM continuaram operando sob suas marcas originais. Em 2016, iniciamos a transição das marcas LAN e TAM para uma única marca. A LAN e a TAM tinham proposições de valor diferentes e não podemos garantir que transferiremos completamente o valor das marcas LAN e TAM originais para nossa nova marca exclusiva "LATAM". As dificuldades na implementação de nossa única marca podem nos impedir de nos consolidarmos como a companhia aérea preferida pelos clientes e afetar negativamente nossos negócios, os resultados da operação e o valor de mercado de nossas ADSs e ações ordinárias.

Podemos não integrar com sucesso os programas de fidelidade da LAN e da TAM ou das operações da Multiplus S.A., nossa plataforma de recompensas no Brasil.

Integramos os programas independentes de fidelidade da LAN e da TAM para que os passageiros possam usar suas milhas ou pontos de milhagem gerados com a LAN ou com a TAM sem distinção. Durante 2016, a LAN e a TAM anunciaram a renovação de seus programas de fidelidade, que receberam novos nomes: LATAM Pass e LATAM Fidelidade, respectivamente. A mudança faz parte do processo de consolidação da identidade da marca do grupo de companhias aéreas (LATAM) e da evolução dos programas, o que melhora os benefícios existentes e lança novos benefícios para os membros do programa. No entanto, não há garantia de que a integração completa de ambos os planos será concluída em curto prazo ou a

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

qualquer momento. Mesmo que a integração seja alcançada, a integração bem-sucedida desses programas envolverá algum tempo e despesas. Da mesma forma, durante 2016, o LATAM Pass e o LATAM Fidelidade aprovaram mudanças em suas políticas para obtenção de milhas, o que poderia ter um impacto sobre a atratividade desses programas para os passageiros.

A LATAM Airlines Brasil anunciou uma oferta para comprar as ações ordinárias em circulação da Multiplus S.A. A Multiplus é uma coalizão de programas de fidelidade para diversos produtos e serviços que permite aos nossos atuais viajantes acumular e resgatar benefícios por meio de compras adicionais aos voos. Após a oferta de compra, a Multiplus se tornou uma subsidiária da LATAM Airlines Brasil, sua única proprietária. Além disso, a Companhia planeja integrar totalmente o programa de fidelidade no Brasil e melhorar os benefícios para todos os passageiros do Grupo LATAM. Não é possível garantir que poderemos beneficiar nossos passageiros da maneira que antecipamos. Além disso, até conseguirmos combinar esses programas efetivamente, os passageiros podem preferir programas de fidelidade de outras companhias aéreas, o que afetará negativamente nossos negócios.

Nossos resultados financeiros estão expostos a flutuações em moedas estrangeiras.

Preparamos e apresentamos nossas demonstrações financeiras consolidadas em dólares norte-americanos. A LATAM e suas subsidiárias operam em diferentes países e enfrentam o risco de variação nas taxas de câmbio em relação ao dólar norte-americano ou entre as moedas desses vários países. Mudanças na taxa de câmbio entre o dólar dos Estados Unidos e as moedas dos países em que operamos podem afetar adversamente nossos negócios, nossa situação financeira e os resultados de nossas operações. Se o valor do real brasileiro e do peso chileno ou de outras moedas nas quais são denominadas nossas receitas for reduzido em relação ao dólar norte-americano, nossos resultados operacionais e situação financeira serão afetados. A taxa de câmbio do peso chileno, do real brasileiro e de outras moedas em relação ao dólar pode variar substancialmente no futuro.

Mudanças nas políticas econômicas dos governos do Chile, Brasil e outros países que afetam as taxas de câmbio também podem afetar negativamente nossos negócios, nossa situação financeira, os resultados das operações e o rendimento para nossos acionistas em relação às suas ações ordinárias ou ADSs.

Dependemos de alianças estratégicas ou relações comerciais em muitos dos países em que operamos e nossos negócios podem ser afetados se qualquer uma de nossas alianças estratégicas ou relações comerciais for encerrada.

Mantemos várias alianças e outras relações comerciais em muitas jurisdições nas quais a LATAM e suas subsidiárias operam. Essas alianças ou relações comerciais nos permitem expandir nossa conectividade e, em alguns casos, oferecer aos clientes serviços que de outra forma não teríamos disponíveis. Se qualquer uma de nossas alianças estratégicas ou relações comerciais se deteriorarem ou se algum desses contratos for rescindido, nossos negócios, nossa situação financeira e os resultados das operações poderão ser afetados negativamente.

Nossos negócios e resultados operacionais podem ser afetados se não conseguirmos obter e manter rotas, acesso adequado a aeroportos, slots ***e outras permissões de operação. Da mesma forma, os problemas técnicos ou operacionais relativos à infraestrutura das cidades em que nos concentramos podem nos afetar adversamente.***

Nosso negócio depende do nosso acesso às principais rotas e aeroportos. Acordos bilaterais de aviação entre países, leis de céu aberto e autorizações locais de aviação frequentemente envolvem considerações políticas e outras sobre as quais não temos controle. Nossas operações podem ser limitadas por qualquer atraso ou incapacidade de obter acesso às principais rotas e aeroportos, incluindo:

> limitações em nossa capacidade de processar mais passageiros;

> a imposição de restrições à capacidade de voo;

> a incapacidade de obter ou manter direitos de rota em mercados locais ou sob acordos bilaterais; ou

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

> a incapacidade de manter nossos *slots* existentes e obter *slots* adicionais.

Operamos um grande número de rotas internacionais sujeitas a acordos bilaterais, bem como voos domésticos no Chile, Peru, Brasil, Argentina, Equador e Colômbia, sujeitos a autorizações locais de acesso a rotas e aeroportos.

Não podemos garantir que os acordos bilaterais existentes continuarão com os países onde nossas empresas estão estabelecidas, nem com as autorizações de governos estrangeiros. Qualquer modificação, suspensão ou revogação de um ou mais contratos bilaterais poderá ter um efeito adverso relevante sobre nossos negócios, nossa situação financeira e os resultados de nossas operações. A suspensão da nossa permissão para operar em certos aeroportos, destinos e *slots* ou a imposição de outras sanções também pode ter um efeito negativo significativo. Uma mudança na administração das leis e regulamentações atuais ou a adoção de novas leis ou regulamentações nos países em que operamos que restrinjam nosso acesso a rotas, aeroportos ou outros poderiam ter um efeito adverso significativo em nossos negócios, em nossa situação financeira ou nos resultados de nossas operações.

Além disso, nossas operações e estratégia de crescimento dependem das instalações e da infraestrutura de aeroportos principais, que incluem o Aeroporto Internacional de Santiago, os aeroportos internacionais de Guarulhos e Congonhas, em São Paulo, o Aeroporto Internacional de Brasília e o Aeroporto Internacional Jorge Chávez, de Lima.

Atualmente, o Aeroporto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez, em Santiago, enfrenta uma grande expansão que deverá ser concluída até 2020. Se a expansão não for realizada no tempo, ele reduzirá significativamente nossas operações e afetará adversamente nossa capacidade de nos mantermos competitivos.

Um dos principais riscos operacionais que enfrentamos diariamente no Aeroporto Internacional Jorge Chávez, em Lima, é o número limitado de vagas de estacionamento. Além disso, a infraestrutura interna do aeroporto limita nossa capacidade de gerenciar conexões e lançar novos voos devido à falta de portões de embarque e ao aumento dos controles de segurança e imigração. Prevemos que, nos próximos anos, a capacidade do aeroporto de Lima permanecerá no nível atual, o que limitará a nossa capacidade de crescer e afetará nossa competitividade no país e na região.

Os aeroportos do Brasil, como os aeroportos internacionais de Brasília e São Paulo (Guarulhos), têm um número reduzido de *slots* por dia devido a limitações estruturais. Qualquer condição que impeça ou atrase nosso acesso a aeroportos ou a rotas que sejam vitais para nossa estratégia ou nossa incapacidade de manter os *slots* existentes e obter outros pode afetar adversamente nossas operações.

Uma parte importante de nossas receitas do transporte de cargas vem de relativamente poucos tipos de produtos e pode ser afetada por eventos que afetem sua produção, comercialização ou demanda.

Nossa demanda por transporte de carga, especialmente entre os exportadores latino-americanos, está concentrada em um número limitado de categorias de produtos, como as exportações de peixe, frutos do mar e frutas do Chile, aspargos do Peru e flores frescas do Equador e da Colômbia. Eventos que afetem negativamente a produção, comercialização ou demanda desses bens podem impactar negativamente o volume de mercadorias que transportamos e podem afetar significativamente os resultados de nossas operações. As futuras medidas de proteção comercial implementadas pelos países ou contra os países que oferecemos serviços de carga podem afetar os volumes de tráfego de carga e afetar negativamente nossos resultados financeiros. Alguns de nossos produtos de carga são suscetíveis às taxas de câmbio e, portanto, os volumes de tráfego podem ser afetados pela valorização ou depreciação das moedas locais.

Nossas operações estão sujeitas a variações no fornecimento e no custo de combustível de aviação (jet fuel), o que poderia impactar negativamente nossos negócios.

Os preços mais altos desse combustível podem ter um efeito adverso significativo sobre nossos negócios, nossa situação financeira e os resultados de nossas operações. Historicamente, os custos do combustível de aviação representaram uma parte importante de nossas despesas operacionais, sendo 24,5% de nossas despesas operacionais em 2018. Tanto o custo quanto a disponibilidade de combustível estão sujeitos a muitos fatores econômicos e políticos e even-

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

tos que não podemos controlar ou prever, como as circunstâncias políticas e econômicas internacionais ou a instabilidade política nos principais países exportadores de petróleo. Qualquer futura escassez no fornecimento de combustível (por exemplo, como resultado de cortes de produção pela Organização dos Países Exportadores de Petróleo – OPEP), uma interrupção nas importações de petróleo bruto, interrupções no fornecimento como resultado de condições meteorológicas adversas ou desastres naturais, a persistência de distúrbios no Oriente Médio e outros fatores podem resultar em um aumento nos preços dos combustíveis ou em mais reduções nos serviços regulares das companhias aéreas. Não é possível garantir que poderemos compensar qualquer aumento nos preços dos combustíveis por meio de elevações em nossas tarifas aéreas. Além disso, uma queda nos preços dos combustíveis poderia resultar em uma redução nas tarifas aéreas, por meio da redução ou eliminação dos encargos de combustível. Nós assinamos contratos para cobertura de combustível, mas não podemos assegurar que tais contratos serão suficientes para nos proteger de um aumento nos preços dos combustíveis em curto ou longo prazo. Além disso, embora esses contratos de cobertura sejam projetados para limitar o efeito de um aumento nos preços dos combustíveis, nossos métodos de cobertura também podem limitar nossa capacidade de aproveitar qualquer redução nos preços dos combustíveis, como ocorreu em 2015 e, em menor escala, em 2016.

Confiamos em manter um alto índice de utilização das aeronaves para aumentar nossas receitas e absorver nossos custos fixos, o que nos deixa particularmente vulneráveis a atrasos.

Um elemento-chave da nossa estratégia é manter uma alta taxa diária de utilização de aeronaves, que mede o número de horas que usamos nossos aviões por dia. A alta utilização diária das aeronaves nos permite maximizar o valor da receita que geramos por meio deles e absorver os custos fixos associados à nossa frota, e é alcançado, em parte, reduzindo os tempos de serviço em aeroportos e desenvolvendo horários que nos permite aumentar a média de horas de voo diário. Nossa taxa de utilização das aeronaves poderia ser prejudicada por vários fatores além do nosso controle, incluindo o tráfego aéreo e o congestionamento nos aeroportos, condições climáticas adversas, manutenção imprevista e atrasos devido a terceiros prestadores de serviços que se relacionam com assuntos como serviço de abastecimento de combustível e assistência em terra às aeronaves (*ground handling*). Se um avião atrasa, os atrasos resultantes podem causar uma interrupção em nosso desempenho operacional e ter um impacto financeiro em nossos resultados.

Voamos e dependemos de aeronaves Airbus e Boeing, e nossos negócios podem ser afetados se estas aeronaves não estiverem disponíveis ou se o público tiver uma percepção negativa de nossas aeronaves.

Desde que nossa frota aumentou, nossa dependência da Airbus e da Boeing também aumentou. Em 31 de dezembro de 2018, a LATAM Airlines Group possui uma frota de 239 aeronaves Airbus e 81 aviões Boeing. Os riscos relacionados à Airbus e à Boeing incluem:

> nosso fracasso ou incapacidade de obter aeronaves, peças ou serviços de suporte da Airbus ou da Boeing, devido à alta demanda, atrasos nas entregas de aeronaves ou outros fatores;

> interrupção do serviço de frota devido a necessidades de manutenção não programadas ou imprevistas para essas aeronaves;

> que as autoridades chilenas ou outras autoridades de aviação emitam diretrizes que restrinjam ou proíbam o uso de nossas aeronaves Airbus ou Boeing ou que exijam inspeção ou manutenção prolongada;

> percepção adversa do público sobre um fabricante devido a questões de segurança, publicidade negativa ou outros problemas, reais ou percebidos, ou no caso de um acidente; ou

> atrasos entre o momento em que percebemos a necessidade de adquirir novas aeronaves e o tempo necessário para fazer acordos com a Airbus e a Boeing ou com um fornecedor terceiro para que estes entreguem essas aeronaves.

A incidência de um ou mais desses fatores pode limitar nossa capacidade de usar aeronaves para gerar lucros, responder ao aumento da demanda ou limitar de outra forma nossas operações e afetar adversamente nossos negócios.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

Se não pudermos incorporar aeronaves arrendadas à nossa frota com taxas e termos aceitáveis no futuro, nossos negócios poderão ser afetados negativamente.

Uma parte importante de nossa frota aérea está sujeita a arrendamentos operacionais de longo prazo. Nossos arrendamentos operacionais geralmente duram de três a 12 anos a partir da data de entrega. Podemos enfrentar o aumento da concorrência ou a oferta limitada de aeronaves arrendadas, o que nos impediria de negociar de forma competitiva quando nossos arrendamentos operacionais atuais expirem ou arrendar capacidade adicional necessária para o nosso nível de operação. Se formos obrigados a pagar taxas de arrendamento futuras mais altas para manter nossa capacidade e o número de aeronaves em nossa frota, nossa lucratividade poderá ser afetada negativamente.

Nossos negócios podem ser adversamente afetados se não pudermos pagar nossa dívida ou atender nossas futuras necessidades financeiras.

Temos um alto nível de dívidas e obrigações de pagamento sob nossos arrendamentos de aeronaves e contratos de dívida financeira. Requeremos montantes significativos de financiamento para cobrir as necessidades de capital para as nossas aeronaves e podemos exigir financiamento adicional para financiar nossas outras necessidades de negócios. Não podemos garantir que teremos acesso ou que poderemos firmar financiamentos no futuro, sob condições favoráveis. Custos de financiamento mais altos podem afetar nossa capacidade de expandir ou renovar nossa frota, o que, por sua vez, pode afetar adversamente nossos negócios.

Além disso, a maioria de nossos bens e equipamentos está sujeita a imposições para garantir nossa dívida. Se não pudermos fazer pagamentos sobre a dívida garantida, a execução de funções por nossos credores poderá limitar ou destruir a nossa capacidade de usar as propriedades e equipamentos afetados para atender às nossas necessidades operacionais e para gerar receitas.

Além disso, as condições externas de mercados financeiros e de crédito podem limitar a disponibilidade de financiamento em momentos específicos ou aumentar os seus custos, o que poderia afetar adversamente nossa rentabilidade e posição competitiva e resultar em reduções nas margens líquidas de juros, receitas e fluxos de caixa, bem como em menores rendimentos sobre o capital social e o capital investido. Fatores que podem afetar a disponibilidade de financiamento ou causar um aumento nos nossos custos de financiamento incluem crise macroeconômica global, uma redução na nossa classificação de crédito e outras perturbações potenciais do mercado.

Temos uma exposição significativa à taxa LIBOR e outras taxas de juros flutuantes; os aumentos nas taxas de juros aumentarão nossos custos de financiamento e poderão ter efeitos adversos em nossa condição financeira e nossos resultados operacionais.

Estamos expostos a mudanças nas taxas de juros, principalmente em relação à Taxa de Oferta Interbancária de Londres (*LIBOR*) em dólares norte-americanos. Muitas das nossas concessões financeiras são denominadas em dólares e acumulam juros a taxa flutuante. 40,5% da nossa dívida consolidada pendente em 31 de dezembro de 2018 possui juros pós-fixados após a aplicação dos contratos de cobertura de juros. A volatilidade da *LIBOR* e de outras taxas de referência poderiam aumentar nossos pagamentos periódicos de juros e arrendamentos e ter um efeito adverso sobre nossos custos de financiamento. Podemos não ser capazes de ajustar nossos preços adequadamente para compensar qualquer aumento nos custos de financiamento, o que teria um efeito adverso em nossas receitas e nos resultados de nossas operações.

Aumentos nos custos de seguros e/ou reduções significativas na cobertura podem impactar negativamente nossa condição financeira e os resultados de nossas operações.

Os principais eventos que afetam o setor de companhias aéreas (como ataques terroristas, sequestro de aeronaves ou acidentes aéreos) podem resultar em aumentos significativos nos prêmios de seguro de companhias aéreas ou reduções significativas na cobertura de seguros, como ocorreu após o atentado terrorista de 11 de setembro de 2011. Portanto, aumentos adicionais no custo de seguro ou reduções na cobertura disponível podem ter um impacto negativo em nossos resultados financeiros e operacionais,

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

bem como aumentar o risco de sofrer perdas por danos não cobertos.

Problemas com sistemas de controle de tráfego ou outras falhas técnicas podem interromper nossas operações e causar efeitos adversos significativos em nossos negócios.

Nossas operações, incluindo nossa capacidade de atender clientes, dependem da operação efetiva de nossos equipamentos, incluindo aeronaves, sistemas de manutenção e sistemas de reserva. Nossas operações também dependem da operação efetiva dos sistemas de controle de tráfego aéreo doméstico e internacional e da infraestrutura de controle de tráfego aéreo pelas autoridades correspondentes nos mercados em que operamos. Falhas nos equipamentos, escassez de pessoal, problemas de controle de tráfego aéreo e outros fatores que poderiam interromper as operações podem afetar adversamente nossas operações e resultados financeiros, bem como nossa reputação.

Dependemos de um número limitado de fornecedores para certas partes de aeronaves e motores.

Dependemos de um número limitado de fornecedores de aeronaves, motores de aeronaves e muitas partes de ambos. Portanto, somos vulneráveis a qualquer situação relacionada ao fornecimento dessas aeronaves, peças e motores, incluindo defeitos de projeto, problemas mecânicos, cumprimento contratual por parte dos fornecedores ou uma percepção adversa do público, o que resultaria na necessidade de realizar manutenção não programada, na situação em que os clientes evitam a marca ou em ações por parte das autoridades de aviação, o que, por sua vez, resultaria na incapacidade de operar nossas aeronaves. Durante o ano de 2018, os principais fornecedores da LATAM Airlines foram os fabricantes Airbus e Boeing.

Além da Airbus e da Boeing, a LATAM Airlines possui vários outros fornecedores, principalmente acessórios, peças de reposição e componentes para aeronaves, incluindo a Pratt & Whitney, a MTU Maintenance, a Rolls-Royce e a Pratt & Whitney Canada.

Durante 2018, a Airbus enfrentou dificuldades na entrega de aeronaves A320-Neo em todo o mundo, o que entendemos ter ocorrido em função de problemas com os motores Pratt & Whitney para as aeronaves. Atualmente, esperamos a entrega de nove aeronaves A320neo em 2019, e qualquer atraso na entrega pode ter um impacto adverso em nossas operações. Além disso, atualmente contamos com três aeronaves A320neo em nossa frota e qualquer problema relacionado à falta de disponibilidade dos motores Pratt & Whitney pode impedir que tais aeronaves continuem a operar.

Entendemos que a Rolls-Royce está sofrendo problemas relacionados à manutenção preventiva dos motores Rolls-Royce Trent 1000 usados nas aeronaves Boeing 787. A manutenção adicional inesperada reduziu o número de aeronaves Boeing 787 disponíveis para serviço e também pode afetar nossas aeronaves A350. Durante 2018, a LATAM teve uma menor disponibilidade de sua frota de Boeing 787, parte da qual permanece pendente de manutenção do motor pela Rolls-Royce, o que tem representado um grande desafio operacional para a empresa, uma vez que a LATAM teve que mudar seus itinerários, os tipos de aeronaves para rotas selecionadas e obter aeronaves em arrendamento com tripulação de terceiros para cobrir suas necessidades de aeronaves. Não podemos garantir que não enfrentaremos grandes interrupções operacionais que possam afetar adversamente nossas operações e nossos resultados financeiros.

Nosso negócio depende em grande parte de provedores de serviços terceirizados. A falha desses terceiros em atender as expectativas ou interrupções em nosso relacionamento com esses fornecedores ou de seus serviços para nós poderia ter um efeito adverso em nossa posição financeira e nos resultados de nossas operações.

Nós contratamos um número significativo de fornecedores de serviços terceirizados para executar uma série de funções que são essenciais para o nosso negócio, incluindo as operações regionais, operações de *call centers* para clientes, distribuição e venda de inventário de assentos aéreos, fornecimento de infraestrutura e serviços de tecnologia da informação, incluindo compras e gestão de caixa, fornecimento de manutenção e reparação de aeronaves, *catering*, serviços em terra e fornecimento de vários serviços (eletricidade, água etc.) e desempenho das operações de abastecimento de combustível aéreo, entre outras funções vitais e serviços. Não temos controle direto sobre esses

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

fornecedores de serviços terceirizados, embora assinemos acordos com muitos deles que definem o desempenho esperado do serviço. No entanto, qualquer um desses prestadores de serviços terceirizados pode não cumprir com seus compromissos de desempenho, sofrer interrupções em seus sistemas que podem afetar seus serviços ou outros acordos com esses fornecedores podem ser rescindidos. Por exemplo, as reservas de voos de clientes e/ou agências de viagens por meio de sistemas globais de entrega (GDS, em sua sigla em inglês) de terceiros podem ser prejudicadas por interrupções em nosso relacionamento comercial com as operadoras de GDS. Tais interrupções, incluindo a incapacidade de chegar a um acordo de termos contratuais aceitáveis quando os contratos expiram ou quando eles estão sujeitos a renegociação, podem fazer com que as informações de voo da companhia aérea sejam limitadas ou indisponíveis para visualização, aumentando substancialmente as taxas tanto para a LATAM quanto para os usuários dos GDS, afetando nosso relacionamento com clientes e agências de viagens. A falha de qualquer prestador de serviços terceirizado em cumprir adequadamente suas obrigações de serviço ou qualquer outra interrupção de serviços poderia reduzir nossas receitas e aumentar nossas despesas ou nos impedir de operar nossos voos e fornecer outros serviços a nossos clientes. Além disso, nossos negócios, desempenho financeiro e reputação podem ser significativamente afetados se os clientes acreditarem que nossos serviços não são confiáveis ou satisfatórios.

Interrupções ou violações de segurança em nossa infraestrutura ou sistemas de tecnologia da informação podem afetar nossas operações, comprometendo informações de passageiros ou funcionários, expondo-nos à responsabilidade pelo fato, possivelmente causando prejuízos ao nosso negócio e à nossa reputação.

Um grave erro, falha ou incidente de segurança interna que afete os sistemas instalados internamente em nossos centros de dados ou externamente em locais de terceiros ou uma paralisação em larga escala na infraestrutura tecnológica da qual dependemos, tal como eletricidade, telecomunicações ou internet, pode afetar a nossa rede tecnológica com um impacto potencial nas nossas operações. Os nossos sistemas de tecnologia e as informações relacionadas também podem estar vulneráveis a uma série de fontes de interrupção, incluindo desastres naturais, ataques terroristas, falhas de telecomunicações, vírus de computador, ataques cibernéticos e outros problemas de segurança. Esses sistemas incluem o nosso sistema informatizado de reservas, sistemas de operações de voo, sistemas de telecomunicações, *website*, sistemas de manutenção, quiosques para *check-in*, sistemas de entretenimento a bordo e centros de dados.

Também como parte de nossas operações comerciais normais, coletamos e armazenamos informações sensíveis, incluindo dados pessoais de nossos passageiros e funcionários, bem como informações de nossos parceiros comerciais. A operação segura de redes e sistemas em que estão armazenados, processados e onde estão mantidas essas informações é crítica para nossas operações comerciais e estratégia de negócios. Terceiros não autorizados podem tentar acessar os nossos sistemas ou nossas informações por meio de fraude, engano ou incidentes de segurança cibernética. O *hardware* e o *software* que desenvolvemos ou adquirimos podem ter defeitos que podem comprometer a segurança das informações de forma inesperada. O comprometimento de nossos sistemas tecnológicos, que resulte em perda, divulgação, uso ilícito ou acesso a informações de clientes, funcionários e parceiros de negócios, pode resultar em processos ou ações judiciais, responsabilização ou penalidades de acordo com as leis que protegem a privacidade de informações pessoais, interrupções em nossas operações e danos à nossa reputação que, por si só ou em conjunto, pode prejudicar o nosso negócio.

