



Memoria Anual 2011

Memoria Anual 2011

Índice

	Mensaje del Presidente	3
	Carta del Vicepresidente Ejecutivo	5
Capítulo I	La Empresa	7
	Identificación de la Sociedad	8
	Visión, Misión y Valores	9
	Estrategia y Negocios	10
	Nuestra Historia	12
	Nuestra Flota	14
Capítulo II	Gobierno Corporativo	19
	Directorio	20
	Principales Ejecutivos	24
	Prácticas de Gobierno Corporativo	29
	Estructuras de Propiedad y Principales Accionistas	34
	Evolución Bursátil	37
Capítulo III	Nuestras Personas	40
	Nuestras Personas	41
Capítulo IV	Gestión 2011	44
	Entorno de la Industria	45
	Resultados Financieros	46
	Premios y Reconocimientos	53
	Política Financiera	54
	Factores de Riesgo	56
	Hechos Esenciales	58
	Información Adicional	69
Capítulo V	Negocios	70
	LAN Pasajeros Internacional	71
	LAN Airlines	77
	LAN Argentina	79
	LAN Colombia	81
	LAN Ecuador	83
	LAN Perú	85
	LANPASS	87
	LAN Cargo	89
Capítulo VI	Sostenibilidad	94
Capítulo VII	Mapa Destinos	98
Capítulo VIII	Estados Financieros y Notas	103
Capítulo IX	Información Filiales y Coligadas	235
	Declaración Jurada	267
	Glosario	268

Mensaje del Presidente



La diversificación geográfica ha sido determinante en nuestro proceso de expansión. Hoy ofrecemos servicios de transporte de pasajeros doméstico en 5 países—Chile, Perú, Argentina, Ecuador y Colombia—, un servicio de pasajeros internacional que conecta la región con el mundo y una operación de carga basada en Miami.

Estimados Accionistas,

En los últimos 18 años LAN ha experimentado un sólido y continuo proceso de crecimiento e internacionalización de sus operaciones, posicionándose como una empresa relevante en la aviación mundial, en una industria compleja y cada vez más competitiva. Todo un logro del cual nos sentimos orgullosos, pues confirma que la estrategia implementada a partir de 1994, por los actuales accionistas mayoritarios, es la correcta, y ha tenido siempre una vocación por el crecimiento del mercado y de su oferta.

Desde un comienzo apostamos por la diferenciación de nuestro producto, para lo cual fue clave la decisión de invertir en talento, flota y servicio. De ser una aerolínea que tenía 13 aviones y con operación de pasajeros y carga basada únicamente en Chile, nos hemos convertido en un operador aéreo regional, con una moderna flota de aeronaves que ya alcanza las 149 unidades.

La diversificación geográfica ha sido determinante en nuestro proceso de expansión. Hoy ofrecemos servicios de transporte de pasajeros doméstico en 5 países—Chile, Perú, Argentina, Ecuador y Colombia—, un servicio de pasajeros internacional que conecta la región con el mundo y una operación de carga basada en Miami, con una red de cobertura que incluye todas las capitales de Sudamérica, México, y algunos países de Centroamérica y Europa. En este contexto, el lanzamiento de nuestra nueva filial en

Colombia es uno de los grandes hitos del año 2011, ya que nos permitirá participar activamente en el mercado de pasajeros colombiano, uno de los más grandes de la región, y seguir ampliando nuestra oferta en capacidad y conectividad.

Asimismo, Brasil siempre estuvo entre las prioridades de la Compañía y es por ello que celebramos los importantes avances registrados este año en el proceso de asociación con TAM. Gracias a este proyecto, a partir de 2012 sumaremos un sexto país—Brasil—, que representa la mitad del tráfico aéreo en Sudamérica. Esta asociación no sólo marcará un hito en la trayectoria de crecimiento de la Compañía, sino además generará grandes beneficios para nuestros clientes en términos de tarifas, conectividad y frecuencias.

Potenciar nuestras fortalezas asociadas a la calidad de servicio, seguridad en vuelo y diversificación de destinos nos ha permitido conquistar la preferencia de nuestros clientes en la mayoría de los países en que operamos. De los 1,2 millones de pasajeros que la Compañía transportaba en 1994 hemos crecido a 22,6 millones en 2011. Asimismo, hemos contribuido al desarrollado del mercado de carga aérea en la región, fomentando el comercio entre América Latina, Estados Unidos y Europa. LAN opera a fines de 2011 una flota de 14 aviones cargueros, además de la carga transportada en las bodegas de sus aviones de

pasajeros, estrategia diferenciadora que constituye una ventaja competitiva del modelo de negocios de LAN. En este negocio el crecimiento también ha sido exponencial, pasando de 124 mil toneladas de carga anuales transportadas en 1994 a 875 mil en 2011.

