

LATAM AIRLINES GROUP S.A.

Sociedad inscrita en el Registro de Valores de la Comisión para el Mercado Financiero bajo el número 306, con fecha 22 de enero de 1987.



PROSPECTO LEGAL

PARA LA EMISIÓN DE BONOS POR LÍNEA

DE TÍTULOS DE DEUDA AL PORTADOR DESMATERIALIZADOS

Monto de la Línea

UF 9.000.000

Plazo de la Línea

13 años

COLOCACIÓN SERIE E POR HASTA UF 5.000.000, CON CARGO A LA LÍNEA N° 921

Mayo 2019

Asesores financieros y Agentes colocadores



1.0 INFORMACIÓN GENERAL.

1.1 LEYENDA DE RESPONSABILIDAD

“LA COMISIÓN PARA EL MERCADO FINANCIERO NO SE PRONUNCIA SOBRE LA CALIDAD DE LOS VALORES OFRECIDOS COMO INVERSIÓN. LA INFORMACIÓN CONTENIDA EN ESTE PROSPECTO ES DE RESPONSABILIDAD EXCLUSIVA DEL EMISOR E INTERMEDIARIOS PARTICIPANTES. EL INVERSIONISTA DEBERÁ EVALUAR LA CONVENIENCIA DE LA ADQUISICIÓN DE ESTOS VALORES, TENIENDO PRESENTE QUE EL O LOS ÚNICOS RESPONSABLES DEL PAGO DE LOS DOCUMENTOS SON EL EMISOR Y QUIENES RESULTEN OBLIGADOS A ELLO.”

1.2 FECHA DEL PROSPECTO

Mayo 2019

1.3 INTERMEDIARIOS PARTICIPANTES

Este prospecto ha sido elaborado por LATAM Airlines Group S.A. con la asesoría de Credicorp Capital S.A. Corredores de Bolsa y Santander Corredores de Bolsa Limitada.

2.0 IDENTIFICACIÓN DEL EMISOR

2.1 Nombre o Razón Social	LATAM Airlines Group S.A.
2.2 Nombre de Fantasía	“LATAM Airlines”, “LATAM Airlines Group”, “LATAM Group”, “LAN Airlines”, “LAN Group” y/o “LAN”
2.3 R.U.T.	89.862.200 – 2
2.4 Inscripción Registro Valores	N°306
2.5 Fecha Inscripción Registro de Valores	22/01/1987
2.6 Dirección	Av. Américo Vespucio Sur 901, comuna Renca, ciudad Santiago
2.7 Teléfono	(56-2) 2565 8765
2.8 Fax	(56-2) 2565 8764
2.9 Dirección electrónica	http://www.latamairlinesgroup.net
2.10 Correo electrónico	InvestorRelations@latam.com

3.0 ACTIVIDADES Y NEGOCIOS DE LA SOCIEDAD

LATAM Airlines Group S.A. (en adelante indistintamente la “Compañía”, “LATAM”, “Grupo LATAM”, “LATAM Airlines Group”, el “Grupo”, la “Sociedad”, o el “Emisor”) es el mayor grupo de aerolíneas de pasajeros y carga de Sudamérica. El Grupo tiene operaciones domésticas en seis países de Sudamérica –Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú–, ventaja que le permite ofrecer la mejor conectividad a nivel regional, así como desde Sudamérica hacia el resto del mundo. A la fecha, ofrece servicios de transporte para pasajeros a alrededor de 142 destinos en 26 países, y servicios de carga a aproximadamente 149 destinos en 29 países, para lo cual cuenta con una flota de 313 aviones en operación y un conjunto de alianzas bilaterales.

La estrategia de negocios del Grupo se basa en cinco pilares de éxito, que le permitirán garantizar la sustentabilidad de su negocio en el largo plazo, impulsando el crecimiento del tráfico aéreo en la región y mejorando su rentabilidad. Estos cinco pilares son: fortalecimiento y liderazgo de la red de destinos; experiencia del cliente; segmentación de los pasajeros; ingresos *ancillary*; y eficiencia operacional.

Una de las principales fortalezas de LATAM es la gran red de destinos que ha construido a lo largo de los años. Esta extensa red permite a LATAM entregar una amplia oferta de vuelos a sus clientes, con un abanico de destinos, conexiones e itinerarios. Con foco en proveer la mejor conectividad para los pasajeros, en 2018 el Grupo LATAM inauguró 28 nuevas rutas, con la mayoría alimentando tráfico hacia y desde sus principales centros de conexión –en Sao Paulo (Guarulhos), Lima y Santiago– cuyo fortalecimiento le permitió grandes avances en la expansión y optimización de su red de destinos. Dentro de éstas, destacan nuevos destinos como Tel Aviv, Boston, Lisboa, San José, y Pisco. En 2019 el Grupo LATAM ya ha inaugurado 5 nuevas rutas, destacando Buenos Aires – Florianópolis y Santiago – Porto Alegre.

Todo el proceso de transformación del Grupo LATAM se está desarrollando con los clientes en el centro de la toma de decisiones. Los pasajeros son la principal prioridad del Grupo, y la cultura orientada al cliente que se ha creado al interior de la organización apunta a brindarles un servicio diferenciado, consistente, más simple y digital.

En línea con lo anterior, en 2017 el Grupo LATAM dio un gran paso en lo que se refiere a la tecnología de autoservicio, instalando sobre 1.000 kioscos en las zonas de *counter* de más de 80 aeropuertos, para que los pasajeros puedan hacer su check-in, imprimir su tarjeta de embarque, etiquetar su equipaje, y pagar por el equipaje adicional en caso que lo requieran. Esto busca satisfacer las necesidades del cliente actual, que valora que el viaje sea expedito, sencillo y eficiente; y, a su vez, mejorar la productividad del Grupo.

Adicionalmente, en línea con su compromiso de ofrecer una experiencia de viaje diferenciada, el Grupo ha desarrollado un concepto gastronómico único para los pasajeros que viajan en cabina Economy de vuelos internacionales sobre siete horas. Ésta nueva experiencia culinaria consiste en el reemplazo de la bandeja tradicional por un plato gourmet individual y menos elementos periféricos, con más opciones para el almuerzo y cena, alimentos de mejor calidad y propios de la cocina latinoamericana, porciones un 50% más grandes, y una variedad de más de 300 platos; todo lo anterior, sin costo adicional para los pasajeros.

A su vez, en agosto de 2018, la Compañía anunció la inversión de aproximadamente US\$400 millones en la actualización de cabinas para alrededor de dos-tercios de su flota durante los siguientes tres años. La transformación de nuestras cabinas permitirá ofrecer una experiencia abordó líder en la industria, y servir mejor a cada pasajero con más opciones, flexibilidad y personalización.

La innovación juega un rol importante en la toma de decisiones del Grupo LATAM, y por ello cabe destacar la implementación del nuevo modelo de negocios, que le permite al pasajero personalizar su experiencia de vuelo pagando solo por los atributos que valora, en línea con las últimas tendencias de

la industria. Adelantándose a su entorno, el Grupo fue pionero en la adopción de este modelo para sus mercados domésticos en 2017, manteniéndose así competitivo en una región que está asumiendo esta tendencia. Adicionalmente, durante el cuarto trimestre 2018, la Compañía comenzó a implementar este nuevo modelo de ventas en sus rutas internacionales, expandiendo de esta manera el éxito que ha visto en los resultados de los mercados domésticos.

Un eje estratégico de este nuevo modelo es la segmentación de pasajeros a través de la nueva estructura tarifaria, que le permite a los clientes elegir cómo quieren viajar y tener más alternativas a lo largo de su experiencia de viaje, como la opción de elegir asientos preferentes, y la flexibilidad para cambiar o devolver pasajes.

Con las tarifas más económicas, el Grupo busca capturar a los pasajeros con mayor sensibilidad de precio. Al mismo tiempo, el Grupo LATAM mantiene su sello diferenciador, con su programa de pasajero frecuente, red de destinos, entretenimiento a bordo gratuito, entre otros. Otro elemento clave de este modelo corresponde a las iniciativas para aumentar los ingresos *ancillary*. Esto incluye la oferta de servicios adicionales, tales como cobrar por maleta facturada y por exceso de equipaje (incluyendo implementos deportivos e instrumentos musicales). Más aún, en 2017 también se implementó "Mercado LATAM", un nuevo sistema de venta de alimentos y bebidas a bordo; mientras que en 2018, comenzó la implementación de WiFi a bordo en los vuelos domésticos y regionales del Grupo LATAM, partiendo por LATAM Airlines Brasil.

Por otra parte, en línea con el plan de transformación anunciado a fines de 2016, se ha avanzado en el objetivo de convertirse en un Grupo más simple y eficiente, con la flexibilidad para adaptarse rápidamente a una industria y un entorno económico cada vez más cambiantes. En este contexto, durante el año 2017 se llevó a cabo uno de los cambios más relevantes en la estructura organizacional del Grupo, haciendo énfasis en cuatro grandes áreas, que son la base de la estrategia de negocios y que le reportan de manera directa al CEO: Clientes, Operaciones, Comercial, y Finanzas; cada una de ellas liderada por actuales ejecutivos de LATAM.

3.0.1 Constitución Legal

Se constituye como sociedad de responsabilidad limitada, por escritura pública de fecha 30 de diciembre de 1983, otorgada en la Notaría de Eduardo Avello Arellano, habiéndose inscrito un extracto de ella en el Registro de Comercio de Santiago a fojas 20.341 número 11.248 del año 1983 y publicado en el Diario Oficial del día 31 de diciembre de 1983.

Por escritura pública de fecha 20 de agosto de 1985, otorgada en la Notaría de Miguel Garay Figueroa, la sociedad se transforma en una sociedad anónima, bajo el nombre de Línea Aérea Nacional Chile S.A. (hoy LATAM Airlines Group S.A.), la que por expresa disposición de la Ley N°18.400, tiene la calidad de continuadora legal de la empresa pública del Estado creada en el año 1929 bajo el nombre de Línea Aérea Nacional de Chile, en lo relativo a las concesiones aeronáuticas y de radio comunicaciones, derechos de tráfico y otras concesiones administrativas.

La Junta Extraordinaria de Lan Chile S.A. de 23 de julio de 2004 acordó cambiar el nombre de la compañía a "Lan Airlines S.A." y la Junta Extraordinaria de Lan Airlines S.A. de 21 de diciembre de 2011 acordó cambiar el nombre de la compañía a "LATAM Airlines Group S.A.", razón social actual de la Compañía. Un extracto de la escritura a la que se redujo el Acta de dicha Junta fue inscrito en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces a fojas 4.238 número 2.921 correspondiente al año 2012 y se publicó en el Diario Oficial de 14 de enero de 2012. La fecha efectiva del cambio de nombre fue el 22 de junio de 2012.

LATAM Airlines Group S.A. se rige por las normas aplicables a las sociedades anónimas abiertas, encontrándose inscrita para estos efectos bajo el N° 0306, de 22 de enero de 1987, en el Registro de Valores de la Comisión para el Mercado Financiero, antes Superintendencia de Valores y Seguros.

El Objeto de la Sociedad es: a) El comercio del transporte aéreo y/o terrestre en cualquiera de sus formas, ya sea de pasajeros, carga, correo y todo cuanto tenga relación directa o indirecta con dicha actividad, dentro y fuera del país, por cuenta propia o ajena; b) La prestación de servicios relacionados con el mantenimiento y reparación de aeronaves, propias o de terceros; c) El desarrollo y la explotación de otras actividades derivadas del objeto social y/o vinculadas, conexas, coadyuvantes o complementarias del mismo; d) El comercio y desarrollo de actividades relacionadas con viajes, turismo y hotelería; y e) La participación en sociedades de cualquier tipo o especie que permitan a la sociedad el cumplimiento de sus fines.

3.0.2 Destinos

A marzo de 2019 LATAM sirve 17 destinos de pasajero en Chile, 43 en Brasil, 19 en Perú, 13 en Argentina, 14 en Colombia, 5 en Ecuador, 10 en otros países de América Latina y el Caribe, 7 destinos en Norte América, 8 en Europa, 4 en Oceanía, 1 en África y 1 en Asia. Además, sirve 5 destinos adicionales de carga en Latinoamérica y el Caribe, 2 en Norte América y 3 en Europa. Mientras que, a través de varios acuerdos de código compartido, ofrece servicios de pasajero a 70 destinos adicionales en Norte América, 44 en Europa, 13 en Asia, 4 en África y 17 en Oceanía.

3.0.3 Nuestra flota

Grupo LATAM opera una de las flotas más modernas de Sudamérica y del mundo. Al 31 de marzo de 2019, ésta estaba conformada por una flota operativa de 313 aviones, con una edad promedio cercana a nueve años.

Durante 2018, el Grupo continuó avanzando en su plan de renovación y ajuste de flota, con el objeto de operar con los modelos más grandes y eficientes de la industria, y destinar los más adecuados para cada uno de los mercados en que opera. En esta línea, retiró un Airbus A320 y un Boeing 767-300F, e incorporó cuatro aeronaves de modelos más eficientes: dos Airbus A321 y dos A350.

Adicionalmente, al 31 de marzo de 2019, la Compañía opera dos aeronaves Boeing 777-200 a través de contratos de arriendo de corto plazo con Boeing Capital, para mitigar el impacto del menor número de aviones Boeing 787 disponible producto de la extensión del programa de mantenimiento de motores Rolls Royce.

El Grupo LATAM evalúa constantemente sus necesidades de flota y tiene la flexibilidad de ampliar, racionalizar o adaptar sus requerimientos de aviones de acuerdo con la demanda en cada uno de los países en los que opera, así como considerar las necesidades de su red global. Durante el año 2018, LATAM reestructuró aún más su plan de flota, alcanzando una reducción de US\$2,2 mil millones en compromisos para el período 2018-2021. Esta reestructuración busca ajustar la capacidad a las condiciones actuales del mercado en América Latina y está en línea con el enfoque de la Compañía de mantener un balance saludable y una liquidez adecuada.

Para desarrollar su operación de pasajeros de corto alcance –vuelos en rutas domésticas y regionales dentro de Sudamérica–, el Grupo opera 225 aviones, principalmente de la familia Airbus A320.

Para desarrollar sus operaciones de largo alcance, Grupo LATAM utiliza una flota de 76 aviones¹, destacando entre ellos los Boeing 787 Dreamliner en sus versiones 8 y 9, además de los nuevos Airbus A350-900.

¹ Excluyendo 2 Boeing 777-200 arrendados a Boeing Capital

Para desarrollar su servicio de carga, el Grupo LATAM opera una flota operativa compuesta por 9 aviones Boeing 767F. El foco del Grupo está puesto en optimizar el uso de las bodegas de los aviones de pasajeros, por lo que gradualmente ha reducido su flota de cargueros dedicados.

Para el año 2018, los compromisos de flota alcanzaron US\$311 millones de los cuales todos corresponden a arriendos. Para los años 2019, 2020 y 2021, estos alcanzan montos de US\$1.197 millones, US\$708 millones y US\$1.118 millones, respectivamente.

Con todo, Grupo LATAM mantiene su compromiso de ofrecer a sus pasajeros la más moderna flota de la industria, a fin de brindarles la mejor experiencia de viaje de Latinoamérica.

La tabla a continuación presenta la flota consolidada de LATAM Airlines Group S.A.

	Al 31 de marzo de 2019		
	Arrendamientos operativos en balance bajo NIIF 16	Aviones en Propiedad, Planta y Equipo	Total
Flota Pasajeros			
Airbus A319-100	9	37	46
Airbus A320-200	33	92	125
Airbus A320- Neo	5	1	6
Airbus A321- 200	19	30	49
Airbus A350-900	3	4	7
Boeing 767-300	2	33	35
Boeing 777-300 ER	6	4	10
Boeing 787-8	4	6	10
Boeing 787-9	10	4	14
TOTAL	91	211	302
Flota Carga			
Boeing 767-300F	1	8	9
TOTAL	1	8	9
Arriendos de corto plazo			
Boeing 777-200	2	-	2
TOTAL ARRIENDOS DE CORTO PLAZO	2	0	2
TOTAL FLOTA EN OPERACIÓN	94	219	313
Subarriendos			
Airbus A320-200	-	5	5
Airbus A350-900	2	1	3
Boeing 767-300F	-	1	1
TOTAL SUBARRIENDOS	2	7	9
TOTAL FLOTA	96	226	322

3.0.4 Mantenimiento

Las instalaciones de mantenimiento mayor, mantenimiento de línea y componentes de la Compañía están equipadas y certificadas para atender a toda su flota de aviones Airbus y Boeing.

Con instalaciones en Brasil (São Carlos) y Chile (Santiago), la unidad de Mantenimiento, Reparación y Revisión de Grupo LATAM (MRO) es la encargada del mantenimiento mayor de los aviones del Grupo y atiende ocasionalmente a terceros. Ambas proveen cerca del 80% de todos los servicios de mantenimiento mayor que requiere el Grupo, y aquellos que no se ejecutan internamente se contratan entre la extensa red de socios de MRO en todo el mundo. Esta unidad es también responsable de la planificación y ejecución de las devoluciones de aviones.

Por su parte, la red de mantenimiento de línea provee una gama completa de servicios de mantenimiento de aeronaves para asegurar que la flota funcione de manera segura y en conformidad

con todas las regulaciones locales e internacionales. La red cuenta con instalaciones en los hangares de Santiago, São Carlos, São Paulo (CGH), Lima, Miami, Buenos Aires (AEP), Brasilia, entre otros.

3.1 RESEÑA HISTÓRICA

1929 Creación de LAN "Línea Aérea Nacional de Chile" por parte del Comandante Arturo Merino Benítez.

1946 Primer vuelo internacional Santiago - Buenos Aires.

1956 Inauguración de operaciones a Lima.

1958 Inicio de operaciones a Miami, Estados Unidos.

1961 Creación de TAM -Taxi Aéreo Marília por cinco pilotos de vuelos charter.

1970 LAN comienza a ofrecer vuelos a Europa.

1975 Fundación de TAM-Transportes Aéreos Regionais por el capitán Rolim Adolfo Amaro.

1976 Inicio de servicios de TAM en ciudades brasileras, especialmente en Mato Grosso y Sao Paulo.

1983 Constitución de Línea Aérea Nacional – Chile Limitada, a través de la CORFO.

1985 LAN se transforma en una sociedad anónima.

1986 TAM adquiere a VOTEC-Brasil Central Linhas Aéreas-, otra aerolínea regional que operaba en los sectores norte y centro de Brasil.

1989 Comienza el proceso de privatización: Gobierno de Chile vende 51% del capital accionario a inversionistas nacionales y a Scandinavian Airlines System (SAS).

1990 Brasil Central es renombrada TAM-Transportes Aéreos Meridionais.

1993 TAM estableció TAM Fidelidade, el primer programa de viajero frecuente en Brasil.

1994 Culmina el proceso de privatización de la Compañía con la adquisición de los actuales controladores y otros accionistas del 98,7% de las acciones de la sociedad.

1996 TAM compra la aerolínea Lapsa del gobierno paraguayo y crea TAM Mercosur. Inicio de vuelos Sao Paulo - Asunción.

1997 LAN lista sus acciones en la Bolsa de Nueva York, siendo la primera aerolínea latinoamericana en transar ADRs en esta importante plaza bursátil.

1998 Llega el primer Airbus A330 y la aerolínea lleva a cabo su primer vuelo internacional desde Sao Paulo a Miami.

1999 Empieza el proceso de expansión de la empresa: inicio de operaciones de LAN Perú.

2000 LAN se incorpora a **oneworld**.

2001 Alianza de LAN con Iberia e Inauguración del terminal de Carga en Miami. Fundación del Centro de Tecnología y Academia de Servicios en Sao Paulo.

- 2002** Alianza de LAN con Qantas y con Lufthansa Cargo.
- 2003** Continúa el plan de expansión de la empresa: inicio de operaciones de LAN Ecuador.
- 2004** Cambio de imagen corporativa: LAN Airlines S.A. TAM comienza a volar a Santiago. Lanzamiento de la nueva clase ejecutiva para los vuelos a París y Miami.
- 2005** Otro paso del plan de expansión regional de LAN: inicio de operaciones de LAN Argentina. TAM S.A. se lista públicamente en el BOVESPA. Lanzamiento de vuelo a Nueva York y Buenos Aires.
- 2006** Lanzamiento de la nueva clase Premium Business. TAM se lista públicamente en la bolsa de Nueva York. Inicio de vuelos a Londres y vuelos a Zurich y Ginebra a través de su acuerdo con Air France.
- 2007** Implementación del modelo Low Cost en los mercados doméstico. Aumento de capital por US\$ 320 millones. Lanzamiento ruta Milán y Córdoba. Autorización de ANAC para empezar vuelos a Madrid y Frankfurt.
- 2008** Termina el proceso de renovación de flota de corto alcance, formada ahora por aeronaves de la familia A320. La Compañía recibe su primer Boieng 777-300ER.
- 2009** Inicio de operaciones de carga en Colombia y de pasajeros en el mercado doméstico de Ecuador. Lanzamiento de Multiplus.
- 2010** Compra de aerolínea colombiana Aires. TAM ingresa oficialmente a STAR ALLIANCE.
- 2011** LAN y TAM firmaron los acuerdos vinculantes para la asociación entre ambas aerolíneas.
- 2012** Nace LATAM AIRLINES GROUP, a través de la asociación de LAN y TAM. Colocación de 2,9 millones de acciones.
- 2013** Aumento de capital por US \$940,5 millones.
- 2014** TAM se une a **oneworld**, con lo que **oneworld** pasa a ser la alianza global para LATAM Airlines Group. LATAM lanza su Plan Estratégico 2015 - 2018, con el foco en transformarse en uno de los grupos aéreos más importantes del mundo.
- 2015** Nace LATAM, la nueva marca que adoptarán LAN, TAM y sus filiales. Emisión de bono estructurado EETC por US\$1.020MM: Primera en Latinoamérica.
- 2016** Aumento de capital por US\$ 608 millones con el que Qatar Airways adquiere el 10% del total de acciones suscritas y pagadas de LATAM. Anuncio de *Joint Business Agreements* con American Airlines e IAG.
- 2017** Implementación del nuevo modelo de negocios en los mercados domésticos por parte de las filiales.
- 2018** Inauguración del primer vuelo a Asia: Santiago (Chile) - Guarulhos (Brasil) – Tel Aviv (Israel). Nuevo modelo de ventas llega a los vuelos internacionales.

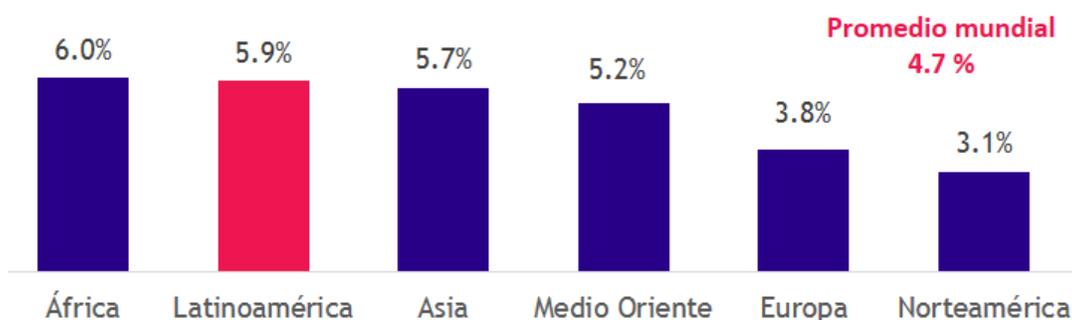
3.2 DESCRIPCIÓN DEL SECTOR INDUSTRIAL

LATAM Airlines Group participa en el negocio de transporte aéreo de pasajeros y carga, siendo el operador líder en Latinoamérica, en términos de tamaño y cobertura, con una flota de 313 aviones y una red que llega a alrededor de 142 destinos en 26 países para transporte de pasajeros y 149 destinos en 29 países para el transporte de carga.

En general, nuestros ingresos del negocio de pasajeros son afectados por las condiciones políticas y económicas internacionales y específicas del país, la actividad competitiva, el atractivo de los destinos que ofrecemos y la capacidad que distribuimos entre nuestras distintas rutas. Nuestras operaciones de carga aérea dependen principalmente de las exportaciones e importaciones a Sudamérica, y por lo tanto se ven afectadas por las condiciones económicas, los tipos de cambio de monedas extranjeras, los cambios en el comercio internacional, la salud de determinadas industrias, la competencia y los precios del combustible.

Latinoamérica presenta un potencial de crecimiento muy atractivo para la industria aérea mundial. Según datos del fabricante de aviones Boeing, se espera que Latinoamérica aumente su tráfico de pasajeros durante los próximos 20 años por sobre el promedio mundial.

Estimación crecimiento Tráfico de pasajeros (RPK) 2018-2037



Fuente: The Boeing Company

Dentro de Latinoamérica, LATAM Airlines Group es la mayor compañía de la región, tanto en ingresos, pasajeros transportados y tamaño de flota. Sus principales competidores en la región son Avianca, Gol, Copa y Aerolíneas Argentinas.

3.2.1 MERCADOS QUE OPERA Y DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES Y NEGOCIOS

LATAM Airlines Group clasifica su operación de transporte de pasajeros y carga en cinco unidades de negocio.

- I. Operación internacional de pasajeros:
 - I.1 Operación Internacional de pasajeros de largo alcance
 - I.2 Operación Regional de pasajeros
- II. Operación doméstica de pasajeros en el mercado de Brasil
- III. Operación doméstica de pasajeros en los países de habla hispana:

- III.1 Argentina
- III.2 Chile
- III.3 Colombia
- III.4 Ecuador
- III.5 Perú
- IV. Operación de Carga
- V. Programas de Fidelidad

I. Operación Internacional de Pasajeros

La operación internacional de pasajeros considera los vuelos regionales dentro de Sudamérica y El Caribe, y los de largo alcance entre este subcontinente y el resto del mundo.

Al 31 de marzo de 2019, el Grupo sirve 31 destinos exclusivamente internacionales: 7 en Norte América, 8 en Europa, 10 en otros países de Latinoamérica y el Caribe, 4 en Oceanía, 1 en África y 1 en Asia, con una vasta red de conexiones que ninguna otra aerolínea de Sudamérica es capaz de ofrecer. La unidad de negocios internacional transporta cerca de 16 millones de pasajeros al año

Durante este ejercicio Grupo LATAM continuó fortaleciendo su red de conexiones para mejorar la conectividad dentro de la región y desde ésta hacia el resto del mundo. Fue así como en 2018 la Compañía inauguró 6 nuevos destinos internacionales.