Os aumentos nos custos de mão de obra, que representam uma parte importante de nossas despesas operacionais totais, podem afetar diretamente nossas receitas.

Os custos de mão de obra representam um percentual significativo de nossas despesas operacionais totais (18,8% em 2018) e, algumas vezes durante a história de nossa operação, temos sofrido pressões para aumentar os salários e benefícios de nossos funcionários. Um aumento signi-

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

ficativo nos custos de mão de obra pode resultar em uma redução substancial de nossas receitas.

Nosso negócio pode sofrer consequências adversas se não conseguirmos acordos coletivos satisfatórios com nossos funcionários sindicalizados.

Em 31 de dezembro de 2018, cerca de 86% de nossos funcionários, incluindo pessoal da área administrativa, tripulantes de cabine, comissários de bordo, pilotos e técnicos de manutenção, são membros de sindicatos e possuem contratos e acordos coletivos que expiram em intervalos regulares. Nossos negócios, situação financeira e os resultados de nossas operações podem ser afetados de maneira substancial pela incapacidade de se chegar a um acordo com qualquer sindicato que represente tais funcionários ou por qualquer acordo com um sindicato que contenha termos que não estejam em linha com nossas expectativas ou que nos impeçam de concorrer de forma eficaz com outras companhias aéreas.

Ação coletiva dos funcionários que poderia causar interrupções operacionais e afetar adversamente nossos negócios.

Alguns grupos de funcionários, como pilotos, comissários de bordo, mecânicos e funcionários do aeroporto, possuem habilidades altamente especializadas. Portanto, as ações perpetradas por esses grupos, como greves, abandono de funções (***walk-outs***) ou paralisações, podem afetar seriamente nossas operações e impactar negativamente nosso desempenho operacional e financeiro, bem como nossa imagem.

Qualquer greve, interrupção do trabalho ou paralisação ou qualquer disputa prolongada com os empregados representados por qualquer um desses sindicatos podem ter um impacto negativo em nossas operações. Esses riscos são geralmente exacerbados durante os períodos de renegociação com os sindicatos, o que geralmente acontece a cada dois ou quatro anos, de acordo com a jurisdição e o sindicato. Qualquer renegociação de acordo coletivo poderia levar a aumentos salariais significativos e, consequentemente, a um aumento em nossas despesas operacionais. Não alcançar um acordo durante negociações com sindicatos pode exigir que participemos de um processo de arbitragem, utilizemos recursos financeiros e administrativos e, possivelmente, aceitemos termos que sejam menos favoráveis a nós do que os contratos existentes. Os funcionários que não estão atualmente em um sindicato também podem se unir a novos sindicatos buscando aumentos salariais ou benefícios.

Poderíamos enfrentar problemas para encontrar, treinar e reter funcionários.

Nosso negócio é intensivo em mão de obra. Empregamos um grande número de pilotos, comissários de bordo, técnicos de manutenção e outros funcionários operacionais e administrativos. De tempos em tempos, a indústria da aviação tem enfrentado uma escassez de pessoal qualificado, particularmente pilotos e técnicos de manutenção. Como normalmente acontece com muitos de nossos concorrentes, poderíamos, de tempos em tempos, enfrentar uma significativa rotatividade de nossos funcionários. Se a rotatividade de funcionários, especialmente de pilotos e técnicos de manutenção, aumentar drasticamente, nossos custos de treinamento serão substancialmente maiores. Não é possível garantir que poderemos recrutar, treinar e manter os gerentes, pilotos, técnicos e outros profissionais qualificados necessários para continuar nossas operações atuais ou substituir os funcionários que deixam a empresa. Um aumento na rotatividade ou a incapacidade de recrutar, treinar e reter funcionários qualificados a um custo razoável pode ter um efeito adverso relevante em nossos negócios, nossa situação financeira e nos resultados de nossas operações.

RISCOS RELACIONADOS À INDÚSTRIA DA AVIAÇÃO E OS PAÍSES ONDE OPERAMOS

Nosso desempenho depende em grande parte das condições econômicas dos países em que operamos. Condições econômicas negativas nesses países teriam um impacto adverso em nossos negócios e nos resultados de nossa operação e provocariam uma redução do preço de mercado de nossas ações ordinárias e ADSs.

A demanda por transporte de passageiros e carga é muito cíclica e depende em grande parte do crescimento econômico, expectativas econômicas e variações nas taxas de câmbio em níveis global e local, entre outras coisas. Anteriormente, o nosso negócio tem sido adversamente afetado por recessões mundiais, pouco crescimento econômico no Chile, recessões no Brasil e na Argentina e fraco desempenho econômico em alguns países dos mercados emergentes onde operamos. A in-

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

cidência de eventos semelhantes no futuro pode afetar adversamente nossos negócios. Planejamos continuar expandindo nossas operações com base na América Latina e, portanto, nosso desempenho continuará a depender em grande parte das condições econômicas da região.

Qualquer um dos fatores a seguir pode afetar negativamente o nosso negócio, a nossa situação financeira e os resultados das nossas operações nos países onde operamos:

> Mudanças na política econômica ou outras políticas governamentais;

> Mudanças em práticas regulatórias, legais ou administrativas;

> Fraco desempenho econômico, incluindo, entre outros, uma desaceleração na economia brasileira e instabilidade política, baixo crescimento econômico, baixas taxas de consumo e/ou de investimento, e taxas mais elevadas de inflação; ou

> Outras situações políticas ou econômicas sobre as quais não temos controle.

Não podemos assegurar que as reduções de capacidade ou outras medidas que tomemos em resposta à menor demanda sejam suficientes para conter qualquer redução futura em nossa demanda de serviços de carga e/ou o transporte aéreo de passageiros nos mercados em que operamos. Uma baixa demanda por um longo período pode afetar adversamente nossas receitas, os resultados de nossas operações ou nossa situação financeira.

Um ambiente econômico adverso, seja globalmente, regionalmente, ou em um país específico, pode resultar em uma diminuição no tráfego de passageiros, bem como em nosso negócio de carga, e pode afetar nossa capacidade de aumentar as tarifas aéreas, o que, por sua vez, afetaria a nossa situação financeira e os resultados das nossas operações de uma forma importante e negativa.

Estamos expostos a aumentos nas taxas de aterrissagem e outros encargos de serviços aeroportuários que podem afetar adversamente nossa margem e posição diante da concorrência. Além disso, não podemos garantir que, no futuro, teremos acesso a instalações adequadas e aos direitos de aterrissagem necessários para atender nossos planos de expansão.

Devemos pagar taxas aos operadores aeroportuários para usar suas instalações. Qualquer aumento significativo nas taxas aeroportuárias, incluindo nos aeroportos internacionais de Guarulhos, em São Paulo, Jorge Chávez, em Lima, e Comodoro Arturo Merino Benítez, em Santiago, poderia ter um impacto adverso significativo sobre nossos resultados operacionais. Os impostos cobrados dos passageiros e as taxas aeroportuárias aumentaram substancialmente nos últimos anos. Não podemos garantir que os aeroportos em que operamos não aumentarão ou manterão altos impostos aos passageiros ou altas taxas aeroportuárias no futuro. Qualquer aumento dessa natureza pode ter um efeito adverso em nossa situação financeira e nos resultados de nossas operações.

Alguns dos aeroportos que atendemos (ou pretendemos atender no futuro) estão sujeitos a restrições de capacidade e impõem várias restrições, inclusive para *slots* em certos momentos do dia e limites para o nível de ruído das aeronaves. Não temos a certeza de que seremos capazes de obter *slots* suficientes, portões de embarque ou outras instalações aeroportuárias para aumentar os nossos serviços em consonância com a nossa estratégia de crescimento. Também é possível que os aeroportos que atualmente não têm restrições de capacidade possam vir a tê-las no futuro. Além disso, uma companhia aérea deve utilizar seus *slots* regularmente e a tempo ou corre o risco de que tais *slots* sejam atribuídos a outras companhias aéreas. Se os *slots* ou outros recursos aeroportuários não estiverem disponíveis ou tiverem disponibilidade limitada, poderemos precisar modificar nossos cronogramas, alterar nossas rotas ou reduzir a utilização de aeronaves. Qualquer uma dessas alternativas pode ter um impacto financeiro adverso em nossas operações. Não podemos garantir que os aeroportos em que tais restrições não existem não as implementem no futuro ou que, onde elas já existem, não se tornem mais onerosas. Tais restrições podem limitar a nossa capacidade de continuar a oferecer ou aumentar os nossos serviços em tais aeroportos.

NOSSO NEGÓCIO

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

Nosso negócio é altamente regulamentado, e as mudanças no ambiente regulamentar nos países onde operamos podem afetar negativamente o nosso negócio e os resultados das nossas operações.

Nosso negócio é altamente regulamentado e depende em grande medida do ambiente regulamentar nos países onde operamos ou pretendemos operar. Por exemplo, os controles de preços das passagens podem limitar nossa capacidade de aplicar técnicas de maximização de lucro por segmentação de clientes de maneira efetiva ("gerenciamento de receita de passageiros") e ajustar os preços para refletir pressões sobre os custos. Altos níveis de regulação governamental poderiam limitar o alcance de nossas operações e de nossos planos de crescimento. O eventual fracasso das autoridades aeronáuticas em manter as autorizações governamentais exigidas ou a nossa incapacidade de cumprir as regulamentações aplicáveis pode afetar negativamente o nosso negócio e os resultados das nossas operações.

Nossos negócios, nossa situação financeira, os resultados de nossas operações e o preço de ações preferenciais e ADSs podem ser afetados negativamente por mudanças nas políticas ou regulamentos em nível federal, estadual ou municipal nos países em que operamos, abrangendo ou afetando fatores como:

- taxas de juros;
- flutuações por taxa de câmbio;
- políticas monetárias;
- inflação;
- liquidez dos mercados de capitais;
- políticas fiscais e de seguridade social;
- regulação trabalhista;
- escassez e racionamento de energia e água; e
- outras questões políticas, sociais e econômicas dentro ou que afetem o Brasil, o Chile, o Peru e os Estados Unidos, entre outros.

Por exemplo, o governo federal do Brasil interfere com frequência na economia local e fez mudanças drásticas nas políticas e regulamentações para controlar a inflação e afetar outras políticas e regras. Isso exigiu que o governo federal aumentasse as taxas de juros, faça mudanças na política fiscal e de seguridade social, implemente controles de preços, câmbio e remessas, desvalorizações, controles de capital e limites sobre os impostos.

A incerteza sobre se o governo federal do Brasil implementará mudanças na política ou na regulamentação que afetem esses ou outros fatores podem contribuir para a incerteza econômica no Brasil e para o aumento da volatilidade nos mercados de valores brasileiros e nos títulos emitidos no exterior por empresas brasileiras. Estas e outras situações na economia e nas políticas governamentais do Brasil poderão afetar adversamente nossa empresa, nosso negócio e nossos resultados operacionais, bem como o preço de mercado das nossas ações preferenciais e ADSs.

Nós também estamos sujeitos a acordos de transporte aéreo bilaterais internacionais, que têm previsto o intercâmbio de direitos de tráfego aéreo entre os países onde operamos e devemos obter licenças dos governos estrangeiros pertinentes para poder oferecer nossos serviços para destinos no exterior. Não podemos garantir que tais acordos bilaterais existentes continuarão ou que poderemos obter mais direitos de rota sob esses acordos para cumprir nossos planos de expansão futuros. Qualquer modificação, suspensão ou revogação de um ou mais acordos bilaterais poderá ter um efeito adverso relevante sobre nossos negócios, nossa situação financeira e os resultados de nossas operações. A suspensão das nossas licenças para operar em determinados aeroportos ou destinos, nossa incapacidade de obter autorizações favoráveis de pouso e decolagem em certos aeroportos de alta densidade ou a imposição de outras sanções também poderia ter um impacto negativo sobre os nossos negócios. Não podemos garantir que uma mudança nas leis e regulamentos em vigor por parte de um governo estrangeiro ou a adoção de novas leis ou regulamentos não terá um importante efeito adverso sobre nossos negócios, condição financeira ou resultados operacionais.

Perdas e passivos em caso de acidente que afete uma ou mais das nossas aeronaves poderia afetar substancialmente o nosso negócio.

Estamos expostos a possíveis perdas catastróficas no caso de um acidente aéreo, incidente ter-

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

rorista ou algum outro evento similar. Não podemos garantir que, como resultado de um acidente aéreo ou incidente grave:

> não precisaremos aumentar nossa cobertura de seguros;

> nossos prêmios de seguro não aumentarão substancialmente;

> nossa cobertura de seguro cobrirá toda a nossa responsabilidade; ou

> não seremos forçados a absorver perdas significativas.

As reclamações substanciais resultantes de um acidente ou incidente grave que excedam nossa cobertura de seguros relacionada podem ter um forte efeito adverso sobre nossos negócios, nossa condição financeira e os resultados de nossas operações. Da mesma forma, qualquer acidente aéreo, mesmo se totalmente coberto, poderia causar uma percepção negativa entre o público de que nossas aeronaves são menos seguras ou confiáveis do que aquelas operadas por outras companhias aéreas ou por outros operadores de voo, o que poderia ter um efeito adverso significativo para nosso negócio, nossa situação financeira e os resultados de nossas operações.

Os prêmios de seguro podem aumentar devido a um acidente ou incidente que afete um de nossos parceiros de aliança ou outras companhias aéreas ou devido a uma percepção de aumento de risco no setor relacionado a preocupações com guerras ou ataques terroristas.

Os altos níveis de concorrência no setor de aviação, como a presença de operadores de baixo custo nos mercados domésticos nos quais operamos, podem afetar negativamente o nível de nossas operações.

Nosso negócio, nossa situação financeira e os resultados de nossas operações podem ser adversamente afetados por altos níveis de concorrência no setor, particularmente pela entrada de novos competidores nos mercados em que operamos. As companhias aéreas competem principalmente em níveis de tarifas, frequência e confiabilidade de serviço, reconhecimento da marca, comodidades para os passageiros (como os programas de fidelidade) e a disponibilidade e conveniência de outros serviços de passageiros ou de carga. Companhias aéreas novas ou existentes (e empresas que oferecem serviços de transporte terrestre de carga ou passageiros) podem entrar em nossos mercados e competir conosco em qualquer uma dessas bases, inclusive oferecendo preços mais baixos, serviços mais atraentes ou aumentando sua oferta de destinos em um esforço para ganhar maior participação de mercado.

As operadoras de baixo custo têm um efeito significativo nas receitas do setor, dado seu baixo custo unitário. Os custos reduzidos permitem às companhias aéreas de baixo custo que ofereçam tarifas mais baixas e, por sua vez, permitem aos clientes sensíveis a preços voar ou trocar as grandes companhias aéreas por transportadoras de baixo custo. Nos últimos anos, temos visto um maior interesse em desenvolver o modelo de baixo custo em toda a América Latina. Por exemplo, no mercado interno do Chile, a Sky Airlines, nossa principal concorrente, vem migrando para o modelo de baixo custo desde 2015, enquanto, em julho de 2017, a JetSmart, uma nova companhia aérea de baixo custo, começou a operar no país. No mercado interno peruano, a VivaAir Perú, uma nova companhia aérea de baixo custo, começou a operar em maio de 2017. Na Colômbia, o nosso concorrente VivaColombia opera no mercado nacional desde maio de 2012. As concorrentes Flybondi e Norwegian começaram as operações no mercado doméstico na Argentina em 2018. Uma série de companhias aéreas de baixo custo anunciou estratégias de crescimento que incluem a compra de quantidades significativas de aeronaves para entrega nos próximos anos. A entrada de operadores de baixo custo nos mercados locais nos quais competimos, incluindo os descritos acima, poderia ter um efeito adverso significativo sobre nossas operações e nosso desempenho financeiro.

Nossos planos estratégicos de crescimento internacional dependem, em parte, da obtenção de autorizações regulatórias nos países para os quais planejamos expandir nossas operações por meio de determinados *Joint Business Agreements* (JBAs). Podemos não ser capazes de obter tais autorizações, enquanto outros concorrentes podem consegui-las. Assim, é possível que não consigamos competir nas mesmas rotas que eles, o que reduziria nossa participação de mercado e teria um efeito adverso sobre nossos resultados financeiros. Não podemos garantir que haverá qualquer benefício derivado de tais acordos.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

Alguns de nossos concorrentes contam com apoio externo, o que pode afetar negativamente nossa posição ante a concorrência.

Alguns de nossos concorrentes podem contar com fontes externas de apoio, como seus governos nacionais, que não estão disponíveis para nós. Esse apoio pode incluir, entre outros, subsídios, apoio financeiro ou isenções fiscais. Esse apoio pode nos colocar em desvantagem em relação à concorrência e afetar adversamente nossas operações e nosso desempenho financeiro. Por exemplo, a Aerolíneas Argentinas tem historicamente um forte subsídio do governo.

Além disso, como resultado do ambiente competitivo, poderia haver uma maior consolidação no setor de companhias aéreas latino-americanas e globais, seja por meio de aquisições, *joint ventures*, parcerias ou alianças estratégicas. Não podemos prever os efeitos de uma maior consolidação do setor. Além disso, a consolidação da indústria da aviação e as mudanças nas alianças internacionais continuarão afetando o cenário competitivo do setor e poderão resultar na criação de companhias aéreas e alianças com mais recursos financeiros, redes globais mais extensas e estruturas de custos mais baixos.

Nossas operações estão sujeitas a regulamentações ambientais locais, nacionais e internacionais; os custos para cumprir com os regulamentos aplicáveis ou as consequências da não conformidade podem afetar adversamente nossos negócios ou nossa reputação.

Nossas operações são afetadas por regulamentações ambientais nos níveis local, nacional e internacional. Estas normas incluem, entre outras coisas, emissões atmosféricas, gestão de resíduos sólidos e efluentes de água, ruído de aeronaves e outras atividades relacionadas aos nossos negócios. Operações e resultados financeiros futuros podem variar como resultado dessas normas. A conformidade com essas normas e com novas ou já existentes normas que possam se aplicar a nós no futuro pode aumentar nossa base de custos e afetar adversamente nossas operações e resultados financeiros. Além disso, o descumprimento dessas normas pode nos afetar adversamente de várias maneiras, incluindo nossa reputação.

Em 2016, a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) adotou uma resolução que criou o Plano de Compensação e Redução da Aviação de Carbono para a Aviação Internacional (CORSIA, em sua sigla em inglês), que fornece um marco para uma medida global baseada no mercado para estabilizar as emissões de dióxido de carbono (CO_2) na aviação civil internacional (por exemplo, voos da aviação civil que saem de um país e chegam a outro). O CORSIA será implementado em etapas, começando com a participação dos países membros da OACI de maneira voluntária durante uma fase piloto (de 2021 a 2023), seguida da primeira etapa (de 2024 a 2026) e depois da segunda fase (a partir de 2027). Atualmente, o CORSIA se concentra na definição de padrões para monitoramento, reporte e verificação de emissões das operações aéreas, bem como na definição de medidas para compensar as emissões de CO_2 após 2020. Na medida em que a maioria dos países em que operamos permaneça como estados membros da OACI, no futuro poderemos ser afetados pelas normas adotadas no âmbito do CORSIA.

A proliferação de regulamentações e impostos nacionais para as emissões de CO_2 nos países onde temos operações domésticas, incluindo os padrões ambientais enfrentados pela indústria na Colômbia, também pode afetar nossos custos e nossas margens operacionais.

Nossos negócios podem ser adversamente afetados por uma deterioração no setor de aviação causada por eventos exógenos que afetem o comportamento de viagens ou aumentem os custos, como o surto de algumas doenças, condições climáticas e desastres naturais, guerras ou ataques terroristas.

A demanda por transporte aéreo pode ser adversamente afetada por eventos exógenos, como condições climáticas adversas ou desastres naturais, epidemias (como Ebola ou Zika), ataques terroristas, guerras ou instabilidades política e social. Situações como estas em um ou mais dos mercados em que operamos podem ter um impacto significativo em nosso negócio, nossa situação financeira e os resultados de nossas operações. Esse tipo de situação também poderia ter um efeito prolongado na demanda de transporte aéreo e em certos itens de custo.

Após os ataques terroristas ocorridos nos Estados Unidos em 11 de setembro de 2011, a Em-

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

presa tomou a decisão de reduzir seus voos para os Estados Unidos. Em conjunto com a diminuição do serviço, a Companhia também reduziu sua força de trabalho, o que resultou em maiores despesas devido ao pagamento de indenizações aos funcionários demitidos durante 2001. Portanto, qualquer ataque terrorista ou tentativa de ataque no futuro, estando ou não envolvidas aeronaves comerciais, qualquer aumento nas hostilidades relacionadas a represálias contra organizações terroristas ou de qualquer outro tipo e qualquer outro impacto negativo relacionado podem resultar na diminuição do tráfego de passageiros e afetar de forma importante e negativa nosso negócio, nossa situação financeira e os resultados de nossas operações.

Depois dos ataques terroristas de 2001, as companhias aéreas sofreram um aumento nos custos derivados da elevação das medidas de segurança, que poderiam se tornar ainda mais rigorosas no futuro. Além das medidas implementadas pelo Departamento de Segurança Interna dos Estados Unidos e da Taxa de Segurança Aeroportuária (TSA), a Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA) e certos governos estrangeiros também começaram a implementar medidas de segurança mais severas nos aeroportos estrangeiros onde operamos.

As receitas das companhias aéreas dependem do número de passageiros transportados, da tarifa paga por cada passageiro e de fatores de serviço, como a pontualidade de partidas e chegadas. Em períodos de neblina, gelo, baixas temperaturas, tempestades ou outras condições climáticas adversas, alguns ou todos os nossos voos podem ser cancelados ou substancialmente atrasados, reduzindo nossa lucratividade. Da mesma forma, os preços e estoques de combustível, que representam um custo significativo para a empresa, poderiam aumentar como resultado de futuros ataques terroristas, um aumento generalizado das hostilidades ou uma redução no nível de produção de combustível, voluntária ou não, pelos países produtores de petróleo. Esses aumentos podem resultar em preços mais altos das passagens aéreas e na menor demanda por viagens aéreas em geral, o que poderia ocasionar efeitos adversos em nossas receitas e nos resultados de nossas operações.

Estamos sujeitos a riscos relacionados a procedimentos legais e administrativos que podem afetar adversamente nosso desempenho comercial e financeiro em caso de uma opinião desfavorável.

A natureza de nossos negócios nos expõe a litígios relacionados a questões trabalhistas, de seguros e de segurança, processos regulatórios, fiscais e administrativos, investigações governamentais, reclamações de danos e disputas contratuais. Os litígios são inerentemente onerosos e imprevisíveis, o que dificulta a estimativa precisa do resultado, entre outras questões. Atualmente, como no passado, estamos sujeitos a processos ou investigações de litígios reais ou potenciais. Embora estabeleçamos as provisões que julgamos necessárias, os valores que reservamos podem variar substancialmente dos valores que devemos efetivamente pagar devido às incertezas inerentes ao processo de estimativa. Não podemos garantir que esses ou outros processos legais não afetarão significativamente nossos negócios.

Estamos sujeitos a leis e regulamentos anticorrupção, antissuborno, lavagem de dinheiro e antitruste no Chile, nos Estados Unidos e nos vários países em que operamos. Qualquer violação de uma ou mais dessas leis ou regulamentos poderá ter um efeito adverso relevante em nossa reputação, nos resultados de nossas operações e em nossa situação financeira.

Estamos sujeitos a leis e regulamentos internacionais sobre anticorrupção, antissuborno, lavagem de dinheiro e antitruste, e somos obrigados a cumprir as leis e regulamentos vigentes em todas as jurisdições onde operamos. Da mesma forma, estamos sujeitos a regulamentos de sanções econômicas que restringem nossa interação com determinados países, indivíduos e entidades sancionados. Não podemos garantir que nossas políticas e procedimentos internos serão suficientes para impedir ou detectar todas as práticas inapropriadas, fraudes ou violações da lei por nossas subsidiárias, funcionários, diretores, executivos, parceiros, agentes e prestadores de serviços ou que essas pessoas não realizarão ações que violem nossas políticas e procedimentos. Qualquer violação de uma ou mais dessas leis ou regulamentos sobre sanções poderia ter um efeito adverso relevante em nossa reputação, nos resultados de nossas operações e em nossa situação financeira.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

O governo brasileiro tem exercido e pode continuar exercendo forte influência sobre a economia brasileira, o que poderia ter um impacto adverso sobre nossos negócios, nossa situação financeira e os resultados de nossas operações.