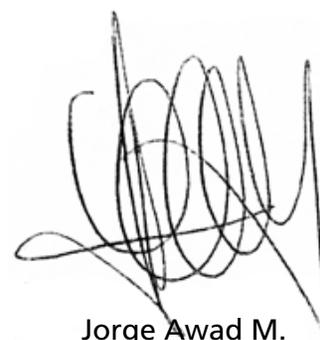
Todo ello se ha visto reflejado en el extraordinario crecimiento de los ingresos de la Compañía: de los US\$318 millones que reportaba en 1993 hemos pasado a US\$5.718 millones este año. De igual manera, las utilidades han crecido de US\$ 0,3 millones a US\$ 320 millones en este lapso, con un margen operacional que en 2011 alcanzó al 9,4%. Con todo, el valor de mercado de LAN se ha elevado de manera exponencial, alcanzando los US\$7.920 millones a diciembre de 2011 y situándose entre las tres aerolíneas de mayor valor a nivel mundial.

Nos sentimos orgullosos del trabajo realizado en estos años no sólo por el crecimiento de nuestro negocio, sino también porque esta Compañía ha realizado una valiosa contribución a la aviación en América Latina, potenciando así el desarrollo económico de los países de la región, apoyando los proyectos de empresas chilenas que se han globalizado y alcanzado niveles de clase mundial.

Estamos convencidos de que el LAN de hoy está preparado para enfrentar esta nueva y desafiante etapa que comienza en 2012, año que marcará su ingreso definitivo a las grandes ligas del negocio aéreo global. En esto ha sido crucial la participación y compromiso de nuestra gente.

Es por ello que quiero agradecer a cada uno de nuestros colaboradores, cuyo profesionalismo y alta capacidad técnica han sido fundamentales en este proceso.

Deseo también rendirles un sentido y merecido reconocimiento, a todos quienes hicieron posible concretar el sueño de la asociación con TAM para dar nacimiento a LATAM. Estoy seguro que esta nueva gran empresa gratificará con nuevos y relevantes éxitos a todos nuestros accionistas, trabajadores y pasajeros.



Jorge Awad M.
Presidente

Carta del Vicepresidente Ejecutivo



Lo que más nos enorgullece de la gestión 2011 es que logramos concretar en tiempo récord un exitoso proceso de reestructuración de la aerolínea colombiana AIREs, adquirida por LAN en noviembre de 2010.

Estimados Accionistas,

El año 2011 no fue fácil para el negocio aéreo, que se vio afectado por los altos precios del combustible y las turbulencias económicas en Europa y Estados Unidos. A ello se sumó la erupción del volcán Puyehue – Cordón Caulle en Chile, fenómeno que alteró el tráfico aéreo en parte de Sudamérica, afectando también nuestras operaciones en la ruta Santiago–Auckland– Sydney en Oceanía. En este escenario, sin embargo, LAN demostró una vez más que está preparada para enfrentar y mitigar los impactos de condiciones adversas, gracias a su modelo de negocios diversificado y flexible. Es así como la Compañía no sólo fue capaz de crecer y seguir generando valor para sus accionistas sino también de continuar ofreciendo un servicio de calidad a sus pasajeros y clientes de carga, aprovechando además oportunidades de crecimiento de cara al futuro.

En este sentido, lo que más nos enorgullece de la gestión 2011 es que logramos concretar en tiempo récord un exitoso proceso de reestructuración de la aerolínea colombiana Aires, adquirida por LAN en noviembre de 2010. A partir de entonces comenzamos a implementar cambios operativos, tales como modificaciones de itinerarios y mejoras de eficiencia, logrando alcanzar los estándares LAN en términos de seguridad, puntualidad y servicio. Este proceso culminó en diciembre de 2011, mes en que lanzamos la marca LAN en el mercado colombiano.

De esta forma, LAN sumó un quinto país de operaciones domésticas de pasajeros en la región, además de Chile, Perú, Argentina y Ecuador. Un hito que para nuestra Compañía significa agregar 23 nuevos destinos a su red, 22 de ellos dentro de Colombia, además de la ruta internacional Bogotá-Miami a partir de febrero de 2012. Operar en el mercado de pasajeros de Colombia siempre tuvo una importancia estratégica para LAN, considerando que es la cuarta economía de Latinoamérica en tamaño y su mercado de pasajeros ocupa el segundo lugar después de Brasil, y cuenta además con el potencial para convertirse en un importante hub para el transporte internacional de carga y pasajeros de LAN.