I.1 Operación Regional de pasajeros

En lo que respecta a sus operaciones a nivel regional, LATAM Airlines Group se ha mantenido como el líder en las rutas que opera dentro de Sudamérica, con el 41% de la participación de mercado en marzo de 2019. En este mercado sus principales competidores son Avianca (19%), Gol (8%), y Aerolíneas Argentinas (7%), entre los principales.

I.2 Operación Internacional de pasajeros de largo alcance

En su operación internacional, el proyecto estratégico más relevante de LATAM lo constituyen los acuerdos de *Joint Business Agreements* (JBAs) que busca concretar con American Airlines y el Grupo IAG (British Airways e Iberia). Estos JBAs le permitirán al Grupo LATAM ampliar su red internacional a más de 420 destinos, en Norteamérica y Europa principalmente, beneficiando a los pasajeros con más vuelos, mejores tiempos de conexión y tarifas más bajas a destinos no volados por el Grupo.

Durante 2016 y 2017, estos acuerdos fueron autorizados por las autoridades regulatorias de Uruguay, Colombia y Brasil. Además, en 2018 Brasil ratificó el acuerdo de Cielos Abiertos con Estados Unidos (ya previamente ratificado por éste último) y el Tribunal de la Libre Competencia (TDLC) en Chile autorizó ambos acuerdos con 9 medidas de mitigación, permitiendo así al Departamento de Transporte estadounidense (US-DOT) comenzar con la evaluación del JBA entre LATAM y American Airlines. Por otro lado, la aprobación del TDLC en Chile fue cuestionada por terceros frente a la Corte Suprema, por lo cual también estamos a la espera de su resolución.

En las rutas a Norteamérica, Centroamérica y Caribe, el Grupo alcanzó una participación de mercado¹ de 18% en marzo de 2019, semejante a la que tiene American Airlines (19%). Otros competidores relevantes son Copa (12%), Avianca (9%) y United Airlines (8%), y Delta (7%).

¹ Medida en ASK (fuente: Dii MI)

En las rutas a Europa, Grupo LATAM es el tercer operador del mercado, con un 13% de participación¹ en marzo de 2019. Air France-KLM (con un 21%) y el Grupo IAG (16%) lideran este segmento, en el cual también compiten Tap Portugal (8%), Air Europa (8%) y Grupo Lufthansa (6%), entre las principales.

En las operaciones a Oceanía/Asia Pacífico, Grupo LATAM es el principal operador, con un 56% de la participación de mercado². Mientras que Qantas y Air New Zealand tienen el 24% y 20% restante, respectivamente.

II. Operación Doméstica de Pasajeros en Brasil

Brasil es el mercado doméstico más grande de Sudamérica –y el tercero a nivel mundial–, con sus más de 200 millones de habitantes y más de 90 millones de pasajeros transportados dentro del país durante 2018. La baja penetración del transporte aéreo ofrece un alto potencial de crecimiento en este mercado, por lo que continúa siendo una oportunidad para Grupo LATAM.

Clave para mitigar el impacto de la desaceleración económica del país en los últimos años ha sido el ajuste de la oferta que LATAM Airlines Brasil ha venido aplicando en los últimos años. Sin embargo, en 2018, la Compañía retomó su senda de crecimiento, de la mano de una demanda en recuperación (que en el segundo trimestre se vio puntualmente afectada por la huelga nacional de camioneros y la migración del sistema de reserva de pasajes, que generó interrupciones menores en las operaciones).

LATAM Airlines Brasil opera en 43 destinos domésticos y transporta aproximadamente 28 millones de pasajeros al año, siendo el segundo mayor operador en rutas nacionales, con un 31% de participación de mercado³ en marzo de 2019, 2 puntos porcentuales menos que Gol. A continuación, se ubican Azul (21%) y Avianca Brasil (13%), entre los principales competidores.

III. Operación Doméstica de Pasajeros en países de habla hispana

Las aerolíneas que integran Grupo LATAM tienen adicionalmente operaciones domésticas en cinco países de habla hispana: Argentina, Chile, Colombia, Ecuador y Perú.

III.1 Argentina

Con 13 años de presencia en el país, LATAM Airlines Argentina se ha consolidado como el segundo operador de vuelos domésticos, con un 14% de participación⁴ en marzo de 2019, en un mercado caracterizado por un fuerte predominio de la empresa de bandera, la estatal Aerolíneas Argentinas, que concentra el 66% del mercado. Otros competidores son: Flybondi (8%), Norwegian (7%), Andes Líneas Aéreas (4%), y Avianca Argentina (1%).

LATAM Airlines Argentina transporta aproximadamente 2 millones de pasajeros al año en rutas internas y cuenta con 13 destinos domésticos que conectan desde y hacia Buenos Aires a las ciudades de Bariloche, Comodoro Rivadavia, Córdoba, El Calafate, Iguazú, Mendoza, Neuquén, Río Gallegos, Salta, San Juan, Tucumán y Ushuaia.

¹ Medida en ASK (fuente: Diio MI)

² Medida en ASK (fuente: Diio MI)

³ Medida en RPK (fuente: ANAC Brasil)

⁴ Medida en pasajeros transportados (fuente: ANAC Argentina)

LATAM Airlines Argentina opera vuelos domésticos desde Buenos Aires en el aeropuerto Ministro Pistarini (Ezeiza), donde además posee su propio Salón VIP, y el Aeroparque Jorge Newbery, la terminal de cabotaje más importante del país. Dentro de este recinto posee su propio hangar, inaugurado en noviembre de 2009.

III.2 Chile

La operación aérea en Chile presentó un dinámico comportamiento durante 2018, registrando un récord de 13,5 millones de pasajeros transportados en vuelos domésticos (incluyendo la Isla de Pascua), un 16,0% más que en el año anterior, según estadísticas de la Junta de Aeronáutica Civil (JAC). La sostenida disminución de tarifas aplicada por la industria en los últimos años en el contexto de un mercado crecientemente competitivo, ha sido determinante en la estimulación de la demanda.

LATAM Airlines es el principal operador del país, transportando cerca de 8 millones de pasajeros al año, manteniendo un 62% de participación¹ en marzo de 2019. En las rutas nacionales su principal competidor es Sky Airlines, con una cuota de mercado de 24%, seguido por JetSmart (13%).

LATAM Airlines sirve 16 destinos nacionales en Chile (sin considerar Isla de Pascua), cubriendo las principales ciudades de norte a sur, como son Santiago, Arica, Iquique, Calama, Antofagasta, Copiapó, La Serena, Concepción, Temuco, Valdivia, Osorno, Puerto Montt, Balmaceda, Punta Arenas, Castro y Puerto Natales.

III.3 Colombia

Desde el inicio de sus operaciones en el país, en 2012, LATAM Airlines Colombia se ha ido posicionando progresivamente como el segundo operador del mercado doméstico, reconocido como uno de los más competitivos de Latinoamérica. Colombia es el segundo mercado de pasajeros más grande de la región después de Brasil.

En los últimos cinco años el transporte aéreo ha experimentado un fuerte desarrollo en el país, y es un sector que aún presenta un atractivo potencial de crecimiento.

LATAM Airlines Colombia moviliza cerca de 5 millones de pasajeros al año en vuelos nacionales, y tiene un 22% de participación de mercado². Sus principales competidores son la aerolínea de bandera Avianca, que tiene una cuota de mercado de 53%, Viva Colombia (15%), Satena (3%), Easy Fly (3%) y Wingo (3%).

LATAM Airlines Colombia sirve actualmente 14 destinos dentro de Colombia, ofreciendo una amplia conectividad desde Bogotá y Medellín.

III.4 Ecuador

LATAM Airlines Ecuador comenzó a operar en el mercado doméstico de este país en 2009, y desde entonces se ha ido consolidando como un operador relevante en las rutas nacionales, gracias a un trabajo constante destinado a brindar el mejor producto a los pasajeros en términos de seguridad, confiabilidad y servicio.

LATAM Airlines Ecuador opera en cinco destinos del país: Quito, Guayaquil, Cuenca, Galapagos (Baltra y San Cristóbal).

¹ Medida en ASK (fuente: JAC Chile)

² Medida en RPK (fuente: Aerocivil Colombia)

LATAM Airlines Ecuador moviliza cerca de 1 millón de pasajeros al año en vuelos nacionales, con una participación de mercado¹ de 31%, similar participación que Avianca (31%), pero por debajo de Tame (38%).

III.5 Perú

Desde el inicio de sus operaciones en Perú en 1999, LATAM Airlines Perú se ha consolidado como el operador líder del mercado doméstico, con una participación de mercado² cercana al 63% en febrero de 2019, transportando cerca de 7 millones de pasajeros al año al interior del país. Sus principales competidores en este mercado son Viva Air Perú (12%), Peruvian Airlines (12%) y Avianca (8%).

En 2018, LATAM Airlines Perú inauguró servicios a Pisco, desde Cusco, incrementando a 19 sus destinos dentro del país, sumándose a Arequipa, Ayacucho, Cusco, Chiclayo, Cajamarca, Iquitos, Juliaca, Jauja, Jaén, Lima, Piura, Pucallpa, Puerto Maldonado, Tacna, Talara, Tarapoto, Trujillo y Tumbes.

IV. Operación de Carga

LATAM Cargo y empresas relacionadas es el mayor grupo operador de carga aérea en América Latina, ofreciendo a sus clientes la más amplia conectividad entre puntos de la región y del mundo, con 149 destinos en 29 países. El Grupo LATAM Cargo transporta carga en las bodegas de 313 aviones de pasajeros y en 9 aviones cargueros dedicados.

El objetivo del Grupo LATAM Cargo es aportar a la rentabilidad del Grupo LATAM principalmente a través de la maximización del transporte de carga en aviones de pasajeros.

La recuperación de los ingresos de carga que experimentó la Compañía en 2018, se debe esencialmente a los ajustes de capacidad que el Grupo LATAM Cargo implementó en los últimos años, y a la mejora de las importaciones a Brasil desde Norteamérica y Europa en la primera mitad del año, destacando los artículos electrónicos e insumos industriales. Durante la segunda mitad de 2018 el mercado de carga sufrió una desaceleración principalmente por la devaluación y volatilidad del real y el peso argentino, afectando las importaciones a la región. Aun así, el mercado de exportaciones se mantuvo sano, especialmente las de salmón desde Chile, ayudando a compensar en parte el menor volumen de importaciones.

V. Programas de Fidelidad

Los programas de viajero frecuente tienen por objetivo reconocer la lealtad de los pasajeros que más utilizan las aerolíneas de Grupo LATAM con diversos beneficios y premios. Es la forma que tienen las compañías aéreas para agradecer la preferencia de los clientes, siendo un atributo muy valorado por los pasajeros.

En el marco del proceso de unificación de la marca LATAM y de los programas de fidelización LATAM Pass y LATAM Fidelidade, en 2017 se homologaron y simplificaron reglas y beneficios para mejorar significativamente la experiencia de viaje de los clientes de Grupo LATAM en todos los países donde opera.

¹ Medida en ASK (fuente: Diio MI)

² Medida en pasajeros transportados (fuente: Ministerio de Transporte del Perú)

Entre las principales modificaciones realizadas en este periodo destaca el cambio del modelo de acumulación de KMS LATAM Pass y Puntos Multiplus, desde “*distance based*” a “*revenue based*”. Esto significa que desde ahora la acumulación de kilómetros de los socios LATAM (de ambos programas) dependerá de la categoría del socio y del valor en dólares del pasaje. De esta forma, será el precio del ticket el que dominará y no los kilómetros recorridos como en el modelo anterior.

Por otra parte, el Grupo anunció una coalición única por país, donde Multiplus pasa a ser la coalición en Brasil, Paraguay, México, Estados Unidos y Europa, en tanto LATAM Pass se convierte en la coalición para América del Sur (excepto Paraguay y Brasil) y demás países. La migración de socios entre una coalición y otra se realizó durante 2018. Este nuevo modelo permitirá entregar una experiencia única a los socios en un mismo país. Adicionalmente se anunció la unificación de la red de canje, de tal forma que ambas coaliciones pasan a tener acceso a toda la red de LATAM, generando más alternativas de vuelos y destinos a los socios.

En enero de 2018, en tanto, comenzó a regir el cambio de la moneda de acumulación de LATAM Pass, que pasó de kilómetros a millas, donde 1 Milla LATAM Pass es equivalente ahora a 1,6 KMS LATAM Pass. Este cambio es solo nominativo y va en línea con la tendencia de los programas de fidelización de la industria aérea mundial. Si bien la acumulación y las tablas de canje varían, los socios conservan la equivalencia de KMS a Millas LATAM Pass.

Al 31 de marzo de 2019, Grupo LATAM tiene más de 30 millones de socios inscritos en sus programas de pasajero frecuente, distribuidos entre LATAM Pass y LATAM Fidelidade.

Por último, el 5 de septiembre de 2018, LATAM anunció que su filial LATAM Airlines Brasil no tiene la intención de renovar o extender su acuerdo operacional con Multiplus luego del 31 de diciembre de 2024. Al mismo tiempo, LATAM Airlines Brasil anunció su intención de ofertar para adquirir todas las acciones ordinarias de Multiplus que actualmente no tienen las afiliadas de LATAM y subsecuentemente deslistar a Multiplus del B3 Novo Mercado en Brasil y cancelar su registro. La solicitud ya fue aprobada por la Comisión de Valores Mobiliarios (CVM) de Brasil, tras lo cual LATAM Airlines Brasil adquirió el 100% de las acciones de Multiplus pertenecientes a accionistas minoritarios, por un valor aproximado de US\$305 millones. Durante el 2019 LATAM Airlines Brasil integrará Multiplus dentro de sus operaciones.

3.3 PROPIEDAD, ADMINISTRACIÓN, ESTRUCTURA SOCIETARIA Y GOBIERNO CORPORATIVO

3.3.1 ACCIONISTAS

Al 31 de marzo de 2019, LATAM Airlines Group contaba con un total de 1.429 accionistas en su registro y es controlada por el Grupo Cueto.

12 Mayores Accionistas al 31 de marzo de 2019

Nombre o Razón Social	Acciones suscritas y pagadas al	
	31/12/2018	Porcentaje
1 COSTA VERDE AERONAUTICA SA	88.259.650	14,6%
2 QATAR AIRWAYS INVESTMENTS (UK) LTD	60.640.768	10,0% ¹
3 COSTA VERDE AERONAUTICA TRES SPA	35.300.000	5,8%
4 BANCO DE CHILE POR CUENTA DE TERCEROS NO RESIDENTES	24.863.666	4,1%
5 INVERSIONES NUEVA COSTA VERDE AERONAUTICA LTDA	23.578.077	3,9%
6 BANCO SANTANDER POR CUENTA DE INV EXTRANJEROS	20.924.268	3,5%
7 BANCO ITAU CORPBANCA POR CTA DE INVERSIONISTAS EXTRANJEROS	20.277.835	3,3%
8 AXXION S A	18.473.333	3,0%
9 INVERSIONES ANDES SPA	17.146.529	2,8%
10 TEP CHILE SA	15.615.113	2,6%
11 JP MORGAN CHASE BANK	15.433.519	2,5%
12 INVERSIONES HS SPA	14.894.024	2,5%

Accionistas controladores:

1. El Grupo Cueto es el socio controlador de LATAM y está compuesto por los señores Juan José Cueto Plaza (uno de nuestros directores), Ignacio Cueto Plaza (uno de nuestros directores), Enrique Cueto Plaza (CEO de LATAM) y algunos otros miembros de la familia. Al 31 de marzo de 2019 el Grupo Cueto poseía 27,91% de las acciones ordinarias de LATAM a través de las siguientes sociedades (Cuadro 1):

RUT	Participe	Cantidad de Acciones Actual	%
81.062.300-4	Costa Verde Aeronáutica S.A.	88.259.650	14,55%
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%
76.237.329-7	Inversiones Caravia Dos y Cia. Ltda.	3.553.344	0,59%
76.237.354-8	Inversiones Priesca Dos y Cía. Ltda.	3.568.352	0,59%
76.237.343-2	Inversiones El Fano Dos y Cía. Ltda.	2.704.533	0,45%
76.327.426-8	Inv. La Espasa Dos y Cia. Ltda.	252.097	0,04%
76.809.120-K	Inv. La Espasa Dos S.A.	32.324	0,01%
76.592.181-3	Costa Verde Aeronáutica Tres SpA	35.300.000	5,82%
	Total GRUPO	169.248.377	27,91%

Cuadro 1

¹ Qatar tiene el 9.99% del total de acciones emitidas de LATAM

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

	Accionista	Porcentaje
A.	Inversiones Costa Verde Aeronáutica S.A.	77,97264%
B.	TEP Chile S.A.	21,88391%
C.	Inversiones Mineras del Cantábrico S.A.	0,00008%
D.	Inversiones Costa Verde Limitada y CIA en C.P.A.	0,13049%
E.	Accionistas minoritarios	0,01287%

Cuadro 2

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

	Accionista	Porcentaje
I.	Inversiones Costa Verde Limitada y Cia. en C.P.A.	99,85%
II.	Inversiones Costa Verde S.A.	0,131%
III.	Inversiones Costa Verde Limitada	0,014%

Cuadro 3

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

	Accionista	Porcentaje	Socio principal	RUT
1.	Inmobiliaria e Inversiones El Fano Limitada	8%	Enrique Miguel Cueto Plaza	6.694.239-2
2.	Inmobiliaria e Inversiones Caravia Limitada	8%	Juan José Cueto Plaza	6.694.240-6
3.	Inmobiliaria e Inversiones Priesca Limitada	8%	Ignacio Javier Cueto Plaza	7.040.324-2
4.	Inmobiliaria e Inversiones La Espasa Limitada	8%	Juan Jose Cueto Plaza	6.694.240-6
5.	Inmobiliaria e Inversiones Puerto Claro Limitada	8%	Isidora Cueto Felipe Cueto María Emilia Cueto	18.391.071-K 20.164.894-7 20.694.331-7
6.	Inmobiliaria e Inversiones Colunga Limitada	30%	Mismos accionistas de Inv. Mineras del Cantábrico S.A.	76.180.199-6
7.	Inversiones del Cantábrico Limitada	30%	Mismos accionistas de Inv. Mineras del Cantábrico S.A.	76.006.936-1

Cuadro 4

5. Respetto de **INMOBILIARIA E INVERSIONES COLUNGA LIMITADA e INVERSIONES DEL CANTÁBRICO LTDA.**

100% de propiedad del Grupo Cueto, y sus accionistas finales son los señores (i) Juan José Cueto Plaza, anteriormente individualizado; (ii) Ignacio Javier Cueto Plaza, anteriormente individualizado; (iii) Enrique Miguel Cueto Plaza, anteriormente individualizado; (iv) María Esperanza Cueto Plaza, RUT 7.040.325-0, (v) Isidora Cueto Cazes, RUT 18.391.071-k; (vi) Felipe Jaime Cueto Ruiz-Tagle, RUT 20.164.894-7 (vii) María Emilia Cueto Ruiz-Tagle, RUT 20.694.332-7 (viii) Andrea Raquel Cueto Ventura, RUT 16.098.115-6 (ix) Daniela Esperanza Cueto Ventura, 16.369.342-9; (x) Valentina Sara Cueto Ventura, RUT 16.369.343-7 (xi) Alejandra Sonia Cueto Ventura, RUT 17.700.406-5; (xii) Francisca María Cueto Ventura, RUT 18.637.286-7; (xiii) Juan José Cueto Ventura, RUT 18.637.287-5; (xiv) Manuela Cueto Sarquis, RUT 19.078.071-6; (xv) Pedro Cueto Sarquis, RUT 19.246.907-4; (xvi) Juan Cueto Sarquis, RUT 19.639.220-3; (xvii) Antonia Cueto Sarquis, RUT 20.826.769-8 (xviii) Fernanda Cueto Délano, RUT 18.395.657-4 (xix) Ignacio Cueto Délano, RUT 19.077.273-k; (xx) Javier Cueto Délano, RUT 20.086.836-6 (xxi) Pablo Cueto Délano, RUT 20.086.837-4 (xxii) José Cueto Délano, RUT 20.963.574-7; (xxiii) Nieves Isabel Alcaíno Cueto, RUT 18.636.911-4; (xxiv) María Elisa Alcaíno Cueto, RUT 19.567.835-9 y (xxv) María Esperanza Alcaíno Cueto, RUT 17.701.730-2.

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

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

Cuadro 5

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

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

Cuadro 6

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

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

Cuadro 7

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

Accionista	Porcentaje
A. Ignacio Cueto	88%
B. Otros	12%

Cuadro 8

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

	Accionista	Porcentaje
A.	Juan José Cueto	88%
B.	Otros	12%

Cuadro 9

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

	Accionista	Porcentaje
A.	Enrique Cueto	88%
B.	Otros	12%

Cuadro 10

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

	Socios	Porcentaje
A.	Inversiones La Espasa Dos S.A.	99%
B.	María Esperanza Alcaíno Cueto Uno y Cia. Ltda.	1%

Cuadro 11

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

	Accionistas	Porcentaje
A.	Inmobiliaria e Inversiones La Espasa Limitada	88%
B.	Otros	12%

Cuadro 12

El resto de la base de accionistas está compuesta por una diversidad de inversionistas institucionales, entidades jurídicas y personas naturales. Al 31 de marzo de 2019, un 2,5% de la propiedad de LATAM se encontraba en la forma de ADRs.

3.3.2 ADMINISTRACIÓN, DIRECTORES Y EJECUTIVOS

3.3.2.1 Directorio

	Nombre	C.N.I. N°
1.	Ignacio Cueto Plaza	7.040.324-2
2.	Henri Philippe Reichstul	48.175.668-5
3.	Juan José Cueto Plaza	6.694.240-6
4.	Patrick Horn García	6.728.323-6
5.	Carlos Alberto Heller Solari	8.717.000-4
6.	Giles Agutter	0-E (Extranjero)
7.	Eduardo Novoa Castellón	7.836.212-K
8.	Nicolás Eblen Hirmas	15.336.049-9
9.	Sonia Villalobos	21.743.859-4

3.3.2.2 Comité de directores

	Nombre	C.N.I. N°
1.	Eduardo Novoa Castellón	7.836.212-K
2.	Nicolás Eblen Hirmas	15.336.049-9
3.	Patrick Horn	6.728.323-6

Los tres integrantes del Comité de directores tienen la calidad de independientes bajo la legislación norteamericana. Bajo la legislación chilena, Eduardo Novoa Castellón y Patrick Horn tienen la calidad de director independiente.

3.3.2.3 Ejecutivos principales

Nombre	Cargo	C.N.I. N°	Profesión	Fecha designación
Enrique Miguel Cueto Plaza	CEO LATAM Airlines Group	6.694.239-2	Ingeniero	09-02-1994
Roberto Alejandro Alvo Milosawlewitsch	Vicepresidente Comercial	8.823.367-0	Ingeniero	12-11-2001
Claudia Sender Ramírez	Vicepresidente Clientes	0-E (Extranjero)	Ingeniero	01-05-2017
Hernán Alberto Pasman	Vicepresidente Operaciones y Mantenimiento	21.828.810-3	Ingeniero	01-05-2017
Emilio José del Real Sota	Vicepresidente de Personas	9.908.112-0	Psicólogo	01-08-2005
Ramiro Alfonsín Balza	Vicepresidente de Finanzas	22.357.225-1	Ingeniero	12-07-2016
Juan Carlos Menció	Vicepresidente Legal	24.725.433-1	Abogado	01-06-2014

3.3.2.4 Planes de compensación

3.3.2.4.1 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.

3.3.2.4.1.1 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.

3.3.2.4.2 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.

3.3.2.4.3 Planes de compensación filiales

3.3.2.4.3.1 Pagos basados en acciones

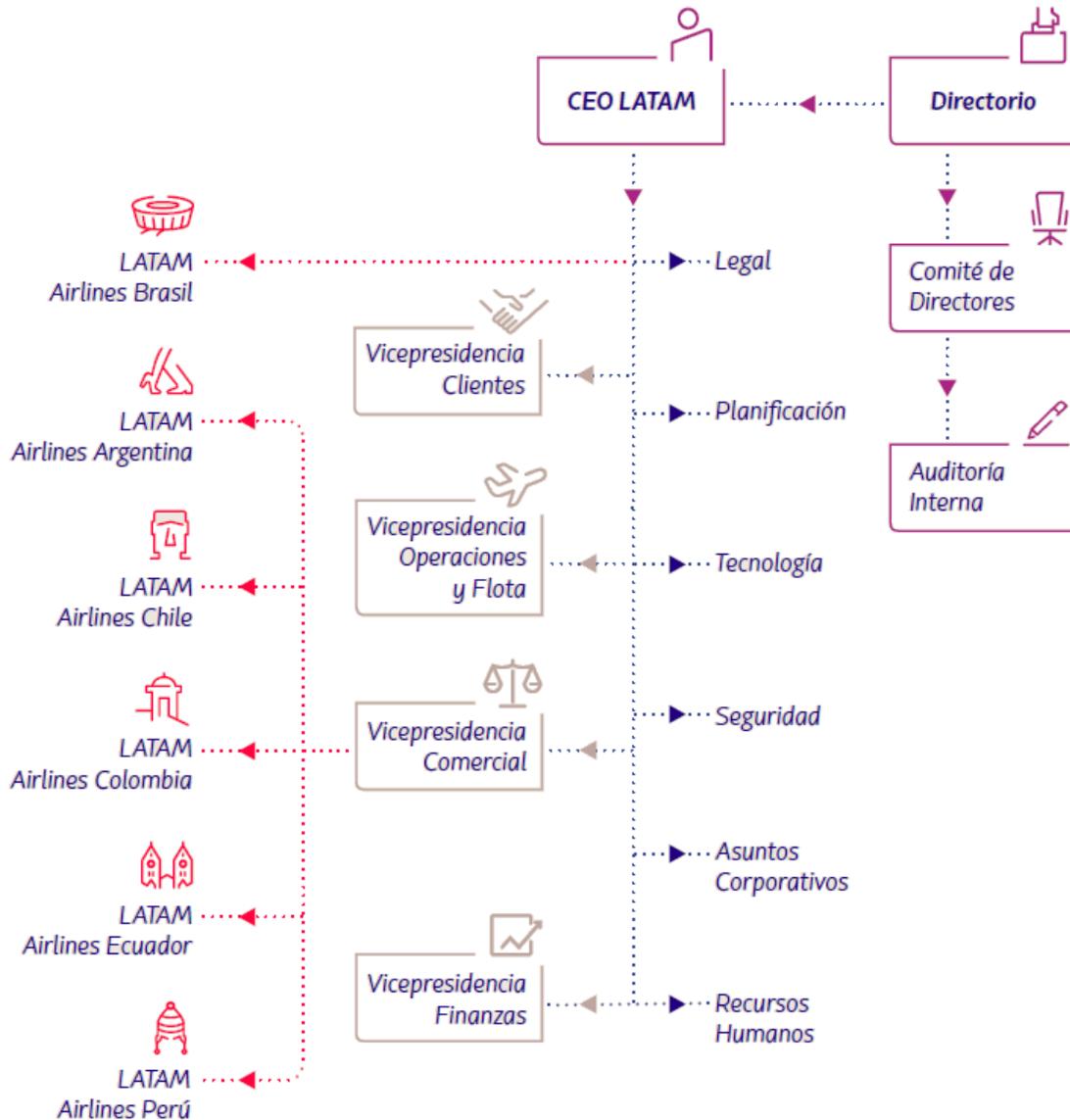
Multiplus S.A., filial de TAM S.A., tienen opciones por acciones vigentes al 31 de marzo de 2019, las cuales ascienden a 247.500 (mismo número de acciones al 31 de diciembre de 2018. Al 31 de diciembre de 2017 las opciones por acciones vigentes ascendían a 316.025 acciones para Multiplus S.A.).