A economia brasileira tem sido caracterizada pela participação substancial do governo brasileiro, que frequentemente altera suas políticas monetária, de crédito, fiscal e outras para influenciar a economia do país. As ações do governo brasileiro para controlar a inflação e implementar outras políticas envolveram controles de salários e preços, desvalorização do real, controles sobre remessas de fundos para o exterior, intervenção do Banco Central para afetar as taxas de juros básicas e outras medidas. Não temos controle nem podemos prever quais medidas ou políticas o governo brasileiro pode tomar no futuro.

O governo peruano exerceu e pode continuar exercendo forte influência sobre a economia peruana, o que pode ter um impacto adverso sobre nossos negócios, nossa situação financeira e os resultados de nossas operações.

No passado, o Peru sofreu períodos de grave recessão econômica, desvalorização da moeda, inflação alta e instabilidade política, o que resultou em consequências econômicas adversas. Não podemos garantir que o Peru não sofrerá situações adversas semelhantes no futuro, mesmo que em poucos anos os processos democráticos tenham sido concluídos sem qualquer violência.

Não podemos assegurar que as administrações atuais ou futuras manterão políticas econômicas favoráveis a empresas e de mercados abertos ou políticas que estimulem o crescimento econômico e a estabilidade social. Qualquer mudança na economia peruana ou nas políticas econômicas do governo peruano pode ter um efeito negativo sobre nossos negócios, nossa situação financeira e os resultados de nossas operações.

A instabilidade e agitação política na América Latina podem afetar adversamente nossos negócios.

Nós operamos principalmente na América Latina, e é por isso que estamos sujeitos a uma ampla gama de riscos associados às nossas operações nessa região. Estes riscos podem incluir condições políticas e econômicas instáveis, falta de sistemas jurídicos bem estabelecidos e confiáveis, controles cambiais e outros limites à nossa capacidade de repatriar nossos lucros e mudanças nos requisitos legais ou regulamentares. Na Venezuela, por exemplo, as empresas estrangeiras só podem repatriar dinheiro por meio de certos programas do governo, que poderia evitar que repatriemos caixa em determinados períodos.

Embora as condições na América Latina variem de um país para outro, as reações dos clientes perante as situações na região podem resultar em uma diminuição no tráfego de passageiros, o que poderia ter um efeito negativo sobre a nossa situação financeira e os resultados de nossas operações.

RISCOS RELACIONADOS ÀS NOSSAS AÇÕES ORDINÁRIAS E ADSS

Nossos principais acionistas podem ter interesses que diferem dos interesses dos outros acionistas.

Um dos nossos principais grupos de acionistas, o Grupo Cueto (os "Acionistas Controladores da LATAM"), que, em 31 de dezembro de 2018, detinha 27,91% de nossas ações ordinárias nominativas em seu nome, tem o direito de eleger três dos nove membros do nosso conselho e está em posição de dirigir nossa administração. Além disso, os acionistas majoritários da LATAM chegaram a um acordo de acionistas com o Grupo Amaro, que, em 31 de dezembro de 2018, detinha 2,58% das ações da LATAM por meio da TEP Chile, bem como a participação indireta que tem por meio de seus 21,88% na Costa Verde Aeronáutica S.A., o principal veículo legal por meio do qual o Grupo Cueto tem ações da LATAM, segundo o qual estes importantes grupos de acionistas concordaram em votar em conjunto para eleger os indivíduos em nosso conselho de acordo com sua participação acionária direta e indireta na LATAM. Em linha com o acordo de acionistas, os acionistas majoritários da LATAM e do Grupo Amaro também concordaram em utilizar os seus esforços de boa-fé para chegar a um acordo e agir em conjunto em todas as ações levadas a cabo por nosso conselho ou assembleia de acionistas e, se não puder chegar a tal acordo, siga as propostas do nosso conselho. As decisões da Companhia que exigem a maioria dos votos de acordo com a lei chilena

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

também estão sujeitas a acordos de voto entre os Acionistas Majoritários da LATAM e do Grupo Amaro. Da mesma forma, outro acionista majoritário, a Qatar Airways Investments (UK) Ltd., que, em 31 de dezembro de 2018, detinha 9,99% de nossas ações ordinárias, tem o direito de ceder uma pessoa ao nosso conselho de administração. Nossos principais acionistas podem ter interesses que diferem dos interesses de nossos demais acionistas.

De acordo com os termos do Contrato de Depósito que rege nossas ADSs, se os detentores das ADSs não fornecerem ao JP Morgan Chase Bank, NA, na qualidade de depositário das ADSs, instruções oportunas para a votação das ações ordinárias subjacentes às suas ADRs, o depositário será considerado instruído a outorgar a uma pessoa designada pelo conselho o direito discricionário de voto sobre essas ações ordinárias. A pessoa indicada pelo conselho para exercer esse direito de voto discricionário pode ter interesses que se alinhem com os dos nossos acionistas majoritários, mas que diferem daqueles interesses de nossos outros acionistas. Historicamente, nosso conselho nomeia seu presidente. Os membros do novo conselho eleito pelos acionistas em 2018 indicaram Ignacio Cueto para ocupar esse cargo.

A operação de nossas ADSs e ações ordinárias nos mercados de valores mobiliários é limitada e pode sofrer de uma maior falta de liquidez e volatilidade de preços.

Nossas ações ordinárias estão listadas nas várias bolsas de valores chilenas. Os mercados de títulos chilenos são muito menores, menos líquidos e mais voláteis do que os principais mercados de valores mobiliários dos Estados Unidos. Da mesma forma, os mercados de títulos chilenos podem ser afetados significativamente por situações em outros mercados emergentes, particularmente em outros países da América Latina. Assim, enquanto você tiver o direito de retirar suas ações ordinárias subjacentes às ADSs do depositário a qualquer momento, sua capacidade de vender as ações ordinárias subjacentes às ADSs no valor e no preço e no momento de sua eleição poderia ser substancialmente limitada. Esse mercado operacional limitado também pode aumentar a volatilidade dos preços das ADSs ou das ações ordinárias subjacentes às ADSs.

Os detentores de ADRs podem ser adversamente afetados por desvalorizações cambiais e flutuações nas taxas de câmbio.

Se a taxa de câmbio do peso chileno cair em relação ao dólar, o valor das ADSs e qualquer distribuição realizada sobre elas pelo depositário poderá ser afetada negativamente. As distribuições em dinheiro feitas sobre as ADSs são recebidas pelo depositário (representado pelo banco custodiante no Chile) em pesos, convertido pelo banco custodiante em dólares à taxa de câmbio vigente na época e distribuído pelo depositário aos detentores dos ADRs que representam essas ADSs. Além disso, o depositário incorrerá em despesas de conversão de moeda (que serão absorvidas pelos detentores dos ADRs) em conexão com a conversão de moedas estrangeiras e a subsequente distribuição de dividendos ou outros pagamentos sobre as ADSs.

Futuras mudanças nos controles de investimentos estrangeiros e nas retenções de impostos no Chile podem afetar negativamente os não residentes que investem em nossas ações.

No passado, os investimentos em ações no Chile por não residentes estavam sujeitos a várias regras de controle cambial que regem a repatriação de investimentos e os lucros obtidos. Embora atualmente não estejam em vigor, anteriormente as regras do Banco Central do Chile exigiam e poderiam voltar a exigir que os investidores estrangeiros adquirissem títulos no mercado secundário do Chile para manter uma reserva de caixa ou para pagar uma taxa pela conversão de moeda estrangeira para comprar esses títulos. Além disso, mudanças futuras nas retenções fiscais poderiam afetar negativamente os não residentes que investem em nossas ações.

Não podemos assegurar que, no futuro, nenhuma restrição adicional seja imposta ou exigida no Chile aplicável aos detentores de ADRs, à alienação das ações ordinárias subjacentes às ADSs ou ao repatriamento da aquisição, alienação ou pagamento de dividendos, nem podemos avaliar a duração ou o impacto que tais possíveis restrições teriam que ser impostas ou exigidas essas possíveis restrições.

É possível que nossos detentores de ADSs não exerçam seus direitos preferenciais em determinadas circunstâncias.

A Lei de Sociedades Anônimas do Chile estipula que os direitos preferenciais sejam outorgados a

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

todos os acionistas quando a Companhia emitir novas ações pagas à vista, proporcionando a tais titulares o direito de adquirir uma quantidade suficiente de ações para manter seu percentual atual de participação. Nós não podemos oferecer ações aos titulares de ADSs e acionistas localizados nos Estados Unidos segundo os direitos preferenciais outorgados aos acionistas em conexão com qualquer emissão futura de ações, a menos que esteja em vigor uma declaração de registro sob a Lei de Valores de 1933 dos Estados Unidos, de acordo com a sua emenda (a "Lei de Valores"), relativa a tais direitos e ações, ou que esteja disponível qualquer isenção das exigências dos registros estipulados pela lei de valores mobiliários. No momento de qualquer oferta de valores, avaliaremos os possíveis custos e passivos associados a tal declaração de registro à luz de qualquer benefício indireto para nós de permitir que os detentores de ADR nos Estados Unidos que representam ADSs e acionistas localizados nos Estados Unidos exerçam direitos preferenciais, assim como outros fatores que podem ser considerados apropriados naquele momento, e então tomaremos uma decisão sobre o preenchimento de uma declaração de registro. Não podemos assegurar que decidiremos apresentar uma declaração de registro ou que tais direitos estarão disponíveis aos detentores de ADSs e acionistas localizados nos Estados Unidos.

Não temos obrigação de divulgar tanta informação aos investidores como devem fazer as emissoras norte-americanas e, portanto, você pode receber menos informações sobre nós do que receberia sobre uma empresa norte-americana similar.

Os requisitos de divulgação corporativa que se aplicam à nossa empresa podem não ser equivalentes àqueles que se aplicam a uma empresa dos Estados Unidos e, portanto, você pode receber menos informações sobre nós do que receberia sobre uma empresa norte-americana semelhante. Estamos sujeitos aos requisitos de divulgação estabelecidos no Securities Exchange Act de 1934, conforme sua alteração, ou na Lei de Valores. Os requisitos de divulgação que se aplicam a emissores estrangeiros nos termos do *Securities Act* são mais limitados do que aqueles requisitos para emissores dos Estados Unidos. As informações disponíveis ao público sobre os emissores de valores registrados nas bolsas de valores chilenas também oferecem menos detalhes em certos aspectos do que informações publicadas regularmente por empresas listadas nos Estados Unidos ou em outros países. Da mesma forma, há um nível mais baixo de regulamentação no mercado de valores mobiliários chileno e das atividades dos investidores nesses mercados em comparação com o nível de regulamentação dos mercados de valores mobiliários nos Estados Unidos e em outros países desenvolvidos.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

POLÍTICAS E SISTEMAS

POLÍTICA DE SEGURANÇA, QUALIDADE E MEIO AMBIENTE LATAM

O Grupo LATAM se compromete a alcançar os mais altos padrões de segurança, qualidade e meio Ambiente em todas as atividades operacionais e administrativas e em todas as instalações e localidades onde opera, e aplicar os recursos necessários para tal.

Para isso, assumimos o compromisso de:

> Declarar a segurança como valor inegociável de nossa empresa; fomentar em nossos colaboradores uma cultura de autocuidado; desenvolver processos orientados à prevenção e à identificação dos perigos; avaliar e mitigar os riscos associados às diferentes atividades operacionais e administrativas próprias do funcionamento da companhia; e garantir que a equipe operacional esteja apta psicológica e fisicamente para o desenvolvimento de suas funções.

> Cumprir a legislação vigente aplicável observando a aderência aos procedimentos internos e aos compromissos voluntários firmados.

> Promover o desenvolvimento de um Sistema de Gestão de Segurança para todos os colaboradores envolvidos em atividades operacionais.

> Valorizar os relatórios sobre ações e condições inseguras de trabalho e assegurar que não serão aplicadas sanções para aqueles que as realizam porque o erro é inerente à condição humana. Ao mesmo tempo, não aceitaremos desvios intencionais deliberados aos padrões ou processos operacionais da empresa, a fim de garantir o correto cumprimento do Código de Conduta do Grupo LATAM.

> Desenvolver um Sistema de Gestão de Segurança, Qualidade e Meio Ambiente que permita revisar periodicamente o desempenho de metas, objetivos e recursos aplicados; implementar as melhores práticas ambientais; prevenir qualquer tipo de contaminação; e gerenciar de maneira eficiente as nossas emissões de carbono.

No Grupo LATAM, aplicamos os princípios de ética, excelência e melhoria contínua em nossos processos de gestão de Operações e/ou Centro de Manutenção, com o propósito de contribuir para posicionar o Grupo LATAM como a melhor companhia aérea da América Latina e uma das melhores do mundo. Tais ações reforçam o nosso compromisso de gerar valor para clientes, acionistas, fornecedores, autoridades, colaboradores e localidades onde desenvolvemos nossas atividades operacionais.

ECOEFICIÊNCIA DAS OPERAÇÕES

GASES DE EFEITO ESTUFA (t CO_2e) [305-1, 305-2, 305-3 e 305-4]

	2015	2016	2017	2018	Δ 2018/2017
Emissões diretas[1]	11.610.378	11.343.650	11.051.171	11.513.608	4,18%
Emissões indiretas[2]	20.660	15.767	24.498	16.759	-31,59%
Outras emissões indiretas[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%**
Intensidade de emissões na operação total (kg CO_2e/100 RTK)	83,82	83,02	79,89	80,34	0,57%
Intensidade de emissões nas operações aéreas (kg CO_2e/100 RTK)	83,31	82,56	79,45	80,06	0,77%
Intensidade de emissões (valor líquido) na operação total (kg CO_2e/100 RTK)[4]	83,77	82,96	77,50	77,86	0,47%

1 Emissões diretas (Escopo 1): consumo de combustíveis nas operações aéreas, fontes fixas e veículos da frota LATAM, além de emissões fugitivas de gases refrigerantes.
2 Emissões indiretas (Escopo 2): compra de energia elétrica. O cálculo de emissões considera as diferentes matrizes energéticas dos países onde a LATAM opera.
3 Outras emissões indiretas (Escopo 3): transporte terrestre relacionado a operações (colaboradores, fornecedores e resíduos) e deslocamento aéreo (em outras companhias) de colaboradores em atividades de trabalho.
4 Considera as compensações de emissões realizadas.
Nota: o inventário de emissões de gases de efeito estufa da LATAM conta com verificação externa, realizada pela Associação Espanhola de Normatização e Certificação (AENOR).

FONTE	FATOR DE EMISSÃO
Combustível de aviação	**3,15 kg CO_2/kg combustível** (Norma Europeia n. 601/2012)
Gasolina	**69.300 kg CO_2/TJ** (IPCC 2006)
Diesel	**74.100 kg CO_2/TJ** (IPCC 2006)
Gás natural	**56.100 kg CO_2/TJ** (IPCC 2006)
Gás liquefeito de petróleo (GLP)	**63.100 kg CO_2/TJ** (IPCC 2006)
ELETRICIDADE	
Argentina	**535,00 g CO_2/kWh** [http://www.energia.gob.ar/contenidos/verpagina.php?idpagina=2311][1]
Brasil	**74,2 g CO_2/kWh** [http://www.mctic.gov.br/mctic/opencms/ciencia/SEPED/clima/textogeral/emissao_corporativos.html][1]
Chile	**450,00 g CO_2/kWh** [ACCIONA]
Colômbia	**210 g CO_2/kWh** [http://www1.upme.gov.co/ServicioCiudadano/Documents/Documento%20de%20calculo%20del%20FE%20del%20SIN%202016%20FORMULADO.docx][1]
Equador	**694,50 g CO_2/kWh** [http://www.revistapolitecnica.epn.edu.ec/images/revista/volumen37/tomo1/Factor_Anual_de_Emision.pdf][1]
Estados Unidos	**555,96 g CO_2/kWh** [http://www.iea.org/co2highlights/][2]
Peru	**547,00 g CO_2/kWh** [http://www.fonamperu.org/general/mdl/bienvenida.php][2]

1 Informação consultada em 19 de fevereiro de 2019.
2 Informação consultada em 7 de março de 2019.
IPCC: Painel Intergovernamental de Mudanças Climáticas.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

ECOEFICIÊNCIA OPERACIONAL

EMISSÕES ATMOSFÉRICAS SIGNIFICATIVAS [305-6 e 305-7]

	2015	2016	2017	2018	Δ(%) 2018/2017
Óxidos de nitrogênio (NOx) – (t)	39.722	38.828	37.876	39.485	4,25
Intensidade na operação de passageiros (g/RPK)	0,26	0,27	0,25	0,26	1,17
Intensidade na operação de carga (g/RTK)	2,13	1,85	1,82	1,72	-5,72
Óxidos de enxofre (SOx) – (t)	1.759	1.720	1.678	1.749	4,25
Intensidade na operação de passageiros (g/RPK)	0,012	0,012	0,011	0,011	1,17
Intensidade na operação de carga (g/RTK)	0,09	0,08	0,08	0,08	-5,72
Gases que afetam a camada de ozônio[1]	4,96	6,44	23,84	46,7	96,09[2]

1 Inclui (2018): Halon-1301; HCFC-141b; HCFC-22; HFC-125; HFC-134a; HFC143a; HFC-32; R410A; e R507A.
2 O aumento é explicado pela recarga dos extintores de incêndio para os aviões do Brasil.
Nota: nos indicadores de intensidade de emissões, a variação ano a ano não chega a ser perceptível nesta tabela porque os dados são apresentados com apenas duas casas decimais.

ESCOPO DAS INFORMAÇÕES (%)

	2015	2016	2017	2018
Combustível de aviação – operação aérea	100	100	100	100
Combustível – fontes fixas				
Diesel	95	96	96	96
Gás natural	100	100	100	100
Gasolina	95	100	100	100
Gás liquefeito de petróleo (GLP)	100	94	100	100
Combustível – fontes móveis				
Diesel	86	79	96	96
Gasolina	82	93	96	96
Gás liquefeito de petróleo (GLP)	100	100	100	100
Gases refrigerantes (vários)	100	100	100	100
Eletricidade	96	93	100	100
Transporte em outras linhas aéreas (combustível de aviação)	**100**	**96**	**100**	**100**

Nota: o cálculo considera o escopo de cobertura das informações em cada país de operação e a sua participação percentual no transporte total medido por RPK.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

ECOEFICIÊNCIA OPERACIONAL

USO EFICIENTE DE COMBUSTÍVEL – PRINCIPAIS INICIATIVAS

> **APU:** racionalizar o uso do motor auxiliar para diminuir o consumo de energia.

> ***Standard Operating Procedures* (SOP):** utilizar os procedimentos padrão de aproximação, aterrissagem e taxiamento estabelecidos nos manuais dos fabricantes de aviões.

> **Peso:** eliminar o peso desnecessário durante o voo.

> ***Cost Index*:** revisão do índice que estabelece níveis ideais para a relação entre velocidade e consumo de combustível. Quanto mais baixa a velocidade menor será o consumo de combustível.

> **Ações de manutenção:** tarefas corretivas nos aviões com desvio no consumo de combustível.

> **Políticas de combustível:** monitoramento da quantidade de combustível extra carregada nos diferentes voos.

> **Lavagem de motores:** limpeza periódica para reduzir partículas nas aletas do motor e melhorar a aerodinâmica.

> **Sistema RNP (*Required Navigation Performance*):** uso de sistema de navegação e aproximação baseado em tecnologia de posicionamento por satélite (GPS) e de referências autônomas ILS do avião, permitindo aproximações mais eficientes e seguras.

> **Gestão de rotas:** otimização das rotas existentes e criação de novas – mais curtas e diretas – que consomem menos combustível.

> ***Optical Spectrum Analyzers* (OSA):** *software* que analisa o cenário ótimo da rota e calcula a trajetória mais eficiente levando em conta um grande número de variáveis.

> **PACK (*Pressurization and Air Conditioning Kit*) off:** otimizar o uso dos equipamentos de climatização e pressurização do avião.

DESTINAÇÃO DE RESÍDUOS (t) 2018 [306-2]	
RESÍDUOS PERIGOSOS	31.265,16
Aterro sanitário	53,28
Reciclagem	131,05
Incineração	38,31
Coprocessamento	97,00
Depósito controlado	293,67
Tratamento de efluentes	30.604,02
Outra	47,83
RESÍDUOS NÃO PERIGOSOS	2.085,61
Aterro sanitário	1.636,72
Reciclagem	354,73
Incineração	–
Coprocessamento	15,00
Depósito controlado	–
Tratamento de efluentes	–
Outra	79,16
TOTAL	**33.350,77**

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

DIRETO AO PONTO: CONECTADOS AO NEGÓCIO

CAPACITAÇÃO (H) POR PROFISSIONAL [404-1]

	2016	2017	2018
POR CATEGORIA PROFISSIONAL			
Administração	14,6	15,6	0,7
Manutenção	47,0	29,2	25,2
Operações	39,5	35,8	178,4
Piloto e copiloto	42,7	75,8	11,1
Outros tripulantes	45,8	32,2	50,7
Vendas	26,3	47,5	5,0
POR GÊNERO			
Homens	37,7	34,8	30,3
Mulheres	33,9	47,2	42,5
TOTAL	**36,2**	**39,8**	**35,0**

EQUIPE MULTICULTURAL

GRUPO LATAM E FILIAIS – TOTAL DE COLABORADORES (2018) [102-8]

	Total	%
POR GÊNERO		
Homens	24.794	60,2
Mulheres	16.376	39,8
POR FAIXA ETÁRIA		
Até 30 anos	10.991	26,7
De 31 a 40 anos	17.460	42,4
De 41 a 50 anos	8.924	21,7
De 51 a 60 anos	3.102	7,5
A partir de 61 anos	693	1,7
POR TEMPO DE CASA		
Até 3 anos	8.626	21,0%
De 3 anos e um dia a 6 anos	7.456	18,1%
De 6 anos e um dia a 9 anos	8.510	20,7%
De 9 anos e um dia a 12 anos	7.203	17,5%
A partir de 12 anos e um dia	9.375	22,8%
TOTAL	**41.170**	**100%**

GRUPO LATAM E FILIAIS – COLABORADORES DE NÍVEL GERENCIAL (2018)

	Total	%
POR GÊNERO		
Homens	664	70,5
Mulheres	275	29,5
POR FAIXA ETÁRIA		
Até 30 anos	42	4,47%
De 31 a 40 anos	485	51,65%
De 41 a 50 anos	295	31,42%
De 51 a 60 anos	100	10,65%
A partir de 61 anos	17	1,81%
POR TEMPO DE CASA		
Até 3 anos	66	7,0%
De 3 anos e um dia a 6 anos	165	17,6%
De 6 anos e um dia a 9 anos	237	25,2%
De 9 anos e um dia a 12 anos	141	15,0%
A partir de 12 anos e um dia	330	35,1%
TOTAL	**939**	**100%**

Nível gerencial: inclui subgerente, gerente, gerente sênior, diretor e vice-presidente.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

COLABORADORES

EQUIPE MULTICULTURAL

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO (2018)

	Total	%
POR GÊNERO		
Homens	8	88,9%
Mulheres	1	11,1%
POR FAIXA ETÁRIA		
Até 30 anos	0	0,0%
De 31 a 40 anos	2	22,2%
De 41 a 50 anos	0	0,0%
De 51 a 60 anos	6	66,7%
A partir de 61 anos	1	11,1%
POR TEMPO DE CASA		
Até 3 anos	5	55,6%
De 3 anos e um dia a 6 anos	2	22,2%
De 6 anos e um dia a 9 anos	1	11,1%
De 9 anos e um dia a 12 anos	0	0,0%
A partir de 12 anos e um dia	1	11,1%
TOTAL	**9**	**100,00%**

GRUPO LATAM E FILIAIS – DISTRIBUIÇÃO POR GÊNERO (2018) [102-8]

	Mulheres	Homens
TOTAL DE COLABORADORES		
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%)
Colômbia	690 (48,6%)	729 (51,4%)
Equador	410 (53,3%)	359 (46,7%)
Estados Unidos	141 (46,1%)	165 (53,9%)
Peru	1.950 (51,2%)	1.859 (48,8%)
Outros	404 (51,5%)	381 (48,5%)
Distribuição geral	16.376 (39,8%)	24.794 (60,2%)
COLABORADORES DE NÍVEL GERENCIAL		
Argentina	8 (26,7%)	22 (73,3%)
Brasil	92 (37,4%)	154 (62,6%)
Chile	132 (26,3%)	370 (73,7%)
Colômbia	5 (18,5%)	22 (81,5%)
Equador	5 (38,5%)	8 (61,5%)
Estados Unidos	8 (25,8%)	23 (74,2%)
Peru	9 (26,5%)	25 (73,5%)
Outros	16 (28,6%)	40 (71,4%)
Distribuição no nível gerencial	275 (29,3%)	664 (70,7%)
INTEGRANTES DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO		
Brasil	1 (50,0%)	1 (50,0%)
Chile	0 (0,0%)	6 (100,0%)
Reino Unido	0 (0,0%)	1 (100,0%)
Distribuição no Conselho de Administração	1 (11,1%)	8 (88,9%)

ENGAJAMENTO E CONFIANÇA

GRUPO LATAM E FILIAIS – TAXA DE ROTATIVIDADE (%) [401-1]

	2016	2017	2018
POR GÊNERO			
Homens	13,5	17,8	9,9
Mulheres	17,0	14,1	20,8
POR FAIXA ETÁRIA			
Até 30 anos	18,2	18,1	30,6
De 31 a 40 anos	13,5	15,9	11,9
De 41 a 50 anos	11,7	11,4	3,7
De 51 a 60 anos	12,7	11,9	1,7
A partir de 61 anos	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
Colômbia	16,2	19,6	10,9
Equador	14,3	18,2	13,1
Estados Unidos	ND	ND	16,0
Peru	12,9	19,4	8,0
Outros	ND	ND	34,4
TOTAL	**14,8**	**15,5**	**14,2**

ND: informação não disponível.