Asimismo, durante este año avanzamos de manera significativa en nuestro proyecto de asociación con TAM, la aerolínea más grande de Brasil. En efecto, logramos las aprobaciones sin restricciones por parte de las autoridades de libre competencia en Italia, Alemania y España. En tanto, en Chile y Brasil también obtuvimos las autorizaciones regulatorias necesarias, condicionadas al cumplimiento de algunas medidas de mitigación. De igual forma, la operación fue aprobada por los accionistas de LAN, tras lo cual dimos inicio a los trabajos técnicos y preparatorios para la futura integración, la que estimamos se materializará durante los primeros meses de 2012.

El nuevo holding se denominará LATAM Airlines Group, y reunirá a LAN y TAM, empresas que mantendrán su identidad corporativa y sus respectivas marcas. Su operación conjunta sumará inicialmente más de 300 aviones y alrededor de 150 destinos en 23 países, transportará más de 60 millones de pasajeros anuales y moverá casi un millón de toneladas de carga, convirtiéndose en la mayor aerolínea de Latinoamérica y una de las tres más grandes del mundo en capitalización bursátil. Esta será, sin duda, la operación más trascendental que hemos realizado en la historia de LAN.

La asociación con TAM nos permitirá el ingreso a Brasil, un objetivo largamente buscado por LAN, donde vemos grandes oportunidades tanto en el transporte de carga como de pasajeros. En carga, negocio en el cual tenemos una larga y exitosa trayectoria siendo el operador carguero más grande de la región, creemos que podremos aportar en forma significativa a la red de carga de TAM. En cuanto a la operación de pasajeros internacional, vemos importantes oportunidades en la combinación de nuestras redes, donde existe gran complementariedad de las rutas, lo que nos permitiría mejorar la conectividad dentro de la región y entre Latinoamérica y el resto del mundo. En este sentido, estimamos que las sinergias combinadas resultantes de la fusión aumentarían los ingresos operacionales de la nueva compañía en un monto entre US\$ 600 millones y US\$ 700 millones anuales, antes de depreciación e impuestos, a partir del cuarto año, luego de perfeccionada la asociación.

Finalmente, esta fusión representa una oportunidad histórica considerando el tamaño del mercado doméstico brasileño: un 40% de la población de ese país corresponde a clase media que está comenzando a usar el transporte aéreo, lo que significa 80 millones de habitantes. Este desarrollo creará un boom que, estamos confiados, el Grupo LATAM podrá aprovechar.

No sentimos orgullosos del trabajo realizado en 2011, período en el cual seguimos sirviendo a la región con la calidad y el servicio que nos distinguen, nos mantuvimos como líderes en la mayoría de los mercados que operamos y, al mismo tiempo, continuamos trabajando para diversificarnos y abrir nuevos horizontes.

Estamos convencidos de que para lograr grandes metas son fundamentales los equipos humanos comprometidos. Equipos de excelencia hacen compañías de excelencia y de ello da cuenta la exitosa trayectoria de LAN en estos últimos 18 años. Es por esto que quiero reconocer el valioso aporte realizado por cada uno de nuestros trabajadores, técnicos, profesionales y ejecutivos en los diferentes países en que operamos, cuyo esfuerzo y dedicación han sido determinantes en la transformación de LAN. De igual manera, agradecer a nuestros accionistas por la confianza depositada en esta administración a lo largo de todos estos años, que nos ha permitido convertir a LAN en una empresa aérea de talla mundial.



Enrique Cueto P.
Vicepresidente Ejecutivo

Capítulo I

La Empresa

Identificación de la Sociedad

Visión, Misión y Valores

Estrategia y Negocios

Nuestra Historia

Nuestra Flota

La Empresa

Identificación de la Sociedad



LAN AIRLINES S.A.

RUT 89.862.200-2

Oficinas Principales

Avenida Presidente Riesco 5711, Piso 19
Las Condes, Santiago, Chile
Tel: (56) (2) 565 2525
Fax: (56) (2) 565 8764

Base Mantenimiento

Aeropuerto Arturo Merino Benítez
Santiago, Chile
Tel: (56) (2) 677 4500
Fax: (56) (2) 677 4505

Código de Bolsa

LAN- Bolsa de Comercio de Santiago
LFL- Bolsa de Valores de Nueva York

Antecedentes Financieros

Investor Relations
LAN Airlines S.A.
Avenida Presidente Riesco 5711, Piso 20
Las Condes, Santiago, Chile
Tel: (56) (2) 565 8785
Email: Investor.Relations@lan.com

Consultas de Accionistas

Depósito Central de Valores
Huérfanos 770, Piso 22
Santiago, Chile
Email: atencionaccionistas@dvc.cl
Tel: (56) (2) 393 9003
Fax: (56) (2) 393 9315