3.3.2.4.3.2 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.

3.3.3 ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA.

El Grupo se reestructuró el 22 de marzo de 2017, haciendo énfasis en cuatro grandes áreas, las cuales son la base de la estrategia de negocios y que reportan de manera directa al CEO de la Compañía, Enrique Cueto: Clientes; Ingresos; Operaciones y Flota; y Finanzas; cada una de ellas liderada por actuales ejecutivos de LATAM. Además le reportan las áreas de: Recursos Humanos, Legal, Planificación, Tecnología, Seguridad y Asuntos Corporativos.



3.3.4 GOBIERNO CORPORATIVO.

La ley chilena dispone que las sociedades anónimas abiertas deben designar al menos un director independiente y un Comité de Directores, cuando tengan un patrimonio bursátil igual o superior a 1.500.000 unidades de fomento y a lo menos un 12,5% de sus acciones con derecho a voto se encuentren en poder de accionistas que individualmente controlen o posean menos del 10% de tales

acciones. De los nueve integrantes del Directorio, tres de ellos forman parte de su Comité de Directores, el cual cumple tanto el rol previsto en la Ley de Sociedades Anónimas (“LSA”), como las funciones del Comité de Auditoría exigido por la Sarbanes Oxley Act de los Estados Unidos de América y la respectiva normativa de la SEC.

El Comité de Directores y Auditoría tiene las funciones previstas en el artículo 50 bis de la LSA y demás normativa aplicable, pudiéndose al efecto destacarse las siguientes materias:

- Examinar los informes de los auditores externos de LATAM Airlines Group, los balances generales y otros estados financieros que los administradores de LATAM Airlines Group entregan a los accionistas, y emitir una opinión con respecto a dichos informes previo a la presentación a los accionistas para su aprobación.
- Proponer auditores externos y agencias de clasificación de riesgos al Directorio.
- Examinar los informes de control interno y denuncias al respecto.
- Examinar e informar todo lo relacionado a transacciones con partes relacionadas.
- Examinar la escala de pagos de los altos directivos de LATAM Airlines Group.

Los requerimientos correspondientes a la independencia de los directores están estipulados en la LSA y sus modificaciones posteriores por la Ley N° 19.705, relativa a la relación entre los directores y los accionistas que controlan una sociedad.

Un director se considera como independiente cuando él o ella no tienen, en general, vinculaciones, intereses, dependencia económica, profesional, crediticia o comercial, de una naturaleza o volumen relevante, con la sociedad, las demás sociedades del grupo de que forma parte, su controlador ni con los ejecutivos principales, ni relacionales de parentesco con estos últimos, ni tampoco otro tipo de vinculaciones previstas en la LSA.

Las normas de los Estados Unidos de América exigen tener un Comité de Auditoría compuesto por lo menos de tres miembros del Directorio, que se ajuste a los requisitos de independencia establecidos en la Regla 10A del Exchange Act.

Al 31 de marzo de 2019 todos los miembros del Comité de Directores, quienes también ejercen como parte del Comité de Auditoría, eran independientes de acuerdo a la Regla 10A del Exchange Act. Los miembros del comité eran los señores Georges de Bourguignon Arndt (Presidente del Comité de Directores), Eduardo Novoa Castellón y Nicolás Eblen Hirmas. Para los efectos de la LSA, el director señor Nicolás Eblen Hirmas no tiene la calidad de director independiente.

3.4 EVOLUCIÓN Y TENDENCIA ESPERADA RESPECTO DE LAS ACTIVIDADES QUE DESARROLLA

Al 31 de marzo 2019, LATAM Airlines reportó un margen operacional de 3,3%, mientras que para el año 2019 espera que el margen operacional se sitúe entre 7,0% - 9,0%. La oferta para el negocio de pasajeros durante el año 2018, medida como asientos por kilómetros volados (“ASK” por sus siglas en inglés), tuvo un aumento de 5,0% comparado con la oferta del mismo período de 2017. Para el año 2019, LATAM espera un aumento de los ASK entre 3% - 5% con respecto a los ASK del 2018. Por último, la oferta para el negocio de carga, medida como toneladas de carga disponibles por kilómetro volado (“ATK” por sus siglas en inglés), aumentó un 4,3% comparado con el año 2017, mientras que para el año 2019, LATAM espera un aumento de ATK entre 0% - 2% con respecto al año 2018.

3.5 FACTORES DE RIESGOS

Deseamos advertir a los inversionistas de los siguientes factores importantes que podrían afectar los resultados actuales de la Sociedad, lo podría ocasionar que los mismos difirieran materialmente de aquellos expresados en cualquier proyección futura hecha por la Sociedad o en representación nuestra. Invertir en la presente emisión de títulos de deuda de LATAM entraña ciertos riesgos que no son inherentes a las inversiones en acciones de otras compañías chilenas. Antes de tomar la decisión de invertir, el lector debe considerar cuidadosamente toda la información contenida en el presente documento, incluidos los factores de riesgo.

3.5.1 Factores de riesgo relacionados con nuestra compañía

3.5.1.1 Nuestros activos incluyen un importante monto de plusvalía.

Nuestros activos incluían US\$2.283,3 millones de plusvalía al 31 de marzo de 2019. Según las Normas Internacionales de Información Financiera, NIIF (IFRS, en su sigla en inglés) la plusvalía está sometida a una prueba de deterioro anual, pudiendo ser sometidas a dicha prueba con mayor frecuencia de haber circunstancias o eventos que sugieran un potencial deterioro. En el año 2018, principalmente a consecuencia de la depreciación del real brasileño contra el dólar estadounidense en el transcurso de dicho año, el valor de nuestra plusvalía disminuyó en 14,2% en comparación con el año 2017. Cualquier deterioro podría implicar el reconocimiento de un cambio significativo en los ingresos en nuestro estado de resultados, lo que a su vez podría impactar de manera importante y negativa nuestros resultados consolidados para aquel período durante el cual haya ocurrido semejante deterioro.

3.5.1.2 Una mala ejecución o adaptación de nuestra estrategia a la situación económica actual podría perjudicar nuestro negocio y el valor de mercado de nuestros ADS y acciones ordinarias.

Hemos desarrollado un plan estratégico con el objeto de convertirnos en una de las aerolíneas más admiradas del mundo y de renovar nuestro compromiso hacia una rentabilidad sostenida y con mejores retornos para nuestros accionistas. Nuestra estrategia nos exige identificar propuestas de valor que sean atractivas para nuestros clientes, buscar eficiencias en nuestras operaciones diarias, y transformarnos en una compañía más sólida y resistente al riesgo. Uno de los pasos para lograr nuestro objetivo consiste en la adopción de un nuevo modelo de viajes para nuestros servicios domésticos e internacionales, para adaptarnos a las dinámicas cambiantes tanto de nuestros pasajeros como de la industria y para aumentar nuestra competitividad. El nuevo modelo de viaje se basa en una continua reducción de tarifas aéreas para que estos viajes sean accesibles a un público más amplio y, particularmente, para aquellos que deseen viajar con mayor frecuencia. Este modelo requiere de una continua reducción de costos, junto con un aumento en los ingresos ancillary. En esta línea, la Compañía está ejecutando una serie de iniciativas tendientes a reducir el costo por ASK en todas sus operaciones, además de desarrollar nuevas iniciativas de ingresos ancillary.

3.5.1.3 Un fracaso para transferir con éxito la propuesta de valor de las marcas de LAN y TAM a una nueva marca única podría afectar negativamente nuestro negocio y el valor de mercado de nuestros ADS y acciones ordinarias.

Luego de su asociación en 2012, LAN y TAM han continuado operando con sus marcas originales. Durante 2016, comenzamos la transición de LAN y TAM hacia una marca única. LAN y TAM tenían propuestas de valor diferentes y no podemos garantizar la total transferencia del valor original de las marcas LAN y TAM a una nueva marca única LATAM. Eventuales dificultades en la ejecución de nuestra marca única podrían impedir que nos consolidemos como aerolínea preferida de los clientes, lo cual podría afectar negativamente nuestro negocio y los resultados de las operaciones y los valores de mercado de nuestros ADS y acciones ordinarias.

3.5.1.4 Podríamos fracasar en el intento de integrar los programas de viajero frecuente de LAN y TAM o las operaciones de Multiplus S.A., nuestro programa de coalición en Brasil.

Hemos integrado los programas de viajero frecuente de LAN y TAM de manera que nuestros pasajeros puedan utilizar sus millas o puntos de viajero frecuente tanto en LAN como en TAM indistintamente y de modo intercambiable. Durante año 2016, LAN y TAM anunciaron sus programas renovados de viajero frecuente, bajo los nuevos nombres de LATAM Pass y LATAM Fidelidade, respectivamente. El cambio es parte del proceso de consolidación de la nueva identidad de marca del grupo de aerolíneas (LATAM) y de la evolución de los programas, que realzan los beneficios existentes y ofrecen nuevos beneficios a los miembros del programa. Sin embargo, no existe garantía alguna de que estos dos planes se integren completamente en el futuro próximo o del todo. Incluso si se produce esta integración, la exitosa integración de estos programas podría tomar tiempo y significar gastos adicionales. Además, en el año 2016, LATAM Pass y LATAM Fidelidade aprobaron cambios en su política de acumulación de millas que pueden impactar el atractivo de los programas para los pasajeros. Hasta que no combinemos estos programas efectivamente, los pasajeros podrían preferir programas de viajero frecuente ofrecidos por otras aerolíneas, lo que podría afectar negativamente nuestro negocio.

3.5.1.5 Nuestros resultados financieros están expuestos a las fluctuaciones de monedas extranjeras.

Nosotros preparamos y presentamos nuestros estados financieros consolidados en dólares estadounidenses. Operamos en numerosos países y enfrentamos el riesgo de variación de los tipos de cambio de sus monedas contra el dólar estadounidense o entre las monedas de estos diferentes países. Eventuales variaciones de los tipos de cambio entre el dólar estadounidense y las monedas de los países en los que operamos podrían afectar negativamente nuestro negocio, las condiciones financieras y los resultados de las operaciones. En la eventualidad de que el valor del real brasileño, el peso chileno o alguna de las otras monedas en las que están denominados nuestros ingresos se devalúe con respecto al dólar estadounidense, el resultado de nuestras operaciones y de nuestros estados financieros se vería afectado negativamente. El tipo de cambio del peso chileno, del real brasileño y de otras monedas frente al dólar estadounidense puede fluctuar considerablemente en el futuro.

Cambios en Chile, Brasil y en otras políticas económicas gubernamentales que afectan los tipos de cambio podrían también afectar nuestro negocio, condición financiera, resultados de las operaciones y el retorno a nuestros accionistas por sus acciones ordinarias o ADS.

3.5.1.6 Dependemos de alianzas estratégicas o relaciones comerciales en muchos de los países en que operamos y nuestro negocio puede sufrir si se termina alguna de nuestras alianzas estratégicas o relaciones comerciales.

Mantenemos varias alianzas y otras relaciones comerciales en muchas de las jurisdicciones en que operamos. Estas alianzas o relaciones comerciales nos permiten mejorar nuestra red y, en algunos casos, ofrecer a nuestros clientes servicios que de otra manera nosotros no podríamos ofrecer. Si cualquiera de estas alianzas estratégicas o relaciones comerciales se deteriora o si cualquiera de estos acuerdos se termina, entonces nuestro negocio, nuestra condición financiera y los resultados de nuestras operaciones podrían verse adversamente afectados.

3.5.1.7 Nuestro negocio y los resultados de nuestras operaciones podrían verse afectados si no logramos obtener y mantener rutas, aeropuertos convenientes, slots y otros permisos de operación.

Asimismo, los problemas técnicos u operacionales con la infraestructura de las ciudades en donde nos enfocamos podrían afectarnos de manera adversa.

Nuestro negocio depende de nuestro acceso a los aeropuertos y rutas claves. Acuerdos de aviación bilaterales, así como aprobaciones de aviación local con frecuencia involucran consideraciones políticas y otras fuera de nuestro control. Nuestras operaciones se podrían ver limitadas por cualquier retraso o incapacidad para acceder a rutas o aeropuertos clave, incluyendo:

- limitaciones en nuestra capacidad para atender más pasajeros;
- la imposición de restricciones de capacidad de vuelo;
- la incapacidad para garantizar o mantener los derechos de ruta en los mercados locales o bajo acuerdos bilaterales; o
- la incapacidad para mantener nuestros slots actuales y de obtener slots adicionales

Nosotros operamos numerosas rutas internacionales, conforme a acuerdos bilaterales y también vuelos internos en Chile, Perú, Brasil, Argentina, Ecuador, Colombia y otros países, sujeto a aprobaciones de acceso a rutas y aeropuertos locales.

No es posible garantizar la continuidad de los actuales acuerdos bilaterales con los países en los cuales se basan nuestras compañías y permisos gubernamentales. Una modificación, suspensión o revocación de uno o más acuerdos bilaterales podría tener un efecto adverso importante en nuestro negocio, condición financiera y resultados de las operaciones. La suspensión de nuestro permiso para operar en ciertos aeropuertos, destinos o cupos, o la imposición de otras sanciones también podría tener un efecto adverso importante. Un cambio en la administración de las leyes vigentes y regulaciones o la adopción de nuevas leyes y regulaciones en cualquiera de los países en los que operamos que restrinjan nuestras rutas, aeropuertos u otros accesos, podría tener un efecto adverso importante en nuestro negocio, condición financiera y resultados de las operaciones.

Además, nuestras operaciones y estrategia de crecimiento dependen de las instalaciones e infraestructura de los aeropuertos clave, que comprenden el Aeropuerto Internacional de Santiago, el Aeropuerto Internacional de Guarulhos y el Aeropuerto de Congonhas en São Paulo, el Aeropuerto Internacional de Brasilia, y el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de Lima.

Actualmente, el Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez de Santiago enfrenta una importante expansión que debe quedar completada para 2020. Si la expansión no se lleva a cabo a tiempo, ello limitará de manera importante nuestras operaciones y afectará negativamente nuestra capacidad para permanecer competitivos.

Uno de los principales riesgos operativos que enfrentamos a diario en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de Lima es el número limitado de posiciones de estacionamiento. Además, la infraestructura interior del aeropuerto limita nuestra capacidad para gestionar las conexiones y lanzar nuevos vuelos a causa de la falta de puertas de embarque y el aumento en los controles de seguridad e inmigración. Esperamos que, en los próximos años, la capacidad del aeropuerto de Lima siga en su nivel actual, lo que limitará nuestra capacidad para crecer y afectará nuestra competitividad tanto en el país como en la región.

Los aeropuertos de Brasil, tales como los aeropuertos internacionales de Brasilia y São Paulo (Guarulhos), cuentan con un número reducido de slots por día debido a limitaciones estructurales. Cualquier condición que evite o retrase nuestro acceso a los aeropuertos o a rutas que son vitales para nuestra estrategia o bien, nuestra incapacidad de mantener los slots existentes y obtener otros más podría afectar significativamente nuestras operaciones

3.5.1.8 Una porción significativa de nuestros ingresos de carga provienen de relativamente pocos tipos de producto que podrían ser afectados por eventos que afecten su producción, comercio o demanda.

Nuestra demanda por carga, especialmente de exportadores de América Latina, se concentra en un pequeño número de categorías de productos tales como las exportaciones de pescado, productos del mar y frutas desde Chile, espárragos desde Perú y flores frescas desde Ecuador y Colombia. Aquellos eventos que afecten negativamente la producción, el comercio o la demanda de estos bienes pueden afectar negativamente el volumen de mercancías que transportemos y pueden tener un impacto significativo en los resultados de nuestras operaciones. Medidas futuras de protección al comercio podrían tener un impacto en los volúmenes de tráfico de carga y afectar negativamente nuestros resultados financieros. Algunos de nuestros productos de carga son sensibles a los tipos de cambio y, por lo tanto, los volúmenes de tráfico podrían ser afectados por la apreciación o depreciación de las monedas locales.

3.5.1.9 Nuestras operaciones están sujetas a las fluctuaciones del suministro y costo de combustible, lo que podría impactar negativamente nuestro negocio.

Un aumento en los precios del combustible de aviación (jet fuel) podría tener un efecto significativamente adverso en nuestro negocio, nuestra condición financiera y los resultados de nuestras operaciones. Los costos del combustible para aviones han representado históricamente una parte importante de nuestros gastos operativos, siendo un 30,9% de nuestros gastos operativos del 2018. Tanto el costo como la disponibilidad de combustible están sujetos a muchos factores económicos y políticos y a eventos que escapan a nuestro control y capacidad de predicción, incluyendo circunstancias políticas y económicas internacionales, tales como la inestabilidad política de los principales países exportadores de petróleo. Cualquier escasez futura en el suministro de combustible (por ejemplo, como resultado de recortes en la producción por parte de la Organización de Países Exportadores de Petróleo "OPEP"), una disrupción en las importaciones de crudo, disrupciones en el suministro como resultado de condiciones climatológicas adversas o desastres naturales, la persistencia de los disturbios en el Medio Oriente y otros factores podrían resultar en un alza en los precios del combustible o en la reducción de los servicios regulares de las aerolíneas. No podemos garantizar que tendremos la capacidad de contrarrestar cualquier incremento en el precio del combustible mediante incrementos en nuestras tarifas aéreas. Además, una baja en los precios del combustible podría resultar en una reducción en las tarifas aéreas, a través de la disminución o eliminación del cargo por combustible. Hemos suscrito acuerdos de cobertura (hedging) de combustible, pero no podemos garantizar que dichos acuerdos bastarán para protegernos de un aumento significativo en los precios del combustible en un futuro próximo o a largo plazo. Además, mientras que estos mecanismos de cobertura están diseñados para limitar el efecto de un aumento en los precios del combustible, nuestros métodos de cobertura también limitan nuestra capacidad de aprovechar cualquier disminución en los precios del combustible, como fue el caso en el año 2015 y, en menor medida, en el año 2016.

3.5.1.10 Dependemos de mantener una alta tasa de utilización diaria de aeronaves para aumentar nuestros ingresos y diluir nuestros costos fijos, lo que nos hace especialmente vulnerables a los atrasos.

Un elemento clave de nuestra estrategia consiste en mantener una alta tasa de utilización diaria de aeronaves, que mide el número de horas diarias en las cuales se utilizan nuestros aviones. Una alta tasa de utilización diaria de aeronaves nos permite maximizar el ingreso generado por nuestros aviones. Lo anterior se logra, en parte, reduciendo los plazos en los aeropuertos y desarrollando programas que nos permitan aumentar el promedio de horas de vuelo diarias. Nuestra tasa de utilización de aeronaves podría verse afectada por una serie de diferentes factores que están fuera de nuestro control, incluyendo la congestión de tráfico aéreo y aeroportuario, condiciones climáticas adversas y retrasos por parte de terceros proveedores de servicios tales como aprovisionamiento de combustible y servicios terrestres. Si un avión retrasa su horario, los retrasos

resultantes podrían alterar nuestro rendimiento operativo y tener un impacto financiero en nuestros resultados.

3.5.1.11 Operamos y dependemos de aviones Airbus y Boeing, por lo que nuestro negocio podría verse negativamente afectado de no recibir las entregas de aeronaves a tiempo, si los aviones de estas compañías no estuvieran disponibles, o bien, si el público percibiera negativamente nuestros aviones.

A medida que hemos expandido nuestra flota, nuestra dependencia tanto de Airbus como de Boeing también ha aumentado. Al 31 de marzo de 2019, LATAM Airlines Group tenía una flota de 241 aviones Airbus y 81 aviones Boeing. Los riesgos relativos a Airbus y Boeing incluyen:

- Fracaso o incapacidad para obtener aviones Airbus o Boeing, repuestos o servicios relacionados de soporte a tiempo debido a una alta demanda, atrasos en las entregas u otros factores;
- la interrupción de servicios de flota como resultado de requisitos de mantenimiento no programados o imprevistos para estas aeronaves;
- la emisión, por parte de autoridades chilenas o aeronáuticas, de directrices restringiendo o prohibiciones el uso de aviones Airbus o Boeing, o bien, la exigencia de prolongadas inspecciones y mantenimientos;
- la percepción negativa de algún fabricante a consecuencia de asuntos de seguridad, publicidad negativa u otros problemas, reales o percibidos, en caso de un accidente; o
- retrasos entre el momento en que nos damos cuenta de la necesidad de disponer de nuevos aviones y el tiempo que nos lleva gestionar el pedido con Airbus, Boeing o con algún tercer proveedor para la entrega de esos aviones.

La ocurrencia de uno o más de estos factores podría limitar nuestra capacidad de usar aviones para generar utilidades, responder a un aumento de la demanda, o bien podría, por el contrario, limitar nuestras operaciones y afectar negativamente nuestro negocio.

3.5.1.12 Si no somos capaces de incorporar aeronaves arrendadas a nuestra flota a precios y en condiciones aceptables en el futuro, nuestro negocio podría verse negativamente afectado.

Una gran parte de nuestros aviones están sujetos a arrendamientos operativos de largo plazo. Nuestros arrendamientos operativos de largo plazo suelen ir desde 3 hasta 12 años a partir de su fecha de entrega. Podríamos enfrentar una competencia o un suministro limitado de aviones arrendados, que dificultaría nuestra capacidad de negociar en términos competitivos al vencimiento de nuestros actuales arrendamientos operativos o de arrendar capacidad adicional requerida para nuestro nivel o meta de operaciones. Si en el futuro nos viéramos obligados a pagar tasas superiores de arrendamiento para mantener la capacidad y el número de aviones de nuestra flota, nuestra rentabilidad podría verse afectada negativamente.

3.5.1.13 Nuestro negocio puede verse afectado negativamente si fuésemos incapaces de pagar nuestras deudas o cubrir nuestras necesidades de financiamiento futuras.

La Compañía tiene un alto nivel de deuda y de obligaciones de pago bajo arrendamientos operativos de aeronaves y deuda financiera. Requerimos de cantidades importantes de financiamiento para satisfacer los requerimientos de capital de nuestras aeronaves y podríamos requerir de financiamiento adicional para financiar nuestras otras necesidades comerciales. No podemos garantizar que tendremos acceso o que seremos capaces de asegurar financiamiento futuro en términos favorables. Mayores costos de financiamiento podrían afectar nuestra capacidad de ampliar o renovar nuestra flota, lo que a su vez podría afectar adversamente nuestro negocio.

Además, la mayoría de nuestras propiedades y equipos están respaldando nuestra deuda garantizada. En caso de incumplir pagos de deuda garantizada, nuestros acreedores podrían hacer cumplir esas garantías limitando o terminando nuestra capacidad para usar la propiedad afectada y dichos equipos para cumplir con nuestras necesidades operativas y así generar ingresos.

Por otra parte, las condiciones externas en los mercados financieros y de crédito pueden limitar la disponibilidad de fondos en momentos particulares o aumentar su costo, lo que podría afectar nuestra rentabilidad y posición competitiva, además de resultar en menores márgenes de interés neto, ingresos y flujos de efectivo, así como menores retornos sobre el patrimonio neto y el capital invertido. Algunos factores que pueden afectar la disponibilidad de fondos o causar un aumento de nuestros costos de financiamiento incluyen crisis macro económicas, reducción repentina de nuestra calificación crediticia u otras posibles alteraciones del mercado.

3.5.1.14 Tenemos una exposición significativa al LIBOR y otras tasas de interés flotantes; aumentos en las tasas de interés elevarían nuestros costos de financiamiento y podrían tener efectos adversos sobre nuestra condición financiera y los resultados de nuestras operaciones.

Estamos expuestos al riesgo de variaciones de la tasa de interés, principalmente en relación con la tasa interbancaria de Londres (LIBOR, en su sigla en inglés) en dólares estadounidenses. Muchos de nuestros arrendamientos financieros están denominados en dólares y generan intereses a una tasa flotante. El 36,9% de nuestra deuda consolidada al 31 de marzo de 2019 está afectada a una tasa de interés flotante luego de hacer efectivos nuestros acuerdos de cobertura de tasa de interés. La volatilidad de la tasa LIBOR u otras tasas de referencia podría aumentar nuestro interés periódico y pago de arrendamientos y tener un efecto negativo sobre nuestros costos financieros totales. Podríamos ser incapaces de ajustar adecuadamente nuestros precios como para compensar cualquier aumento de costo financiero, lo que tendría efectos adversos sobre nuestros ingresos y el resultado de nuestras operaciones.

3.5.1.15 Aumentos en el costo de seguros y/o reducciones significativas de cobertura podrían dañar nuestra condición financiera y resultados operacionales.

Acontecimientos de mayor envergadura que afecten la industria de los seguros de aviación (como ataques terroristas, secuestros o accidentes aéreos) pueden resultar en aumentos significativos de las primas de seguro de las aerolíneas o en una disminución significativa de su cobertura de seguro, tal como ocurrió tras los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001. Por ende, aumentos adicionales en el costo de los seguros o reducciones en la cobertura disponible podrían tener un impacto negativo sobre nuestros resultados financieros y operativos, así como aumentar el riesgo de sufrir pérdidas por daños no cubiertos.

3.5.1.16 Problemas con sistemas de control de tráfico aéreo u otras fallas técnicas podrían interrumpir nuestras operaciones y tener un efecto adverso en nuestro negocio.

Nuestras operaciones, incluyendo nuestra capacidad para ofrecer servicios a nuestros clientes, dependen del funcionamiento eficaz de nuestros equipos, incluyendo nuestros aviones, mantenimiento de sistemas y sistemas de reserva. Nuestras operaciones dependen también del funcionamiento eficaz de sistemas de control de tráfico aéreo nacionales e internacionales y de la infraestructura de control de tráfico aéreo por parte de las correspondientes autoridades de los mercados en que operamos. Fallas de equipos, escasez de personal, problemas de control de tráfico aéreo y otros factores que pudieran interrumpir las operaciones podrían afectar negativamente nuestras operaciones y resultados financieros, así como nuestra reputación.