GRUPO LATAM E FILIAIS – NOVAS CONTRATAÇÕES [401-1]

	Total	Tasa
Argentina	127	5,3%
Brasil	2.024	9,7%
Chile	1.863	17,3%
Colômbia	185	13,0%
Equador	86	11,2%
Estados Unidos	27	8,8%
Peru	548	14,4%
Outros	147	18,7%
TOTAL	**5.007**	**12,16%**

DIRETO AO PONTO: SEGURANÇA DOS COLABORADORES

GRUPO LATAM E FILIAIS - SEGURANÇA OCUPACIONAL [403-2]

	Mulher		Homem		Total	
Lesões ocupacionais	**Total**	**Taxa**	**Total**	**Taxa**	**Total**	**Taxa**
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
Colômbia	10,5	1,5	4,0	0,5	14,5	1,0
Equador	3,0	0,7	0,0	0,0	3,0	0,4
Peru	66,0	3,4	25,5	1,4	91,5	2,4
Outros (inclui 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**
Dias perdidos	**Total**	**Taxa**	**Total**	**Taxa**	**Total**	**Taxa**
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
Colômbia	158,0	22,3	43,0	5,7	201,0	13,7
Equador	11,0	2,6	0,0	0,0	11,0	1,4
Peru	1.450,0	74,0	322,0	17,3	1.772,0	46,4
Outros (inclui 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	
Colômbia	0		0		0	
Equador	0		0		0	
Peru	0		0		0	
Outros (inclui Estados Unidos)	0		0		0	
TOTAL	0		0		0	

Lesões ocupacionais: os acidentes associados a algum risco crítico e os eventos de alto impacto (acidentes que geram mais de 100 dias perdidos) contam como 1,5.
Taxa de lesões: total de lesões com afastamento/número médio de colaboradores x 100.
Taxa de dias perdidos: total de dias perdidos/número médio de colaboradores X 100. Inclui afastamentos por doenças ocupacionais, acidentes e óbitos relacionados ao trabalho. Os dias perdidos são calculados de acordo com a legislação de cada país. Argentina, Colômbia e Estados Unidos começam a contar a partir do dia posterior ao incidente; nos outros países, a contagem começa no mesmo dia em que ocorre o incidente. Os indicadores não cobrem os chamados acidentes de trajeto.
Fatalidades: não houve fatalidades relacionadas ao trabalho com trabalhadores terceirizados.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

SUMÁRIO DE CONTEÚDO GRI [102-44 e 103-1]

TEMA MATERIAL	PÚBLICO QUE APONTOU RELEVÂNCIA DO TEMA	LIMITES		CAPÍTULO DO RELATÓRIO
		ONDE OCORRE O IMPACTO?	ENVOLVIMENTO DA ORGANIZAÇÃO	
Saúde e segurança no ar e na terra	Governo, clientes, colaboradores e fornecedores	O impacto ocorre dentro da organização, principalmente nas aeronaves, aeroportos e outras instalações operacionais.	A LATAM define diferentes níveis de gestão dependendo do tipo de evento. Há um time dedicado que continuamente prepara a organização para a gestão de emergências.	Segurança Colaboradores
Ética e luta contra a corrupção	Imprensa, clientes, colaboradores, fornecedores e investidores	O impacto pode ocorrer dentro da organização, afetando todos os colaboradores e terceiros, bem como toda a sociedade.	A LATAM implementou um programa amplo de conformidade para gerenciar os impactos e minimizar os riscos.	Governança corporativa
Pontualidade	Clientes, colaboradores e fornecedores	O impacto ocorre na principal atividade da LATAM, que são os voos operados, afetando a percepção dos passageiros e o negócio de maneira geral.	Uma fatia relevante dos impactos pode ser gerenciada pela LATAM, como atrasos devidos a manutenções, gestão da tripulação e outros. Alguns impactos são externos à organização, como condições climáticas, limitações de tráfego aéreo e congestionamento nos aeroportos.	Clientes
Sustentabilidade econômica e financeira	Imprensa, clientes, colaboradores, fornecedores e investidores	O principal impacto ocorre dentro da LATAM e pode afetar a marca, o programa de fidelidade, a implementação da estratégia de negócio, as relações comerciais e outros.	A LATAM pode ajustar ou reestruturar sua estratégia. Ainda assim, a maioria dos fatores não está sob seu controle. O Grupo conta com uma política de gestão e mitigação de riscos financeiros.	Nosso negócio
Desenvolvimento dos colaboradores	Clientes, colaboradores e fornecedores	O impacto ocorre em todas as operações da LATAM. A gestão de recursos humanos está diretamente ligada ao desempenho corporativo.	A LATAM possui iniciativas de gestão de pessoas para maximizar os talentos dos colaboradores e estimular seu compromisso com a estratégia corporativa.	Colaboradores

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

SUMÁRIO DE CONTEÚDO GRI [102-44 e 103-1]

TEMA MATERIAL	PÚBLICO QUE APONTOU RELEVÂNCIA DO TEMA	LIMITES		CAPÍTULO DO RELATÓRIO
		ONDE OCORRE O IMPACTO?	ENVOLVIMENTO DA ORGANIZAÇÃO	
Mitigação das mudanças climáticas	Clientes, colaboradores e fornecedores	O impacto ocorre no meio ambiente e provém, principalmente, do uso de combustível, que contribui, em maior grau, para a emissão de gases de efeito estufa e, em menor grau, para a piora na qualidade do ar local.	O impacto é resultado das operações do Grupo, razão pela qual a LATAM conta com uma estratégia de seguimento e gestão das mudanças climáticas. O Grupo também está atento às oportunidades para incorporar novas tecnologias e melhores práticas que impactem no tema.	Meio ambiente
Foco no cliente	Imprensa, clientes, colaboradores e fornecedores	O impacto ocorre dentro da LATAM e com seus clientes, afetando o *market share* e os gastos dos clientes com a empresa.	A LATAM possui um papel-chave na gestão deste impacto, principalmente no que se refere à sua capacidade de se antecipar aos riscos existentes.	Clientes
Rede de destinos e conectividade	Imprensa, clientes, colaboradores e fornecedores	O desenvolvimento e o crescimento da rede de destinos são benéficos às cidades atendidas, gerando desenvolvimento econômico por meio da redução do custo de se fazer negócios e de transporte de cargas, e pelo aumento do turismo.	A LATAM possui um papel-chave na gestão e monitoramento dos fatores que podem afetar este tópico material.	Quem somos
Relacionamento com autoridades	Organizações da sociedade civil, associações setoriais, clientes, colaboradores, fornecedores e investidores	O impacto de uma mudança no ambiente regulatório ocorre dentro da organização, afetando todas as operações, e ocorre fora da organização afetando todo o setor.	A LATAM tem o papel de identificar e monitorar como as decisões de autoridades públicas podem afetar o desenvolvimento do Grupo e da indústria aérea, a conectividade em um país ou região e os consumidores.	Sustentabilidade
Turismo sustentável	Clientes e colaboradores	O impacto ocorre nos destinos atendidos pela LATAM.	A capacidade de gestão sobre o tema varia de acordo com a participação da LATAM no total de tráfego de passageiros para uma determinada localidade. O Grupo procura ser um ator ativo na promoção do equilíbrio entre o turismo e a conservação da cultura e do meio ambiente locais.	Sociedade

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

RELATÓRIOS FINANCEIROS

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE

DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES

DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE

DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE

SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS

RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA

CRÉDITOS

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS 2018

(em espanhol)

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

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

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
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 Condes – 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

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
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 disposicion 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

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE SITUACION FINANCIERA CLASIFICADO CONSOLIDADO

ACTIVOS	Nota	Al 31 de diciembre de 2018 MUS$	Al 31 de diciembre de 2017 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 PASIVOS	Nota	Al 31 de diciembre de 2018 MUS$	Al 31 de diciembre de 2017 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.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADO POR FUNCION

	Nota	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2018 MUS$	2017 MUS$
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

	Nota	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2018 MUS$	2017 MUS$
GANANCIA/(PÉRDIDA) DEL EJERCICIO		213.247	200.714
Componentes de otro resultado integral que no se reclasificarán al resultado del período 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 período antes de impuestos		(5.820)	2.763
Componentes de otro resultado integral que se reclasificarán al resultado del período 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 período 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 período			
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 período		1.567	(785)
Impuesto a las ganancias relativos a componentes de otro resultado integral que se reclasificará al resultado del período			
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 período		(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.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO

		Patrimonio atribuible a la controladora											
				Cambios en otras reservas									
	Nota	Capital emitido	Acciones propias en cartera	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	Ganancias acumuladas	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	Participaciones no controladoras	Patrimonio total
		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		3.146.265	(178)	(2.131.590)	18.140	(10.926)	39.481	2.639.780	554.885	470.320	4.171.292	91.147	4.262.439
Cambios en patrimonio													
Resultado integral													
Ganancia (pérdida)	25	-	-	-	-	-	-	-	-	181.935	181.935	31.312	213.247
Otro resultado integral		-	-	(597.615)	(27.473)	(4.252)		-	(629.340)	-	(629.340)	(13.180)	(642.520)
Total resultado integral		-	-	(597.615)	(27.473)	(4.252)	-	-	(629.340)	181.935	(447.405)	18.132	(429.273)
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		-	-	-	-	-	(1.607)	(864)	(2.471)	(54.580)	(57.051)	(29.339)	(86.390)
Saldos al 31 de diciembre de 2018		3.146.265	(178)	(2.729.205)	(9.333)	(15.178)	37.874	2.638.916	(76.926)	597.675	3.666.836	79.940	3.746.776

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO

		Patrimonio atribuible a la controladora											
				Cambios en otras reservas									
	Nota	Capital emitido	Acciones propias en cartera	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	Ganancias acumuladas	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	Participaciones no controladoras	Patrimonio total
		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)	1.506	(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	1.974	-	-	(26.427)	-	(26.427)	(2.515)	(28.942)
Total resultado integral		-	-	(45.035)	16.634	1.974	-	-	(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 al 31 de diciembre de 2017		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

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
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 MUS$	2017 MUS$
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 el 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 Nº 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 período 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.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

2

Las principales filiales que se incluyen en estos estados financieros consolidados, son las siguientes:

(a) Porcentajes de participación

RUT	Sociedad	País 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
96.951.280-7	Transporte Aéreo S.A.	Chile	US$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.631.520-2	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
								Ganancia/(pérdida)	
		MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	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.	417.767	407.570	10.197	315.607	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
96.951.280-7	Transporte Aéreo S.A.	330.777	128.428	202.349	324.498	104.357	220.141	(17.847)	2.172
96.631.520-2	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 (*)	181.522	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.

– Prismah 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.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
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

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

	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 NIIF 9	Efecto adopción NIIF 15	Al 1 de enero de 2018
		MUS$	MUS$	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

- 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					
	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$	Total 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:

	Clasificación NIC 39				Clasificación NIIF 9		
Activos	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	Total
	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$
Saldo al 31 de diciembre de 2017	2.446.864	62.867	1915	501890	-	-	3.013.536
Efectivo y equivalentes al efectivo	(1.112.346)	-	-	(29.658)	1.112.346	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)	-	-	-	1214.050	-	-
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

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

Pasivos	Clasificación NIC 39		Clasificacion 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

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		Al 31 de diciembre de 2018				
			Ajustes para conciliación			
	Nota	Resultados bajo NIIF 15	Costos de contrato (4)	Reconocimiento de ingresos diferidos [(5), (6)]	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		(721.270)	(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:

(i) Normas y enmiendas	Fecha de emisión	Aplicación obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
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

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

(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, utilizado 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.

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.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

(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.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

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

(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.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

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.

(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.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

(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.

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.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

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 programan 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.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
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.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

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).

Las siguientes tablas muestran el nivel de cobertura para los distintos períodos:

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

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

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).

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
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 inefectividad 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.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
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.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

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	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$	MUS$	MUS$		%	%
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	HSBC	Chile	US$	12.094	-	-	-	-	12.094	12.000	Al Vencimiento	3,14	3,14
Préstamos bancarios													
97.023.000-9	CORPBANCA	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	NATIXIS	Francia	US$	14.027	42.132	111.528	92.228	124.910	384.825	324.524	Trimestral	4,69	4,69
0-E	PK AirFinance	E.E.U.U.	US$	2.490	7.663	25.610	3.153	-	38.916	37.615	Mensual	4,15	4,14
0-E	INVESTEC	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	RRPF ENGINE	Inglaterra	US$	1.167	3.480	9.103	8.826	4.870	27.446	23.012	Mensual	4,01	4,01
0-E	APPLE BANK	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	NATIXIS	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	-	-	-
	Total			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.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

33

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2018
Nombre empresa deudora: TAM S.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	NEDERLANDSCHE 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	WACAP OU LEASINGS.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	-	-	-
78.591.370-1	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			

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

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	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$	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 DO BRASIL	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	CORPBANCA	Chile	UF	22.082	22.782	43.430	-	-	88.294	84.664	Trimestral	3,68	3,68
0-E	BLADEX	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	APPLEBANK	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 AirFinance	E.E.U.U.	US$	2.375	7.308	20.812	18.104	-	48.599	46.500	Mensual	3,18	3,18
0-E	KFW IPEX-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	RRPF 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.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
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	NEDERLANDSCHE 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 OU LEASING S.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 IBM S.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			

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
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:

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

	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 MUS$	Nivel I MUS$	Nivel II MUS$	Nivel III MUS$	Valor justo MUS$	Nivel I MUS$	Nivel II MUS$	Nivel III MUS$
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	-	-	-	-	-

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
	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$
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.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

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 aeroportuários	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).

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
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 períodos, lo que se realizaría de forma prospectiva.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
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.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

45

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$
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.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
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.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

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
Saldos 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

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.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

Al 31 de diciembre de 2017

Activos	Préstamos y cuentas por cobrar	Derivados de cobertura	Mantenidos para negociar	Designados al momento inicial a valor justo con cambios en resultados	Total
	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
	MUS$	MUS$	MUS$
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.

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.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

NOTA 8 - DEUDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR COBRAR CORRIENTES, Y CUENTAS POR COBRAR NO CORRIENTES

	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017
	MUS$	MUS$
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					
	Al día	de 1 a 90 días	de 91 a 180 días	de 181 a 360 días	más de 360 días	Total
	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$
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 creciticio de las cuentas por cobrar comerciales.

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	Al 31 de diciembre de 2017
	MUS$	MUS$
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
	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$
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.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

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	País de origen	Moneda	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 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

(b) Cuentas por pagar

RUT parte relacionada	Nombre parte relacionada	Naturaleza de la relación	País de origen	Moneda	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 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 2018	Al 31 de diciembre de 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 2018	Al 31 de diciembre de 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.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
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 2018	Al 31 de diciembre 2017	Al 31 de diciembre 2018	Al 31 de diciembre 2017	Al 31 de diciembre 2018	Al 31 de diciembre 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	1.186	20.295	11.198
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	21.614	-	-	-	21.614	-
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	21.505	51.836	51.836	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.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
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	5.768	291.103
Pasivos corrientes		
Otros pasivos	-	15.546
Total	-	15.546

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:

Aeronaves	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017
Boeing 777 Freighter	-	2 (*)
Airbus A330-200	-	1
Airbus A320-200	-	1
ATR42-300	1	1
Total	1	5

(*) 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.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
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 %	Participación 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, AIRES S.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.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
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	1.413	1.161.205	1.652
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	(1.135)
Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A.	116.118	55.865	60.253	77.746	69.149	8.597	291.827	(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

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

(b) Participaciones no controladora

Patrimonio	RUT	País	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$
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 al 31 de diciembre de 2018	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2017	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2018	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 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.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
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 1de enero de 2017	157.016	91053	978.849	383.395	1610.313
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)	(21264)
Amortización	(48.823)	-	-	(9.587)	(58.410)
Saldos al 31de diciembre de 2017	160.970	123.415	964.513	368.349	1617.247
Saldos iniciales al 1de enero de 2018	160.970	123.415	964.513	368.349	1617.247
Adiciones	792	94.300	-	-	95.092
Retiros	(403)	(124)	-	-	(527)
Traspaso programas informáticos	59.675	(61087)	-	-	(1412)
Diferencia por conversión filiales	(10.136)	(4.651)	(135.544)	(53.521)	(203.852)
Amortización	(54.549)	-	-	(11047)	(65.596)
Hiperinflacion Argentina	62	-	-	-	62
Ajustes aplicación NIC 29, Hiperinflacion Argentina	58	-	-	-	58
Saldos al 31de diciembre de 2018	156.469	151853	828.969	303.781	1441072

(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 período 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.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
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)	R$/US$	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.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
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 diciembre de 2018 MUS$	Al 31 de diciembre de 2017 MUS$	Al 31 de diciembre de 2018 MUS$	Al 31 de diciembre de 2017 MUS$	Al 31 de diciembre de 2018 MUS$	Al 31 de diciembre de 2017 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.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
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 1de 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)	-	-	(1.610)	(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	61.527
Total cambios	86.757	(368)	(5.671)	(936.647)	(9.558)	(3.135)	(609)	(20.316)	456.733	(432.814)
Saldos finales al 31de 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 1de 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)	(1.413)	(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)	(1.818)	(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 1Adopcion NIC 29 por Hiperinflacion Argentina	265	-	-	3.053	264	1.018	65	-	275	4.940
Hiperinlflacion 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 31de 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

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
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	Vida útil (años) 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 (1)	Activos comprometidos	Flota	Al 31 de diciembre de 2018 Deuda vigente	Al 31 de diciembre de 2018 Valor libro	Al 31 de diciembre de 2017 Deuda vigente	Al 31 de diciembre de 2017 Valor libro
			MUS$	MUS$	MUS$	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	-	-	110.267	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	21.830	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	141.817
		Airbus A321	28.938	70.333	36.026	72.741
KfW IPEX-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).

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

ii) Compromisos y otros

Los bienes totalmente depreciados y compromisos de compras futuras son los siguientes:

	Al 31 de diciembre de 2018 MUS$	Al 31 de diciembre de 2017 MUS$
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:

	Año de entrega					
Fabricante	2019	2020	2021	2022	2023-2026	Total
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 MUS$ 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 MUS$ 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	MUS$	15.398	11.053

(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	-
Amendoeira 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	-
Azalea 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
Chucao 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
FLYAF11S.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
Golondrina 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 Brasilia 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 Infraestructure Italia S.R.L.	Boeing 777	300ER	1	1
Sibipiruna Leasing Limited	Airbus A320	200	2	-
SL Alcyone 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

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

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	1.747.017	(100.311)	1.646.706	1.176.347	(63.313)	1.113.034

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	69.134	77.987	757	17.532	69.891	95.519

(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	3.738	3.511	-	-	3.738	3.511

(b) Impuestos diferidos

Los saldos de impuestos diferidos son los siguientes:

	Activos		Pasivos	
Conceptos	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	273.327	364.021	872.121	949.697

El saldo de activos y pasivos por impuestos diferidos se compone principalmente por diferencias temporarias a reversar en el largo plazo.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

Movimientos de los activos y pasivos por impuestos diferidos:

(a) Desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2017

	Saldo inicial Activo (pasivo)	Reconocimiento en resultado consolidado	Reconocimiento en resultado integral	Variación cambiaria	Saldo final Activo (pasivo)
	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$
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)
Reevaluaciones 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 Activo (pasivo)	Reconocimiento en resultado consolidado	Reconocimiento en resultado integral	Variación cambiaria	Saldo final Activo (pasivo)
	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$
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
Reevaluaciones 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
	MUS$	MUS$
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
	MUS$	MUS$
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
	MUS$	MUS$
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

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

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 2018 MUS$	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2017 MUS$	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2018 %	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2017 %
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 MUS$	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2017 MUS$
Efecto por impuesto diferido de los componentes de otros resultados integrales	1.298	(2.555)

NOTA 19 - OTROS PASIVOS FINANCIEROS

La composición de Otros pasivos financieros es la siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2018 MUS$	Al 31 de diciembre de 2017 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 MUS$	Al 31 de diciembre de 2017 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

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

(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 restructuró 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 Certificates ("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 Compañia. 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 Nº 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. Lo 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 ventiún 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 MUS$	Al 31 de diciembre de 2017 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

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2018
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2, Chile.

				Valores nominales						Valores contables								
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 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	Tipo de amortización	Tasa efectiva	Tasa nominal
				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	CORPBANCA	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	BLADEX	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	Trimestral	5,60	5,60
76.362.099-9	BTG PACTUAL CHILE	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 AIRFINANCE	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	INVESTEC	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$	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	APPLEBANK	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 IPEX-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.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2018
Nombre empresa deudora: TAM S.A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

				Valores nominales						Valores contables								
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 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	Tipo de amortización	Tasa efectiva	Tasa nominal
				MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$		%	%
Préstamos bancarios																		
0-E	NEDERLANDSCHE CREDIETVERZEKERING MAATSCHAPPIJ	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 OU LEASINGS.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			

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
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.

				Valores nominales						Valores contables								
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 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	Tipo de amortización	Tasa efectiva	Tasa nominal
				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 DO BRASIL	Chile	US$	100.000	-	-	-	-	100.000	100.696	-	-	-	-	100.696	Alvencimiento	2,40	2,40
97.951.000-4	HSBC	Chile	US$	12.000	-	-	-	-	12.000	12.007	-	-	-	-	12.007	Alvencimiento	2,03	2,03
Préstamos bancarios																		
97.023.000-9	CORPBANCA	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	PK 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	INVESTEC	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
-	SWAP 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.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2017
Nombre empresa deudora: TAM S.A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

				Valores nominales						Valores contables								
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 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	Tipo de amortización	Tasa efectiva	Tasa nominal
				MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$		%	%
Préstamos bancarios																		
0-E	NEDERLANDSCHE CREDIETVERZEKERING MAATSCHAPPIJ	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	WACAP OU LEASING S.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 IBM S.A	Brasil	BRL	21	-	-	-	-	21	21	-	-	-	-	21	Mensual	6,89	6,89
0-E	SOCIETE GENERALE	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			

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

(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 extrajera 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

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)

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

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 MUS$	Al 31 de diciembre de 2017 MUS$
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 MUS$	Al 31 de diciembre de 2017 MUS$
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 MUS$	Al 31 de diciembre de 2017 MUS$
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, mantenciones 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

(b) Pasivos devengados:

	Al 31 de diciembre de 2018 MUS$	Al 31 de diciembre de 2017 MUS$
Gastos de personal devengados	116.242	125.246
Mantención 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 MUS$	Al 31 de diciembre de 2017 MUS$	Al 31 de diciembre de 2018 MUS$	Al 31 de diciembre de 2017 MUS$	Al 31 de diciembre de 2018 MUS$	Al 31 de diciembre de 2017 MUS$
Provisiones por contigencias (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.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

(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:

	Contingencias (1)	Investigación Comisión Europea (2)	Total
	MUS$	MUS$	MUS$
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	367.493	9.883	377.376
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	298.886	9.403	308.289

(1) Saldos acumulados incluyen depósito judicial entregado en garantía, con respecto al "Fundo Aeroviario" (FA), por MMUS$ 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.

(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
	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$
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	2.454.746	2.823.963	644.702	158.305	3.099.448	2.982.268

(*) 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:

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

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
	MUS$
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, Hiperinflacion Argentina	927
Saldo final al 31 de diciembre de 2018	2.976.825

NOTA 23 - PROVISIONES POR BENEFICIOS A LOS EMPLEADOS

	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017
	MUS$	MUS$
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	82.365	101.087

(a) Movimiento de las prestaciones por jubilación, renuncias y otras prestaciones:

	Saldo inicial	Aumento/ (disminución) provisión servicios corrientes	Beneficios pagados	(Ganancia)/ Pérdida Actuarial	Aumento/ (disminución) ajuste de conversión	Saldo final
	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$
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.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

A continuación se presenta el análisis de sensibilidad para dichas variables:

	Efecto en el pasivo	
	Al 31 de diciembre de 2018 MUS$	Al 31 de diciembre de 2017 MUS$
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 MUS$	Al 31 de diciembre de 2017 MUS$
Participación en utilidades y bonos (*)	81.222	99.862

(*) 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 MUS$	2017 MUS$
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	1.819.969	2.023.634

NOTA 24 - CUENTAS POR PAGAR, NO CORRIENTES

	Al 31 de diciembre de 2018 MUS$	Al 31 de diciembre de 2017 MUS$
Mantención 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	483.656	498.832

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 MUS$ 3.146.265 dividido en 606.407.693 acciones (MUS$ 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 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 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.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

La siguiente tabla muestra el movimiento de las acciones autorizadas y totalmente pagadas descritas anteriormente:

Movimiento acciones autorizadas: Nro. de acciones	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 distribuible y sólo puede ser capitalizada.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

(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 MUS$ (3.480) y MUS$ (20), respectivamente; la adquisición de TAM S.A. de la participación minoritaria en Aerolinhas Brasileiras S.A. por MUS$ (885), la adquisición de Inversiones Lan S.A. de la participación minoritaria en Aerolíneas Regionales de Integración Aires S.A. por un monto de MUS$ (2) y la adquisición de participación minoritaria de Aerolane S.A. por Lan Pax Group S.A. por un monto de MUS$ (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 diferencias de cambio por conversión	Reservas de cobertura de flujo de caja	Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos	Total
	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2017	(2.086.555)	1.506	(12.900)	(2.097.949)
Ganancia/(Pérdida) valoración derivados	-	18.436	-	18.436
Impuesto diferido	-	(1.802)	-	(1.802)
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 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 valorización a valor justo al cierre de cada período, 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.

(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 inicial	Resultado del ejercicio	Dividendos	Otros aumentos (disminuciones) (1) (2)	Saldo final
	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$
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 MUS$ (9.549) (Ver Nota 2)
(2) Efecto variación resultado acumulado, por aplicación NIC 29, hiperinflación Argentina:

Rubros	MUS$
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 (MUS$)	54.580	46.591 (*)
Número de acciones sobre las que se determina el dividendo	606.407.693	606.407.693
Dividendo por acción (US$)	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 MUS$ 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.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

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.

(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

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

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:

Activos corrientes	Al 31 de diciembre 2018 MUS$	Al 31 de diciembre de 2017 MUS$
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

Activos corrientes	Al 31 de diciembre de 2018 MUS$	Al 31 de diciembre de 2017 MUS$
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
Activos no corrientes		
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

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

Activos no corrientes	Al 31 de diciembre de 2018 MUS$	Al 31 de diciembre de 2017 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:

	Hasta 90 días		91 días a 1 año	
Pasivos corrientes	Al 31 de diciembre de 2018 MUS$	Al 31 de diciembre de 2017 MUS$	Al 31 de diciembre de 2018 MUS$	Al 31 de diciembre de 2017 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	-	-

	Hasta 90 días		91 días a 1 año	
Pasivos corrientes	Al 31 de diciembre de 2018 MUS$	Al 31 de diciembre de 2017 MUS$	Al 31 de diciembre de 2018 MUS$	Al 31 de diciembre de 2017 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

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

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	-	-	-	-

Resumen general de moneda extranjera:	Al 31 de diciembre de 2018	Al 31 de diciembre de 2017
	MUS$	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.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

A continuación, se presentan las tasas de cambio vigentes para el dólar estadounidense, en las fechas indicadas:

	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de		
	2018	2017	2016	2015
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 simplicar y se le cambio el apellido a soberano.

NOTA 30 - GANANCIA POR ACCION

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
Ganancias básicas	2018	2017
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 diciemre de	
Ganancias diluídas	2018	2017
Ganancia/(Pérdida) atribuible a los tenedores de instrumentos neto de la controladora (MUS$)	181.935	155.304
de acciones, básico	606.407.693	606.407.693
Ajuste promedio ponderado		
Promedio ponderado de número de acciones, diluído	606.407.693	606.407.693
Ganancias/(Pérdidas) diluídas por acción (US$)	0,30002	0,25610

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

NOTA 31 – CONTINGENCIAS

I. Juicios.

1) Juicios presentados por LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

Sociedad	Tribunal	N° Rol de la causa	Origen	Etapa procesal e instancia	Montos comprometidos (*) 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

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

2) Juicios recibidos por LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

Sociedad	Tribunal	N° Rol de la causa	Origen	Etapa procesal e instancia	Montos comprometidos (*) 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

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

Sociedad	Tribunal	N° Rol de la causa	Origen	Etapa procesal e instancia	Montos comprometidos (*) MUS$
Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A.	In the High Court of Justice Chancery Division (Inglaterra) Ovre Romerike Disrtict Court (Noruega) y Directie Juridische Zaken Afdeling Ceveil Recht (Países Bajos), Cologne Regional Court (Landgerich 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 (*Fuel Surcharge*).	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

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

109

Sociedad	Tribunal	N° Rol de la causa	Origen	Etapa procesal e instancia	Montos comprometidos (*) 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 DCOMPs.	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/sorteado 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

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

110

Sociedad	Tribunal	N° Rol de la causa	Origen	Etapa procesal e instancia	Montos comprometidos (*) MUS$
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

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

Sociedad	Tribunal	N° Rol de la causa	Origen	Etapa procesal e instancia	Montos comprometidos (*) MUS$
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, recibiéndose 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

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

Sociedad	Tribunal	N° Rol de la causa	Origen	Etapa procesal e instancia	Montos comprometidos (*) 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 Nº 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 10ª 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.	Delegacía 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 (Delegacía 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.	Delegacía 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-

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

Sociedad	Tribunal	N° Rol de la causa	Origen	Etapa procesal e instancia	Montos comprometidos (*) MUS$
TAM Linhas Aéreas S.A	Delegacía 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	Delegacía 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	Delegacía 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 Recuso 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

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

114

Sociedad	Tribunal	N° Rol de la causa	Origen	Etapa procesal e instancia	Montos comprometidos (*) MUS$
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 raiz 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.	12.200

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

Sociedad	Tribunal	N° Rol de la causa	Origen	Etapa procesal e instancia	Montos comprometidos (*) MUS$
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	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.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
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:

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

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 I 2838 DAC	Airbus A320	1	1
ECAF I 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
PAAL 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
Wilgmington Trust SP Services (Dublin) Limited	Airbus A350	1	-
Total		94	93

Las rentas son reflejadas en resultado en la medida en que éstas se devengan.

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	3.581.174	3.580.522

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	538.347	579.551

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.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

Al 31 de diciembre de 2018, la Sociedad mantiene vigentes cartas de crédito relacionadas con leasing operativo, según el siguiente detalle:

Acreedor 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 Limite	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
			61.733	

(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:

Acreedor 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 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 Dade 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-23
Vara das Execuções Fiscais Estaduais	Tam Linhas Aéreas S.A.	Cuatro cartas de crédito	8.541	23-may-21
Procon	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
			267.165	

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
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 31de 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
78.591.370-1	Bethia S.A. y Filiales	Director Relacionado	Chile	Servicios prestados de transporte de carga	CLP	1.778	1.643
				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 pasajeros	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 pasajeros	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$	21.321	31.707
				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.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

(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 terminacion	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 período de tiempo.

Este beneficio se registra de acuerdo a lo establecido en la NIIF 2 "Pagos basados en acciones" y ha sido considerado como un cash settled award y, por tanto, registrado al valor justo como un pasivo, el cual es actualizado a la fecha de cierre de cada estado financiero con efecto en resultado del periodo.

	Unidades base				
Periodos	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.				
Cantidad de opciones en circulación	3° Otorgamiento 21-03-2012	4° Otorgamiento 03-04-2013	4° Otorgamiento extraordinario 20-11-2013	Total
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:

	Cantidad de acciones Opciones devengadas		Cantidad de acciones Opciones no devengadas	
Sociedad	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

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

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 2° año de la fecha de otorgamiento; (ii) 1/3 (un tercio) después del 3° año de la fecha de otorgamiento; (iii) 1/3 (un tercio) después del 4° año de la fecha de otorgamiento.

Número de acciones en circulación	Saldo inicial	Otorgadas	Ejercidas	No adquiridas por no cumplimiento de condiciones de permanencia	Saldo final
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.

(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.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

(d) Reconciliación de pasivos provenientes de actividades de financiación:

Obligaciones con instituciones financieras	Saldo al 31de diciembre 2017	Flujos de Obtención	Flujos de Pago		Movimientos no flujo		Saldo al 31de diciembre de 2018
		Capital	Capital	Interés	Interes devengado y otros	Reclasificaciones	
	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$
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 garantiza	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
	MUS$	MUS$
Aumentos (pagos)	(212.163)	(205.143)
Recuperos	157.508	103.065
Total flujos de efectivo	(54.655)	(102.078)

(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:

	MMUS$
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	7.609
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	-

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.
- Mantención de la Certificación Stage 2 del sistema de gestión ambiental IEnvA (IATA Environmental Assestment) 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

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

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 publica 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 pude llegar a ser por un monto de MR$ 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.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

AFILIADAS E COLIGADAS

LATAM AIRLINES GROUP S.A.
Nome: LATAM Airlines Group S.A., R.U.T. 89.862.200-2

Constituição: Constitui-se como sociedade de responsabilidade limitada, por escritura pública datada de 30 de dezembro de 1983, outorgada no Cartório de Eduardo Avello Arellano, tendo registrado um extrato dela no Registro de Comércio de Santiago às folhas 20.341, número 11.248 do ano 1983 e publicado no *Diário Oficial* em 31 de dezembro de 1983.

Por escritura pública datada de 20 de agosto de 1985, outorgada no Cartório de Santiago do Sr. Miguel Garay Figueroa, a empresa é transformada em uma sociedade limitada, sob o nome de Línea Aérea Nacional Chile S.A. (hoje LATAM Airlines Group S.A.), que, por disposição expressa da Lei n. 18.400, tem o estatuto de continuador legal da empresa pública do Estado criada em 1929 sob o nome de Línea Aérea Nacional do Chile, no que diz respeito a concessões aeronáuticas e de radiocomunicações, direitos de tráfego e outras concessões administrativas.

A Assembleia Extraordinária da LAN Chile S.A. de 23 de julho de 2004 concordou em mudar o nome da empresa para "LAN Airlines S.A.". Um extrato da escritura a que foi reduzida a ata da referida reunião foi registrado no Registro de Comércio de Santiago às folhas 25.128, número 18.764, correspondente a 2004 e foi publicado no *Diário Oficial* em 21 de agosto de 2004. A data efetiva da mudança de nome foi 8 de setembro de 2004.

A Assembleia Extraordinária da LAN Airlines S.A. de 21 de dezembro de 2011 concordou em mudar o nome da empresa para "LATAM Airlines Group S.A.". Um extrato da escritura a que foi reduzida a ata da referida reunião foi registrado no Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces na folha 4.238, número 2.921, correspondente ao ano de 2012 e publicado no *Diário Oficial* em 14 de janeiro de 2012. A data efetiva da mudança de nome foi 22 de junho de 2012.

A LATAM Airlines Group S.A. rege-se pelas normas aplicáveis às sociedades anônimas, sendo registrada para estes fins sob o número 0306, de 22 de janeiro de 1987, no Registro de Valores da Superintendencia de Valores y Seguros.

Nota: As demonstrações financeiras das controladas são apresentadas neste relatório de forma resumida. As informações completas estão disponíveis ao público em nossos escritórios e na Superintendencia de Valores y Seguros.

TAM S.A. E SUBSIDIÁRIAS
Constituição: Sociedade anônima constituída no Brasil em maio de 1997.

Objeto: Participar como acionista em outras empresas, especialmente em empresas que operam serviços de transporte aéreo regular nacional e internacional e outras atividades conexas, relacionadas ou complementares ao transporte aéreo regular.

Capital subscrito e pago: MUS$ 3.161.428
Resultado do Exercício: MUS$ 17.916
Participação 2018: 100,00%
Variação a/a: 0,00%
% sobre ativos da Matriz: 7,35%

PRESIDENTE DO CONSELHO:
Jerome Paul Jacques Cadier

DIRETORES:
Felipe Ignacio Pumarino Mendoza – Diretor Financeiro
Jerome Paul Jacques Cadier – Diretor-Presidente e Diretor Comercial
Sérgio Fernando Bernardes Novato – Diretor de Operações

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

EMPRESAS SUBSIDIÁRIAS DA TAM S.A.

TAM Linhas Aéreas S.A. e subsidiárias
Individualização: Sociedade anônima constituída no Brasil.

Objeto: (a) A exploração dos serviços regulares de transporte aéreo para passageiros, cargas ou malas postais, de acordo com a legislação vigente; (b) Exploração de atividades complementares de serviços de transporte aéreo para o transporte de passageiros, cargas e malas postais; (c) Prestação de serviços de manutenção, reparo de aeronaves, próprias ou de terceiros, motores, partes e peças; (d) Prestação de serviços de hangaragem de aeronaves; (e) Prestação de serviços de atendimento em pátios e pistas, prestação do serviço de limpeza a bordo de aeronaves; (f) Prestação de serviços de engenharia, assistência técnica e outras atividades relacionadas à indústria aeronáutica; (g) Realização de instrução e treinamento, relacionados às atividades aeronáuticas; (h) Análise e desenvolvimento de programas e sistemas; (i) Compra e venda de peças, acessórios e equipamentos aeronáuticos; (j) Desenvolvimento e execução de outras atividades correlatas, relacionadas ou complementares ao transporte aéreo, além das mencionadas acima; (k) Importação e exportação de óleo lubrificante acabado; e l) Exploração de serviços de correspondência bancária.

Capital subscrito e pago: MUS$ 630.970
Participação 2018: 100,00%
Variação a/a: 0,00%
% sobre ativos da Matriz: 4,14548%

Presidente do Conselho:
Jerome Paul Jacques Cadier

DIRETORES:
Jefferson Cestari – Diretor Financeiro
Sérgio Fernando Bernardes Novato – Diretor de Operações

ABSA: Aerolinhas Brasileiras S.A. e subsidiária
Individualização: Sociedade anônima constituída no Brasil.

Objeto: (a) Exploração de serviços regulares de transporte aéreo para passageiros, carga e serviços postais, domésticos e internacionais, de acordo com a legislação vigente;

(b) Exploração de atividades auxiliares de transporte aéreo, tais como atendimento, limpeza e reboque de aeronaves, monitoramento de carga, despacho operacional de voo, *check-in* e *check-out* e outros serviços previstos em legislação própria;

(c) Arrendamento mercantil e operacional, bem como o transporte de aeronaves;

(d) Operação de serviços de manutenção e comercialização de partes, peças e equipamentos de aeronaves; e

(e) Desenvolvimento e execução de outras atividades conexas, relacionadas ou complementares ao transporte aéreo, além daquelas anteriormente relacionadas.

Capital subscrito e pago: MUS$ 31.562
Participação 2018: 100,00%
Variação a/a: 0,00%
% sobre ativos da Matriz: 0,111836%

Presidente do Conselho:
Jerome Paul Jacques Cadier

Diretores:
Diogo Abadio – Diretor Comercial
Jefferson Cestari – Diretor Financeiro

Multiplus S.A.
Individualização: Sociedade anônima constituída no Brasil.

Objeto: i. O desenvolvimento e gestão do programa de fidelização de clientes em função do consumo de bens e serviços oferecidos pelos parceiros da Companhia; ii. A comercialização dos direitos de resgate de prêmios no âmbito do programa de fidelização de clientes; iii. A criação de bases de dados de pessoas físicas e jurídicas; iv. A obtenção e processamento de informações transacionais referentes a hábitos de consumo; v. A representação de outras empresas, brasileiras ou estrangeiras; e vi. A prestação de serviços auxiliares ao comércio de bens e produtos, incluindo, mas não se limitando à sua importação e exportação, além da aquisição de itens e produtos relacionados, direta e indiretamente, a realização das atividades descritas acima.

Capital subscrito e pago: MUS$ 27.692
Participação 2018: 72,74%
Variação a/a: 0,00%
% sobre ativos da Matriz: 1.40105%

Presidente do Conselho:
Antônio Luiz Rios Da Silva

Diretores:
Claudia Sender Ramirez
Jerome Paul
Jacques Cadier
Ricardo Camargo Veirano
Aline De Almada Messias
Elcio Anibal De Lucca

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

Transporte Aéreo do Mercosul S.A.
Individualização: Sociedade anônima constituída no Paraguai.

Objeto: Tem um objeto social amplo, incluindo atividades aeronáuticas, comerciais, de turismo, de serviços, financeiro, representações e investimentos, com ênfase nas atividades aeronáuticas de transporte regular e não regular, interno e internacional, de pessoas, coisas e/ou correspondências, entre outras, comerciais e de prestação de serviços de manutenção e assistência técnica a todos os tipos de aeronaves, equipamentos, acessórios e materiais para aeronavegabilidade, entre outros.

Capital subscrito e pago: MUS$ 14.717
Participação 2018: 94,98%
Variação a/a: 0,00%
% sobre ativos da Matriz: 0,52212%

Presidente do Conselho
Rosario Altgelt

Diretores
Enrique Alcaide Hidalgo (executivo)
Esteban Burt (titular)
Diego Martínez (titular)
Dario Maciel Martinez (titular)

Administradores:
Enrique Alcaide Hidalgo
Esteban Burt Artaza
Diego Martinez
Maria Emiliana Duarte León
Luis Galeano

Gerente Geral
Rosario Altgelt

Corsair Participações Ltda.
Individualização: Sociedade Anônima constituída no Brasil.

Objeto: (i) a participação em outras sociedades civis ou comerciais, na condição de acionista ou credor; e (II) a administração de bens próprios.

Capital subscrito e pago: MUS$ 49
Participação 2018: 100,00%
Variação a/a: 0,0%
% sobre ativos da Matriz: 0,640%

Presidente do Conselho:
Não tem

Diretores:
Claudia Sender Ramirez

TP Franchising Limited
Individualização: Sociedade de Responsabilidade Limitada constituída no Brasil.

Objeto: a) a concessão de franquias; (b) a transferência temporária, gratuita ou remunerada, para os seus franqueados, de direitos de utilização de marcas, sistemas, conhecimentos, métodos, patentes, tecnologia de atuação e quaisquer outros direitos, interesses ou bens, móveis ou imóveis, tangíveis ou intangíveis, de que a companhia, seja ou venha a ser titular ou licenciada, relacionadas ao desenvolvimento, implantação, operação ou administração das franquias que venha a conceder;

(c) o desenvolvimento de qualquer atividade necessária para assegurar, na medida do possível, a manutenção e a melhoria contínua dos padrões de desempenho da sua rede de franquia;

(d) o desenvolvimento de modelos para a implementação, operação e administração da rede de franquia e sua transmissão aos franqueados; e

(e) a distribuição, venda e comercialização de passagens aéreas e produtos afins, bem como qualquer negócio relacionado ou acessórios a seu objeto principal, podendo também participar de outras empresas como sócia ou acionista, no Brasil ou no exterior, ou em consórcios, bem como realizar projetos próprios, ou associar-se a projetos de terceiros, mesmo para fins de gozo de incentivos fiscais, de acordo com a legislação vigente.

Capital subscrito e pago: MUS$ 8
Participação 2018: 100,00%
Variação a/a: 0,0%
% sobre ativos da Matriz: 0,336%

Administradores:
Cláudia Sender Ramirez
Marcelo Eduardo Guzzi Dezem
Daniel Levy

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

LAN CARGO S.A. E SUBSIDIÁRIAS

Constituição: constituída como sociedade anônima de capital fechado por escritura pública de 22 de maio de 1970, concedida no cartório de Sergio Rodríguez Garcés, constituição que se materializou com a contribuição dos ativos e passivos da empresa Copper Airlines Limited (Deco Limitada), constituída em 3 de setembro de 1958 no Cartório de Santiago de Don Jaime García Palazuelos.

Por escritura pública datada de 20 de novembro de 1998, e cujo extrato foi registrado à folha 30.091, número 24.117 do Registro Comercial de Santiago e publicado no *Diário Oficial* datado de 3 de dezembro de 1998, Ladeco S.A. fusionou-se por incorporação à subsidiária da LAN Chile S.A., denominada Fast Air Carrier S.A.

Por escritura pública de 22 de outubro de 2001, a que foi reduzida a ata da Assembleia Geral Extraordinária de Ladeco S.A. de mesma data, foi modificada a razão social para "LAN Chile Cargo S.A.". Um extrato desta escritura foi inscrito no Registro de Comércio do Cartório de Registro de Imóveis de Santiago à folha 27.746, número 22.624, correspondente ao ano de 2001 e foi publicado no *Diário Oficial* de 5 de novembro de 2001. A mudança de nome foi efetivada em 10 de dezembro de 2001.

Por escritura pública de 23 de agosto de 2004, a que foi reduzida a ata da Assembleia Geral extraordinária de LAN Chile Cargo S.A. de 17 de agosto de 2004, a razão social foi modificada para "LAN Cargo S.A.". A súmula desta escritura foi inscrita no Registro de Comércio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago à folha 26.994, número 20.082, correspondente ao ano de 2004 e foi publicado no *Diário Oficial* de 30 de agosto de 2004.

A companhia sofreu várias reformas, sendo a última aquela que consta na escritura pública datada de 20 de março de 2018, concedida no Cartório de Don Patricio Raby Benavente, registrada a folhas 28810, número 15276 do Registro de Comércio de Santiago do ano 2018, e publicada no *Diário Oficial* datado de 2 de agosto de 2018, em virtude da qual o número de diretores foi reduzido.

Objeto: realizar e desenvolver por si só e/ou por meio de terceiros o seguinte: transporte em geral em qualquer uma de suas formas e, em particular, o transporte aéreo de passageiros, carga e correspondência, dentro e fora do país; atividades turísticas, de hotelaria e outras atividades complementares a eles, de qualquer forma, dentro e fora do país; a compra, venda, fabricação e/ou integração, manutenção, arrendamento ou qualquer outra forma de utilização ou gozo, seja por conta própria ou por terceiros, de aviões, peças sobressalentes e equipamentos aeronáuticos, e a sua exploração a qualquer título; a prestação de todos os tipos de serviços e consultorias relacionadas ao transporte em geral e, em particular, ao transporte aéreo em qualquer uma das suas formas, seja de apoio terrestre, manutenção, assessoria técnica ou outro tipo, dentro e fora do país, e todos os tipos de atividades e serviços relacionados ao turismo, hotelaria e outras atividades e bens referidos acima, dentro e fora do país. Para o cumprimento dos objetivos mencionados acima, a Companhia poderá realizar investimentos ou participar como sócia em outras empresas, seja adquirindo ações ou direitos ou interesses em qualquer outro tipo de associação, seja nas já existentes ou que se constituam no futuro e, em geral, executar todos os atos e celebrar todos os contratos necessários e pertinentes aos fins indicados.

Capital subscrito e pago: MUS$ 83226
Resultado do exercício: MUS$ (16.437)
Participação 2018: 99,898%
Variação a/a: 0,0%
% sobre ativos da Matriz: 1,96%

Presidente do Conselho:
José Cox Donoso

Diretores:
Andrés Bianchi Urdinola (executivo LATAM)
Ramiro Alfonsin Balza (executivo LATAM)
Enrique Plaza (executivo LATAM)

Gerente Geral:
Andrés Bianchi Urdinola (executivo LATAM)

EMPRESAS SUBSIDIÁRIAS DA LAN CARGO S.A.

Carga Laser S.R.L.
Individualização: Sociedade de Responsabilidade Limitada constituída na Argentina.