3.5.1.17 Dependemos de un número limitado de proveedores para ciertos aviones y repuestos de motores.

Dependemos de un número limitado de proveedores para aviones, motores de aviones y muchos repuestos para aviones y motores. En consecuencia, somos vulnerables a cualquier problema asociado con el abastecimiento de aquellas aeronaves, sus repuestos y motores, incluyendo defectos de diseño, problemas mecánicos, cumplimiento contractual de proveedores, o percepción adversa por parte del público que podría resultar en requerimientos de mantenimiento no agendados, evitación por parte de clientes o en acciones de las autoridades aeronáuticas cuyo resultado nos impida operar nuestros aviones. Durante el año 2018, los principales proveedores de LATAM Airlines fueron los fabricantes Airbus y Boeing.

Además de Airbus y Boeing, LATAM Airlines cuenta con varios proveedores más, que le suministran a accesorios, refacciones y componentes, entre ellos Pratt & Whitney, MTU Maintenance, Rolls-Royce, y Pratt & Whitney Canada.

Durante el año 2018, Airbus ha enfrentado problemas para entregar aviones A320neos a nivel mundial lo que creemos se debe a problemas con los motores Pratt & Whitney que llevan las aeronaves. Actualmente, esperamos la entrega de nueve aeronaves A320neo durante el 2019 y cualquier demora podría tener un impacto negativo sobre nuestras operaciones. Además, actualmente contamos con cuatro aeronaves A320neo en nuestra flota y cualquier problema relacionado con la falta de disponibilidad de motores Pratt & Whitney en el mercado podría evitar que dichas aeronaves puedan operar.

Entendemos que Rolls Royce está teniendo problemas con la disponibilidad de los motores Rolls Royce Trent 1000 en relación a los programas de mantención de motores, afectando a nuestros aviones Boeing 787 y, potencialmente, a nuestros aviones A350. El inesperado aumento en los tiempos de mantenimiento de estos motores nos ha llevado a reducir el número de aviones Boeing 787 disponibles para operar. Durante 2018 LATAM tuvo una menor disponibilidad de su flota Boeing 787, parte de la cual aún continúa sin disponibilidad de motores para volar, lo que ha causado un importante desafío operacional para la Compañía, que ha tenido que realizar cambios de itinerarios, cambios en los modelos de avión en algunas rutas y *wet-lease* de aviones a terceros para minimizar el impacto en las operaciones. No podemos asegurar que no tendremos un impacto significativo en la operación y que puedan afectar negativamente nuestra operación y resultados financieros.

3.5.1.18 Nuestro negocio se apoya considerablemente en la tercerización de servicios. Un incumplimiento por parte de semejantes proveedores en cuanto a desempeñarse según lo esperado, o interrupciones de nuestras relaciones con ellos o con sus prestaciones, podrían tener un efecto adverso sobre nuestra posición financiera y los resultados operacionales.

Hemos contratado los servicios de un número creciente de proveedores externos para llevar a cabo una gran cantidad de funciones que son parte integral de nuestro negocio, incluyendo operaciones regionales, funcionamiento de centros de llamadas de servicio al cliente, distribución y venta de inventarios de asientos para vuelos en aviones, provisión de infraestructura y servicios de tecnología informática, prestación de mantenimiento de aeronaves y reparaciones, servicios de catering, servicios terrestres, prestación de varios servicios públicos y desempeño de operaciones de abastecimiento de combustible a los aviones, entre otras funciones y servicios vitales. Nosotros no controlamos directamente a estos proveedores de servicios, si bien suscribimos acuerdos con ellos definiendo el rendimiento esperado de sus operaciones. Cualquiera de estos proveedores externos, sin embargo, puede incurrir en incumplimientos significativos de sus servicios comprometidos, puede sufrir interrupciones en sus sistemas que podrían afectar sus servicios o bien, los acuerdos con tales proveedores podrían ser cancelados. Por ejemplo, las reservas de vuelos hechas por nuestros clientes y/o agencias de viaje a través de sistemas mundiales de distribución (Global Distribution Systems, GDS, por sus siglas en inglés) de terceros podrían ser afectadas negativamente por perturbaciones de

nuestras relaciones comerciales con operadores de GDS. Semejantes trastornos, incluyendo la falta de acuerdo respecto de las condiciones contractuales cuando los contratos expiran o quedan sujetos a renegociación, podrían limitar la disponibilidad y visualización de información de vuelos, aumentar significativamente las tarifas para nosotros y los usuarios de GDS, y deteriorar nuestras relaciones con clientes y agencias de viaje. La falta de cualquiera de nuestros proveedores de servicios externos al momento de desempeñar adecuadamente sus obligaciones de servicios, u otras interrupciones de servicios, pueden reducir nuestros ingresos y aumentar nuestros gastos o impedirnos operar nuestros vuelos y proporcionar otros servicios a nuestros clientes. Además de lo anterior, nuestro negocio, desempeño financiero y reputación se podrían ver severamente dañados si nuestros clientes creyeran que nuestros servicios no son confiables o satisfactorios

3.5.1.19 Interrupciones o violaciones a la seguridad de nuestra infraestructura o sistemas de tecnología informática podrían interferir con nuestras operaciones, comprometer información de nuestros pasajeros o empleados y exponernos a eventuales responsabilidades legales, pudiendo dañar nuestro negocio y reputación.

Un error o falla tecnológica interna de importancia que impacte sistemas alojados internamente en nuestros centros de datos o externamente con terceros, o interrupciones externas de gran escala en infraestructura tecnológica de la que dependemos, tal como electricidad, telecomunicaciones o internet, pueden afectar nuestra red tecnológica infligiendo un daño potencial sobre nuestras operaciones. Nuestros sistemas de tecnología y sus datos relacionados pueden también ser vulnerables ante una variedad de fuentes (orígenes) de interrupción, incluyendo desastres naturales, ataques terroristas, fallas de telecomunicaciones, virus computacionales, hackers y otros temas de seguridad. Estos sistemas incluyen nuestro sistema de reserva computarizado, sistemas de operaciones de vuelo, sistemas de telecomunicaciones, sitio web, sistemas de mantenimiento, kioscos para realizar el check-in, sistemas de entretenimiento a bordo y centros de datos.

Adicionalmente, como parte de nuestra rutina operativa de negocios, nosotros obtenemos y almacenamos datos sensibles, incluyendo información personal de nuestros pasajeros y empleados e información de nuestros socios comerciales. La operación segura de las redes y sistemas en los que dichos datos se almacenan, procesan y mantienen es fundamental para nuestra operación y estrategia comercial. Personas no autorizadas podrían intentar acceder a nuestros sistemas o información mediante fraude u otros medios de engaño. Tanto el hardware como el software que nosotros desarrollamos o adquirimos pudieran contener defectos que a su vez pudieran comprometer la seguridad de dicha información. La violación o el quebrantamiento de nuestros sistemas de tecnología que resultaren en la pérdida, divulgación, apropiación indebida de, o acceso a información de nuestros clientes, empleados o socios comerciales pudiera resultar en demandas o procedimientos legales o sanciones regulatorias de conformidad con leyes de protección de la privacidad de la información personal, interrupción de nuestras operaciones y daño a nuestra reputación, cualquiera de las cuales pudiera afectar negativamente nuestro negocio.

3.5.1.20 Aumentos en nuestros costos de mano de obra, los que constituyen una parte sustancial del total de gastos operativos, podrían impactar directamente nuestros ingresos.

Los costos de mano de obra constituyen un porcentaje significativo de nuestros gastos operativos totales (18,8% en 2018) y, en determinadas ocasiones de nuestra historia operativa, hemos experimentado presiones para aumentar los salarios y los beneficios de nuestros empleados. Un aumento significativo de nuestros costos de mano de obra por sobre lo proyectado podría representar una significativa reducción de nuestras ganancias.

3.5.1.21 Nuestro negocio puede experimentar consecuencias adversas si somos incapaces de llegar a acuerdos colectivos satisfactorios con nuestros empleados sindicalizados.

Al 31 de diciembre de 2018, aproximadamente 86% de los empleados del Grupo LATAM, incluyendo el personal administrativo, tripulación de cabina, auxiliares de vuelo, pilotos y técnicos de mantenimiento, pertenecen a sindicatos y tienen contratos y convenios colectivos que van expirando regularmente. Nuestro negocio, nuestra condición financiera y los resultados de nuestras operaciones podrían verse significativamente afectados por la falta de acuerdo con cualquier sindicato que represente a tales empleados o por algún acuerdo con algún sindicato que contenga condiciones generales que no se ajusten a nuestras expectativas o que nos impidan competir eficazmente con otras líneas aéreas.

3.5.1.22 Acciones colectivas de empleados podrían causar alteraciones operativas y afectar negativamente nuestro negocio.

Ciertos grupos de empleados tales como pilotos, auxiliares de vuelo, mecánicos y nuestro personal de aeropuerto, tienen competencias altamente especializadas. En consecuencia, algunas acciones de estos grupos, como huelgas, abandono de funciones (walk-outs) o paros, podrían perturbar seriamente nuestras operaciones y causar un impacto adverso sobre nuestras operaciones, desempeño financiero e imagen corporativa.

Cualquier huelga, interrupción laboral o paro o cualquier disputa prolongada con los empleados representados por cualquiera de estos sindicatos podría tener un impacto negativo sobre nuestras operaciones. Estos riesgos se ven exacerbados generalmente en periodos de negociación con sindicatos, lo que suele suceder cada dos a cuatro años, de acuerdo con la jurisdicción y el sindicato. Cualquier negociación del convenio colectivo podría conllevar importantes aumentos salariales y, por consiguiente, un aumento en nuestros gastos operativos. No llegar a un acuerdo durante las negociaciones con los sindicatos podría requerir que entremos en un proceso de arbitraje, que usemos recursos financieros y administrativos y posiblemente, que aceptemos términos que resulten menos favorables para nosotros que los acuerdos actuales. Los empleados que no se encuentran actualmente dentro de un sindicato también podrían integrar nuevos sindicatos que busquen mayores aumentos salariales o beneficios.

3.5.1.23 Podríamos experimentar dificultades para encontrar, entrenar y retener a nuestros empleados.

Nuestro negocio es intensivo en mano de obra. Empleamos una gran cantidad de pilotos, auxiliares de vuelo, técnicos de mantenimiento y otro personal operativo y administrativo. De tiempo en tiempo, la industria aeronáutica experimenta escasez de personal calificado; específicamente, pilotos y técnicos de mantenimiento. Además de lo anterior, como es común con la mayoría de nuestros competidores, podemos, de tiempo en tiempo, vernos enfrentados a una alta rotación de nuestro personal. Si la rotación de nuestro personal, particularmente de pilotos y técnicos de mantenimiento, aumentara fuertemente, nuestros costos de entrenamiento serían significativamente mayores. No podemos asegurar que podremos reclutar, capacitar y retener a los gerentes, pilotos, técnicos y demás personal calificado necesario para continuar con nuestras operaciones actuales o reemplazar a los empleados que salgan de la empresa. Un aumento en rotación o la incapacidad para reclutar, capacitar y recapacitar a los empleados calificados a un costo razonable podría tener un importante efecto adverso para nuestro negocio, nuestra condición financiera y los resultados de nuestras operaciones.

3.5.2 Riesgos relacionados con la industria aeronáutica y con los países en los que operamos

3.5.2.1 Nuestro desempeño es fuertemente dependiente de las condiciones económicas en los países donde operamos. Condiciones económicas negativas en esos países podrían afectar negativamente

nuestro negocio y los resultados de nuestras operaciones y hacer que el precio de mercado de nuestras acciones ordinarias y ADS disminuya.

La demanda de pasajeros y de carga es fuertemente cíclica y altamente dependiente del crecimiento económico mundial y local, de las expectativas económicas y de las variaciones de las tasas de cambio, entre otros factores. En el pasado, nuestro negocio se ha visto negativamente afectado por condiciones económicas recesivas a nivel mundial, un débil crecimiento económico en Chile, recesión en Brasil y en Argentina, y el pobre desempeño económico en ciertos países de mercados emergentes en los que operamos. La ocurrencia de eventos similares en el futuro podría afectar negativamente nuestro negocio. Dado que planeamos continuar expandiendo nuestras operaciones en América Latina, nuestro rendimiento, por lo tanto, seguirá siendo muy dependiente de las condiciones económicas imperantes en la región.

Cualquiera de los siguientes factores podría afectar negativamente nuestro negocio, nuestra condición financiera y los resultados de nuestras operaciones en los países en donde operamos:

- cambios en políticas gubernamentales económicas u otras;
- cambios en prácticas regulatorias, legales o administrativas;
- desempeño económico débil, incluyendo, pero no limitado a, una desaceleración en la economía brasileña e inestabilidad política, un bajo crecimiento económico, un bajo consumo y/o tasas de inversión, y aumentos en las tasas de inflación; o
- otros acontecimientos políticos o económicos sobre los cuales no ejercemos control.

No se puede garantizar que reducciones de capacidad u otras medidas que pudiéramos adoptar en respuesta a la debilitada demanda bastarán para compensar cualquier reducción futura de nuestra demanda de carga o viajes en los mercados donde operamos. Una continua demanda débil puede afectar negativamente nuestros ingresos, resultados de operaciones o situación financiera.

Un entorno económico adverso, ya sea a nivel mundial, regional o en un país específico, podría resultar en una disminución del tráfico de pasajeros, así como en nuestro negocio de carga, además de que podría afectar nuestra capacidad para incrementar tarifas aéreas, lo que a su vez afectaría de manera muy negativa nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones.

3.5.2.2 Estamos expuestos a incrementos en tarifas de aterrizaje y otros cargos de acceso aeroportuario que podrían afectar negativamente nuestro margen y posición competitiva. Además, no podemos asegurar que en el futuro tendremos acceso a las instalaciones apropiadas y a los derechos de aterrizaje necesarios para cumplir con nuestro plan de expansión.

Debemos pagar a los operadores aeroportuarios por el uso de sus instalaciones. Cualquier aumento importante en las tasas aeroportuarias, incluyendo en los aeropuertos internacionales de Guarulhos en São Paulo, Jorge Chávez en Lima o Comodoro Arturo Merino Benítez en Santiago, podría tener un impacto adverso significativo sobre los resultados de nuestras operaciones. Los impuestos a los pasajeros y las tasas aeroportuarias han aumentado considerablemente en los últimos años. No podemos garantizar que los aeropuertos donde operamos no aumenten o mantengan altos impuestos para pasajeros y tasas aeroportuarias en el futuro. Dichos incrementos podrían tener un impacto negativo importante sobre la demanda y afectar nuestros resultados.

Algunos de los aeropuertos que atendemos (o que planeamos atender en el futuro) están sujetos a limitaciones de capacidad e imponen diversas restricciones, incluyendo para slots en ciertos periodos del día y límites en el nivel de ruido de las aeronaves. No tenemos certeza de que podremos obtener la cantidad suficiente de slots, puertas de embarque u otras instalaciones en los aeropuertos para aumentar nuestros servicios en línea con nuestra estrategia de crecimiento. También es posible que los aeropuertos que actualmente no tienen limitantes de capacidad las tengan a futuro. Además, una aerolínea debe usar sus slots de manera regular y a tiempo o corre el riesgo de que dichos slots sean reasignados a otras aerolíneas. Donde no estén disponibles o tengan algún tipo de disponibilidad

limitada los slots u otros recursos aeroportuarios, es posible que debamos modificar nuestros horarios, cambiar nuestras rutas o reducir la utilización de las aeronaves. Cualquiera de estas alternativas podría tener un impacto financiero adverso en nuestras operaciones. No podemos asegurar que los aeropuertos en los que no existan tales restricciones no las implementarán en un futuro o que, donde sí existan, no se vuelvan más onerosas. Dichas restricciones podrían limitar nuestra capacidad para continuar ofreciendo o aumentar nuestros servicios en dichos aeropuertos

3.5.2.3 Nuestro negocio está altamente regulado, de manera tal que ciertos cambios en el entorno regulatorio de los países donde operamos podrían afectar negativamente nuestros negocios y los resultados de nuestras operaciones.

Nuestro negocio está altamente regulado y depende de manera importante del entorno regulatorio en los países en los que operamos o pretendemos operar. Por ejemplo, los controles de precios de pasajes pueden limitar nuestra capacidad para aplicar efectivamente técnicas de maximización de utilidades por segmentos de clientes ("gestión de ingreso por pasajeros") y ajustar los precios para reflejar las presiones de costo. Niveles elevados de regulaciones gubernamentales podrían limitar el alcance de nuestras operaciones y nuestros planes de crecimiento. El posible incumplimiento por parte de las autoridades aeronáuticas de las autorizaciones gubernamentales requeridas, o bien, si nosotros no cumplimos con la normativa aplicable, esto podría afectar negativamente nuestro negocio y los resultados de nuestras operaciones.

Nuestro negocio, nuestra situación financiera, los resultados de nuestras operaciones y el precio de las acciones preferentes y ADS podrían verse afectados de manera adversa por cambios en las políticas o regulaciones a nivel federal, estatal o municipal en los países donde operamos, abarcando o afectando factores como:

- tasas de interés;
- fluctuaciones cambiarias;
- políticas monetarias;
- inflación;
- liquidez de los mercados de capitales y de préstamos;
- políticas fiscales y de seguridad social;
- regulación laboral;
- escasez y racionamiento de energía y agua; y
- otros temas políticos, sociales y económicos dentro de, o que afecten a Brasil, Chile, Perú y Estados Unidos, entre otros.

Por ejemplo, el gobierno federal de Brasil ha intervenido a menudo en la economía local y realizado cambios drásticos en la política y las regulaciones para controlar la inflación y afectar otras políticas y normativas. Ello requirió que el gobierno federal aumentara las tasas de interés, hiciera cambios en la política fiscal y de seguridad social, implementara controles de precios, tasas de cambio y remesas, devaluaciones, controles de capital y límites sobre los impuestos.

La incertidumbre sobre si el gobierno federal de Brasil implementará cambios en la política o la regulación que afectan estos u otros factores podría contribuir a la incertidumbre económica de Brasil y a una mayor volatilidad en los mercados de valores brasileños y los valores emitidos en el extranjero por empresas brasileñas. Estas y otras situaciones en la economía y las políticas de gobierno

brasileñas podrían afectar de manera adversa a nuestra empresa, nuestro negocio y los resultados de nuestras operaciones, así como al precio comercial de nuestras acciones y ADSs.

También estamos sujetos a acuerdos internacionales bilaterales de transporte aéreo que tienen previsto el intercambio de derechos de tráfico aéreo entre los países donde operamos y debemos obtener los permisos de los gobiernos extranjeros pertinentes para poder ofrecer servicio a destinos en el extranjero. No se puede asegurar que tales acuerdos bilaterales existentes continuarán o que podremos obtener más derechos de ruta bajo dichos acuerdos para cumplir con nuestros planes de expansión. Cualquier modificación, suspensión o revocación de uno o más acuerdos bilaterales podría tener un efecto adverso importante sobre nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones. La suspensión de nuestros permisos para operar en ciertos aeropuertos o destinos, nuestra incapacidad para obtener autorizaciones favorables de despegue y aterrizaje en ciertos aeropuertos de alta densidad o la imposición de otras sanciones también podrían tener un impacto negativo sobre nuestro negocio. No podemos asegurar que un cambio en las leyes y regulaciones actuales por parte de un gobierno extranjero o la adopción de nuevas leyes o regulaciones no tendrá un importante efecto adverso sobre nuestro negocio, nuestra situación financiera o los resultados de nuestras operaciones.

3.5.2.4 Eventuales pérdidas y responsabilidades legales, en caso de algún accidente que implique a uno o más de nuestros aviones, podrían afectar significativamente nuestro negocio.

Estamos expuestos a pérdidas catastróficas en caso de un accidente aeronáutico, incidente terrorista o cualquier otro evento de naturaleza similar. No es posible asegurar, como consecuencia de un accidente de avión o incidente de importancia:

- que no necesitaremos incrementar nuestra cobertura de seguros;
- que nuestras pólizas de seguro no aumentarán significativamente;
- que nuestra cobertura de seguro cubrirá totalmente nuestra responsabilidad legal; o
- que no nos veremos obligados a soportar pérdidas importantes.

Demandas importantes a consecuencia de algún accidente o incidente significativo por sobre el monto de cobertura de nuestras pólizas de seguro podrían tener un impacto negativo severo en nuestro negocio, nuestra condición financiera y los resultados de nuestras operaciones. Más aún, cualquier accidente aeronáutico, aunque estuviere totalmente asegurado, podría generar una percepción pública negativa en el sentido de que nuestros aviones son menos seguros o confiables que los operados por otras aerolíneas u otros operadores aéreos, lo que podría tener un efecto negativo importante en nuestro negocio, nuestra condición financiera y los resultados de nuestras operaciones.

Las primas de las pólizas de seguro también pueden aumentar debido a un accidente o incidente que afecte a alguno de nuestros socios de la alianza o de otras aerolíneas, o debido a la percepción de un aumento en riesgo de la industria relacionado a inquietudes acerca de guerra o ataques terroristas.

3.5.2.5 Altos niveles de competencia en la industria aeronáutica, tales como la presencia de aerolíneas de bajo costo en los mercados domésticos donde operamos, pueden afectar negativamente nuestro nivel operativo.

Nuestro negocio, nuestra condición financiera y los resultados de nuestras operaciones podrían verse negativamente afectados por altos niveles de competencia dentro de la industria, especialmente

por el ingreso de nuevos competidores a los mercados en los que operamos. Las líneas aéreas compiten, fundamentalmente, por niveles de tarifas, frecuencia y confiabilidad de servicio, reconocimiento de marca, beneficios para pasajeros (como programas de viajero frecuente) y por la disponibilidad y conveniencia de otros servicios de pasajeros o de carga. Líneas aéreas nuevas y existentes (y empresas proveedoras de servicios de transporte de carga terrestre) podrían ingresar a nuestros mercados y competir con nosotros en cualquiera de estas plataformas, incluyendo una oferta de precios más bajos, servicios más atractivos o aumentando sus capacidades de ruta en un esfuerzo por ganar una mayor participación de mercado.

Los operadores de bajo costo tienen un efecto importante sobre los ingresos de la industria, dado su bajo costo unitario. Los costos reducidos permiten a las aerolíneas de bajo costo ofrecer tarifas económicas que a su vez permiten a los clientes sensibles a los precios volar o cambiarse de las grandes aerolíneas a las de bajo costo. En años pasados, hemos visto mayor interés en desarrollar el modelo de bajo costo en toda América Latina. Por ejemplo, en el mercado doméstico de Chile, Sky Airlines, nuestra principal competidor, ha estado migrando hacia el modelo de bajo costo desde 2015, mientras que, en julio de 2017, JetSmart, una nueva aerolínea de bajo costo, inició operaciones. En el mercado doméstico de Perú, VivaAir Peru, una nueva aerolínea de bajo costo, inició operaciones en mayo de 2017. En Colombia, el competidor de bajo costo VivaColombia ha estado operando en el mercado doméstico desde mayo de 2012. Los competidores de bajo costo Flybondi y Norwegian iniciaron operaciones en el mercado doméstico argentino durante 2018. Una serie de aerolíneas de bajo costo han anunciado estrategias de crecimiento que comprenden la compra de cantidades importantes de aeronaves para entrega en los próximos años. El ingreso de los operadores de bajo costo en los mercados donde competimos, incluyendo los descritos anteriormente, podrían tener un importante efecto negativo sobre nuestras operaciones y nuestro desempeño financiero.

Nuestros planes estratégicos de crecimiento internacional dependen, en parte, de la obtención de autorizaciones regulatorias en los países en donde planeamos ampliar nuestras operaciones de ciertos Joint Business Agreements (JBAs). Es posible que no logremos obtener dichas autorizaciones, mientras que otros competidores sí lo hagan. Así pues, es posible que no logremos competir en las mismas rutas que ellos, lo que reduciría nuestra participación de mercado y tendría un efecto adverso sobre nuestros resultados financieros. No podemos asegurar que habrá beneficio alguno derivado de tales acuerdos

3.5.2.6 Algunos de nuestros competidores podrían recibir apoyo externo, lo que podría afectar negativamente nuestra posición competitiva.

Algunos de nuestros competidores pueden recibir apoyo de fuentes externas, como sus gobiernos nacionales, que pueden no estar disponibles para nosotros. Semejante apoyo podría incluir, entre otros, subsidios, ayuda financiera o exenciones de impuestos. Estos apoyos nos podrían dejar en una situación de desventaja competitiva y, por lo tanto, afectar negativamente nuestras operaciones y desempeño financiero. Por ejemplo, Aerolíneas Argentinas ha tenido históricamente un fuerte subsidio del gobierno.

Asimismo, como resultado del entorno competitivo, podría darse una mayor consolidación en la industria aérea latinoamericana y mundial, ya sea a través de adquisiciones, empresas conjuntas, asociaciones, o alianzas estratégicas. No podemos predecir los efectos de una mayor consolidación de la industria. Asimismo, la consolidación de la industria aérea y los cambios en las alianzas internacionales seguirán afectando el panorama competitivo de la industria y podrían resultar en desarrollo de aerolíneas y alianzas con mayores recursos financieros, redes globales más extensas y estructuras de menor costo.

3.5.2.7 Nuestras operaciones están sujetas a regulaciones medioambientales locales, nacionales e internacionales. Los costos de cumplimiento de las normas aplicables o las consecuencias de

eventuales incumplimientos de las mismas podrían afectar negativamente nuestros resultados, nuestro negocio o nuestra reputación.

Nuestras operaciones son afectadas por regulaciones ambientales a nivel local, nacional e internacional. Estas regulaciones cubren, entre otras cosas, las emisiones a la atmósfera, la disposición de residuos sólidos y efluentes acuosos, el ruido de los aviones y otras actividades incidentales de nuestro negocio. Futuras operaciones y resultados financieros pueden variar como resultado de tales regulaciones. Cumplir con estas regulaciones o con regulaciones nuevas o existentes que puedan ser aplicables a nosotros en el futuro podría aumentar nuestra base de costos y afectar negativamente nuestras operaciones y resultados financieros. Además, no cumplir con estas regulaciones nos podría afectar negativamente de varias maneras, incluyendo efectos adversos sobre nuestra reputación.

En 2016, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) adoptó una resolución creando el Esquema de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA, por sus siglas en inglés), proporcionando un marco para una medición basada en el mercado mundial para estabilizar las emisiones de CO₂ en la aviación civil internacional (es decir, vuelos de la aviación civil que despegan desde un país y aterrizan en uno diferente). CORSIA será implementado en fases, comenzando con la participación de los estados miembros de OACI de manera voluntaria durante una fase piloto (desde 2021 hasta 2023), seguido de una primera fase (desde 2024 hasta 2026) y una fase obligatoria (desde 2027). Actualmente, CORSIA se enfoca en definir los estándares de monitoreo, reporte y verificación de emisiones de los operadores aéreos, así como en definir los pasos para compensar las emisiones de CO₂ después del 2020. En la medida en que la mayoría de los países en los que operamos continúen siendo miembros de la OACI, en el futuro podríamos vernos afectados por los reglamentos adoptados de conformidad con el marco de la CORSIA.