Objeto: por si só e/ou por meio de terceiros, fornecer serviços como um agente de cargas aéreas e de transporte marítimo, a operação de contentores aéreos e marítimos, o controle de carga e descarga de aeronaves convencionais, cargueiros, navios convencionais e navios porta-contentores, e consolidação e desconsolidação, operações e contratos com empresas de transporte, distribuição e promoção do transporte aéreo, marítimo, fluvial e de terrestre e atividades e serviços relacionados, importação e exportação: estas operações serão conduzidas de acordo com a forma prevista pelas leis do país

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

e regulamentos que regem estas profissões e atividades, leis alfandegárias e regulamentos da Prefeitura Naval Argentina, da Força Aérea Argentina, além de instruir terceiros da realização de tarefas atribuídas por lei a despachantes aduaneiros; também o depósito e transporte, por conta própria e/ou de terceiros, de frutas, produtos, matérias-primas, mercadorias em geral e todo tipo de documentação: embalagem de mercadorias em geral, por conta própria e/ou de terceiros. No desempenho destas funções, a empresa pode registrar-se como agente marítimo, aéreo, importador e exportador, contratante e fornecedor marítimo e aéreo perante as autoridades competentes. Ao mesmo tempo, desenvolverá atividades postais de admissão, classificação, transporte, distribuição e entrega de correspondências, cartas, portais, encomendas de até 50 kg, efetuadas no âmbito da República Argentina e de/para o exterior. Esta atividade inclui aquela desenvolvida pelos chamados *couriers*, ou empresas de *courier* e qualquer outra atividade assemelhada ou assemelháveis de acordo com as disposições do Art. 4 do Decreto 1187/93. A empresa também pode desenvolver o processo de logística que consiste no traslado, armazenagem, reunião, fracionamento, embalagem e acondicionamento de mercadorias em geral para seu posterior transporte e distribuição ao cliente final, junto com a gestão das informações pertinentes ao cumprimento desse objetivo, ou seja: o processo logístico da retirada da matéria-prima no fornecedor até a entrega do produto acabado no cliente e a regulamentação das informações que garantam a eficiência dessa gestão.

Capital subscrito e pago: MUS$ 68
Participação 2018: 99,99%
Variação a/a: 0,00%
% sobre ativos da Matriz: 0,00007%

Diretores:
Esteban Bojanich

Administração:
Esteban Bojanich
Rosario Altgelt
María Marta Forcada
Facundo Rocha
Gonzalo Pérez Corral
Nicolás Obejero
Norberto Díaz

Fast Air Almacenes de Carga S.A.
Individualização: Sociedade Anônima constituída no Chile.

Objeto: Realizar e desenvolver a operação ou administração de armazéns ou entrepostos aduaneiros, nos quais bens ou mercadorias possam ser armazenados até sua retirada, para sua importação, exportação ou qualquer outro destino aduaneiro, nos termos indicados no Decreto de Aduana, seus regulamentos e outros regulamentos correspondentes.

Capital subscrito e pago: MUS$ 6.741
Participação 2018: 99,89%
Variação a/a: 0,00%
% sobre ativos da Matriz: 0,04290%

Diretores:
Ramiro Alfonsín Balza (executivo LATAM)
Andrés Bianchi Urdinola (executivo LATAM)
Roberto Alvo Milosawiewitsch (executivo LATAM)

Gerente Geral:
Javier Andrés Durán Fernández (executivo LATAM)

Prime Airport Services Inc. e subsidiária
Individualização: Corporação incorporada nos Estados Unidos.

Objeto: Realizar e desenvolver a operação ou administração de armazéns ou entrepostos aduaneiros, nos quais bens ou mercadorias possam ser armazenados até sua retirada, para sua importação, exportação ou qualquer outro destino aduaneiro, nos termos indicados no Decreto de Aduanas, seus regulamentos e outros regulamentos correspondentes.

Capital subscrito e pago: MUS$ 2
Participação 2018: 100,00%
Variação a/a: 0,00%
% sobre ativos da Matriz: 0.00000%

Gerente Geral:
Rene Pascua

Lan Cargo Overseas Limited e subsidiárias
Individualização: Sociedade de Responsabilidade Limitada constituída nas Bahamas.

Objeto: Participar de qualquer ato ou atividade que não seja proibido por qualquer lei vigente nas Bahamas.

Capital subscrito e pago: MUS$ 55
Participação 2018: 100,00%
Variação a/a: 0,00%
% sobre ativos da Matriz: 0,22933%

Diretores:
Andres del Valle Eitel (executivo LATAM)

Administração:
Andres del Valle Eitel (executivo LATAM)

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

Transporte Aéreo S.A.
Individualização: Sociedade Anônima constituída no Chile.

Objeto: Participar de qualquer ato ou atividade que não seja proibido por qualquer lei vigente nas Bahamas.

Capital subscrito e pago: MUS$ 11.800
Participação 2018: 99,99%
Variação a/a: 0,00%
% sobre ativos da Matriz: 1,15188%

Diretores:
Enrique Cueto Plaza (executivo LATAM)
Ramiro Alfonsín Balza (executivo LATAM)
Roberto Alvo Milosawlewitsch (executivo LATAM)

Gerente Geral:
Francisco Recabarren Magofke (executivo LATAM)

Consorcio Fast Air Almacenes de Carga S.A. – Laser Cargo S.R.L.

Individualização: União Transitória de Empresas constituída na Argentina.

Objeto: Apresentação da Proposta Pública Nacional e Internacional n. 11/2000 para a concessão da Autorização de Uso para Instalação e Operação de Depósito Fiscal no Aeroporto Internacional de Rosario.

Capital subscrito e pago: MUS$ 78
Participação 2018: 100,00%
Variação a/a: 0,00%
% de ativos em Matriz: 0,00009%

Diretores:
Esteban Bojanich

Administração:
Esteban Bojanich

Lan Cargo Inversiones S.A. e subsidiária
Individualização: Sociedade Anônima constituída no Chile.

Objeto: a) O transporte aéreo comercial sob qualquer forma, seja de passageiro, correio e/ou carga, e tudo o que tenha relação direta ou indireta com esta atividade, dentro e fora do país, por conta própria ou de terceiros; b) A prestação de serviços relacionados a manutenção e reparo de aeronaves, próprias ou de terceiros; c) O comércio e desenvolvimento de atividades relacionadas a viagens, turismo e hotelaria; d) O desenvolvimento e/ou participação em todos os tipos de investimentos, tanto no Chile como no exterior, em matérias direta ou indiretamente relacionadas a questões aeronáuticas e/ou outros objetos sociais; e e) O desenvolvimento e exploração de qualquer outra atividade derivada do objeto social e/ou vinculada, correlata, coadjuvante ou complementar a ela.

Capital subscrito e pago: MUS$ 125
Participação 2018: 100,00%
Variação a/a: 0,00%
% sobre ativos da Matriz: 0,00000%

Diretores:
Andrés Bianchi Urdinola Plaza (executivo LATAM)
Ramiro Alfonsín Balza (executivo LATAM)
Roberto Alvo Milosawlewitsch (executivo LATAM)

Gerente Geral:
Andrés del Valle Eitel (executivo LATAM)

Connecta Corporation
Individualização: Corporação constituída nos Estados Unidos.

Objeto: Propriedade, arrendamento operacional e subarrendamento de aeronaves.

Capital subscrito e pago: MUS$ 1
Participação 2018: 100,00%
Variação a/a: 0,00%
% sobre ativos da Matriz: 0,21865%

Gerente Geral:
Andrés Bianchi Urdinola

Línea Aérea Carguera de Colombia (Subsidiária da LAN Cargo Inversiones)
Individualização: Sociedade anônima constituída na Colômbia.

Objeto: Prestação de serviço de transporte público comercial de carga aérea dentro do território da República da Colômbia e de/para a Colômbia. Como um propósito corporativo secundário, a empresa pode fornecer serviços de manutenção para si e para terceiros; operar sua escola de operações e fornecer instrução teórica e prática e serviços de treinamento para seu próprio pessoal aeronáutico ou terceiros em suas diferentes modalidades e especialidades; importar para si ou para terceiros partes e peças relacionadas à atividade aeronáutica; prestar serviços aeroportuários a terceiros; representar ou agenciar companhias

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

aéreas nacionais ou estrangeiras, de passageiros ou carga e, em geral, a empresas que prestam serviços no setor aeronáutico.

Capital subscrito e pago: MUS$ 774
Participação 2018: 90,00%
Variação a/a: 0,00%
% sobre ativos da Matriz: 0,05888%

Diretores:
Alberto Davila Suarez (principal)
Santiago Alvarez Matamoros (principal)
Jaime Antonio Gongora Esguerra (principal)
Andrés Bianchi Urdinola (substituto)
Jorge Nicolas Cortazar Cardoso (substituto)
Helen Victoria Warner Sanchez

Administração:
Jaime Antonio Gongora Esguerra
Erika Zarante Bahamon (suplente)

Mas Investment Limited (Subsidiária da LAN Overseas Limited)
Individualização: Sociedade de Responsabilidade Limitada constituída nas Bahamas.

Objeto: Realizar qualquer atividade que não seja proibida pela legislação das Bahamas e, especificamente, possuir propriedade em outras subsidiárias da LAN.

Capital subscrito e pago: MUS$ 1.446
Participação 2018: 100,00%
Variação a/a: 0,00%
% sobre ativos da Matriz: 0,16384%

Diretores:
J. Richard Evans
Carlton Mortimer
Charlene Y. Wels
Geoffrey D. Andrews

Promotora Aérea Latinoamérica S.A e subsidiárias (Subsidiária da Mas Investments Limited)
Individualização: Sociedade Anônima de Capital Variável constituída no México.

Objeto: Promover, estabelecer, organizar, explorar e participar do capital e do patrimônio de todos os tipos de empresas mercantis, civis, associativas ou industriais, comerciais, de serviços ou de qualquer outra natureza, nacionais e estrangeiras, bem como participar de sua administração ou liquidação. *A aquisição, alienação e, em geral, a negociação com todos os tipos de ações, partes sociais, e qualquer título-valor permitido por lei... *A prestação ou contratação de serviços técnicos, consultivos e de assessoria, bem como a realização de contratos ou convênios para a realização desses fins.

Capital subscrito e pago: MUS$ 2.216
Participação 2018: 49,00%
Variação a/a: 0,00%
% sobre ativos da Matriz: 0,02508%

Administração:
Luis Ignacio Sierra Arriola

Inversiones Áreas S.A (Subsidiária da Mas Investments Limited)
Individualização: Sociedade Anônima constituída no Peru.

Objeto: Promover, estabelecer, organizar, explorar e participar do capital e do patrimônio de todos os tipos de empresas mercantis, civis, associativas ou industriais, comerciais, de serviços ou de qualquer outra natureza, nacionais e estrangeiras, bem como participar de sua administração ou liquidação. *A aquisição, alienação e, em geral, a negociação com todos os tipos de ações, partes sociais, e qualquer título-valor permitido por lei... *A prestação ou contratação de serviços técnicos, consultivos e de assessoria, bem como a realização de contratos ou convênios para a realização desses fins.

Capital subscrito e pago: MUS$ 428
Participação 2018: 100,00%
Variação a/a: 0,00%
% sobre ativos da Matriz: 0,03812%

Presidente do Conselho:
Jorge Alejandro Villa Mardel

Diretores:
Jorge Alejandro Villa Mardel
Andrés Enrique del Valle Eitel
Ramiro Diego Alfonsín Balza

Gerente Geral:
Silvana Muguerza Mori

Americonsul S.A de C.V. (Subsidiária de Promotora Aérea Latinoamérica S.A. e filiais)
Individualização: Sociedade Anônima de Capital Variável constituída no México.

Objeto: Prestar e receber todo tipo de serviços técnicos, administrativos e consultivos a empre-

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

sas industriais, comerciais e de serviços; promover, organizar, gerenciar, supervisionar, transmitir e dirigir cursos de treinamento de pessoal; realizar todos os tipos de estudos, planos, projetos, trabalhos de pesquisa; contratar o pessoal técnico e profissional necessário.

Capital subscrito e pago: MUS$ 5
Participação 2018: 49,00%
Variação a/a: 0,00%
% sobre ativos da matriz: 0,00000%

Administração:
Luis Ignacio Sierra Arriola
Hector Ivan Iriarte
Claudio Torres

Americonsult de Guatemala S.A.
(Subsidiária de Americonsul S.A de C.V)
Individualização: Sociedade Anônima constituída na Guatemala.

Objeto: Poderes de representar, intermediar, negociar e comercializar; desenvolver todos os tipos de atividades comerciais e industriais; todos os tipos de comércio em geral. Objeto amplo que permite todos os tipos de operações no país.

Capital subscrito e pago: MUS$ 76
Participação 2018: 99,00%
Variação a/a: 0,00%
% sobre ativos da Matriz: 0,00076%

Presidente do Conselho:
Luis Ignacio Sierra Arriola

Diretores:
Carlos Fernando Pellecer Valenzuela

Administração:
Carlos Fernando Pellecer Valenzuela

Americonsult de Costa Rica S.A.
(Subsidiária de Americonsul S.A de C.V)
Constituição: Sociedade anônima constituída na Costa Rica.

Objeto: Comércio em geral, indústria, agricultura e pecuária.

Capital subscrito e pago: MUS$ 20
Participação 2018: 99,00%
Var a/a: 0,00%
% sobre Ativos da Matriz: 0,00679%

Administração:
Luis Ignacio Sierra Arriola
Alejandro Fernández Espinoza (tesoureiro)
Luis Miguel Renguel López
Tomás Nassar Pérez

LAN PERÚ S.A
Constituição: Sociedade anônima constituída no Peru em 14 de fevereiro de 1997.

Objeto: Dedicar-se à prestação de serviços aéreos em conformidade com a legislação aeronáutica civil, incluindo, sem se limitar, ao serviço de transporte aéreo nacional e internacional, regular, não regular e especial, de passageiros, carga e correio, e exclusivo de carga, serviços adicionais e/ou correlatos aos anteriores, relacionados à venda de produtos e/ou serviços auxiliares dentro e fora de suas aeronaves, tal como o arrendamento de aeronaves com e sem tripulação; manutenção e reparo de aeronaves próprias e de terceiros, aprovisionamento e abastecimentos de equipes, partes e peças para aeronaves; serviços aeroportuários de despacho comercial e técnico de aeronaves próprias e de terceiros; serviços de capacitação e treinamento de pessoal aeronáutico próprio e de terceiros, e de assessoria técnica, serviços de representação e agenciamento de empresas aéreas; serviços relacionados a viagens, reservas, turismo e hotelaria, serviços de venda de bens; a participação em sociedades de qualquer tipo ou espécie que permitam à sociedade o cumprimento de seus fins; e todo o anterior em nome próprio ou de terceiros.

Capital subscrito e pago: MUS$ 4.341
Resultado do exercício: MUS$ 3.372
Participação 2018: 70,00%
Variação a/a: 0,00%
% sobre ativos da Matriz: 2,53678%

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 do Conselho:
Cesar Emilio Rodríguez Larraín Salinas

Diretores:
César Emilio Rodríguez Larraín Salinas
Ignacio Cueto Plaza (executivo LATAM)

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

Enrique Cueto Plaza (executivo LATAM)
Jorge Harten Costa
Andrés Rodríguez Larraín Miró Quesada
Emilio Rodríguez Larraín Miró Quesada
Roberto Alejandro Alvo Milosawlewitsch (executivo LATAM)

Gerente Geral:
Manuel Van Oordt

INVERSÕES LAN S.A. E SUBSIDIÁRIAS

Constituição: Constituída como sociedade anônima de capital fechado por escritura pública datada de 23 de janeiro de 1990, concedida no Cartório de Humberto Quezada M., registrada no Registro de Comércio de Santiago a folhas 3.462, 1.833 do ano de 1990, e publicado no *Diário Oficial* em 2 de fevereiro de 1990.

Objeto: Investir em todos os tipos de bens, sejam eles móveis ou imóveis, tangíveis ou intangíveis. Além disso, a Companhia pode formar outros tipos de empresas, de qualquer tipo; adquirir direitos em empresas já formadas, gerenciá-las, modificá-las e liquidá-las.

Capital subscrito e pago: MUS$ 458
Resultado do exercício: MUS$ (4.774)
Participação 2018: 100,00%
Variação a/a: 0,0%
% sobre ativos da Matriz: 0,01%

Presidente do Conselho:
Enrique Cueto Plaza (executivo LATAM)
Ramiro Alfonsín Balza (executivo LATAM)
Roberto Alvo Milosawlewitsch (executivo LATAM)

Gerente Geral:
Gregorio Bekes (executivo LATAM)

LATAM TRAVEL CHILE S.A E SUBSIDIÁRIA

Constituição: Constituída como sociedade anônima de capital fechado por escritura pública datada de 22 de junho de 1987, concedida no Cartório de Santiago pelo Sr. Raúl Undurraga Laso, inscrito no Registro de Comércio de Santiago à folha 13.139, n. 8495 do ano de 1987 e publicado no *Diário Oficial* de 2 de julho de 1987. A empresa sofreu várias reformas, sendo a última a que está registrada na escritura pública datada de 24 de agosto de 1999, outorgada no Cartório de Santiago de Don Eduardo Pinto Peralta registrado no Registro de Comércio de Santiago a folhas 21.042, n. 16.759 do ano de 1999 e publicado no *Diário Oficial* em 8 de setembro de 1999.

Objeto: Exploração, administração e representação de empresas nacionais ou estrangeiras ou empresas envolvidas em atividades hoteleiras, marítimas, aéreas e turísticas; exploração por conta própria ou de terceiros, locação de automóveis; importação, exportação, produção, comercialização e distribuição em seu próprio nome ou em nome de terceiros, em mercados nacionais e internacionais, de qualquer tipo de mercadoria, seja matérias-primas, insumos ou produtos acabados.

Capital subscrito e pago: MUS$ 235
Resultado do exercício: MUS$ 2.385
Participação 2018: 100,00%
Variação a/a: 0,0%
% sobre ativos da Matriz: 0,03959%

Diretores:
Andrés del Valle Eitel (executivo LATAM)
Roberto Alvo Milosawlewitsch (executivo LATAM)
Ramiro Alfonsin Balza (executivo LATAM)

Gerente Geral:
Federico Helman (executivo LATAM)

EMPRESA SUBSIDIÁRIA DA LATAM TRAVEL CHILE S.A. E PARTICIPAÇÃO

Latam Travel Chile II S.A.

Individualização: Sociedade Anônima constituída no Chile.

Objeto: A exploração, administração e representação de empresas ou negócios, nacionais ou estrangeiros, dedicados às atividades hoteleiras, marítimas, aéreas e turísticas em geral; a intermediação de serviços turísticos, tais como: (a) reserva de assentos e venda de passagens em todos os tipos de transporte nacional e internacional; (b) reserva, aquisição e venda de serviços de alojamento e de turismo, bilhetes ou ingressos para todos tipo de espetáculos, museus, monumentos e áreas protegidas do país; (c) organização, promoção e comercialização dos chamados pacotes turísticos, entendidos como o conjunto de serviços turísticos (manutenção, transporte, hospedagem etc.), ajustados ou projetados a pedido do cliente, a um preço preestabelecido, a operar no território nacional; (d) transporte turístico aéreo, terrestre, marítimo e fluvial dentro e fora do território nacional; (e) arrendamento e fretamento de aviões, barcos, ônibus, trens e outros meios de transporte para a apresentação

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

de serviços turísticos; (f) Comércio de transporte aéreo em qualquer de suas formas, seja de passageiros, carga ou correio; (g) todos os demais direta ou indiretamente relacionados à prestação dos serviços acima descritos.

Capital subscrito e pago: MUS$ 235
Participação 2018:99,99%
Variação a/a: 0,00%
% sobre ativos da Matriz: 0,03959%

Diretores:
Andrés del Valle Eitel (executivo LATAM)
Roberto Alvo Milosawlewitsch (executivo LATAM)
Ramiro Alfonsin Balza (executivo LATAM)

Gerente Geral:
Claudia Caceres Araya (executivo LATAM)

LAN PAX GROUP S.A.
Constituição: Constituída como sociedade anônima de capital fechado por escritura pública datada de 27 de setembro de 2001, outorgada no Cartório de Santiago pelo Sr. Patricio Zaldivar Mackenna, inscrito no Registro de Comércio de Santiago à folha 25.636, n. 20.794 de 4 de outubro de 2001 e publicado no *Diário Oficial* em 6 de outubro de 2001.

Objeto: Investir em todos os tipos de ativos, móveis ou imóveis, tangíveis ou intangíveis. Por sua vez, a sociedade pode formar todos os tipos de sociedades, de qualquer tipo; adquirir direitos em empresas já constituídas, gerenciá-las, modificá-las, liquidá-las. Em geral, pode adquirir e alienar todos os tipos de ativos e explorá-los, seja em seu próprio nome ou em nome de outros, bem como realizar todos os tipos de atos e celebrar todos os tipos de contratos que sejam condizentes com seus propósitos. Exercer o desenvolvimento e exploração de qualquer outra atividade derivada do objeto social e/ou vinculada, relacionada, coadjuvante ou complementar a ela.

Capital subscrito e pago: MUS$ 424
Resultado do exercício: MUS$ (126.547)
Participação 2018: 100,00%
Variação a/a: 0,00%
% sobre ativos da Matriz: 0,00%

Diretores:
Andrés del Valle Eitel (executivo LATAM)
Roberto Alvo Milosawlewitsch (executivo LATAM)
Ramiro Alfonsin Balza (executivo LATAM)

Gerente Geral:
Andrés del Valle Eitel (executivo LATAM)

EMPRESAS SUBSIDIÁRIAS DA LAN PAX GROUP S.A. E PARTICIPAÇÕES

Inversora Cordillera S.A. e subsidiárias
Individualização: Sociedade anônima constituída na Argentina.

Objeto: Efetuar investimentos por conta própria ou de terceiros ou associada a terceiros, em outras sociedades por ações, qualquer que seja seu objeto, constituído ou a constituir, dentro ou fora do território da República Argentina, mediante a aquisição, incorporação ou alienação de ações, cotas, obrigações, opções, obrigações negociáveis, conversíveis ou não, outros títulos e valores mobiliários ou outras formas de investimento permitidas, de acordo com as normas em vigor em determinado momento, seja para mantê-los em carteira ou aliená-los, total ou parcialmente, dependendo do caso. Para este fim, a empresa pode realizar todas as operações que não são proibidas por lei para cumprir seu objeto e tem a plena capacidade legal de adquirir direitos, contrair obrigações e executar atos que não são proibidos por leis ou pelo estatuto.

Capital subscrito e pago: MUS$ 198.414
Participação 2018: 95,78%
Variação a/a: 0,00%
% sobre ativos da Matriz: 1,08111%

Diretores:
Manuel Maria Benites
Jorge Luis Perez Alati
Ignacio Cueto Plaza

Administração:
Manuel María Benites
Jorge Luis Perez Alati
Rosario Altgelt
María Marta Forcada
Jerónimo Cortes
Norberto Díaz
Gregorio Bekes
Andres del Valle

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

Latam Travel S.A.
Individualização: Sociedade Anônima constituída na Argentina.

Objeto: realizar em seu próprio nome ou de terceiros e/ou associados a terceiros, no país e/ou no exterior, as seguintes atividades e operações: a) COMERCIAIS: realizar, intervir, desenvolver ou projetar todos os tipos de operações e atividades envolvendo a venda de passagens aéreas, terrestres, fluviais e marítimas, tanto no mercado interno como no exterior, ou qualquer outro serviço relacionado à indústria do turismo em geral. Os referidos serviços podem ser efetuados em nome e ordem de terceiros, por mandato, comissão, por meio da utilização dos sistemas ou métodos considerados adequados a tal finalidade, quer sejam manuais, mecânicos, eletrônicos, telefônicos, através da internet, ou qualquer outro tipo ou tecnologia que seja adequada para a finalidade. A companhia pode realizar atividades simultâneas ou relacionadas com o objeto descrito, como venda, importação, exportação e reexportação, licenciamento e representação de todos os tipos de bens, serviços, *know-how* e tecnologia, vinculados direta ou indiretamente com o objeto descrito; comercializar por qualquer meio ou título a tecnologia que crie ou cuja licença ou patente adquire ou administre; desenvolver, distribuir, promover e comercializar todos os tipos de conteúdo de mídia de qualquer tipo. B) TURÍSTICAS: mediante a realização de todos os tipos de atividades relacionadas com a indústria turística e hoteleira, como operador responsável ou operador de serviços de terceiros ou como agente de viagens. Por meio da elaboração de programas de intercâmbio, turismo, excursões e passeios; a intermediação e a reserva e a locação dos serviços em qualquer meio de transporte no país ou no exterior e venda de bilhetes; Intermediação na contratação de serviços de hotéis no país ou no exterior; Reserva de hotéis, motéis, apartamentos turísticos e outras instalações turísticas; A organização de viagens e turismo de natureza individual ou coletiva, excursões ou similares no país ou no exterior; A recepção e assistência de turistas durante suas viagens e sua permanência no país, a prestação dos serviços de guias turísticos e o despacho da sua bagagem; a representação de outras agências de viagens e turismo, companhias, empresas ou instituições turísticas nacionais e estrangeiras, a fim de prestar em seu nome qualquer um desses serviços. C) REPRESENTAÇÃO: mediante a aceitação, desempenho e outorga de representações, concessões, comissões, agências e mandatos em geral. D) CONSULTORIA: prestação de serviços de consultoria, assessoria e administração em tudo relacionado à organização, instalação, atendimento, desenvolvimento, suporte e promoção de empresas ligadas à atividade aerocomercial, sem ser exclusiva tal atividade, nos campos de administração, industrial, comercial, técnico e publicidade, que serão prestados quando a natureza da matéria assim o exija, por profissionais qualificados de acordo com as respectivas regulamentações, e o fornecimento de sistemas de organização e administração, cuidados, manutenção e vigilância, bem como do pessoal idôneo e especialmente preparado necessário para realizar tais tarefas. E) FINANCEIRAS: mediante a participação em outras empresas criadas ou a serem criadas, seja por meio da aquisição de ações em empresas constituídas ou pela constituição de empresas, por meio da concessão e obtenção de créditos, empréstimos, adiantamentos de dinheiro com ou sem garantia real ou pessoal; a outorga de garantias e de fianças a favor de terceiros para fins livres ou onerosos; a colocação de seus fundos em moeda estrangeira, ouro ou divisas, ou em depósitos bancários de qualquer tipo. Para tais fins, a empresa tem plena capacidade jurídica para exercer todos os atos que não são proibidos por lei ou por estatuto, e até mesmo para contratar empréstimos em forma pública ou privada, emitindo debêntures e obrigações negociáveis e a realização de todos os tipos de operações financeiras, exceto as abrangidas pela lei 21.526 e qualquer outra que exija a participação pública.