La proliferación de regulaciones nacionales o de impuestos a las emisiones de CO₂ en los países donde tenemos operaciones domésticas, incluyendo las regulaciones medioambientales que enfrenta la industria aérea en Colombia, podrían afectar nuestros costos de operación y nuestros márgenes

3.5.2.8 Nuestro negocio puede verse afectado negativamente por una desaceleración en la industria aeronáutica por factores exógenos que afecten el comportamiento de viajes o aumenten los costos, como son el brote de alguna enfermedad, condiciones climáticas y desastres naturales, guerra o ataques terroristas.

La demanda del transporte aéreo puede ser afectada negativamente por eventos exógenos, como condiciones climáticas adversas y desastres naturales, epidemias (como el Ébola y el Zika), ataques terroristas, guerra o inestabilidad política y social. Situaciones como éstas en uno o más de los mercados donde operamos podrían tener un impacto significativo en nuestro negocio, nuestra condición financiera y los resultados de nuestras operaciones. Más aún, este tipo de situaciones podría tener un efecto prolongado en la demanda por transporte aéreo y en ciertas partidas de costos.

Luego de los ataques terroristas ocurridos en los Estados Unidos el 11 de septiembre de 2001, la Compañía tomó la decisión de reducir sus vuelos a los Estados Unidos. En conjunto con la disminución del servicio, la Compañía también redujo su fuerza laboral, lo que resultó en mayores gastos debido al pago de indemnizaciones a los empleados despedidos durante el 2001. Por ende, cualquier ataque terrorista o conato de ataque a futuro, ya sea que involucre o no aeronaves comerciales, cualquier aumento en las hostilidades relativas a las represalias en contra de las organizaciones terroristas o de cualquier otro tipo y cualquier otro impacto negativo relacionado podría resultar en un descenso en el tráfico de pasajeros y afectar de manera importante y negativa nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones.

Tras los ataques terroristas del 2001, las aerolíneas han sufrido un aumento en costos derivado del incremento en las medidas de seguridad, que podrían volverse aún más rigurosas a futuro. Además

de las medidas implementadas por el Departamento de Seguridad Nacional de los EEUU y el TSA, la IATA y ciertos gobiernos extranjeros también han comenzado a implementar mayores medidas de seguridad en los aeropuertos extranjeros donde funcionamos.

Los ingresos de las compañías aéreas dependen de la cantidad de pasajeros transportados, el precio pagado por cada pasajero y factores de servicios como la puntualidad en la salida y llegada de los vuelos. Durante episodios de niebla, hielo, bajas temperaturas, tormentas u otras condiciones climáticas adversas, algunos o todos nuestros vuelos podrían ser cancelados o retrasados, reduciendo nuestra rentabilidad. Además, los precios de combustible y suministros, que constituyen un costo significativo para nosotros, pueden aumentar como consecuencia de algún futuro ataque terrorista, aumento general de hostilidades o reducción en la producción de combustible, sea o no voluntaria, por parte de los países productores de petróleo. Tales aumentos podrían resultar en precios más altos para pasajes aéreos y una reducción de la demanda por viajes aéreos en general, lo que podría tener un efecto negativo sobre nuestros ingresos y resultados operacionales.

3.5.2.9 Estamos sujetos a riesgos relacionados con litigios y procedimientos administrativos que podrían afectar negativamente nuestro negocio y nuestro desempeño financiero en caso de fallo desfavorable.

La naturaleza de nuestro negocio nos expone a litigios relacionados con asuntos laborales, de seguros y de seguridad, procedimientos regulatorios, fiscales y administrativos, investigaciones gubernamentales, demandas por agravios y disputas contractuales. Los litigios son intrínsecamente costosos e impredecibles, siendo difícil estimar con precisión el resultado, entre otros asuntos. Actualmente, como en el pasado, estamos sujetos a procedimientos o investigaciones de litigios reales o potenciales. Aunque establecemos las provisiones que consideramos necesarias, las cantidades que reservamos podrían variar significativamente de cualquier cantidad que realmente pagamos debido a las incertidumbres inherentes en el proceso de estimación. No podemos asegurar que estos u otros procedimientos legales no afectarán sustancialmente nuestro negocio.

3.5.2.10 Estamos sujetos a leyes y regulaciones anticorrupción, anti-soborno, anti-lavado de dinero y antimonopolio en Chile, Brasil, Estados Unidos y en los distintos países en los que operamos. Las violaciones de tales leyes o regulaciones podrían tener un impacto adverso importante en nuestra reputación y resultados de operaciones y situación financiera.

Estamos sujetos a leyes anticorrupción, anti-soborno, anti-lavado de dinero, antimonopolio y otras leyes y regulaciones internacionales y estamos obligados a cumplir con las leyes y regulaciones aplicables de todas las jurisdicciones donde operamos. Además, estamos sujetos a regulaciones de sanciones económicas que restringen nuestras relaciones con ciertos países, individuos y entidades sancionados. No podemos asegurar que nuestras políticas y procedimientos internos sean suficientes para prevenir o detectar todas las prácticas inapropiadas, fraudes o violaciones de la ley por parte de nuestros afiliados, empleados, directores, oficiales, socios, agentes y proveedores de servicios o que tales personas no tomarán acciones que violen nuestras políticas y procedimientos. Cualquier violación por parte nuestra de leyes anti-soborno y anticorrupción o sanciones podría tener un efecto adverso sustancial en nuestro negocio, reputación, resultados de operaciones y situación financiera.

3.5.2.11 El gobierno brasileño ha ejercido, y podría seguir ejerciendo, una influencia significativa sobre la economía de ese país, lo que podría tener un impacto negativo sobre nuestro negocio, nuestra condición financiera y los resultados de nuestras operaciones.

La economía brasileña se ha caracterizado por la importante participación del gobierno brasileño, que a menudo cambia la política monetaria, crediticia, fiscal y otras para influir en la economía de Brasil. Las acciones del gobierno brasileño para controlar la inflación y otras políticas han incluido controles de sueldos, salarios y precios, depreciación del real, controles sobre remesas de fondos al exterior, intervención del Banco Central para afectar las tasas de interés de base y otras medidas. Nosotros no tenemos control sobre estas medidas y no podemos predecir qué medidas o políticas podría adoptar el gobierno brasileño en el futuro.

3.5.2.12 El gobierno peruano ha ejercido y podría seguir ejerciendo una fuerte influencia sobre la economía peruana, lo que podría tener un impacto adverso sobre nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones.

En el pasado, Perú ha sufrido periodos de severa recesión económica, devaluaciones monetarias, inflación elevada e inestabilidad política, con consecuencias económicas adversas. No podemos asegurar que Perú no sufrirá situaciones adversas similares a futuro, aun si dentro de unos años los procesos democráticos se completasen sin violencia alguna. No podemos asegurar que la administración actual o las futuras mantendrán políticas económicas favorables a las empresas y de mercado abierto o políticas que estimulen el crecimiento económico y la estabilidad social. Cualquier cambio en la economía peruana o en las políticas económicas del gobierno peruano podría tener un efecto negativo sobre nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones.

3.5.2.13 La inestabilidad y los disturbios políticos en Latinoamérica podrían afectar nuestro negocio de manera adversa.

Operamos principalmente dentro de América Latina, por lo que estamos sujetos a una serie de riesgos asociados a nuestras operaciones en esta región. Estos riesgos pueden comprender condiciones políticas y económicas inestables, falta de sistemas legales bien establecidos y confiables, controles cambiarios y otros límites sobre nuestra capacidad de repatriar nuestras utilidades, así como requisitos legales o regulatorios cambiantes. En Venezuela, por ejemplo, las empresas extranjeras sólo pueden repatriar efectivo a través de ciertos programas del gobierno, lo que bien podría evitar que repatriemos efectivo por ciertos periodos.

Si bien las condiciones en toda Latinoamérica varían de un país a otro, las reacciones de los clientes ante las situaciones de la región generalmente podrían resultar en un decremento en el tráfico de pasajeros, que podría tener un efecto negativo sobre nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones.

3.5.3 Riesgos relacionados con nuestras Acciones Ordinarias y ADS

3.5.3.1 Nuestros accionistas mayoritarios podrían tener intereses diferentes a los de los otros accionistas.

Uno de nuestros principales grupos de accionistas es el Grupo Cueto (los "Accionistas controladores de LATAM), que al 31 de marzo de 2019 era propietario del 27,91% de nuestras acciones ordinarias, tiene derecho a elegir tres de los nueve directores del Directorio y está en condiciones de dirigir nuestra gestión. Además, los Accionistas controladores de LATAM han suscrito un pacto de accionistas con el Grupo Amaro (los "Accionistas controladores de TAM"), que al 31 de marzo de 2019, tenía el 2,58% de las acciones de LATAM a través de TEP Chile, además de la participación indirecta que tiene a través del 21,88% de participación que detenta en Costra Verde Aeronáutica S.A., el principal vehículo legal a través del cual el Grupo Cueto posee sus acciones de LATAM, en virtud de lo cual estos dos grupos de accionistas principales han acordado votar juntos para

escoger personas para integrar nuestro directorio. De conformidad con el referido pacto de accionistas, los Accionistas controladores de LATAM y el Grupo Amaro también acordaron hacer esfuerzos de buena fe para llegar a acuerdos y actuar conjuntamente en todas las resoluciones a ser adoptadas por nuestro directorio o junta de accionistas, y en caso de no llegar a un acuerdo, seguir las propuestas hechas por nuestro directorio. Aquellas decisiones de la Compañía que requieran de una votación de mayoría calificada, según la ley chilena también están sujetas a los acuerdos de votación de los Accionistas controladores de LATAM y del Grupo Amaro. Adicionalmente, otro accionista mayoritario, Qatar Airways Investments (UK) Ltd., que al 31 de marzo de 2019 es propietaria del 10,00%¹ de nuestras acciones ordinarias, tiene derecho a designar a una persona para que integre nuestro directorio. Los intereses de nuestros accionistas mayoritarios pueden diferir de los de otros accionistas.

Bajo los términos del acuerdo de depósito que rigen los ADS, si los tenedores de ADS no le dan instrucciones oportunas a JP Morgan Chase Bank, N.A., en su calidad de depositario de los ADS, respecto de la votación de las acciones ordinarias subyacentes a sus ADS, el depositario considerará haber sido en efecto mandado para dar a una persona designada por el directorio el derecho discrecional a votar dichas acciones ordinarias. La persona designada por la Junta Directiva para ejercer semejante derecho a voto discrecional puede tener intereses que estén alineados con los de nuestros accionistas controladores, que pueden diferir de aquellos de otros de nuestros accionistas. Históricamente, nuestro directorio ha designado a su Presidente. Los miembros del nuevo directorio que fueron elegidos por los accionistas en 2019 eligieron a Ignacio Cueto para desempeñar esta función.

3.5.3.2 La transacción de nuestros ADS y acciones ordinarias en los mercados de valores es limitada y podría experimentar una mayor volatilidad de precio y falta de liquidez.

Nuestras acciones ordinarias están listadas en diversas bolsas de valores chilenas. Los mercados de valores chilenos son significativamente más pequeños, menos líquidos y más volátiles que los mercados de valores más importantes en Estados Unidos. Además, el mercado de valores chileno puede verse afectado significativamente por acontecimientos en otros mercados emergentes, particularmente en otros países de América Latina. Por consiguiente, aunque usted tenga derecho a retirar las acciones ordinarias subyacentes a los ADS del depositario en cualquier momento, su capacidad para vender aquellas acciones ordinarias subyacentes a sus ADS según la cantidad, precio y tiempo de su preferencia podría verse significativamente limitada. Este mercado limitado de transacciones también podría aumentar la volatilidad de los precios de los ADS o de las acciones ordinarias subyacentes a los ADS.

3.5.3.3 Los tenedores de ADS podrían verse afectados negativamente por devaluaciones monetarias y fluctuaciones del tipo de cambio.

Si el tipo de cambio del peso chileno cae frente al dólar estadounidense, el valor de los ADS y de cualquier transferencia que de ellos efectúe el depositario podría verse afectada. Las transferencias de dinero en efectivo respecto de los ADS son recibidas por el depositario (representado por el banco custodio en Chile) en pesos, luego estas son convertidas por el banco depositario a dólares estadounidenses al tipo de cambio vigente entonces y posteriormente distribuidas por el mismo a los respectivos tenedores de ADS debidamente acreditados. Además, el depositario incurrirá en costos de conversión de moneda extranjera (con cargo a los tenedores de ADS) en relación con la conversión de moneda extranjera y la posterior transferencia de dividendos u otros pagos respecto de tales ADS.

¹ Qatar tiene el 9.99% del total de acciones emitidas de LATAM

3.5.3.4 Futuros cambios sobre las inversiones extranjeras y la retención de impuestos en Chile podrían afectar negativamente a residentes no chilenos que inviertan en nuestras acciones.

En el pasado, las inversiones de capital efectuadas en Chile por residentes extranjeros han estado sujetas a varias regulaciones de control de cambios (divisas) para regular la repatriación de inversiones y utilidades al respecto. Aunque dichas regulaciones no están actualmente vigentes, en el pasado, el Banco Central de Chile requería, y podría volver a requerir, que inversionistas extranjeros adquieran valores en el mercado secundario de Chile para mantener una reserva en dinero o para pagar derechos de conversión de moneda extranjera para la adquisición de tales valores. Es más, eventuales cambios futuros en materia de retención de impuestos podrían afectar negativamente a residentes extranjeros que inviertan en nuestras acciones.

No podemos asegurar que restricciones chilenas adicionales a las actualmente aplicables a los tenedores de ADS, a la disposición de las acciones ordinarias subyacentes a los ADS, o bien a la repatriación de utilidades provenientes de una adquisición, una disposición o un pago de dividendos queden exentos de tales restricciones o requerimientos en el futuro y tampoco podemos evaluar su eventual duración o impacto, en caso de que cualquiera de tales restricciones fueren impuestas o requeridas.

3.5.3.5 Nuestros tenedores de ADS podrían quedar impedidos de ejercer derechos preferentes en determinadas circunstancias.

La ley chilena sobre Sociedades Anónimas dispone la concesión de derechos preferentes a todos los accionistas, siempre que una compañía emita nuevas acciones de efectivo (cash shares), otorgando a tales titulares el derecho a adquirir un número suficiente de acciones como para mantener su respectivo porcentaje de propiedad accionaria. Nosotros no estaríamos en condición de ofrecer acciones a los tenedores de ADS y accionistas en Estados Unidos, según los derechos preferentes concedidos a los accionistas en relación con cualquier emisión futura de acciones, a menos que se haga efectiva una declaración de registro de conformidad con la US Securities Act de 1933 según fuere enmendada (la "Ley de Valores"), respecto de tales derechos y acciones, o bien, si se dispone de una exención del referido requerimiento de registro de conformidad con el US Securities Act. Al momento de cualquier oferta de derechos, nosotros evaluaremos los potenciales costos y pasivos relacionados con cualquiera declaración de registro a la luz de cualquier beneficio indirecto para nosotros de permitir a tenedores estadounidenses de ADS que evidencien ADS y a accionistas ubicados en Estados Unidos de ejercer derechos preferenciales, al igual que cualquier otro factor que pudiera ser considerado apropiado en ese momento, y entonces decidiremos si acaso presentar semejante certificado de registro. No le podemos asegurar que nosotros presentaremos un certificado de registro ni que tales derechos serán puestos a disposición de tenedores de ADS y accionistas ubicados en los Estados Unidos.

3.5.3.6 No estamos obligados a divulgar tanta información a los inversionistas como lo está un emisor estadounidense y, en consecuencia, usted podría recibir menos información sobre nosotros de la que podría recibir de una empresa estadounidense comparable.

Los requisitos de divulgación corporativa aplicables a nuestra compañía podrían no ser equivalentes a los requisitos de divulgación aplicables a una empresa estadounidense y, en consecuencia, usted podría recibir menos información sobre nosotros de la que podría recibir de una empresa estadounidense comparable. Nuestra compañía está sujeta a los requisitos de la *Securities Exchange Act* (Ley de Intercambio de Valores) de 1934, según haya sido enmendada o a la *Exchange Act* (Ley de Intercambio). Los requerimientos de divulgación aplicables a los emisores extranjeros bajo el referido *Exchange Act* son más limitados que los requerimientos de divulgación aplicables a los emisores estadounidenses. También, la información pública disponible respecto de los emisores de valores inscritos en las bolsas de valores chilenas o brasileñas es menos detallada en ciertos aspectos

que la información publicada periódicamente por compañías que transan sus acciones en bolsa tanto en Estados Unidos o en otros países. Es más, existe un menor nivel de regulación de los mercados de valores en Chile y de las actividades de los inversionistas en dichos mercado, en comparación con el nivel de regulación de los mercados de valores en Estados Unidos y otros países desarrollados.

3.6 POLÍTICA DE INVERSIÓN Y FINANCIAMIENTO

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

Adicionalmente, el Comité de Finanzas, compuesto por la Vicepresidencia Ejecutiva y miembros del Directorio de LATAM, se reúne periódicamente para revisar y proponer al Directorio la aprobación de temas no normados por la Política Financiera. La Política Financiera de LATAM Airlines Group busca los siguientes objetivos:

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

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

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

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

POLÍTICA DE FINANCIAMIENTO

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

Durante el año 2018, la Compañía logró disminuir el saldo de deuda bruta en aproximadamente US\$0,7 mil millones, explicado por el repago de vencimiento de deuda por US\$1,3 mil millones aproximadamente y el giro de nueva deuda por cerca de US\$0,6 mil millones. Las principales actividades de financiamiento realizadas durante el año 2018 fueron relacionadas con el

refinanciamiento y restructuración de deuda garantizada por activos, incluyendo aviones y motores. Adicionalmente, al 31 de marzo 2019 la Compañía cuenta con una línea comprometida¹ no utilizada de US\$575 millones. Esta línea está sujeta a la disponibilidad del colateral consistente en aeronaves, motores de repuesto y repuestos en general.

La gran mayoría de las inversiones realizadas por LATAM Airlines Group corresponden a los programas de adquisición de flota, los que en general son financiados mediante la combinación de recursos propios y deuda financiera estructurada de largo plazo. Normalmente LATAM financia entre un 75% a 85% del valor de los activos con créditos bancarios, bonos garantizados por las agencias de fomento a la exportación o también bonos garantizados con aviones como el EETC, siendo la porción restante financiada con créditos comerciales, inversiones de capital o con fondos propios. En relación al financiamiento de corto plazo, LATAM mantiene al 31 de marzo 2019 aproximadamente un 4% de su deuda total en préstamos a exportadores e importadores con el propósito de financiar necesidades de capital de trabajo. Otro de los objetivos de la Política de Financiamiento es asegurar un perfil estable de vencimiento de la deuda y compromisos de arriendos, incluyendo servicio de la deuda y el pago de arriendo de la flota que sea consistente con la generación de caja operacional de LATAM.

POLÍTICA DE RIESGOS DE MERCADO

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

Riesgo de precio del combustible

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

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

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

¹ Sujeto a disponibilidad de colateral

Con el fin de disminuir el riesgo de una eventual alza en los tipos de interés, LATAM Airlines Group mantiene vigente contratos swaps de tasas de interés. Al 31 de marzo de 2019, el valor de mercado de las posiciones de derivados de tasas de interés ascendía a US\$1,7 millones (negativo).

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

Riesgo de tipos de cambio

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

LATAM vende la mayor parte de sus servicios en dólares estadounidenses, en precios equivalentes al dólar estadounidense y reales brasileños. Aproximadamente un 64% de los ingresos están denominados en dólar estadounidense mientras que aproximadamente un 21% en real brasileño. Gran parte de los gastos están denominados en dólares estadounidenses o equivalentes al dólar estadounidense, en particular costos de combustible, tasas aeronáuticas, arriendo de aeronaves, seguros y componentes y accesorios para aeronaves. Los gastos de remuneraciones están denominados en monedas locales. El porcentaje total de costos denominados en dólar estadounidense es de alrededor de un 70%, mientras que el porcentaje aproximado de costos en real brasileño es de un 16%.

LATAM Airlines Group tarifica los negocios de carga y pasajeros internacionales mayoritariamente en dólares estadounidenses. Una porción de las tarifas de los negocios de pasajeros internacionales depende de manera importante del euro. En los negocios domésticos la mayoría de las tarifas son en moneda local sin ningún tipo de indexación al dólar. Para el caso de los negocios domésticos en Perú y Ecuador, tanto las tarifas como las ventas son en dólares. Producto de lo anterior, LATAM se encuentra expuesta a la fluctuación en diversas monedas, principalmente real brasileño y euro. LATAM Airlines Group ha realizado coberturas de exposición al riesgo de tipo de cambio principalmente utilizando contratos forward y opciones de moneda durante el año 2018. Al 31 de marzo 2019, LATAM no mantiene cobertura para el real brasileño, con perspectivas de constituir cobertura en el transcurso del año.

4 ANTECEDENTES FINANCIEROS

A continuación, se presentan los antecedentes financieros de LATAM Airlines Group S.A. bajo normas internacionales de información financiera (“IFRS”), los que se encuentran disponibles en el sitio web de la Comisión para el Mercado Financiero (“CMF”, anteriormente la Superintendencia de Valores y Seguros) www.cmfchile.cl

4.1 ESTADOS FINANCIEROS NORMAS IFRS

Las cifras de los estados financieros (auditados anualmente) se presentan en miles de dólares.

4.2 ESTADOS DE SITUACIÓN FINANCIERA

	Al 31 de Marzo 2019	Al 31 de diciembre 2018 (Re-expresado no auditado)	Al 1 de enero 2018 (Re- expresado no auditado)
Activos			
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.124.326	1.081.642	1.142.004
Otros activos financieros. corrientes	486.401	383.984	559.919
Otros activos no financieros. corrientes	259.085	290.476	244.778
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar. corrientes	1.125.376	1.162.582	1.202.945
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas. corrientes	6.549	2.931	2.582
Inventarios corrientes	301.659	279.344	236.666
Activos por impuestos. corrientes	64.013	69.134	77.987
Activos no corrientes mantenidos para la venta	2.006	5.768	291.103
Total activos corrientes	3.369.415	3.275.861	3.757.984
Otros activos financieros. no corrientes	57.210	58.700	88.090
Otros activos no financieros. no corrientes	238.034	227.541	212.203
Cuentas por cobrar. no corrientes	5.348	5.381	6.891
Activos intangibles distintos de la plusvalía	1.434.324	1.441.072	1.617.247
Plusvalía	2.283.269	2.294.072	2.672.550
Propiedades. planta y equipos	12.565.500	12.501.809	12.903.652
Activos por impuestos corrientes. no corrientes	757	757	17.532
Activos por impuestos diferidos	271.650	273.529	370.564
Total activos no corrientes	16.856.092	16.802.861	17.915.729
Total activos	20.225.507	20.078.722	21.673.713

Patrimonio y Pasivos

Otros pasivos financieros. corrientes	1.790.900	1.794.286	1.619.979
Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar. corrientes	1.704.729	1.674.303	1.668.612
Cuentas por pagar a entidades relacionadas. corrientes	2.569	382	760
Otras provisiones. corrientes	5.210	4.794	2.783
Pasivos por impuestos. corrientes	3.699	3.738	3.511
Pasivos por impuestos. corrientes	2.293.634	2.454.746	2.901.603
Pasivos incluidos en grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	-	-	15.546
Total pasivos corrientes	5.800.741	5.932.249	6.212.794
Otros pasivos financieros. no corrientes	8.790.470	8.359.462	9.433.450
Otras cuentas por pagar. no corrientes	462.785	529.277	559.443
Otras provisiones. no corrientes	312.641	303.495	374.593
Pasivos por impuestos diferidos	778.951	786.571	877.748
Provisiones por beneficios a los empleados. no corrientes	89.416	82.365	101.087
Otros pasivos no financieros no corrientes	628.236	644.702	158.305
Total pasivos no corrientes	11.062.499	10.705.872	11.504.626
Total pasivos	16.863.240	16.638.121	17.717.420
Capital emitido	3.146.265	3.146.265	3.146.265
Ganancias acumuladas	158.897	218.971	(41.012)
Acciones propias en cartera	(178)	(178)	(178)
Otras reservas	(36.890)	(4.365)	760.761
Patrimonio atribuible al controlador	3.268.094	3.360.693	3.865.836
Participaciones no controladoras	94.173	79.908	90.457
Total patrimonio	3.362.267	3.440.601	3.956.293
Total pasivos y patrimonio	20.225.507	20.078.722	21.673.713

4.3 ESTADO DE RESULTADO POR FUNCIÓN

Estado de resultados consolidado (en miles de US\$)	Trimestre terminado el 31 de marzo	
	2019	2018 (Re-expresado No Auditado)
Ingresos Operacionales:		
Pasajeros	2.167,982	2.318.015
Carga	263.496	295.820
Ingresos Operacionales Totales	2.431.478	2.613.835
Costo de Ventas	(2.021.555)	(1.975.978)
Ganancia Bruta	409.923	637.857
Otros Ingresos Operacionales	93.790	116.701
Costos de Distribución	(142.860)	(169.683)
Gastos de Administración	(162.415)	(202.597)
Otros gastos	(116.314)	(111.834)
Otras ganancias /(pérdidas)	(3.985)	(3.456)
Ingresos Financieros	5.891	12.187
Costos Financieros	(138.446)	(133.355)
Diferencias de tipo de cambio	8.949	811
Resultados por unidades de reajuste	1.911	2.434
Utilidad (pérdida) antes de impuestos	(43.556)	149.065
Gasto por impuesto a las ganancias	(13.041)	(43.213)
Utilidad/ Pérdida Neta del Periodo	(56.597)	105.852
Utilidad/ Pérdida atribuible a los propietarios de la controladora	(60.074)	92.169
Utilidad/ Pérdida atribuible participaciones no controladoras	3.477	13.683
Utilidad/ Pérdida neta del periodo	(56.597)	105.852

La controladora al 31 de marzo de 2019 registró una pérdida de MUS\$ 60.074, lo que representa una disminución del resultado de MUS\$ 152.243 comparado con la utilidad de MUS\$ 92.169 del ejercicio anterior. El margen neto disminuyó desde un 3,4% a -2,4% durante 2019.

El Resultado operacional al 31 de marzo de 2019 asciende a MUS\$ 82.122, que comparado con el ejercicio de 2018 registra una disminución de MUS\$ 188.322, equivalente a un 69,6%, mientras que el margen operacional alcanza 3,3%, registrando una disminución de 6,6 puntos porcentuales.

Los Ingresos operacionales al 31 de marzo de 2019 disminuyeron un 7,5% con respecto al primer trimestre de 2018, alcanzando MUS\$ 2.525.268. Lo anterior debido a una disminución de 6,5% en Ingresos pasajeros, 10,9% de Ingresos de carga y un 19,6% en el ítem Otros ingresos. El impacto de la depreciación del real brasileño representa menores ingresos ordinarios por aproximadamente US\$ 120 millones.

Los Ingresos de pasajeros alcanzaron MUS\$ 2.167.982, que comparado con MUS\$ 2.318.015 del primer trimestre de 2018, representa una disminución de 6,5%. Esta variación se debe, principalmente, a una baja de 12,3% en el RASK producto de una disminución de 11,1% en los yields, los cuales fueron impactados por el peor escenario macroeconómico en Sudamérica y por la depreciación y volatilidad de las monedas locales (especialmente el real brasileño, el peso chileno y argentino). Lo anterior compensado parcialmente por el aumento de 6,7% en la capacidad medida en ASK. Adicionalmente, el factor de ocupación alcanzó 84,2%, lo que representa una disminución de 1,1 puntos porcentuales con respecto al mismo período del año anterior.

Al 31 de marzo de 2019, los Ingresos de carga alcanzaron MUS\$ 263.496, lo que representa una disminución de 10,9% respecto al primer trimestre de 2018. Este menor ingreso responde a una caída 12,6% en los yields y un aumento de 1,9% en el tráfico medido en RTK. La baja en los yields refleja un debilitamiento en los mercados, especialmente en Brasil y Argentina efecto de la depreciación de sus monedas, por otro lado la venta de la filial Mexica MasAir durante el último trimestre de 2018 redujo los ingresos en aproximadamente US\$ 10 Millones en el primer trimestres de 2019 comparado con el mismo periodo del año anterior, adicionalmente la capacidad medida en ATK disminuyó un 0,4%.

Por otro lado, el ítem Otros Ingresos presenta una disminución de MUS\$ 22.911 debido, principalmente, al efecto de la depreciación del real brasileño en los ingresos del programa de fidelización en Brasil.

Al 31 de marzo de 2019, los Costos operacionales ascienden a MUS\$ (2.443.146), que comparados con el primer trimestre de 2018, representan menores costos por MUS\$ 16.946, equivalentes a un 0,7% de disminución, mientras que el costo unitario por ASK disminuyó en 6,9%. Adicionalmente, el impacto de la depreciación del real brasileño en este rubro representa menores costos por aproximadamente US\$ 95 millones. Las variaciones por ítem se explican de la siguiente manera:

a) Las Remuneraciones y beneficios disminuyeron MUS\$ 38.531 debido principalmente a la reducción de un 5,0% del promedio de funcionarios en el trimestre 2019, comparado con el mismo período del año anterior, en línea con los esfuerzos de eficiencia de la compañía, además del efecto de la depreciación de las monedas locales.

b) El Combustible aumentó 4,0% equivalente a MUS\$ 28.697 de mayor costo. El alza corresponde principalmente a un aumento de 8,4% en el consumo medido en galones, compensado por un 6,2% de menores precios sin cobertura. Durante el primer trimestre de 2019 y respecto del mismo período del año anterior, la sociedad reconoció una pérdida por efecto precio de MUS\$ 48.364 y MUS\$ 9.003 por cobertura de moneda.

c) Las Comisiones muestra una disminución de MUS\$ 6.054, la que está directamente relacionada a menores ingresos en los negocios de pasajeros y carga, disminuyendo un 10,1% el costo por este concepto versus el 2018.

d) La Depreciación y Amortización aumentó en MUS\$ 2.757 durante el primer trimestre de 2019. Esta variación se explica, principalmente, por los movimientos de flota con la incorporación de 2 aeronaves Airbus familia A320 y 1 aeronave Airbus familia A350, compensado con la salida de 1 aeronaves Airbus familia A320 y por la depreciación del real brasileño y el peso chileno.

e) Los Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje aumentaron MUS\$ 11.211, en su mayoría debido a mayores costos asociados a operaciones de Handling Variable.

f) El Servicio a Pasajeros disminuyó en MUS\$ 15.510, lo que representa una variación de 19,4% explicado principalmente por la depreciación del real brasileño, menores costos fijos asociados a la tercerización de servicios de catering, además de menores compensaciones e indemnizaciones a pasajeros.

g) El Mantenimiento presenta mayores costos por MUS\$ 5.379, equivalentes a un incremento de 5,5%, los que provienen principalmente de mayores costos por fletes de componentes.

h) Los Otros Costos Operacionales presenta una disminución de MUS\$ 4.895 en su mayoría por la baja en gastos de marketing, como también menores costos asociados al cambio de sistema de reservas implementado durante 2018.

Los Ingresos financieros totalizaron MUS\$ 5.891, que comparados a los MUS\$ 12.187 de 2018, representan menores ingresos por MUS 6.296, principalmente, debido a reversos de intereses asociados con los pagos de impuestos de PIS / COFINS y menor rendimiento en inversiones financieras de Multiplus.

Los Costos financieros aumentaron 3,8%, totalizando MUS\$ 138.446 al 31 de Marzo de 2019 efecto de mayores costos por concepto de securitización y gastos por intereses bancarios.

Los Otros ingresos / costos registraron un resultado positivo de MUS\$ 6.877, explicado principalmente por ganancias asociadas a diferencia de cambio por US\$ 8,9 Millones.

4.4 ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO

	Al 31 de Marzo 2019	Al 31 de Marzo 2018(Re- expresado no auditado)
Flujos de efectivo procedentes de actividades de operación		
Clases de cobros por actividades de operación		
Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios	2.536.205	2.698.081
Otros cobros por actividades de operación	27.027	25.539

Clases de pagos

Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios	(1.739.695)	(1.605.394)
Pagos a y por cuenta de los empleados	(504.940)	(559.714)
Otros pagos por actividades de operación	(51.345)	(76.643)
Impuestos a las ganancias pagados	(12.719)	(11.796)
Otras entradas (salidas) de efectivo	(27.988)	(6.322)

Flujos de efectivo neto procedentes de actividades de operación	226.545	463.751
--	----------------	----------------

Flujos de efectivo utilizados e actividades de inversión

Flujos de efectivo procedentes de la pérdida de control de subsidiarias u otros negocios	-	-
Flujos de efectivo utilizados en la compra de participaciones no controladora	-	-
Otros cobros por la venta de patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades	728.847	903.496
Otros pagos para adquirir patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades	(824.446)	(1.083.699)
Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo	274	107.129
Compras de propiedades, planta y equipo	(181.826)	(178.566)
Compras de activos intangibles	(18.504)	(19.911)
Intereses recibidos	7.730	3.790
Otras entradas (salidas) de efectivo	(597)	11.731

Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	(288.522)	(256.030)
--	------------------	------------------

Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación

Importes procedentes de préstamos de largo plazo	594.354	5.004
Importes procedentes de préstamos de corto plazo	-	80.000
Reembolsos de préstamos	(306.081)	(384.985)
Pagos de pasivos por	(94.136)	(91.416)

arrendamientos financieros		
Dividendos pagados	-	(9.716)
Intereses pagados	(100.919)	(107.005)
Otras entradas (salidas) de efectivo	27.246	(2.449)
Flujos de efectivo neto procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	120.464	(510.567)
Incremento (disminución) neto en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	58.487	(302.846)
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(15.803)	(24.928)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	42.684	(327.774)
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL PRINCIPIO DEL PERÍODO	1.081.642	1.142.004
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL FINAL DEL PERÍODO	1.124.326	814.230

4.5 RATIOS FINANCIEROS

	Al 31 de marzo 2019	Al 31 de diciembre 2018 (Re-expresado no auditado)
--	---------------------	---

Activos

INDICES DE LIQUIDEZ

Liquidez Corriente (veces)	0,58	0,55
Activo corriente / Pasivo corriente		
Razón Ácida (veces)	0,19	0,18
Fondos disponibles ⁽¹⁾ / Pasivo corriente		

INDICES DE ENDEUDAMIENTO

Razón de endeudamiento (veces) (Pasivo corriente + Pasivo no corriente) / patrimonio neto	5,16	4,95
--	------	------

Total pasivos corrientes / Total pasivos(%)	34,40	35,65
--	-------	-------

Total pasivos no corrientes / Total pasivos(%)	65,60	64,35
---	-------	-------

Cobertura de gastos financieros (veces) Utilidad antes de impuesto e intereses / (Ingresos financieros + Costos Financieros)	0,67	1,98
---	------	------

INDICES DE ACTIVIDAD

Total Activos (US\$m)	20.225.507	20.078.722
Inversiones (US\$m)	1.006.273	4.208.946
Enajenaciones (US\$m)	728.524	3.866.885

INDICES DE RENTABILIDAD

Rentabilidad del patrimonio (veces)	0,00	0,05
--	------	------

Utilidad neta / patrimonio neto promedio

Rentabilidad del activo (veces)	0,00	0,01
--	------	------

Utilidad neta / total activos promedio

Rendimiento de activos operacionales (veces)	0,00	0,01
---	------	------

Utilidad neta / activos operacionales promedio

Utilidad por acción (US\$)	0,00	0,30
-----------------------------------	------	------

Utilidad neta / N° de acciones suscritas y pagadas al final del período

Retorno de dividendos (US\$) 0,00 0,00

Dividendos pagados / precio de mercado

(1) Fondos disponibles: Total efectivo y equivalentes al efectivo

Nota: Las cuentas de estado de resultado utilizadas para calcular los índices de rentabilidad consideran el período enero a la fecha de que se trate, esto es, 1° de enero de 2018 al 31 de diciembre del mismo año; 1° de enero de 2019 al 31 de marzo del mismo año, según sea el caso.

4.6 CRÉDITOS PREFERENTES

Salvo por excepciones limitadas, la mayoría de los bienes que conforman el activo físico de la Compañía, esto es, inmuebles, flota de aeronaves, motores, repuestos u otros, se encuentran gravados con prendas o hipotecas, según el caso, para responder al pago del financiamiento de sus respectivos costos de adquisición y respecto de un financiamiento específico, de costos generales de la operación. Por lo anterior, dichos acreedores, hasta por la concurrencia del valor de ejecución de sus respectivas garantías, de corresponder, serán acreedores preferentes por sobre los acreedores de las obligaciones que emanan de los Bonos, que no tendrán preferencia.

De los flujos derivados del negocio de la Compañía, todos se encuentran libres de gravamen, con excepción de los flujos cedidos a Guanay Finance Limited, una compañía de las Islas Caimán con responsabilidad limitada, quién emitió US \$450 millones de sus Notas 2013-1 negociables a tasa fija con vencimiento en 2020. Este bono está respaldado por los flujos futuros de las ventas de tarjetas de crédito de LATAM Airlines en los Estados Unidos y Canadá. Al 31 de marzo de 2019 aproximadamente US\$173 millones correspondían al saldo insoluto del bono.

Al 31 de marzo de 2019, el valor nominal total de la deuda financiera es US\$7.643 millones, cuya composición entre deuda garantizada y deuda no garantizada es la siguiente:

Deuda Financiera Valor Nominal	Al 31 de marzo de 2019 US\$ millones	Al 31 de marzo de 2019 %
Deuda Garantizada	5.047	66%
Deuda No Garantizada	2.596	34%
Total Deuda Financiera	7.643	100%

4.7 RESTRICCIONES AL EMISOR EN RELACIÓN A OTROS ACREEDORES

Los contratos de financiamiento suscritos por la Compañía le imponen ciertas restricciones que se encuentran debidamente reveladas en los estados financieros de la Compañía:

- 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 sobre 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 importantes 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 renovable (“*Revolving Credit Facility*”) garantizada con gravámenes sobre aviones, motores, repuestos y suministros por un monto total disponible de US\$575 millones¹ 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.

Al 31 de marzo de 2019, la Sociedad está en cumplimiento de todos los indicadores y restricciones detallados anteriormente.

4.7.1 Restricciones correspondientes a la línea de bonos N° 862

No mantiene restricciones sobre indicadores financieros

4.7.2 Restricciones correspondientes a la presente emisión

No mantiene restricciones sobre indicadores financieros

4.8 Emisiones de bonos corporativos vigentes

A la fecha de la suscripción del contrato de emisión, el Emisor mantiene las siguientes emisiones vigentes de bonos:

N° Línea	Monto línea	Vencimiento	Series	Monto Inscrito	Monto colocado	Monto vigente
862	UF 9.000.000	26/07/2028	A; B; C; D	UF 8.700.000	UF 8.700.000	UF 8.700.000

¹ Sujeto a disponibilidad de colateral

5.0 DESCRIPCIÓN DE LA EMISIÓN

5.1 ANTECEDENTES LEGALES

5.1.1 ACUERDO DE EMISIÓN

Por acuerdo adoptado en sesión ordinaria del Directorio de la Compañía celebrada con fecha 6 de marzo de 2018, cuya acta se redujo a escritura pública con fecha 16 de agosto de 2018 en la Notaría de Santiago de don Patricio Raby Benavente bajo el número de repertorio 8.318-2018, y complementada mediante acuerdo tomado en la sesión ordinaria del Directorio de la Compañía celebrada con fecha 12 de junio de 2018, cuya acta se redujo a escritura pública con fecha 16 de agosto de 2018, en la Notaría de Santiago de don Patricio Raby Benavente bajo el número de repertorio 8.319-2018, se acordó la emisión de bonos por líneas de títulos de deuda desmaterializados, en los términos ahí establecidos.

5.1.2 ESCRITURA DE EMISIÓN

El contrato de emisión de bonos por línea de títulos de deuda fue otorgado por escritura pública de fecha 12 de septiembre de 2018 en la Notaría de Santiago de don Eduardo Diez Morello bajo el repertorio número 18.130-2018, y fue modificado mediante escritura pública de fecha 31 de octubre de 2018 otorgada en la Notaría de Santiago de don Eduardo Diez Morello bajo el repertorio número 21.415-2018 (el "Contrato de Emisión").

5.1.3 DEFINICIONES DE INTERÉS

Para efectos de este Prospecto los términos en mayúscula, salvo disposición en contrario, tendrán las definiciones que se le asignan a continuación:

Uno) "Agente Colocador": significará una entidad que en el futuro pueda ser designada unilateralmente por el Emisor;

Dos) "Banco Pagador": significará el BANCO DEL ESTADO DE CHILE u otra entidad que en el futuro pueda ser designada por el Emisor en su reemplazo;

Tres) "Bono" o "Bonos": significará los títulos de deuda a largo plazo, desmaterializados, emitidos y colocados en virtud del Contrato de Emisión, en cualquiera de sus series;

Cuatro) "Colocación(es)": significará la primera adquisición de el o los Bonos por parte del Tenedor de Bonos;

Cinco) "Comisión para el Mercado Financiero", "Comisión" o "CMF": significará la Comisión para el Mercado Financiero.

Seis) "Depósito Central de Valores" o "DCV": significará Depósito Central de Valores S.A., Depósito de Valores;

Siete) "Día Hábil": significará los días que no sean domingo ni festivos;

Ocho) “Día Hábil Bancario”: significará cada día en que los bancos estén autorizados para abrir sus oficinas al público en Santiago de Chile;

Nueve) “Diario”: significará el diario El Mercurio de Santiago o, si éste dejare de existir, el Diario Oficial de la República de Chile;

Diez) “Documentos de la Emisión”: significará el Contrato de Emisión, el Prospecto y los antecedentes adicionales que se hayan acompañado a la CMF con ocasión del proceso de inscripción de los Bonos;

Once) “Efecto Material Adverso”: significará todo hecho, situación o circunstancia que acontezca y que i) afecte la legalidad y/o validez del Contrato de Emisión, de modo tal que impida su ejecutabilidad u obligatoriedad y ii/ afecte los negocios, condición, operaciones, resultados, propiedades o la capacidad del Emisor en una forma tal que le impida cumplir con sus obligaciones conforme al Contrato de Emisión;

Doce) “Escrituras Complementarias”: significará las respectivas escrituras complementarias del Contrato de Emisión, que deberán otorgarse con motivo de cada emisión con cargo a la Línea y que contendrán las especificaciones de los Bonos que se emitan con cargo a la Línea, su monto, características y demás condiciones especiales;

Trece) “Estados Financieros Consolidados”: Corresponde al estado de situación financiera consolidado, estado de resultados integrales consolidado, estado de cambios en el patrimonio neto consolidado, estado de flujos de efectivo consolidado y demás notas explicativas, que en conjunto conforman los Estados Financieros Consolidados bajo IFRS según las normativas aplicables de la CMF, que el Emisor trimestralmente registra en la CMF;

Catorce) “Filial”: significará aquellas sociedades a las que se hace mención en los artículos ochenta y seis y ochenta y siete de la Ley de Sociedades Anónimas, respecto del Emisor;

Quince) “IFRS” o “Normas Internacionales de Información Financiera IFRS”: significará los *International Financial Reporting Standards* o Estándares Internacionales de Información Financiera, esto es, el método que las entidades inscritas en el Registro de Valores deben utilizar para preparar sus Estados Financieros Consolidados y presentarlos periódicamente a la CMF, conforme a las normas impartidas al efecto por dicha entidad;

Dieciséis) “Juntas de Tenedores de Bonos”: significará las juntas de Tenedores de Bonos referidas en el Título V del Contrato de Emisión;

Diecisiete) “Ley de Mercado de Valores”: significará la ley número 18.045 de Mercado de Valores y sus modificaciones posteriores;

Dieciocho) “Ley de Sociedades Anónimas”: significará la ley número 18.046 de Sociedades Anónimas y sus modificaciones posteriores;

Diecinueve) “Ley del DCV”: significará la ley número 18.876 sobre Entidades Privadas de Depósito y Custodia de Valores y sus modificaciones posteriores;

Veinte) “Línea” o “Línea de Bonos”: significará la línea de emisión de bonos a que se refiere el Contrato de Emisión.

Veintiuno) “Personas Relacionadas”: tendrá el significado establecido en el artículo 100 de la Ley de Mercado de Valores;

Veintidós) “Peso”: significará la moneda de curso legal en la República de Chile;

Veintitrés) “Prospecto”: significará el prospecto o folleto informativo de la Emisión que deberá ser remitido a la CMF conforme a lo dispuesto en la Norma de Carácter General número treinta de la CMF;

Veinticuatro) “Registro de Valores”: significará el registro de valores que lleva la CMF de conformidad a la Ley de Mercado de Valores y a su normativa orgánica;

Veinticinco) “Reglamento del DCV”: significará el Decreto Supremo de Hacienda número 734 de 1991;

Veintiséis) “Representante de los Tenedores de Bonos”: El Banco del Estado de Chile, en su calidad de representante de los Tenedores de Bonos u otra entidad que en el futuro lo pudiera reemplazar;

Veintisiete) “Tabla de Desarrollo”: significará la tabla en que se establece el valor de los cupones de los Bonos;

Veintiocho) “Tenedores de Bonos”: significará cualquier inversionista que haya adquirido y mantenga inversión en Bonos emitidos conforme al Contrato de Emisión;

Veintinueve) “Unidad de Fomento” o “UF”: significará la unidad reajutable fijada por el Banco Central de Chile conforme al artículo 35, número 9 de la Ley 18.840, Ley Orgánica Constitucional del Banco Central de Chile, y al Capítulo Dos B Tres del Compendio de Normas Financieras del Banco Central de Chile. Si por cualquier motivo dejase de existir la Unidad de Fomento o se modificare la forma de su cálculo, sustitutivamente se aplicará como reajuste la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor en igual período con un mes de desfase, calculado por el Instituto Nacional de Estadísticas o el Organismo que lo reemplace o suceda, entre el día primero del mes calendario en que la Unidad de Fomento deje de existir o que entren en vigencia las modificaciones para su cálculo, y el último día del mes calendario inmediatamente anterior a la fecha de vencimiento de la respectiva cuota.

5.2 INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO DE VALORES.

La Línea fue inscrita en el Registro de Valores de la CMF con fecha 26 de noviembre de 2018 bajo el número 921.

5.3 CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA EMISIÓN.

5.3.1 EMISIÓN POR MONTO FIJO O POR LÍNEA DE TÍTULOS DE DEUDA.

La emisión que se inscribe corresponde a una línea de títulos de deuda.

5.3.2 MONTO MÁXIMO DE LA LÍNEA, MONEDAS O UNIDADES DE REAJUSTE EN QUE PUEDEN EXPRESARSE LOS BONOS Y FORMA DE CALCULAR EL MONTO MÁXIMO DE LA LÍNEA.

El monto máximo de la presente emisión por Línea es la suma de 9.000.000 de UF. Del mismo modo, el monto máximo de capital insoluto de los Bonos vigentes con cargo a la Línea no superará el monto de 9.000.000 de UF. Para los efectos anteriores, el monto colocado en UF no podrá exceder el monto autorizado de la Línea a la fecha de inicio de la colocación de cada emisión con cargo a la Línea.

El monto nominal de los Bonos en circulación emitidos con cargo a la Línea de Bonos y el monto nominal de los Bonos que se colocarán con cargo a la Línea de Bonos, se determinará en cada Escritura Complementaria que se suscriba con motivo de cada una de las respectivas colocaciones de Bonos que se efectúen con cargo a la Línea de Bonos. Toda suma que represente los Bonos en circulación y los Bonos que se colocarán con cargo a la Línea de Bonos, se expresará en UF, según el valor de esta unidad a la fecha de cada Escritura Complementaria que se emita con cargo a la Línea.

El Emisor podrá renunciar a emitir y colocar el total de la Línea y, además, reducir su monto al equivalente del valor nominal de los Bonos emitidos con cargo a la Línea y que hayan sido colocados a la fecha de la renuncia, con autorización expresa del Representante de los Tenedores de Bonos. Esta renuncia y la consecuente reducción del valor nominal de la Línea, deberán constar por escritura pública otorgada por el Emisor y el Representante de los Tenedores de Bonos, y ser comunicadas al DCV y a la CMF. En el otorgamiento de la señalada escritura deberá comparecer el Representante de los Tenedores de Bonos, quien deberá prestar expresamente su aprobación al acto. A partir de la fecha en que la escritura pública que dé cuenta de la modificación antes referida se registre en la CMF, el monto de la Línea quedará reducido al monto efectivamente colocado. Desde la fecha del Contrato de Emisión, el Representante se entiende facultado para concurrir, en conjunto con el Emisor, al otorgamiento de la escritura pública en que conste la reducción del valor nominal de la Línea, pudiendo acordar con el Emisor los términos de dicha escritura sin necesidad de autorización previa y expresa por parte de la junta de Tenedores de Bonos.

5.3.3 PLAZO DE VENCIMIENTO DE LA LÍNEA

La Línea tiene un plazo máximo de duración de 13 años contado desde su fecha de inscripción en el Registro de Valores, esto es, desde el 26 de noviembre de 2018, dentro del cual deberán colocarse y vencer todas las obligaciones de pago de las distintas emisiones de Bonos que se efectúen con cargo a la Línea.

5.3.4 BONOS AL PORTADOR, A LA ORDEN O NOMINATIVOS

Los títulos de los Bonos que se emitan con cargo a la Línea serán al portador.

5.3.5 BONOS MATERIALIZADOS O DESMATERIALIZADOS

Los títulos de los Bonos que se emitan con cargo a la Línea serán desmaterializados.

5.3.6 AMORTIZACIÓN EXTRAORDINARIA

5.3.6.1 Cláusula de Rescate Anticipado.

El Emisor definirá en cada Escritura Complementaria si podrá o no rescatar anticipadamente en forma total o parcial los Bonos de cualquiera de las series, y en su caso, los términos, las condiciones, las fechas y los períodos correspondientes, en cualquier fecha, sea o no una fecha de pago de intereses o de amortizaciones de capital, a contar de la fecha que se indique en la respectiva Escritura Complementaria para la respectiva serie o sub-serie.

5.3.6.2 Determinación de la Tasa de Prepago.

En la Escritura Complementaria, se especificará si los Bonos de la respectiva serie tendrán la opción de amortización extraordinaria al equivalente del saldo insoluto de su capital o si tendrán la opción de ser rescatados al mayor valor entre: */i/* el equivalente al saldo insoluto de su capital debidamente reajustado, o */ii/* el equivalente a la suma del valor presente de los pagos de intereses y la amortización de capital establecidos en la respectiva Tabla de Desarrollo (excluidos los intereses devengados y no pagados a la fecha de prepago) descontados a la Tasa de Prepago, compuesta semestralmente sobre semestres de 180 días; en ambos casos más los intereses devengados durante el último período de intereses anterior a la fecha de la amortización extraordinaria.

La Tasa de Prepago aplicable a los Bonos que sean objeto de rescate anticipado, será la resultante de sumar la Tasa Referencial más los puntos porcentuales que se indiquen en la respectiva Escritura Complementaria (en adelante, la “**Tasa de Prepago**”). Se entenderá por “**Tasa Referencial**” aquella que se determine dependiendo o no de la posibilidad de utilizar categorías referenciales de renta fija (en adelante, las “**Categorías Benchmark de Renta Fija**”), según éstas sean determinadas por la Bolsa de Comercio o, en su defecto, el promedio de cotizaciones de Bancos de Referencia (en adelante, el “**Promedio de Cotizaciones Bancarias**”).

Para estos efectos, se entenderá por: */i/* “**Bancos de Referencia**” a los siguientes bancos o sus sucesores legales: Banco de Chile; Banco BICE; Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, Chile; Banco Santander-Chile; Banco del Estado de Chile; Banco de Crédito e Inversiones; Scotiabank; Itaú Corpbanca y Banco Security; y */ii/* “**Bolsa de Comercio**” la Bolsa de Comercio de Santiago, Bolsa de Valores S.A.

5.3.6.3 Determinación de la Tasa Referencial mediante la utilización de Categorías Benchmark de Renta Fija.

(i) Tipos de Categorías Benchmark de Renta Fija. Se utilizarán las siguientes Categorías Benchmark de Renta Fija de instrumentos emitidos por el Banco Central de Chile y la Tesorería General de la República de Chile: “UF-02”, “UF-05” y “UF-07”, “UF-10”, de acuerdo al criterio establecido por la Bolsa de Comercio;

(ii) Para calcular el precio y la duración de los instrumentos y de las Categorías Benchmark de Renta Fija, se utilizará el valor determinado por la “Tasa Benchmark trece horas veinte minutos” del sistema valorizador de instrumentos de renta fija del sistema computacional de la Bolsa de Comercio (“SEBRA”) o aquel sistema que lo suceda o reemplace.