Capital subscrito e pago: MUS$ 1.650
Participação 2018: 100,00%
Variação a/a: 0,00%
% sobre ativos da Matriz: 0,01165%

Diretor:
Jerónimo Cortes

Administração:
Rosario Altgelt
María Marta Forcada
Jerónimo Cortes
Federico Jager
Norberto Díaz
Gregorio Bekes
Andres del Valle

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

Atlantic Aviation Investments LLC
Individualização: Sociedade de responsabilidade limitada constituída nos Estados Unidos.

Objeto: qualquer negócio legal que a empresa possa empreender.

Capital subscrito e pago: MUS$ 1
Participação 2018: 99,00%
Variação a/a: 0,00%
% sobre ativos da matriz: 0,06519%

Diretor:
Andrés del Valle Eitel

Administração:
Andrés del Valle (executivo LATAM)

Aerolane, Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.
Individualização: Sociedade Anônima constituída no Equador.

Objeto: transporte aéreo de passageiros, carga e correio em forma combinada.

Capital subscrito e pago: MUS$ 1.000
Participação 2018: 55,00%
Variação a/a: 0,00%
% sobre ativos da Matriz: 0,06049%

Diretores:
Antonio Stagg
Manuel Van Oordt
Mariana Villagómez

Gerente Geral:
Maximiliano Naranjo

Holdco Ecuador S.A.
Individualização: Sociedade Anônima constituída no Chile.

Objeto: realizar todos os tipos de investimentos para fins lucrativos em bens tangíveis ou intangíveis, móveis ou imóveis, seja no Chile ou no exterior.

Capital subscrito e pago: MUS$ 351.174
Participação 2018: 99,999%
Variação a/a: 0,0%
% sobre ativos da Matriz: 1,85764%

Diretores:
Antonio Stagg (executivo LATAM)
Manuel Van Oordt (executivo LATAM)
Mariana Villagómez (executivo LATAM)

Gerente Geral:
Ramiro Alfonsin Balza (executivo LATAM)

Aerovias de Integración Regional, Aires SA.
Individualização: Sociedade Anônima constituída na Colômbia.

Objeto: O objeto social da empresa será a exploração de serviços de transporte aéreo comercial, nacional ou internacional, em qualquer de suas modalidades, e, portanto, a celebração e execução de contratos de transporte de passageiros, coisas e bagagem, correios e carga em geral, de acordo com as autorizações para operações emitidas pela Unidade Administrativa Especial de Aviação Civil, ou pela entidade que no futuro atue como tal, cumprindo em sua totalidade as disposições do Código Comercial, dos Regulamentos Aeronáuticos da Colômbia e quaisquer outras normas que regulem o assunto. Da mesma forma, a prestação de serviços de manutenção e adaptação de equipamentos relacionados à operação de serviços de transporte aéreo, dentro e fora do país. No desenvolvimento deste objeto, a empresa estará autorizada a investir em outras empresas, nacionais ou estrangeiras, com objeto igual, similar ou complementar ao da empresa. Para cumprir o objeto social, a companhia poderá, entre outras: (a) realizar a revisão, inspeção, manutenção e/ou reparo de aeronaves próprias e de terceiros, bem como suas peças de reposição e acessórios, por meio das Oficinas de Reparação Aeronáutica da Companhia, realizando o treinamento necessário para esse fim; (b) organizar, constituir e investir em companhias de transporte comercial na Colômbia ou no exterior, para explorar industrial ou comercialmente a atividade econômica que é seu objeto, consequentemente a companhia pode adquirir aeronaves, peças de reposição, peças e acessórios de todos os tipos, necessários para o transporte público e aéreo e aliená-los, e para montar e operar oficinas de reparação e manutenção de aeronaves; (c) celebrar contratos de arrendamento, fretamento, códigos compartilhados, locação ou qualquer outro sobre as aeronaves para exercer seu objeto; (d) operar linhas regulares de transporte aéreo para passageiros, carga e correios e valores, bem como o veículo para coordenar o desenvolvimento da gestão social; (e) integrar-se com companhias

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

iguais, similares ou complementares para explorar sua atividade; (f) aceitar representações nacionais ou estrangeiras de serviços do mesmo ramo ou de ramos complementares; (g) adquirir bens móveis e imóveis para o desenvolvimento de suas finalidades sociais, construir essas instalações ou construções, tais como armazéns, escritórios etc., alienar ou onerá-los; (h) fazer importações e exportações, bem como todas as operações de comércio exterior necessárias; (i) receber dinheiro a juros e dar garantias pessoais reais e bancárias, para si ou para terceiros; (j) realizar todos os tipos de operações com títulos e valores mobiliários, bem como a compra e venda de obrigações adquiridas por terceiros quando tenham por efeito o benefício econômico ou patrimonial da empresa, e obter empréstimos por meio de títulos ou valores mobiliários representativos de obrigações; (k) contratar com terceiros a administração e exploração dos negócios que organizar para a realização de seus fins sociais; (l) firmar contratos de sociedade e adquirir ações ou participações naquelas já constituídas, sejam nacionais ou estrangeiras; fazer contribuições mútuas; (m) fundir-se com outras empresas e associar-se a entidades jurídicas iguais para obter o desenvolvimento do transporte aéreo ou para outros fins comerciais; (n) promover, auxiliar tecnicamente, financiar ou administrar empresas ou companhias relacionadas ao objeto social; (n) celebrar ou executar todos os tipos de contratos civis, comerciais, industriais ou financeiros que sejam necessários ou convenientes para a realização de seus próprios propósitos; (o) conduzir negócios e realizar atividades que busquem clientes e obter das autoridades competentes as autorizações e licenças necessárias para a prestação de seus serviços; (p) o desenvolvimento e exploração de outras atividades derivadas do objeto social e/ou vinculados, conexos, coadjuvantes ou complementares aos mesmos, incluindo a prestação de serviços de turismo sob qualquer modalidade permitida por lei, como agências de viagens; (q) cuidar de qualquer negócio ou atividade lícita, seja ou não de comércio, desde que esteja relacionado ao seu objeto social ou que permita a exploração mais racional do serviço público a ser prestado; e (r) realizar investimentos de qualquer tipo para empregar os fundos e reservas que se constituírem de acordo com a lei ou os presentes estatutos.

Capital subscrito e pago: MUS$ 3.389
Participação 2018: 99,017%
Variação a/a: 0,00%
% sobre ativos da Matriz: 0,21628 %

Diretores:
Jorge Nicolas Cortazar Cardoso (principal)
Jaime Antonio Gongora Esguerra (principal)
Santiago Alvarez Matamoros (principal)
Jorge Enrique Cortazar Garcia (suplente)
Alberto Davila Suarez (suplente)
Helen Victoria Warner Sanchez

Administração:
Jorge Nicolas Cortazar
Erika Zarante Bahamon
Jaime Antonio Gongora Esguer

Lan Argentina S.A. (Subsidiária da Inversora Cordillera S.A)
Individualização: Sociedade Anônima constituída na Argentina.

Objeto: Realizar todo tipo de investimento com fins lucrativos em bens tangíveis ou intangíveis, móveis ou imóveis, seja no Chile ou no exterior.

Capital subscrito e pago: MUS$ 129.589
Participação 2018: 99,00%
Variação a/a: 0,00%
% sobre ativos da Matriz: 0,09376%

Diretores:
Manuel Maria Benites
Jorge Luis Perez Alati

Administração:
Manuel María Benites
Jorge Luis Perez Alati
Rosario Altgelt
María Marta Forcada
Jerónimo Cortes
Federico Jager
Norberto Díaz
Gregorio Bekes
Andres del Valle

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.

Constituição: Constituída como Sociedade Anônima por escritura pública datada de 23 de dezembro de 1997 em Santiago do Chile, procedendo ao seu registro no Registro de Comércio de Santiago à folha 878, número 675 do ano de 1998.

Objeto: Seu objeto social é fornecer serviços de treinamento técnico e outros serviços relacionados ao anterior.

Capital subscrito e pago: MUS$ 870
Resultado do exercício: MUS$ 109
Participação 2018: 100,00%
Variação a/a: 0,00%
% sobre ativos da Matriz: 0,00851%

Diretores:
Sebastián Acuto (executivo LATAM)
Ramiro Alfonsín Balza (executivo LATAM)
Hernán Pasman (executivo LATAM)

Gerente Geral:
Guido Opazo Aneotz (executivo LATAM)

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS EMPRESAS MATRIZES

TAM S.A.	Em 31 de dezembro de 2018	Em 31 de dezembro de 2017
Demonstração da Situação Financeira Classificada Consolidada	**MUS$**	**MUS$**
ATIVOS		
Total de ativos circulantes que não sejam ativos ou grupos de ativos para a sua alienação, classificados como mantidos para venda ou como mantidos para distribuição aos proprietários	2.003.147	1.838.178
Ativos imobilizados ou grupos de ativos para a sua alienação, classificados como mantidos para venda ou como mantidos para distribuição aos proprietários	4.683	5.644
Total de ativos circulantes	2.007.830	1.843.822
Total de ativos imobilizados	2.296.296	2.646.892
TOTAL ATIVOS	4.304.126	4.490.714
PATRIMÔNIOS E PASSIVOS		
PASSIVOS		
Total de passivos circulantes	1.727.151	2.052.633
Total de passivos imobilizados	1.286.680	1.502.790
Total Passivos	3.013.831	3.555.423
PATRIMÔNIOS		
Patrimônio atribuível aos proprietários do controlador	1.221.459	856.829
Participações sem direito a controle	68.836	78.462
Total Patrimônios	1.290.295	935.291
TOTAL DE PATRIMÔNIOS E PASSIVOS	4.304.126	4.490.714

	Exercícios concluídos até 31 de dezembro	
	2018	**2017**
Demonstração de Resultados Consolidados por Função	**MUS$**	**MUS$**
Receitas de atividades ordinárias	4.650.526	4.621.338
Lucro bruto	523.616	832.939
Lucro (prejuízo), antes dos impostos	(94.944)	(129.52)
Despesas com impostos sobre o lucro	17.916	203.677
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO		
Lucro (prejuízo) do exercício atribuível a:		
Proprietários do controlador	(12.538)	(160.582)
Participações sem direito a controle	30.454	43.095
Lucro (prejuízo) do exercício	17.916	203.677

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

TAM S.A.

Demonstração de Resultados Integrais Consolidados	Exercícios concluídos até 31 de dezembro 2018 MUS$	2017 MUS$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	17.916	203.677
Outros resultados integrais	(282.749)	(14.098)
Resultados integrais totais	(264.833)	189.579
Resultado integral atribuível a:		
Proprietários do controlador	(276.848)	149.203
Participações sem direito a controle	12.015	40.376
RESULTADO INTEGRAL TOTAL	(264.833)	189.579

Demonstrações de alterações patrimoniais	Patrimônio atribuível aos proprietários do Controlador MUS$	Patrimônio sem direito a controle MUS$	Patrimônio total MUS$
Patrimônio em 1º de janeiro de 2017	495.563	81.416	576.979
Total dos resultados integrais	149.203	40.376	189.579
Emissões de patrimônio	210.091	-	210.091
Dividendos	-	(45.876)	(45.876)
Outros aumentos (diminuições) patrimoniais	1.972	2.546	4.518
Saldos finais do exercício atual em 31 de dezembro de 2017	856.829	78.462	935.291
Patrimônio em 1º de janeiro de 2018	856.829	78.462	935.291
Aumento (redução) por aplicação de novas normas contábeis	(5.011)	-	(5.011)
Total dos resultados integrais	(276.848)	12.015	(264.833)
Emissões de patrimônio	647.316	-	647.316
Dividendos	-	(26.029)	(26.029)
Outros aumentos (diminuições) patrimoniais	(827)	4.388	3.561
Saldos finais do exercício atual em 31 de dezembro de 2018	1.221.459	68.836	1.290.295

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

TAM S.A.

Demonstração Consolidada do Fluxo de Caixa – método direto	Exercícios concluídos até 31 de dezembro 2018 MUS$	2017 MUS$
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de operação	107.646	141.787
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de investimento	(29.791)	280.651
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de financiamento	83.412	(373.185)
Aumento (redução) líquido(a) de caixa e equivalentes de caixa, antes do efeito das alterações na taxa de câmbio	**161.267**	**(49.253)**
Efeitos da variação da taxa de câmbio sobre o caixa e equivalentes de caixa	(174.491)	(7.443)
Caixa e equivalentes de caixa ao final do exercício	225.804	239.028

LAN CARGO S.A. (Sociedade anônima de capital fechado)

Demonstração da Situação Financeira Classificada Consolidada	Em 31 de dezembro de 2018 MUS$	Em 31 de dezembro de 2017 MUS$
ATIVOS		
Total de ativos circulantes que não sejam ativos ou grupos de ativos para a sua alienação, classificados como mantidos para venda ou como mantidos para distribuição aos proprietários	213.575	109.527
Ativos imobilizados ou grupos de ativos para a sua alienação, classificados como mantidos para venda ou como mantidos para distribuição aos proprietários	375	108.896
Total de ativos circulantes	213.95	218.423
Total de ativos imobilizados	442.057	531.485
TOTAL ATIVOS	**656.007**	**749.908**
PATRIMÔNIOS E PASSIVOS		
PASSIVOS		
Total de passivos circulantes que não sejam ativos ou grupos de ativos para a sua alienação, classificados como mantidos para venda ou como mantidos para distribuição aos proprietários	138.643	202.105
Total de passivos imobilizados ou grupos de ativos para a sua alienação, classificados como mantidos para venda ou como mantidos para distribuição aos proprietários	-	28.460
Total de passivos circulantes	138.643	230.565
Total de passivos imobilizados	171.703	155.137
Total Passivos	**310.346**	**385.702**

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

LAN CARGO S.A. (Sociedade anônima de capital fechado)

Demonstração da Situação Financeira Classificada Consolidada	Em 31 de dezembro de 2018 MUS$	Em 31 de dezembro de 2017 MUS$
PATRIMÔNIOS		
Patrimônio atribuível aos proprietários do controlador	346.106	360.134
Participações sem direito a controle	(445)	4.072
Total Patrimônios	345.661	364.206
TOTAL DE PATRIMÔNIOS E PASSIVOS	**656.007**	**749.908**

LAN Cargo S.A. (Sociedade anônima de capital fechado)

Demonstração de Resultados Consolidados por Função	Exercícios concluídos até 31 de dezembro 2018 MUS$	2017 MUS$
Receitas de atividades ordinárias	694.280	1.046.423
Lucro bruto	(27.768)	(14.376)
Lucro (prejuízo), antes dos impostos	(23.262)	16.353
Despesas com impostos sobre o lucro	7.533	(20.992)
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	**(15.729)**	(4.639)
Lucro (prejuízo) do exercício atribuível a:		
Proprietários do controlador	(15.790)	(6.200)
Participações sem direito a controle	61	1.814
Lucro (prejuízo) do exercício	**(15.729)**	**(4.386)**

LAN Cargo S.A. (Sociedade anônima de capital fechado)

Demonstração de Resultados Integrais Consolidados	Exercícios concluídos até 31 de dezembro 2018 MUS$	2017 MUS$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	(15.729)	(4.386)
Outros resultados integrais	(1.009)	(3.661)
Resultados integrais totais	**(16.738)**	**(725)**
Resultado integral atribuível a:		
Proprietários do controlador	(16.799)	(2.539)
Participações sem direito a controle	61	1.814
RESULTADO INTEGRAL TOTAL	**(16.738)**	**(725)**

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

LAN CARGO S.A. (Sociedade anônima de capital fechado)

Demonstrações de alterações patrimoniais	Patrimônio atribuível aos proprietários do controlador MUS$	Patrimônio sem direito a controle MUS$	Patrimônio total MUS$
Patrimônio em 1º de janeiro de 2017	**362.478**	**2.259**	**364.737**
Total dos resultados integrais	(2.539)	1.814	(725)
Outros aumentos (diminuições) patrimoniais	195	(1)	194
Saldos finais do exercício atual em 31 de dezembro de 2017	**360.134**	**4.072**	**364.206**
Patrimônio em 1º de janeiro de 2018	**362.478**	**4.072**	**364.206**
Total dos resultados integrais	(16.799)	61	(16.738)
Outros aumentos (diminuições) patrimoniais	2.771	(4.578)	(1.807)
Saldos finais do exercício atual em 31 de dezembro de 2018	**346.106**	**(445)**	**345.661**

	Exercícios concluídos até 31 de dezembro	
Demonstração Consolidada do Fluxo de Caixa – método direto	**2018 MUS$**	**2017 MUS$**
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de operação	18.346	54.485
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de investimento	133.825	10.641
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de financiamento	(100.041)	(37.925)
Aumento (redução) líquido(a) de caixa e equivalentes de caixa, antes do efeito das alterações na taxa de câmbio	**52.130**	**5.919**
Efeitos da variação da taxa de câmbio sobre o caixa e equivalentes de caixa	-	1
Caixa e equivalentes de caixa ao final do exercício	82.728	30.598

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

LAN PERU S.A.(Sociedade anônima de capital fechado)

	Em 31 de dezembro de 2018	Em 31 de dezembro de 2017
Balanço Geral	**MUS$**	**MUS$**
ATIVOS		
Total de ativos circulantes	379.489	294.303
Total de ativos imobilizados	38.277	21.299
TOTAL ATIVOS	**417.766**	**315.602**
PATRIMÔNIOS E PASSIVOS		
PASSIVOS		
Total de passivos circulantes	406.157	301.476
Total de passivos imobilizados	1.413	1.728
Total Passivos	**407.57**	**303.204**
PATRIMÔNIOS		
Patrimônio atribuível aos proprietários do controlador	10.196	12.398
Participações sem direito a controle	-	-
Total Patrimônios	**10.196**	**12.398**
TOTAL DE PATRIMÔNIOS E PASSIVOS	**417.766**	**315.602**

	Exercícios concluídos até 31 de dezembro	
	2018	**2017**
Demonstração de Resultados Consolidados por Função	**MUS$**	**MUS$**
Receitas de atividades ordinárias	1.161.205	1.046.423
Lucro bruto	150.679	143.411
Lucro (prejuízo), antes dos impostos	5.697	6.233
Despesas com impostos sobre o lucro	(2.325)	(5.034)
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	**3.372**	**1.199**

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

LAN PERU S.A.(Sociedade anônima de capital fechado)

Demonstrações de alterações patrimoniais	Capital emitido MUS$	Reserva legal MUS$	Lucros acumulados MUS$	Patrimônio total MUS$
Patrimônio em 1º de janeiro de 2017	4.341	869	5.990	11.199
Total dos resultados integrais	-	-	1.199	1.199
Saldos finais do exercício atual em 31 de dezembro de 2017	**4.341**	**869**	**7.189**	**12.398**
Patrimônio em 1º de janeiro de 2018	**4.341**	**869**	**7.189**	**12.398**
Total dos resultados integrais	-	-	3.372	3.372
Dividendos	-	-	(6.221)	(6.221)
Outros	-	-	(5.574)	(5.574)
Saldos finais do exercício atual em 31 de dezembro de 2018	**4.341**	**869**	**4.986**	**10.196**

LAN Peru S.A. (Sociedade anônima de capital fechado)

	Exercícios concluídos até 31 de dezembro	
Demonstração Consolidada do Fluxo de Caixa – método direto	**2018 MUS$**	**2017 MUS$**
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de operação	10.327	(4.803)
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de investimento	(829)	(798)
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de financiamento	(40.872)	9.426
Aumento (redução) líquido(a) de caixa e equivalentes de caixa	**(31.374)**	**3.825**
Caixa e equivalentes de caixa ao final do exercício	38.343	69.717

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

INVERSIONES LAN S.A. (Sociedade anônima de capital fechado)

Demonstração da Situação Financeira Classificada Consolidada	Em 31 de dezembro de 2018 MUS$	Em 31 de dezembro de 2017 MUS$
ATIVOS		
Total de ativos circulantes que não sejam ativos ou grupos de ativos para a sua alienação, classificados como mantidos para venda ou como mantidos para distribuição aos proprietários	1.325	3.407
Ativos imobilizados ou grupos de ativos para a sua alienação, classificados como mantidos para venda ou como mantidos para distribuição aos proprietários	-	8.217
Total de ativos circulantes	1.325	11.624
Total de ativos imobilizados	58	57
TOTAL ATIVOS	**1.383**	**11.681**
PATRIMÔNIOS E PASSIVOS		
PASSIVOS		
Total de passivos circulantes	5	5.063
Total de passivos imobilizados	45	45
Total Passivos	**50**	**5.201**
PATRIMÔNIOS		
Patrimônio atribuível aos proprietários do controlador	1.333	6.480
Total Patrimônios	**1.333**	**6.480**
TOTAL DE PATRIMÔNIOS E PASSIVOS	**1.383**	**11.681**

	Exercícios concluídos até 31 de dezembro	
Demonstração de Resultados Consolidados por Função	**2018 MUS$**	**2017 MUS$**
Receitas de atividades ordinárias	14.828	35.529
Lucro bruto	4.004	5.987
Lucro (prejuízo), antes dos impostos	(4.408)	2.163
Despesas com impostos sobre o lucro	(366)	(575)
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	**(4.774)**	**1.588**
Lucro (prejuízo) do exercício atribuível a:		
Proprietários do controlador	4.774	1.588
Lucro (prejuízo) do exercício	**4.774**	**1.588**

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

INVERSIONES LAN S.A. (Sociedade anônima de capital fechado)

	Exercícios concluídos até 31 de dezembro	
	2018	2017
Demonstração de Resultados Integrais Consolidados	**MUS$**	**MUS$**
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	(4.774)	1.588
Outros resultados integrais	(690)	55
Resultados integrais totais	**(5.464)**	**1.643**
Resultado integral atribuível a:		
Proprietários do controlador	(5.464)	1.643
RESULTADO INTEGRAL TOTAL	**(5.464)**	**1.643**

	Capital emitido	Total outras reservas	Lucros acumulados	Patrimônio total
Demonstrações de alterações patrimoniais	**MUS$**	**MUS$**	**MUS$**	**MUS$**
Patrimônio em 1º de janeiro de 2017	**440**	**635**	**3.444**	**4.519**
Total dos resultados integrais	-	55	1.588	1.643
Outros aumentos (diminuições) patrimoniais	19	-	299	318
Saldos finais do exercício atual em 31 de dezembro de 2017	**459**	**690**	**5.331**	**6.480**
Patrimônio em 1º de janeiro de 2018	**459**	**690**	**5.331**	**6.480**
Total dos resultados integrais	-	(690)	(4.774)	(5.464)
Outros aumentos (diminuições) patrimoniais	(1)	-	318	317
Saldos finais do exercício atual em 31 de dezembro de 2018	**458**	**-**	**875**	**1.333**

	Exercícios concluídos até 31 de dezembro	
	2018	2017
Demonstração Consolidada do Fluxo de Caixa – método direto	**MUS$**	**MUS$**
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de operação	(53)	1.192
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de investimento	(1)	(2.122)
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de financiamento	-	-
Aumento (redução) líquido(a) de caixa e equivalentes de caixa	**(54)**	**(930)**
Efeitos da variação da taxa de câmbio sobre o caixa e equivalentes de caixa	-	43
Caixa e equivalentes de caixa ao final do exercício	469	523

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

LATAM TRAVEL CHILE S.A. Y FILIAL (Sociedade anônima de capital fechado)

	Em 31 de dezembro de 2018	Em 31 de dezembro de 2017
Demonstração da Situação Financeira Classificada	**MUS$**	**MUS$**
ATIVOS		
Total de ativos circulantes	9.876	6.492
Total de ativos imobilizados	289	269
TOTAL ATIVOS	**10.165**	**6.761**
PATRIMÔNIOS E PASSIVOS		
PASSIVOS		
Total de passivos circulantes	3.058	2.191
Total de passivos imobilizados	152	6
Total Passivos	**3.210**	**2.197**
PATRIMÔNIOS		
Total Patrimônios	6.995	4.564
TOTAL DE PATRIMÔNIOS E PASSIVOS	**10.165**	**6.761**