(iii) El quinto Día Hábil Bancario previo a la fecha de amortización extraordinaria, todos los instrumentos que componen las Categorías Benchmark de Renta Fija antes mencionadas se ordenarán de menor a mayor duración, obteniéndose un rango de duraciones para cada una de las categorías antes señaladas.

(iv) Si la duración de los Bonos amortizables, determinada utilizando la tasa de carátula de tales Bonos, estuviere contenida dentro de alguno de los rangos de duraciones de las Categorías Benchmark de Renta Fija, se utilizará como Tasa Referencial la tasa de la Categoría Benchmark de Renta Fija respectiva. En caso contrario, se realizará una interpolación lineal sobre la base de las duraciones y tasas de las Categorías Benchmark de Renta Fija antes señaladas. Estas determinaciones serán efectuadas por el Emisor y serán definitivas, salvo error de hecho que aparezca de manifiesto en las determinaciones, como por ejemplo, errores numéricos, de referencias, o los que resulten de haberse realizado las determinaciones sobre bases incorrectas o distintas de la realidad.

(v) A más tardar a las 15:00 horas del Día Hábil Bancario previo al día en que se realice la amortización extraordinaria, el Emisor deberá comunicar por escrito al Representante de los Tenedores de Bonos la Tasa de Prepago que se aplicará.

(vi) Si se agregaran, sustituyeran o eliminaran Categorías Benchmark de Renta Fija para operaciones en UF por parte de la Bolsa de Comercio, se utilizarán las Categorías Benchmark de Renta Fija que estén vigentes al quinto Día Hábil Bancario previo al día en que se realice la amortización extraordinaria, sobre la base del mismo procedimiento establecido en el numeral (iii) anterior. Si no hubiere Categorías Benchmark de Renta Fija, se utilizarán los procedimientos establecidos en el número 5.4.6.4 siguiente en relación con esta circunstancia.

5.3.6.4 Determinación de la Tasa Referencial mediante la utilización del Promedio de Cotizaciones Bancarias.

(i) Si al quinto Día Hábil Bancario previo al de la fecha de la amortización extraordinaria la Tasa Referencial no pudiere ser determinada en la forma indicada en el número 5.4.6.3 anterior, el Emisor dará aviso de ello por escrito al Representante de los Tenedores de Bonos, tan pronto como tenga conocimiento de esta situación. Recibida dicha comunicación, el Representante de los Tenedores de Bonos procederá a solicitar, ese mismo día, al menos a 5

de los Bancos de Referencia que libremente escoja, una cotización de la tasa de interés para las Categorías Benchmark de Renta Fija referidas en el número 5.4.6.3 anterior, tanto para una oferta de compra como para una oferta de venta. Las correspondientes cotizaciones deberán realizarse y entregarse al Representante de los Tenedores de Bonos por los Bancos de Referencia a los cuales les hubieran sido solicitadas, antes de las 14:00 horas de ese mismo día, y se mantendrán vigentes hasta la fecha de la respectiva amortización extraordinaria de los Bonos.

(ii) El Representante de los Tenedores de Bonos deberá entregar por escrito la información de las cotizaciones bancarias recibidas al Emisor en un plazo máximo de 2 días corridos, contados desde la fecha en que el Emisor hubiere dado al Representante de los Tenedores de Bonos el aviso señalado en el numeral (i) de este número 5.4.6.4.

(iii) La Tasa Referencial será en estos casos el promedio aritmético de las cotizaciones bancarias recibidas de parte de los Bancos de Referencia. La Tasa Referencial así determinada por el Emisor será definitiva, salvo error de hecho que aparezca de manifiesto en las determinaciones, como por ejemplo, errores numéricos, de referencias o los que resulten de haberse realizado las determinaciones sobre bases incorrectas o distintas de la realidad.

(iv) A más tardar a las 17:00 horas del Día Hábil Bancario previo al día en que se realice la amortización extraordinaria, el Emisor deberá comunicar por escrito al Representante de los Tenedores de Bonos la Tasa de Prepago que se aplicará, calculada sobre la base del Promedio de Cotizaciones Bancarias.

(v) Si no hubiere Categorías Benchmark de Renta Fija, las cotizaciones de los Bancos de Referencia de que trata este número 5.4.6.4 deberán referirse a instrumentos de deuda emitidos o garantizados por el Estado de Chile que se encuentren entonces vigentes, de una duración similar a la de los instrumentos constitutivos de Categorías Benchmark de Renta Fija, y se aplicará para la determinación de la Tasa de Prepago el procedimiento establecido en los numerales anteriores de este número 5.4.6.4.

5.3.6.5 Procedimiento de Rescate Anticipado de Parte de los Bonos.

En caso que se rescate anticipadamente sólo una parte de los Bonos, el Emisor efectuará un sorteo ante Notario para determinar los Bonos que se rescatarán anticipadamente. Para estos efectos, el Emisor publicará un aviso en el Diario y notificará al Representante de los Tenedores de Bonos y al DCV mediante carta certificada, todo ello con a lo menos 10 Días Hábiles Bancarios de anticipación a la fecha en que se vaya a efectuar el sorteo. En tal aviso se señalará el monto que se quiere rescatar anticipadamente, el Notario ante el cual se efectuará el sorteo, el día, hora y lugar en que este se llevará a efecto y si correspondiere, el mecanismo para calcular la Tasa de Prepago o indicar la cláusula del Contrato de Emisión donde se establece la tasa a la cual corresponde el prepago y la oportunidad en que la Tasa de Prepago será comunicada al Representante de los Tenedores de Bonos. A la diligencia del sorteo podrán asistir el Emisor, el Representante de los Tenedores de Bonos y los Tenedores de Bonos que lo deseen, sin que la presencia de ellos sea un requisito de validez del rescate anticipado. El Notario levantará un acta en la que se dejará constancia del número y serie o sub-serie de los Bonos sorteados. El acta será protocolizada en los registros de escrituras públicas del Notario ante el cual se hubiere efectuado el sorteo. El sorteo deberá realizarse con a lo menos 30 días

corridos de anticipación a la fecha en el cual se vaya a efectuar el rescate anticipado. Dentro de los 5 días hábiles siguientes al sorteo se publicará por una sola vez, en el Diario, la lista de los Bonos que según el sorteo serán rescatados anticipadamente con indicación del número y serie de cada uno de ellos. Además, copia del acta se remitirá al DCV a más tardar al Día Hábil Bancario siguiente a la realización del sorteo, para que éste pueda informar a través de sus propios sistemas del resultado del sorteo a sus depositantes. Si en el sorteo resultaren rescatados Bonos desmaterializados, esto es, que estuvieren en depósito en el DCV, se aplicará lo dispuesto en el Reglamento del DCV para determinar los depositantes cuyos Bonos han sido rescatados, conforme a lo dispuesto en el artículo noveno de la Ley del DCV. Los intereses y reajustes de los Bonos sorteados cesarán y serán pagaderos desde la fecha en que se efectúe el pago de la amortización correspondiente.

5.3.6.6 Procedimiento de Rescate Anticipado de la Totalidad de los Bonos.

En caso que el rescate anticipado contemple la totalidad de los Bonos en circulación, se publicará un aviso en el Diario, por una vez, indicando este hecho, el mecanismo de rescate y, en caso que sea a valor presente, la Tasa de Prepago o la fórmula de cálculo de ésta y se notificará al Representante de los Tenedores de Bonos y al DCV mediante carta entregada en sus domicilios por intermedio de Notario Público, todo ello con a lo menos 30 Días Hábiles Bancarios de anticipación a la fecha en que se vaya a efectuar el rescate anticipado. Igualmente, se procurará que el DCV informe de esta circunstancia a sus depositantes a través de sus propios sistemas. La fecha elegida para efectuar el rescate anticipado deberá ser un Día Hábil Bancario. Los intereses y reajustes de los Bonos rescatados se devengarán solo hasta el día en que se efectúe el rescate anticipado.

5.3.7 REAJUSTABLE/NO REAJUSTABLE

Los Bonos que se emitan con cargo a la Línea y el monto a pagar en cada cuota, tanto de capital como de intereses, estarán expresados en UF, y deberán pagarse en su equivalente en Pesos conforme al valor que la UF tenga el día del pago de la respectiva cuota.

5.3.8 MONEDA DE PAGO

Los Bonos que se emitan con cargo a la Línea se pagarán al respectivo vencimiento en Pesos, conforme al valor de la UF a la fecha del pago.

5.3.9 GARANTÍAS

Los Bonos que se emitan con cargo a Línea no tendrán garantía alguna, salvo el derecho de prenda general sobre los bienes del Emisor de acuerdo a los artículos 2.465 y 2.479 del Código Civil.

5.3.10 FINALIDAD DEL EMPRÉSTITO Y USO GENERAL DE LOS FONDOS

Los fondos provenientes de la colocación de los Bonos correspondientes a la Línea se destinarán a fines generales del Emisor, incluyendo tanto el financiamiento de sus inversiones, como el refinanciamiento de sus pasivos de corto y largo plazo, independientemente de que estén expresados en moneda nacional o extranjera.

5.3.11 CLASIFICACIONES DE RIESGO DE LA LÍNEA

Las clasificaciones de riesgo de la Línea son las siguientes:
Clasificadora de riesgo: Fitch Chile Clasificadoras de Riesgo Limitada.
Clasificación: BBB+(cl) / Perspectiva Estable.

Clasificadora de riesgo: Feller Rate Clasificadora de Riesgo.
Clasificación: BBB+ / Positivas.

Los estados financieros utilizados por las clasificadoras de riesgo para efectuar sus respectivas clasificaciones corresponden al 31 de diciembre de 2018.

Se deja constancia que en los últimos 12 meses, el Emisor o los valores cuya inscripción se solicita, no han sido objeto de clasificaciones de solvencia o similares por parte de otras entidades clasificadoras de riesgo.

5.3.12 PROCEDIMIENTO PARA BONOS CONVERTIBLES

Los Bonos emitidos con cargo a la Línea no serán convertibles en acciones.

5.3.13 RÉGIMEN TRIBUTARIO APLICABLE

Los Bonos de la respectiva serie o sub-serie se acogen al régimen tributario establecido en el artículo 104 de la Ley sobre Impuesto a la Renta contenida en el Decreto Ley Número 824, de 1974 y sus modificaciones ("**Ley de la Renta**"). Además de la tasa de cupón o carátula se determinará, después de la colocación, una tasa de interés fiscal para los efectos del cálculo de intereses devengados conforme al inciso tercero, del número 2, del artículo 20 de la Ley de la Renta, todo esto en los términos establecidos en el numeral 1 del referido artículo 104 de la Ley de la Renta.

Se deja constancia que para los efectos de las retenciones de impuestos aplicables de conformidad con el artículo 74 de la Ley de la Renta, los Bonos de la respectiva serie o sub-serie se acogerán a la forma de retención señalada en el numeral 8 del citado artículo.

Los contribuyentes sin domicilio ni residencia en Chile deben contratar o designar un representante, custodio, intermediario, depósito de valores u otra persona domiciliada o constituida en el país, que sea responsable de cumplir con las obligaciones tributarias provenientes de la tenencia o enajenación de los instrumentos de deuda de oferta pública a que se refiere el referido artículo 104 de la Ley de la Renta.

5.4 RESGUARDOS Y COVENANTS A FAVOR DE LOS TENEDORES DE BONOS

Mientras el Emisor no haya pagado a los Tenedores de Bonos el total del capital e intereses relativos a los Bonos en circulación emitidos con cargo a la Línea, éste se sujetará a las siguientes obligaciones, limitaciones y prohibiciones, sin perjuicio de las que le sean aplicables conforme a las normas generales de la legislación chilena.

5.4.1 OBLIGACIONES

Uno/ Sistemas de Contabilidad y Auditoría.

/a/ El Emisor deberá establecer y mantener adecuados sistemas de contabilidad sobre la base de las normas IFRS y las instrucciones de la CMF.

/b/ Además, el Emisor deberá contratar y mantener a una firma de auditores externos independientes que forme parte del registro que para estos efectos lleva la CMF, de acuerdo con el artículo 91 del Decreto Supremo de Hacienda número 702 de 2011 que aprueba el Nuevo Reglamento de Sociedades Anónimas para el examen y análisis de sus Estados Financieros Consolidados, respecto de los cuales ésta deberá emitir una opinión al 31 de diciembre de cada año, en cumplimiento de la normativa vigente. No obstante lo anterior, se acuerda expresamente que: (i) en caso que por disposición de la CMF, se modifique la normativa contable actualmente vigente, sustituyendo las normas IFRS, y ello afecte una o más restricciones contempladas en el Contrato de Emisión y/o las definiciones señaladas en la sección 5.1.3 de este Prospecto que se relacionen con esta sección y/o cualquier cláusula o sección del Contrato de Emisión, o (ii) se modifiquen por la entidad competente facultada para emitir normas contables, los criterios de valorización establecidos para las partidas contables de los actuales Estados Financieros Consolidados, el Emisor deberá, dentro del plazo de 15 Días Hábiles contados desde que las nuevas disposiciones hayan sido reflejadas por primera vez en sus Estados Financieros Consolidados, exponer estos cambios al Representante de los Tenedores de Bonos. El Emisor, dentro de un plazo de 20 Días Hábiles contados también desde que las nuevas disposiciones hayan sido reflejadas por primera vez en sus Estados Financieros Consolidados, solicitará a sus auditores externos para que en el plazo de 30 días corridos procedan a adaptar las obligaciones indicadas en esta sección y/o las definiciones señaladas en la sección 5.1.3 de este Prospecto que se relacionen con esta sección y/o cualquier cláusula o sección del Contrato de Emisión según la nueva situación contable. El Emisor y el Representante de los Tenedores de Bonos deberán modificar el Contrato de Emisión a fin de ajustarlo a lo que determinen los referidos auditores, dentro del plazo de 20 Días Hábiles contados a partir de la fecha en que los auditores evacuen su informe, debiendo el Emisor ingresar a la CMF la solicitud relativa a esta modificación al Contrato de Emisión, junto con la documentación respectiva. El procedimiento antes mencionado deberá estar completado en forma previa a la fecha en que deban ser presentados los Estados Financieros Consolidados ante la CMF por parte del Emisor, por el período de reporte posterior a aquél en que las nuevas disposiciones hayan sido reflejadas por primera vez en sus Estados Financieros Consolidados. Para lo anterior no se necesitará de consentimiento previo de la Junta de Tenedores de Bonos, sin perjuicio de lo cual, el Representante de los Tenedores de Bonos deberá informar a los Tenedores de Bonos respecto de las modificaciones al Contrato de Emisión mediante una publicación en el Diario, y en caso de suspensión o desaparición de éste, en el Diario Oficial, la cual deberá efectuarse dentro de los 10 Días Hábiles siguientes a fecha en que la CMF emita el certificado respectivo aprobando la modificación del Contrato de Emisión. En los casos mencionados precedentemente, y mientras el Contrato de Emisión no sea modificado conforme al procedimiento anterior, las infracciones que se produzcan con motivo del cambio de las normas contables utilizadas en los Estados Financieros Consolidados del Emisor antes de tal modificación, no serán consideradas como un incumplimiento del Emisor al Contrato de Emisión en los términos de la sección 5.5 de este Prospecto y/o alguna otra sección de este Prospecto. Una vez modificado el Contrato de Emisión conforme a lo antes señalado, el Emisor deberá cumplir

con las modificaciones que sean acordadas para reflejar la nueva situación contable. Se deja constancia que el procedimiento indicado en la presente sección tiene por objetivo resguardar los cambios generados exclusivamente por disposiciones relativas a materias contables, y en ningún caso aquéllos generados por variaciones en las condiciones de mercado que afecten al Emisor. Todos los gastos que se deriven de lo anterior, serán de cargo del Emisor.

Dos/ Clasificadoras de Riesgos. El Emisor deberá contratar y mantener en forma continua e ininterrumpida a 2 clasificadoras de riesgo inscritas en la CMF, las que deberán realizar la clasificación de riesgo en tanto se mantenga vigente las emisiones efectuadas de conformidad con esta Línea. Dichas entidades clasificadoras de riesgo podrán ser reemplazadas en la medida que se cumpla con la obligación de mantener 2 de ellas en forma continua e ininterrumpida en tanto se mantengan vigentes las emisiones efectuadas de conformidad con esta Línea.

Tres/ Entrega de Información Tenedores de Bonos. El Emisor deberá entregar, mediante correo electrónico, al Representante de los Tenedores de Bonos en el mismo plazo en que deba entregarla a la CMF, copia de toda la información que conforme a la legislación chilena esté obligado a enviar a ésta, siempre que no tenga la calidad de información reservada, según ésta se define en la Norma de Carácter General número 30 de la CMF y sus modificaciones posteriores. El Emisor deberá también enviar al Representante de los Tenedores de Bonos, mediante correo electrónico, en el mismo plazo en que deban entregarse a la CMF, copia de sus Estados Financieros Consolidados trimestrales y anuales, en la forma que éstos sean requeridos por la CMF. Asimismo, el Emisor deberá enviar al Representante de los Tenedores de Bonos, mediante correo electrónico, copias de los informes de clasificación de riesgo, a más tardar dentro de los 5 días hábiles después de recibidos de sus clasificadores privados. Además, el Emisor deberá comunicar por escrito al Representante de los Tenedores de Bonos: a) tan pronto como tenga conocimiento, y en todo caso dentro de un plazo de 5 días hábiles, cualquier hecho esencial, siempre que no tenga la calidad de reservado, según éste se define en la Norma de Carácter General número 30 de la CMF y sus modificaciones posteriores; y b) cualquier infracción o incumplimiento a sus obligaciones bajo el Contrato de Emisión, tan pronto como el hecho de la infracción o incumplimiento llegue a su conocimiento. El Emisor deberá entregar, mediante correo electrónico, al Representante de los Tenedores de Bonos, la información que proporcione a la SEC (*U.S. Securities and Exchange Commission* de los Estados Unidos de América) siempre que dicha información sea aquella que estará disponible al público en general, al mismo tiempo en que entregue esa información a esa autoridad.

Cuatro/ Entrega de Información CMF. El Emisor deberá informar a la CMF el estado de la emisión y colocación de los Bonos con cargo a la Línea de Bonos conforme a las instrucciones que dicho organismo ha impartido o imparta en el futuro.

Cinco/ Cumplimiento de la Legislación Aplicable. El Emisor deberá cumplir con las leyes, reglamentos y demás disposiciones legales que le sean aplicables, debiendo incluirse en dicho cumplimiento, sin limitación alguna, el pago en tiempo y forma de todos los impuestos, tributos, tasas, derechos y cargos que afecten al propio Emisor o a sus bienes muebles e inmuebles, salvo aquellos que impugne de buena fe y de acuerdo a los procedimientos judiciales y/o administrativos pertinentes, y siempre que, en este caso, se mantengan reservas adecuadas para cubrir tal contingencia, de conformidad con IFRS.

Seis/ Pago de Capital e Interés. El Emisor deberá pagar puntualmente el capital e interés devengado, en las fechas y de la manera establecida en el Contrato de Emisión y en las escrituras complementarias respectivas, y deberá proveer de los fondos necesarios al efecto, al Banco Pagador, en una fecha que no sea posterior a un día hábil bancario anterior a la fecha de pago respectiva.

Siete/ Mantenimiento de Existencia Corporativa. El Emisor deberá y hará que cada una de sus Filiales deba, (i) mantener su existencia corporativa y todos los registros necesarios para ello, siempre que estas restricciones no prohíban la transferencia, arriendo o venta de todo o más del 50% de sus activos como universalidad, o la fusión de cualquier Filial con o en LATAM Airlines Group S.A. o con o en cualquier otra filial de propiedad exclusiva de LATAM Airlines Group S.A.; (ii) tomar todas las medidas razonables para mantener todos los derechos, privilegios, títulos de propiedad, franquicias y similares necesarios para el normal desarrollo de sus actividades, actividades u operaciones; y (iii) mantener o hacer que se mantengan en buen estado, orden y condición (exceptuado el desgaste ordinario) todos los bienes usados en su negocio; en el entendido, que, ni LATAM Airlines Group S.A. ni sus Filiales quedarán impedidas de interrumpir aquellas operaciones (incluso mediante la transferencia o disolución de una Filial) o de suspender el mantenimiento de esos bienes (incluso mediante la venta de los mismos) que, en juicio razonable de LATAM Airlines Group S.A. ya no sean necesarias en la conducción de los negocios de LATAM Airlines Group S.A. o de sus Filiales; y en el entendido, además, que tales interrupciones de las operaciones o tal suspensión del mantenimiento no producirán un Efecto Material Adverso.

Ocho/ Pago de impuestos y Reclamos. LATAM Airlines Group S.A. deberá, y hará que cada una de sus Filiales pague todos los impuestos, tasaciones y demás cargos administrativos que se le impongan a ellas o alguno de sus bienes con respecto a cualquiera de sus franquicias, negocios, ingresos o ganancias antes de que se devenguen las multas o intereses, y pague todos los reclamos (incluyendo reclamos de mano de obra, servicios, materiales y suministros) por las cantidades devengadas y exigibles y las que por ley tienen o podrían convertirse en un gravamen sobre sus bienes; en el entendido, sin embargo, que dicho pago no será requerido a menos que la falta de dicho pago tenga un Efecto Material Adverso; y en el entendido, además, que ninguna carga o reclamo deberá ser pagada mientras sea impugnada de buena fe, en procedimientos apropiados y respecto de las que se hubieran hecho reservas apropiadas u otras provisiones.

Nueve/ Pago de cantidades adicionales. Todos los pagos que sean realizados por el Emisor con respecto a los Bonos (incluidos los costos de prepago), deberán ser libres de, y sin retención ni deducción o a cuenta de, impuestos, derechos, gravámenes u otros cargos gubernamentales, de cualquier naturaleza, sean presentes o futuros, gravados por o impuestos por Chile o cualquier autoridad chilena o de cualquier otra jurisdicción en que el Emisor esté organizado, en que haga negocios o a través de la cual se efectúen pagos de los Bonos. Lo anterior, a menos que el Emisor esté obligado por la ley a deducir o retener tales impuestos, derechos, cargos administrativos. En tal caso, el Emisor realizará dicha deducción o retención, efectuará el pago de la cantidad así retenida a la autoridad gubernamental apropiada y pagará las cantidades adicionales que sean necesarias para asegurar que los valores netos que reciban los Tenedores de Bonos, después de dicha retención o deducción, sean iguales a los montos de capital y de intereses (y de otros importes que deban pagarse) que hubieran debido recibir los Tenedores de Bonos bajo el Contrato de Emisión, si tales deducciones o retenciones no hubiesen existido.

Diez/ Oferta de Rescate Anticipado de los Bonos por Cambio de Control. No más allá de 30 días después de ocurrido un Evento de Cambio de Control, el Emisor deberá realizar una Oferta de Rescate Anticipado al Representante de los Tenedores de Bonos actuando en representación de todos los Tenedores de Bonos cuyos Bonos hayan sido colocados y se encuentren pendientes de pago (sea que hayan vencido o no las fechas de pago). El Representante de los Tenedores de Bonos deberá, no más allá de 3 días contados desde la fecha en que haya recibido la Oferta de Rescate Anticipado, comunicarla a los Tenedores de Bonos. Los Tenedores de Bonos serán libres de aceptar o rechazar la Oferta de Rescate Anticipado en un periodo de 20 Días Hábiles Bancarios contado desde su comunicación por el Representante de los Tenedores de Bonos. En caso que los Tenedores de Bonos no se pronuncien respecto a si aceptan o rechazan dicha Oferta de Rescate Anticipado, se entenderá que la rechazan. En caso que los Tenedores de Bonos acepten la Oferta de Rescate Anticipado, se procederá de conformidad a lo establecido en las secciones 5.3.6.5 o 5.3.6.6 de este Prospecto, según corresponda, excepto que el valor del rescate será igual a un precio de compra igual a un 101% del valor nominal de los Bonos, entendiéndose por tal el monto de capital adeudado más los intereses devengados y adeudados a esa fecha, pero sin incluir la fecha de rescate anticipado en el cálculo. El Emisor no estará obligado a efectuar una Oferta de Rescate Anticipado, en el caso que, (a) un tercero realice una Oferta de Compra, según dicha expresión se define más adelante, en los mismos términos en que la Oferta de Compra debiese efectuarse por el Emisor el rescate anticipado bajo esta sección y (b) dicho tercero compre todos los Bonos válidamente colocados y no retirados bajo su Oferta de Compra.

Para estos efectos se entenderá por (A) “Evento de Cambio de Control”: /i/ La venta o transferencia directa o indirecta de al menos el 70% de los activos de LATAM Airlines Group S.A. y sus filiales, consideradas como un conjunto (a) a cualquier otra persona, natural o jurídica, distinta de un Comprador Permitido; o (b) que tengan un origen distinto a, o bien no se hayan producido a través de, una Fusión Permitida; /ii/ Llevar a cabo una transacción (incluyendo, aunque no limitado a, una fusión, consolidación, adquisición, etc.) cuyo resultado sea que cualquier Persona que no sea un Comprador Permitido, pase a ser el beneficiario (“*beneficial owner*”, según dicho término es utilizado en la Regla trece /d/ guion tres del Securities Exchange Act de Estados Unidos de América, de 1934), directa o indirectamente, del 51% o más de las acciones con derecho a voto emitidas por LATAM Airlines Group S.A.. (B) “Comprador Permitido” significa /i/ Enrique Cueto Plaza, Ignacio Cueto Plaza y/o Juan José Cueto Plaza; /ii/ la cónyuge, descendiente o heredero de Enrique Cueto Plaza, Ignacio Cueto Plaza o Juan José Cueto Plaza; o /iii/ cualquier persona jurídica en la cual el 50% o más de las acciones con derecho a voto, o de los derechos sociales en dicha entidad, pertenezcan, directa o indirectamente, en calidad de beneficiario (“*beneficial owner*”, según dicho término se utiliza en la Regla trece /d/ guion tres del Securities Exchange Act de Estados Unidos de América, de 1934) a uno o más de las personas indicadas en los números /i/ y /ii/ precedentes. (C) “Fusión Permitida” significa /i/ la consolidación o fusión o /ii/ la compra directa o indirecta, transferencia, asignación, acuerdo, arriendo o cualquier otra disposición de al menos el 50% de los activos de LATAM Airlines Group S.A. y sus filiales a cualquier otra Persona que no se encuentre considerada como un Comprador Permitido cuando: (a) LATAM Airlines Group S.A. sea la sociedad continuadora legal y/o la persona formada o continuadora legal resultante de cualquier tipo de consolidación o fusión, o a quien dicha venta, transferencia, asignación, acuerdo, arriendo, y cualquier otro tipo de disposición, se haya hecho, es una entidad constituida bajo las leyes de Chile; o (b) la persona formada o continuadora legal resultante de aquella consolidación o fusión o a cualquier tipo de venta, transferencia, asignación, acuerdo, arriendo y cualquier otro tipo de división o transformación, asuma todas las obligaciones de LATAM Airlines Group S.A. bajo el Contrato de Compraventa. Cualquier Fusión Permitida estará sujeta

a que LATAM Airlines Group S.A. mantenga al menos clasificaciones de riesgo equivalentes a las que se encuentran vigentes a la fecha de suscripción del Contrato de Compraventa. (D) “Oferta de Rescate Anticipado”, será aquella oferta que el Emisor debe realizar a todos los Tenedores de Bonos para rescatar anticipadamente los Bonos, en caso de la ocurrencia de un Evento de Cambio de Control. (E) “Oferta de Compra”, deberá ser una oferta por escrito que especificará el precio de compra. La oferta deberá especificar una fecha de vencimiento que no podrá ser menos de 30 días ni más de 60 días después de la fecha de la oferta y una fecha de liquidación para la compra de no más de 5 Días Hábiles después de la fecha de vencimiento. Una Oferta de Compra puede realizarse antes de verificarse un Evento de Cambio de Control en la medida que se realice sujeta a la condición que ocurra un Evento de Cambio de Control y siempre que a la fecha de la Oferta de Compra condicional se hubiere celebrado un acuerdo definitivo que, si estuviere en vigor, daría lugar a un Evento de Cambio de Control. La oferta deberá incluir la información requerida por la Ley de Mercado de Valores o cualquier otra ley aplicable. La oferta también contendrá instrucciones y materiales necesarios para permitir a los Tenedores de Bonos vender sus Bonos en conformidad a la oferta.

Once/ Obligación de Informar el Cumplimiento e Incumplimiento de Obligaciones. El Emisor deberá informar al Representante de los Tenedores de Bonos, a más tardar, 5 Días Hábiles Bancarios después del plazo en que deban entregarse los Estados Financieros bajo IFRS a la CMF, del cumplimiento continuo y permanente de las obligaciones contraídas en la sección 5.4.1 de este Prospecto, con el grado de detalle que el Representante de los Tenedores de Bonos solicite. Sin perjuicio de lo anterior, el Emisor se obliga a dar aviso al Representante de los Tenedores de Bonos, de todo hecho relevante vinculado a, o de cualquier infracción a, dichas obligaciones, tan pronto como el hecho se produzca o llegue a su conocimiento. Se entenderá que los Tenedores de Bonos están debidamente informados de los antecedentes del Emisor, a través de los informes que éste proporcione al Representante de los Tenedores de Bonos.

5.4.2 LIMITACIONES Y PROHIBICIONES DEL EMISOR

Uno/ El Emisor deberá, y velará porque sus Filiales deban cumplir con, las normas legales aplicables a sociedades anónimas abiertas y filiales de las mismas, en la ley chilena, en sus operaciones con Personas Relacionadas.

Dos/ El Emisor deberá contratar y mantener seguros que protejan razonablemente los activos del Emisor, de acuerdo a las prácticas usuales de la industria donde opera el Emisor. El Emisor velará a su vez porque sus sociedades Filiales se ajusten a la misma condición.

5.5 CAUSALES DE INCUMPLIMIENTO DEL EMISOR RESPECTO DE LAS OBLIGACIONES ASUMIDAS EN EL CONTRATO DE EMISIÓN.

El Emisor otorgará una protección igualitaria a todos los Tenedores de los Bonos emitidos y colocados en virtud del Contrato de Emisión. En consecuencia, y en defensa de los Tenedores de Bonos, estos, por intermedio del Representante de los Tenedores de Bonos y previo acuerdo de la Junta de Tenedores de Bonos tomado con el quórum establecido en el artículo 124 de la Ley de Mercado de Valores, podrán hacer exigible íntegra y anticipadamente el capital insoluto, los reajustes y los intereses devengados por la totalidad de los Bonos. Así todas las obligaciones asumidas por el Emisor para con los Tenedores de Bonos en virtud del Contrato de Emisión se considerarán como de plazo vencido, en la misma fecha en que la junta de Tenedores de Bonos adopte el acuerdo respectivo, si

ocurriere cualquiera de los siguientes eventos, y sin perjuicio del ejercicio de los derechos que asisten a cada Tenedor de Bonos al amparo de los dos primeros incisos del artículo 120 de la Ley de Mercado de Valores:

Uno. Mora o Simple Retardo en el Pago de Intereses de los Bonos. Si el Emisor incurriere en mora o simple retardo en el pago de cualquier cuota de intereses de los Bonos, sin perjuicio de la obligación de pagar intereses penales equivalentes a 2% sobre dicho monto adeudado; siempre y cuando dicho incumplimiento no hubiera sido remediado satisfactoriamente por el Emisor dentro del plazo de 30 Días Hábiles Bancarios contados desde la fecha del incumplimiento. No constituirá mora o simple retardo, el atraso en el cobro en que incurran los Tenedores de Bonos.

Dos. Mora o Simple Retardo en el Pago de Capital de los Bonos. Si el Emisor incurriere en mora o simple retardo en el pago de cualquier cuota de capital de los Bonos, incluyendo aquellos casos en que el pago sea exigible en virtud del acaecimiento de una causal de aceleración, o a causa del rescate anticipado de los Bonos, sin perjuicio de la obligación de pagar los intereses penales determinados en la respectiva Escritura Complementaria.

Tres. Declaraciones Falsas o Incompletas. Si cualquier declaración efectuada por el Emisor en los instrumentos otorgados o suscritos con motivo de la obligación de información derivada del Contrato de Emisión o en las Escrituras Complementarias que se otorgaren al emitir los Bonos con cargo a esta Línea, fuere o resultare ser falsa o incompleta de forma tal que produzca un Efecto Material Adverso.

Cuatro. Incumplimiento de Otras Obligaciones del Contrato de Emisión. Si el Emisor infringiere cualquier obligación, limitación o prohibición establecida en la sección 5.4 de este Prospecto y no hubiere subsanado tal infracción dentro de los 60 días siguientes a la fecha en que hubiese sido requerido por escrito para tales efectos por el Representante de los Tenedores de Bonos, mediante carta certificada. La obligación del numeral Seis de la sección 5.4.1 de este Prospecto tendrá el plazo de subsanación indicado en los numerales Uno y Dos de esta sección 5.5.

Cinco. Incumplimiento Máximo Línea. Si, mientras permanezcan vigentes colocaciones de Bonos efectuadas con cargo a la Línea de Bonos, el Emisor infringiera la obligación establecida en la sección 5.3.2 de este Prospecto, esto es, que en ningún momento el valor nominal de la totalidad de Bonos emitidos con cargo a la Línea de Bonos que simultáneamente estuvieren en circulación exceda de la cantidad de 9.000.000 de Unidades de Fomento.

Seis. Insolvencia y Reorganización. Si, una vez registrada la Línea, el Emisor incurriera en cesación de pagos o suspendiera sus pagos o reconociera por escrito la imposibilidad de pagar sus deudas, o hiciere cesión general o abandono de bienes en beneficio de sus acreedores o solicitara el inicio de un procedimiento concursal de liquidación; o si se iniciare cualquier procedimiento por o en contra del Emisor con el objeto de que éste sea objeto de un procedimiento concursal de liquidación; o si se iniciare cualquier procedimiento por o en contra del Emisor tendiente a su disolución, liquidación, acuerdo de reorganización, concurso o arreglo de pago, de acuerdo con la Ley número 20.720 de Reorganización y Liquidación de Activos de Empresas y Personas o la que la modifique o reemplace; o solicitara la designación de un liquidador, veedor, interventor u otro funcionario similar respecto del Emisor o de parte importante de sus bienes, o si el Emisor tomare cualquier medida para permitir alguno de los actos señalados precedentemente en este número. No se considerará que el Emisor ha incurrido en esta causal si dichos procedimientos son objetados o disputados en su legitimidad por

parte del Emisor con antecedentes escritos y fundados ante los tribunales de justicia, dentro de los plazos que al efecto están establecidos en la ley y hasta en tanto esas objeciones y disputas no sean desechadas por el tribunal respectivo. Para todos los efectos de esta sección, se considerará que se ha iniciado un procedimiento, cuando se hayan notificado las respectivas acciones judiciales de cobro en contra del Emisor.

Siete. Disolución del Emisor. Si, mientras permanezcan vigentes colocaciones de Bonos efectuadas con cargo a la Línea de Bonos, el Emisor modificare su plazo de duración social a una fecha anterior al plazo de vigencia de los Bonos o si se disolviera antes del vencimiento de los Bonos.

Ocho. Mora o Simple Retardo en el Pago de Obligaciones de Dinero. Si el Emisor incurriere en mora o simple retardo en el pago de obligaciones directas o indirectas de dinero por un monto total acumulado superior a 75.000.000 de dólares de los Estados Unidos de América (en adelante, “Dólares”), la fecha de pago de las obligaciones incluidas en ese monto no se hubiera prorrogado, y no subsanare esta situación dentro del plazo de subsanación que se contemple en el título de la obligación incumplida respectiva. En dicho monto no se considerarán las obligaciones que se encuentren sujetas a juicios o litigios pendientes, en los cuales exista defensa judicial del Emisor, por obligaciones no reconocidas por el Emisor en su contabilidad ni en sus notas.

Nueve. Aceleración de créditos por préstamos de dinero. (i) Si uno o más acreedores del Emisor o de cualquiera de sus Filiales Relevantes cobraren al Emisor o a cualquiera de sus Filiales Relevantes, judicialmente y en forma anticipada, la totalidad de uno o más créditos por préstamos de dinero sujetos a plazo por un monto total acumulado igual o superior a 75.000.000 de Dólares, en virtud de haber ejercido el derecho de anticipar el vencimiento del respectivo crédito por una causal de incumplimiento por parte del Emisor contenida en el contrato que dé cuenta del mismo, o (ii) si se dictase una sentencia firme y ejecutoriada, no susceptible de recurso alguno en su contra, que obligue al Emisor o a cualquiera de sus Filiales Relevantes a pagar una suma igual o superior a 75.000.000 de Dólares, en su equivalencia a la fecha de determinación de la suma (neto de toda suma cubierta por una o más pólizas de seguro emitidas por compañías de seguros con suficientes recursos para responder de sus obligaciones respecto de dichas pólizas), y dicha suma no fuere pagada por el Emisor o la Filial Relevante dentro del plazo correspondiente, y, además, respecto de la referida sentencia, se hubiere iniciado el procedimiento de cumplimiento forzado por parte del acreedor correspondiente y ésta no hubiere sido desestimado en un plazo de 30 días contados desde el inicio del procedimiento de cumplimiento forzado. Para estos efectos se entenderá por Filiales Relevantes a una filial de LATAM Airlines Group S.A. o de su sucesor, que tenga (i) activos, medidos en la fecha de cierre de los estados financieros trimestrales consolidados más reciente, equivalentes a lo menos al 10% del total de activos consolidados del Emisor o (ii) ingresos, medidos en la fecha de cierre de los estados financieros trimestrales consolidados más reciente, equivalentes a lo menos al 10% del total de ingresos consolidados del Emisor.

Tan pronto ocurra alguno de los eventos de incumplimiento indicados en esta sección 5.5, y en todo caso no más tarde que en 15 Días Hábiles Bancarios contados desde su ocurrencia, el Emisor deberá entregar una comunicación escrita al Representante de los Tenedores de Bonos entregando los detalles respectivos y explicando las acciones que acometerá para su solución.

5.6 EFECTOS DE FUSIONES, DIVISIONES Y OTROS

Uno/ Fusión. En caso de fusión del Emisor con otra u otras sociedades, sea por creación o por incorporación, siempre que no se trate de un Evento de Cambio de Control (en cuyo caso aplicarán las disposiciones del numeral Diez de la sección 5.4.1 de este Prospecto), la nueva sociedad que se constituya o la absorbente, en su caso, asumirá todas y cada una de las obligaciones que el Contrato de Emisión y sus Escrituras Complementarias imponen al Emisor.

Dos/ División. Si se produjere una división del Emisor, serán responsables solidariamente de las obligaciones estipuladas en el Contrato de Emisión y sus Escrituras Complementarias todas las sociedades que de la división surjan, aun cuando ellas estipulasen que las obligaciones de pago de los Bonos serán proporcionales a la cuantía del patrimonio del Emisor que a cada una de ellas se asigne u otra proporción cualquiera.

Tres/ Transformación. Si el Emisor alterare su naturaleza jurídica, todas las obligaciones emanadas del Contrato de Emisión de Línea de Bonos y sus Escrituras Complementarias serán aplicables a la sociedad transformada, sin excepción alguna.

Cuatro/ Creación de filiales. La creación de una filial no afectará los derechos de los Tenedores de Bonos ni las obligaciones del Emisor bajo el Contrato de Emisión o sus Escrituras Complementarias; sin embargo el Emisor comunicará esta circunstancia al Representante de los Tenedores de Bonos dentro de los 30 días siguientes a la fecha de la constitución de la filial. Dicha creación no afectará los derechos de los Tenedores de Bonos ni las obligaciones del Emisor bajo el Contrato de Emisión.

5.7 CARACTERÍSTICAS ESPECÍFICAS DE LA EMISIÓN

5.7.1 MONTO DE LA EMISIÓN A COLOCAR.

En virtud de la escritura complementaria celebrada mediante escritura pública de fecha 3 de abril de 2019, otorgada en la Notaría de Santiago de don Eduardo Diez Morello bajo el repertorio número 6118-2019 (la “**Primera Escritura Complementaria**”), el Emisor acordó emitir bajo el Contrato de Emisión una serie de Bonos denominada “Serie E” (en adelante, la “**Serie E**”) con cargo a la Línea.

La Serie E considera Bonos por un valor nominal de hasta 5.000.000 de Unidades de Fomento.

Al otorgamiento de la Primera Escritura Complementaria, el valor nominal de la Línea disponible es de 9.000.000 de Unidades de Fomento.

Se deja constancia que la Primera Escritura Complementaria da cuenta de la primera colocación con cargo a la Línea.

5.7.2 SERIES Y VENCIMIENTO.

Los Bonos de la Serie E vencerán el día 15 de abril de 2029.

5.7.3 CÓDIGO NEMOTÉCNICO.

Los Bonos de la Serie E tendrán el código nemotécnico BLATM-E.

5.7.4 CANTIDAD DE BONOS.

La Serie E estará compuesta por 10.000 Bonos. Los Bonos de la Serie E serán numerados correlativamente, comenzando con el número 000001 al número 010000, ambos inclusive.

5.7.5 VALOR NOMINAL DE CADA BONO.

Cada Bono de la Serie E tiene un valor nominal de 500 Unidades de Fomento.

5.7.6 REAJUSTABILIDAD.

Los Bonos emitidos de la Serie E y el monto a pagar en cada cuota, tanto de capital como de intereses, estarán denominados en Unidades de Fomento y, por consiguiente, serán reajustables según la variación que experimente el valor de la Unidad de Fomento, debiendo pagarse en su equivalente en Pesos a la fecha del respectivo vencimiento.

5.7.7 TASA DE INTERÉS.

Los Bonos de la Serie E devengarán sobre el capital insoluto, expresado en Unidades de Fomento, una tasa de interés compuesta de 3,6% anual calculado sobre la base de años de 360 días vencidos, lo que equivale a una tasa de interés cupón de 1,7841% calculado sobre semestres iguales de 180 días.

5.7.8 FECHA DE INICIO DEVENGO DE INTERESES Y REAJUSTES.

Los intereses se devengarán a contar del día 15 de abril de 2019 y se pagarán en las fechas establecidas en la Tabla de Desarrollo indicada en la sección 5.7.10 siguiente.

5.7.9 TABLAS DE DESARROLLO DE LA SERIE E.

Valor nominal	UF 500
Intereses	Semestrales
Amortización desde	15 de abril de 2029
Tasa de carátula anual	3,60% anual
Tasa de carátula semestral	1,7841% semestral
Fecha inicio devengo de intereses	15 de abril de 2019
Fecha de vencimiento	15 de abril de 2029
Prepago a partir de	15 de abril de 2019

Periodo	Cupón	Cuota de intereses	Cuota de amortizaciones	Fecha de vencimiento	Interés	Amortización	Valor cuota	Saldo insoluto
0,5	1	1		15 de octubre de 2019	8,9205	0,0000	8,9205	500,0000
1,0	2	2		15 de abril de 2020	8,9205	0,0000	8,9205	500,0000
1,5	3	3		15 de octubre de 2020	8,9205	0,0000	8,9205	500,0000
2,0	4	4		15 de abril de 2021	8,9205	0,0000	8,9205	500,0000
2,5	5	5		15 de octubre de 2021	8,9205	0,0000	8,9205	500,0000
3,0	6	6		15 de abril de 2022	8,9205	0,0000	8,9205	500,0000
3,5	7	7		15 de octubre de 2022	8,9205	0,0000	8,9205	500,0000
4,0	8	8		15 de abril de 2023	8,9205	0,0000	8,9205	500,0000
4,5	9	9		15 de octubre de 2023	8,9205	0,0000	8,9205	500,0000
5,0	10	10		15 de abril de 2024	8,9205	0,0000	8,9205	500,0000
5,5	11	11		15 de octubre de 2024	8,9205	0,0000	8,9205	500,0000
6,0	12	12		15 de abril de 2025	8,9205	0,0000	8,9205	500,0000
6,5	13	13		15 de octubre de 2025	8,9205	0,0000	8,9205	500,0000
7,0	14	14		15 de abril de 2026	8,9205	0,0000	8,9205	500,0000
7,5	15	15		15 de octubre de 2026	8,9205	0,0000	8,9205	500,0000
8,0	16	16		15 de abril de 2027	8,9205	0,0000	8,9205	500,0000
8,5	17	17		15 de octubre de 2027	8,9205	0,0000	8,9205	500,0000
9,0	18	18		15 de abril de 2028	8,9205	0,0000	8,9205	500,0000
9,5	19	19		15 de octubre de 2028	8,9205	0,0000	8,9205	500,0000
10,0	20	20	1	15 de abril de 2029	8,9205	500,0000	508,9205	0,0000

5.7.10 FECHA DE AMORTIZACIÓN EXTRAORDINARIA.

El Emisor podrá ejercer su facultad de rescatar anticipadamente los Bonos de la Serie E en cualquier tiempo, sea o no una fecha de pago de intereses o amortización de capital, en conformidad a lo establecido en la sección 5.3.6 del presente Prospecto. El valor de rescate de los Bonos de la Serie E corresponderá al mayor valor entre lo dispuesto en los literales /i/ y /ii/ del número 5.3.6.2 del presente Prospecto. Para efectos de calcular la Tasa de Prepago de los Bonos de la Serie E, se considerará que el spread de prepago será igual a 150 puntos base o 1,5%.

5.7.11 PLAZO DE COLOCACIÓN.

Los Bonos de la Serie E deberán colocarse dentro del plazo de 36 meses a partir de la fecha de la Primera Escritura Complementaria, esto es, a partir del 3 de abril de 2019. Los Bonos que no se coloquen dentro de dicho plazo quedarán sin efecto.

5.7.12 USO ESPECÍFICO DE LOS FONDOS.

Los fondos netos provenientes de la colocación de los Bonos de la Serie E que se emitan con cargo a la Línea se destinarán a la operación de la Compañía, y en particular al refinanciamiento de pasivos, financiamiento de inversiones y fines corporativos generales, en aproximadamente un 50%, 30% y 20% respectivamente.

5.7.13 RÉGIMEN TRIBUTARIO.

En relación a lo dispuesto en la sección 5.3.13 del presente Prospecto, se deja expresa constancia que los Bonos de la Serie E se acogen al régimen tributario establecido en el artículo 104 de la Ley de la Renta.

Se deja constancia que para los efectos de las retenciones de impuestos aplicables de conformidad con el artículo 74 de la Ley de la Renta, los Bonos de la Serie E se acogerán a la forma de retención señalada en el numeral 8 del citado artículo.

Los contribuyentes sin domicilio ni residencia en Chile deben contratar o designar un representante, custodio, intermediario, depósito de valores u otra persona domiciliada o constituida en el país, que sea responsable de cumplir con las obligaciones tributarias que les afecten.

Sin perjuicio de lo anterior, en el caso de cumplirse con los requisitos legales, los intereses pagados por el Emisor se beneficiaran de la exención de Impuesto Adicional contenida en el artículo 6 del Decreto Ley Número 2.564 de 1979.

5.7.14 CLASIFICACIONES DE RIESGO DE LA SERIE E

Las clasificaciones de riesgo de la Serie E son las siguientes:

Clasificadora de riesgo: Fitch Chile Clasificadora de Riesgo Limitada.
Clasificación: BBB+(cl) / Perspectiva Estable.

Clasificadora de riesgo: Feller Rate Clasificadora de Riesgo.
Clasificación: BBB+ / Positivas.

Los estados financieros utilizados por las clasificadoras de riesgo para efectuar sus respectivas clasificaciones corresponden al 31 de diciembre de 2018.

Se deja constancia que en los últimos 12 meses, el Emisor o los valores cuya inscripción se solicita, no han sido objeto de clasificaciones de solvencia o similares por parte de otras entidades clasificadoras de riesgo.

6 DESCRIPCIÓN DE LA COLOCACIÓN DE LOS VALORES

6.1 MECANISMO DE COLOCACIÓN

El mecanismo de colocación de los Bonos será a través de intermediarios bajo la modalidad de mejor esfuerzo mediante un remate en bolsa o colocación privada.

Por el carácter desmaterializado de la emisión, esto es que el título existe bajo la forma de un registro electrónico y no como lámina física, se debe designar un encargado de la custodia que en este caso es el Depósito Central de Valores S.A., Depósito de Valores, el cual mediante un sistema electrónico de anotaciones en cuenta, recibirá los títulos en depósito, para luego registrar la colocación realizando el traspaso electrónico correspondiente.

La cesión o transferencia de los Bonos, dado su carácter desmaterializado y el estar depositado en el Depósito Central de Valores S.A., Depósito de Valores, se hará, mediante cargo en la cuenta de quien transfiere y abono en la del que adquiere, en base a una comunicación escrita o por medios electrónicos que los interesados entreguen al custodio.

Esta comunicación, ante el Depósito Central de Valores S.A., Depósito de Valores, será título suficiente para efectuar la transferencia.

6.2 PLAZO DE COLOCACIÓN

Los Bonos de la Serie E deberán colocarse dentro del plazo de 36 meses a partir de la fecha de la Primera Escritura Complementaria, esto es, a partir del 3 de abril de 2019. Los Bonos que no se coloquen dentro de dicho plazo quedarán sin efecto.

6.3 COLOCADORES

Credicorp Capital S.A. Corredores de Bolsa y Santander Corredores de Bolsa Limitada.

6.4 RELACIÓN CON LOS COLOCADORES

No hay.

7 INFORMACIÓN A LOS TENEDORES DE BONOS

7.1 LUGAR DE PAGO

Los pagos se efectuarán en la oficina principal del Banco del Estado de Chile, actualmente ubicada en esta ciudad, calle Avenida Libertador Bernardo O'Higgins número 1.111, ciudad y comuna de Santiago, en horario bancario normal de atención al público.

7.2 FORMA EN QUE SE AVISARÁ A LOS TENEDORES DE BONOS RESPECTO DE LOS PAGOS

No se contemplan avisos de pago a los Tenedores de Bonos en el Contrato de Emisión. Sin perjuicio de lo anterior, se informará de los respectivos pagos a través de la página web del Emisor <http://www.latamairlinesgroup.net>.

7.3 INFORMES FINANCIEROS Y DEMÁS INFORMACIÓN QUE EL EMISOR PROPORCIONARÁ A LOS TENEDORES DE BONOS

El Representante de los Tenedores de Bonos y los tenedores de bonos se entenderán informados respecto de aquella información relevante desde que el Emisor informe la misma a la CMF, en los términos y condiciones establecidos en la Ley de Mercado de Valores, en la Ley de Sociedades Anónimas y demás normas y reglamentos pertinentes y/o en el Contrato de Emisión. Dicha información se encuentra disponible en la página web de la Comisión para el Mercado Financiero, www.cmfchile.cl.

8 OTRA INFORMACIÓN

8.1 REPRESENTANTE DE LOS TENEDORES DE BONOS

8.1.1. NOMBRE

Banco del Estado de Chile

8.1.2. DOMICILIO

Avenida Libertador Bernardo O'Higgins N° 1111, ciudad y comuna de Santiago.

8.1.3. RELACIONES

Se deja constancia que no existe relación de propiedad, negocios o parentesco entre el Representante de los Tenedores de Bonos y los principales accionistas, socios y/o administradores del Emisor.

8.1.4. DATOS DE CONTACTO

Como contacto del Representante de los Tenedores de Bonos, por favor dirigirse a:

Nombre: Mariela Frías Jones

Teléfono: +56 229707841

Contacto: mfrias@bancoestado.cl

8.2 ENCARGADO DE LA CUSTODIA

El encargado de la custodia de los bonos desmaterializados es el Depósito Central de Valores S.A., Depósito de Valores. Este fue designado por el Emisor y sus funciones y responsabilidades son las señaladas en la Ley N° 18.876, que establece el marco legal para la constitución y operación de entidades privados de depósito y custodia de valores.

El domicilio del Depósito Central de Valores S.A., Depósito de Valores corresponde a calle Apoquindo 4001, piso 12, comuna de Las Condes, Santiago.

8.3 PERITO(S) CALIFICADO(S)

No corresponde.

8.4 RELACIÓN CON REPRESENTANTE DE LOS TENEDORES DE BONOS, ENCARGADO DE LA CUSTODIA Y PERITO(S) CALIFICADO(S)

No existe relación de propiedad entre el Representante de los Tenedores de Bonos y los principales accionistas y administradores del Emisor, debiendo señalarse en todo caso que el Representante de los Tenedores de Bonos es uno de los tantos bancos comerciales que realiza operaciones propias de su giro con el Emisor.

8.5 ADMINISTRADOR EXTRAORDINARIO

No corresponde.

8.6 ASESORES LEGALES EXTERNOS

Claro & Cía.

8.7 AUDITORES EXTERNOS

PriceWaterhouseCoopers Consultores, Auditores y Cía. Limitada.

8.8 LUGARES DE INFORMACIÓN

Copias del presente Prospecto y demás información de LATAM se encuentra a disposición de los interesados en los siguientes lugares:

- a) En la Comisión para el Mercado Financiero, Avenida Libertador Bernardo O'Higgins 1449, Santiago, entre las 9:00 y las 13:30 horas y en su página web: www.cmfchile.cl.
- b) En las oficinas de LATAM, ubicadas en Presidente Riesco 5711, piso 20, comuna de Las Condes y ciudad de Santiago, entre las 9:00 y las 18:00 horas y en su página web: <http://www.latamairlinesgroup.net>.