	Exercícios concluídos até 31 de dezembro	
	2018	**2017**
Demonstração de Resultados Consolidados por Função	**MUS$**	**MUS$**
Receitas de atividades ordinárias	8.973	9.320
Lucro bruto	6.403	6.198
Lucro (prejuízo), antes dos impostos	3.373	2.436
Despesas com impostos sobre o lucro	(988)	(603)
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	**2.385**	**1.833**

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

LATAM TRAVEL CHILE S.A. Y FILIAL (Sociedade anônima de capital fechado)

Demonstrações de alterações patrimoniais	**Capital emitido MUS$**	**Lucros acumulados MUS$**	**Patrimônio total MUS$**
Patrimônio em 1º de janeiro de 2017	**225**	2.506	**2.731**
Total dos resultados integrais	-	1.833	1.833
Dividendos	-	-	-
Saldos finais do exercício atual em 31 de dezembro de 2017	**225**	**4.339**	**4.564**
Patrimônio em 1º de janeiro de 2018	**225**	4.339	**4.564**
Total dos resultados integrais	-	2.381	2.381
Total de transações com acionistas	10	-	10
Saldos finais do exercício atual em 31 de dezembro de 2018	**235**	**6.720**	**6.955**

	Exercícios concluídos até 31 de dezembro	
Demonstração de Fluxo de Caixa – método direto	**2018 MUS$**	**2017 MUS$**
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de operação	155	(536)
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de investimento	-	(110)
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de financiamento	-	-
Aumento (redução) líquido(a) de caixa e equivalentes de caixa	**120**	**(646)**
Caixa e equivalentes de caixa ao final do exercício	540	420

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

LAN PAX GROUP S.A. (Sociedade anônima de capital fechado)

	Em 31 de dezembro de 2018	Em 31 de dezembro de 2017
Demonstração da Situação Financeira Classificada Consolidada	**MUS$**	**MUS$**
ATIVOS		
Total de ativos circulantes que não sejam ativos ou grupos de ativos para a sua alienação, classificados como mantidos para venda ou como mantidos para distribuição aos proprietários	306.784	220.220
Ativos imobilizados ou grupos de ativos para a sua alienação, classificados como mantidos para venda ou como mantidos para distribuição aos proprietários	441	109
Total de ativos circulantes	307.225	220.329
Total de ativos imobilizados	215.630	279.016
TOTAL ATIVOS	**522.855**	**499.345**
PATRIMÔNIOS E PASSIVOS		
PASSIVOS		
Total de passivos circulantes que não sejam passivos incluídos em grupos de ativos para a sua alienação, classificados como mantidos para venda	1.075.112	894.891
Passivos incluídos em grupos de ativos para a sua alienação, classificados como mantidos para distribuição aos proprietários	-	-
Total de passivos circulantes	1.075.112	894.891
Total de passivos imobilizados	203.237	206.657
Total Passivos	**1.278.349**	**1.101.548**
PATRIMÔNIOS		
Patrimônio atribuível aos proprietários do controlador	(755.494)	(602.199)
Participações sem direito a controle	-	-
Total Patrimônios	(755.494)	(602.199)
TOTAL DE PATRIMÔNIOS E PASSIVOS	**522.855**	**499.349**

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

LAN PAX GROUP S.A. (Sociedade anônima de capital fechado)

	Exercícios concluídos até 31 de dezembro	
	2018	2017
Demonstração de Resultados Consolidados por Função	**MUS$**	**MUS$**
Receitas de atividades ordinárias	784.689	894.374
Lucro bruto	39.364	111.797
Lucro (prejuízo), antes dos impostos	(100.852)	(49.855)
Despesas com impostos sobre o lucro	(25.695)	13.513
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	**(126.547)**	**(36.342)**
Lucro (prejuízo) do exercício atribuível a:		
Proprietários do controlador	(120.394)	(34.835)
Participações sem direito a controle	(6.153)	(1.507)
Lucro (prejuízo) do exercício	**(126.547)**	**(36.342)**

	Exercícios concluídos até 31 de dezembro	
	2018	2017
Demonstração de Resultados Integrais Consolidados	**MUS$**	**MUS$**
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	(126.547)	(36.343)
Outros resultados integrais	(78.317)	308
Resultados integrais totais	**(204.864)**	**(36.035)**
Resultado integral atribuível a:		
Proprietários do controlador	(210.303)	(35.738)
Participações sem direito a controle	(5.439)	(297)
RESULTADO INTEGRAL TOTAL	**(204.864)**	**(36.035)**

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

LAN PAX GROUP S.A. (Sociedade anônima de capital fechado)

Demonstrações de alterações patrimoniais	Patrimônio atribuível aos proprietários do Controlador MUS$	Patrimônio sem direito a controle MUS$	Patrimônio total MUS$
Patrimônio em 1º de janeiro de 2017	**(570.638)**	**640**	**(569.998)**
Total dos resultados integrais	(35.737)	(297)	(36.034)
Outros aumentos (diminuições) patrimoniais	137	3.696	3.833
Saldos finais do exercício atual em 31 de dezembro de 2017	**(606.238)**	**4.039**	**(602.199)**
Patrimônio em 1º de janeiro de 2018	**(606.238)**	**4.039**	**(602.199)**
Aumento (redução) por aplicação de novas normas contábeis	1.578	-	1.578
Total dos resultados integrais	(210.303)	5.439	(204.864)
Outros aumentos (diminuições) patrimoniais	52.459	(890)	51.569
Saldos finais do exercício atual em 31 de dezembro de 2018	**(764.082)**	**8.588**	**(755.494)**

	Exercícios concluídos até 31 de dezembro	
Demonstração Consolidada do Fluxo de Caixa – método direto	**2018 MUS$**	**2017 MUS$**
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de operação	55.600	(37.387)
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de investimento	(213.671)	(5.580)
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de financiamento	189.209	5.914
Aumento (redução) líquido(a) de caixa e equivalentes de caixa, antes do efeito das alterações na taxa de câmbio	**31.138**	**(37.053)**
Efeitos da variação da taxa de câmbio sobre o caixa e equivalentes de caixa	(770)	(186)
Caixa e equivalentes de caixa ao final do exercício	64.443	34.075

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

TECHNICAL TRAINING LATAM S.A. (Sociedade limitada)

	Em 31 de dezembro de 2018	Em 31 de dezembro de 2017
Demonstração da Situação Financeira Classificada Consolidada	**MUS$**	**MUS$**
ATIVOS		
Total de ativos circulantes	1.839	1.149
Total de ativos imobilizados	162	60
TOTAL ATIVOS	**2.001**	**1.209**
PATRIMÔNIOS E PASSIVOS		
PASSIVOS		
Total de passivos circulantes	175	71
Total de passivos imobilizados	541	154
Total Passivos	**716**	**225**
PATRIMÔNIOS		
Patrimônio atribuível aos proprietários do controlador	1.285	984
Total Patrimônios	1.285	984
TOTAL DE PATRIMÔNIOS E PASSIVOS	**2.001**	**1.209**

	Exercícios concluídos até 31 de dezembro	
	2018	**2017**
Demonstração de Resultados Consolidados por Função	**MUS$**	**MUS$**
Receitas de atividades ordinárias	1.520	1.048
Lucro bruto	616	175
Lucro (prejuízo), antes dos impostos	646	81
Despesas com impostos sobre o lucro	(32)	(16)
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	**614**	**65**
Lucro (prejuízo) do exercício atribuível a:		
Proprietários do controlador	614	65
Participações sem direito a controle	-	-
Lucro (prejuízo) do exercício	**614**	**65**

TECHNICAL TRAINING LATAM S.A. (Sociedade limitada)

Demonstrações de alterações patrimoniais	Patrimônio total MUS$
Patrimônio em 1º de janeiro de 2017	**978**
Total dos resultados integrais	**6**
Outros aumentos (diminuições) patrimoniais	-
Saldos finais do exercício atual em 31 de dezembro de 2017	**984**
Patrimônio em 1º de janeiro de 2018	**984**
Total dos resultados integrais	**301**
Outros aumentos (diminuições) patrimoniais	-
Saldos finais do exercício atual em 31 de dezembro de 2018	**1.285**

	Exercícios concluídos até 31 de dezembro	
Demonstração Consolidada do Fluxo de Caixa – método direto	**2018 MUS$**	**2017 MUS$**
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de operação	(349)	20
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de investimento	-	-
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de financiamento	-	-
Aumento (redução) líquido(a) de caixa e equivalentes de caixa	**(349)**	**20**
Efeitos da variação da taxa de câmbio sobre o caixa e equivalentes de caixa	41	(51)
Caixa e equivalentes de caixa ao início do exercício	799	830
Caixa e equivalentes de caixa ao final do exercício	492	799

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

PROFESSIONAL AIRLINE SERVICES, INC.

	Em 31 de dezembro de 2018	Em 31 de dezembro de 2017
Demonstração da Situação Financeira Classificada Consolidada	**MUS$**	**MUS$**
ATIVOS		
Total de ativos circulantes	2.450	3.703
Total de ativos imobilizados	-	-
TOTAL ATIVOS	**2.450**	**3.703**
PATRIMÔNIOS E PASSIVOS		
PASSIVOS		
Total de passivos circulantes	1.987	3.437
Total de passivos imobilizados	-	-
Total Passivos	**1.987**	**3.437**
PATRIMÔNIOS		
Patrimônio atribuível aos proprietários do controlador	463	266
Participações sem direito a controle	-	-
Total Patrimônios	463	266
TOTAL DE PATRIMÔNIOS E PASSIVOS	**2.450**	**3.703**

	Exercícios concluídos até 31 de dezembro	
	2018	**2017**
Demonstração de Resultados Consolidados por Função	**MUS$**	**MUS$**
Receitas de atividades ordinárias	8.223	8.500
Lucro bruto	424	408
Lucro (prejuízo), antes dos impostos	381	304
Despesas com impostos sobre o lucro	(183)	(102)
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	**198**	**202**
Lucro (prejuízo) do exercício atribuível a:		
Proprietários do controlador	198	202
Participações sem direito a controle	-	-
Lucro (prejuízo) do exercício	**198**	**202**

PROFESSIONAL AIRLINE SERVICES, INC.

Demonstrações de alterações patrimoniais	Patrimônio total MUS$
Patrimônio em 1º de janeiro de 2017	**-**
Total dos resultados integrais	**265**
Outros aumentos (diminuições) patrimoniais	-
Saldos finais do exercício atual em 31 de dezembro de 2017	**265**
Patrimônio em 1º de janeiro de 2018	**265**
Total dos resultados integrais	**198**
Outros aumentos (diminuições) patrimoniais	-
Saldos finais do exercício atual em 31 de dezembro de 2018	**463**

	Exercícios concluídos até 31 de dezembro	
Demonstração Consolidada do Fluxo de Caixa – método direto	**2018 MUS$**	**2017 MUS$**
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de operação	(1.337)	2.915
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de investimento	-	-
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de financiamento	-	-
Caixa e equivalentes de caixa ao final do exercício	1.641	2.978

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

LATAM FINANCE LIMITED

	Em 31 de dezembro de 2018	Em 31 de dezembro de 2017
Demonstração da Situação Financeira Classificada Consolidada	**MUS$**	**MUS$**
ATIVOS		
Total de ativos circulantes	622.017	608.690
Total de ativos imobilizados	57.017	69.599
TOTAL ATIVOS	**679.034**	**678.289**
PATRIMÔNIOS E PASSIVOS		
PASSIVOS		
Total de passivos circulantes	58.905	10.771
Total de passivos imobilizados	697.869	697.535
Total Passivos	**756.774**	**708.306**
PATRIMÔNIOS		
Patrimônio atribuível aos proprietários do controlador	(77.740)	(30.017)
Participações sem direito a controle	-	-
Total Patrimônios	(77.740)	(30.017)
TOTAL DE PATRIMÔNIOS E PASSIVOS	**679.034**	**678.289**

	Exercícios concluídos até 31 de dezembro	
	2018	2017
Demonstração de Resultados Consolidados por Função	**MUS$**	**MUS$**
Receitas de atividades ordinárias	773	4.942
Lucro bruto	(48.496)	(34.959)
Lucro (prejuízo), antes dos impostos	(47.723)	(30.017)
Despesas com impostos sobre o lucro	-	-
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	**(47.723)**	**(30.017)**
Lucro (prejuízo) do exercício atribuível a:		
Proprietários do controlador	(47.723)	(30.017)
Participações sem direito a controle	-	-
Lucro (prejuízo) do exercício	**(47.723)**	**(30.017)**

LATAM FINANCE LIMITED

Demonstrações de alterações patrimoniais	Patrimônio total MUS$
Patrimônio em 1º de janeiro de 2017	**-**
Total dos resultados integrais	**(30.017)**
Outros aumentos (diminuições) patrimoniais	-
Saldos finais do exercício atual em 31 de dezembro de 2017	**(30.017)**
Patrimônio em 1º de janeiro de 2018	**(30.017)**
Total dos resultados integrais	(47.723)
Outros aumentos (diminuições) patrimoniais	-
Saldos finais do exercício atual em 31 de dezembro de 2018	**(77.740)**

	Exercícios concluídos até 31 de dezembro	
Demonstração Consolidada do Fluxo de Caixa – método direto	**2018 MUS$**	**2017 MUS$**
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de operação	(9)	4.082
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de investimento	13.348	(677.208)
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de financiamento	-	673.613
Aumento (redução) líquido(a) de caixa e equivalentes de caixa, antes do efeito das alterações na taxa de câmbio	13.339	487
Caixa e equivalentes de caixa ao final do exercício	13.861	487

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

PEUCO FINANCE LIMITED

	Em 31 de dezembro de 2018	Em 31 de dezembro de 2017
Demonstração da Situação Financeira Classificada Consolidada	**MUS$**	**MUS$**
ATIVOS		
Total de ativos circulantes	608.191	608.191
Total de ativos imobilizados	-	-
TOTAL ATIVOS	**608.191**	**608.191**
PATRIMÔNIOS E PASSIVOS		
PASSIVOS		
Total de passivos circulantes	608.191	608.191
Total de passivos imobilizados	-	-
Total Passivos	**608.191**	**608.191**
PATRIMÔNIOS		
Patrimônio atribuível aos proprietários do controlador	-	-
Participações sem direito a controle	-	-
Total Patrimônios	-	-
TOTAL DE PATRIMÔNIOS E PASSIVOS	**608.191**	**608.191**

	Exercícios concluídos até 31 de dezembro	
	2018	2017
Demonstração Consolidada do Fluxo de Caixa – método direto	**MUS$**	**MUS$**
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de operação	(608.191)	(608.191)
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de investimento	-	-
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de financiamento	608.191	608.191
Caixa e equivalentes de caixa ao final do exercício	-	-

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

JARLETUL S.A.

Demonstração da Situação Financeira Classificada Consolidada	Em 31 de dezembro de 2018 MUS$
ATIVOS	
Total de ativos circulantes	18
Total de ativos imobilizados	-
TOTAL ATIVOS	**18**
PATRIMÔNIOS E PASSIVOS	
PASSIVOS	
Total de passivos circulantes	125
Total de passivos imobilizados	-
Total Passivos	**125**
PATRIMÔNIOS	
Patrimônio atribuível aos proprietários do controlador	(107)
Participações sem direito a controle	-
Total Patrimônios	**(107)**
TOTAL DE PATRIMÔNIOS E PASSIVOS	**18**

Demonstração de Resultados Consolidados por Função	Pelos exercícios concluídos até 31 de dezembro de 2018 MUS$
Receitas de atividades ordinárias	11
Lucro bruto	11
Lucro (prejuízo), antes dos impostos	(107)
Despesas com impostos sobre o lucro	-
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	**(107)**
Lucro (prejuízo) do exercício atribuível a:	
Proprietários do controlador	(107)
Participações sem direito a controle	-
Lucro (prejuízo) do exercício	**(107)**

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

JARLETUL S.A.

Demonstrações de alterações patrimoniais	**Patrimônio total MUS$**
Patrimônio em 1º de janeiro de 2018	**-**
Total dos resultados integrais	**(107)**
Outros aumentos (diminuições) patrimoniais	-
Saldos finais do exercício atual em 31 de dezembro de 2018	**(107)**

Demonstração Consolidada do Fluxo de Caixa – método direto	**Exercícios concluídos até 31 de dezembro de 2018 MUS$**
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de operação	16
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de investimento	-
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de financiamento	-
Caixa e equivalentes de caixa ao final do exercício	16

LATAM TRAVEL S.R.L.

Demonstração da Situação Financeira Classificada Consolidada	**Em 31 de dezembro de 2018 MUS$**
ATIVOS	
Total de ativos circulantes	18
Total de ativos imobilizados	-
TOTAL ATIVOS	**18**
PATRIMÔNIOS E PASSIVOS	
PASSIVOS	
Total de passivos circulantes	39
Total de passivos imobilizados	-
TOTAL PASSIVOS	**39**

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

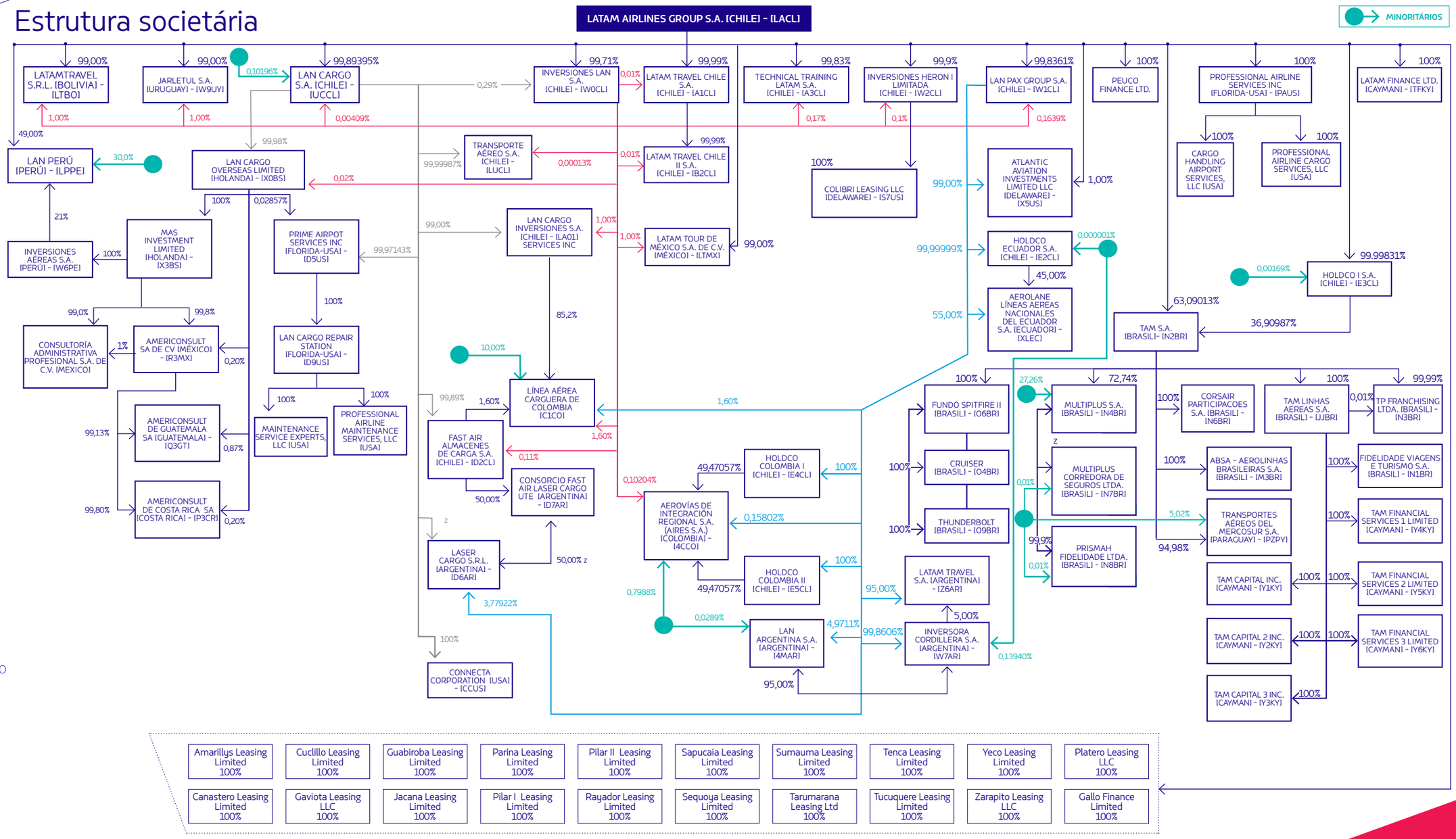
LATAM TRAVEL S.R.L.

Demonstração da Situação Financeira Classificada Consolidada	Em 31 de dezembro de 2018 MUS$
PATRIMÔNIO	
Patrimônio atribuível aos proprietários do controlador	(21)
Participações sem direito a controle	-
Total Patrimônios	(21)
TOTAL DE PATRIMÔNIOS E PASSIVOS	**18**

Demonstração de Resultados Consolidados por Função	Exercícios concluídos até 31 de dezembro de 2018 MUS$
Receitas de atividades ordinárias	33
Lucro bruto	33
Lucro (prejuízo), antes dos impostos	(21)
Despesas com impostos sobre o lucro	-
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	**(21)**
Lucro (prejuízo) do exercício atribuível a:	
Proprietários do controlador	(21)
Participações sem direito a controle	-
Lucro (prejuízo) do exercício	**(21)**

Demonstrações de alterações patrimoniais	Patrimônio total MUS$
Patrimônio em 1º de janeiro de 2018	-
Total dos resultados integrais	**(21)**
Outros aumentos (diminuições) patrimoniais	-
Saldos finais do exercício atual em 31 de dezembro de 2018	**(21)**

Estrutura societária



MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

ANÁLISE FUNDAMENTADA

(em espanhol)

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-

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

vación 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.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
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.

Los Otros ingresos/costos registraron un resultado negativo de MUS$105.073, explicado principalmente por pérdidas reconocidas como resultado de la

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

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 perdida por MUS$72.549 por diferencia de cambio al 31 de diciembre de 2018, son los siguientes: Otros pasivos financieros, perdida 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 perdida 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 por un monto de US$140 millones bajo la actual estructura de Enhanced Equipment Trust Certificates ("EETC") emitida y colocada el año 2015.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

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 Nº 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 ventiún 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.

Asimismo, TAM S.A. y las Filiales de LATAM también están expuestas al riesgo cambiario cuyo impacto afecta el Resultado Consolidado de la Sociedad.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

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 contraídas 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.

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

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

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 2019y 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

INDICES DE RENTABILIDAD

Los índices de rentabilidad han sido calculados sobre el patrimonio y resultados atribuibles a Accionistas mayoritarios.

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

	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**

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE
DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES
DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE
DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE
SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS
RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA
CRÉDITOS

DECLARAÇÃO JURAMENTADA

Na nossa qualidade de membros do Conselho de Administração, gerente geral e vice-presidente de finanças da LATAM Airlines Group, declaramos sob juramento nossa responsabilidade pela veracidade das informações contidas no Relatório Integrado 2018.

Ignacio Cueto Plaza
Presidente

Carlos Heller Solari
Vice-presidente

Juan José Cueto Plaza
Director

Georges de Bourguignon 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 Alfonsín Balza
Vice-presidente de Finanzas

MENU
APRESENTAÇÃO
DESTAQUES
MENSAGEM DO CEO
QUEM SOMOS
GOVERNANÇA CORPORATIVA
SUSTENTABILIDADE

DIMENSÃO ECONÔMICA
NOSSO NEGÓCIO
FORNECEDORES
CLIENTES

DIMENSÃO AMBIENTAL
MEIO AMBIENTE

DIMENSÃO SOCIAL
COLABORADORES
SEGURANÇA
SOCIEDADE

SOBRE O RELATÓRIO INTEGRADO
ANEXOS

RELATÓRIOS FINANCEIROS
DECLARAÇÃO JURAMENTADA

CRÉDITOS

CRÉDITOS

COORDENAÇÃO
LATAM – Sustentabilidade
LATAM – Relações com Investidores

TEXTO E DESIGN

Conecta Conteúdo e Sustentabilidade
Texto: Judith Mota e Talita Fusco
Consultoria GRI: Thaís Colpaert
Projeto gráfico: Naná de Freitas
Diagramação: Flavia Ocaranza, Gisele Fujiura e Gustavo Inafuku
Programação *web*: Daniel Miclos

REVISÃO
Alícia Toffani

FOTOGRAFIA
Arquivo LATAM