Banco Depositario

JPMorgan Chase Bank, N.A.
JPMorgan Chase & Co.
P.O. Box 64504
St. Paul, MN 55164-0504
Tel: General (800) 990-1135
Tel: Fuera de EEUU (651) 453-2128
Tel: Global Invest Direct (800) 428-4237
Email: jpmorgan.adr@wellsfargo.com

Banco Custodio

Banco Santander Chile
Bandera 140, Santiago
Departamento de Custodia
Tel: (56) (2) 320 3320
Fax: (56) (2) 320 3560

Audidores Independientes

PricewaterhouseCoopers
Avenida Andrés Bello 2711, Piso 5
Santiago, Chile
Tel: (56) (2) 940 0000

Sitio en Internet

Información completa sobre
LAN Airlines: www.lan.com

La Empresa

Visión, Misión y Valores



Visión

Ser reconocida como una de las 10 mejores aerolíneas del mundo.

Misión

Transportar sueños entregando lo mejor de nosotros para lograr la preferencia de clientes y comunidades, y así construimos una empresa sustentable donde nos encante trabajar.

Valores

Seguridad, Superación, Eficiencia, Calidez.

La Empresa

Estrategia y Negocios



La exitosa integración de los negocios de carga y pasajeros, sumada a la diversificación geográfica, le otorga a LAN una mayor estabilidad en sus flujos al consolidar distintos mercados y servicios.

La diversificación ha sido clave en la consolidación de LAN entre las empresas más eficientes, competitivas y rentables de la industria aérea mundial. Es así como la Compañía, desarrolla sus operaciones sobre la base de un modelo que integra sus negocios de carga y de pasajeros, permitiéndole optimizar la utilización de sus aviones y adecuar rutas e itinerarios en función de la demanda, mejorando por esta vía su rentabilidad. En suma, este modelo dota a LAN de suficiente flexibilidad para adaptarse a las condiciones cambiantes del mercado, al aprovechar las sinergias existentes entre ambos negocios. Es así, como en la actualidad un 28% de sus ingresos provienen del negocio de carga y un 70% del negocio de pasajeros

Otro pilar de la estrategia de LAN es la diversificación geográfica de sus operaciones dentro de Sudamérica, gracias a lo cual ha construido una red de filiales en Chile, Perú, Argentina, Ecuador y Colombia. A partir de estos puntos, ha emprendido un sostenido desarrollo de la cobertura de destinos, en línea con su objetivo de brindar una completa conectividad a los clientes en los mercados domésticos de esos países, así como dentro de la región y desde ésta hacia el resto del mundo. Gracias a esta diversificación de origen, el 27% de los ingresos de

la Compañía lo reportan hoy los mercados domésticos que opera, en tanto el 43% proviene de las operaciones internacionales.

Dentro del negocio de pasajeros, en 2007 LAN inició un revolucionario cambio en sus operaciones de corto alcance, mediante la implementación de un modelo low cost en los mercados domésticos de Chile, Perú, Argentina y Ecuador, con el objetivo de estimular la demanda. Este cambio comenzó con el reemplazo de la flota de corto alcance, por modernos aviones Airbus de la familia A320, aeronaves más eficientes y que permiten una mayor utilización diaria, y otra serie de eficiencias que le permitieron disminuir sus costos y reducir las tarifas, logrando así que más de un millón de nuevos pasajeros se hayan incorporado en cada uno de estos mercados en los últimos cuatro años.

Gracias a su propuesta de valor orientada a ofrecer calidad y seguridad, el servicio de LAN es reconocido en la actualidad como el mejor de la región, destacando la alta frecuencia de vuelos y variedad de destinos ofrecidos, así como por su moderna flota y los adelantos tecnológicos que ésta posee.

MAPA DE DIVERSIFICACIÓN GEOGRÁFICA Y DE NEGOCIOS



La Empresa

Nuestra Historia



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.

1970

LAN comienza a ofrecer vuelos a Europa.

1985

LAN se transforma en una sociedad anónima.

1989

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

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.

1997

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

1999

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

2000

LAN se incorpora a ONeworld.

2001

Alianza con Iberia e Inauguración del terminal de Carga en Miami.



2002

Alianza con Qantas y con Lufthasa 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.

2005

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

2006

Lanzamiento de la nueva clase Premium Business.

2007

Implementación del modelo Low Cost en los mercados domésticos.

Aumento de capital por US\$320 millones.

Órdenes de Compra por 32 aviones Boeing 787 Dreamliners.

2008

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

2009

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

Orden de compra por 30 Airbus familia A320.

2010

Orden de Compra por 50 Airbus familia A320.

Compra de la aerolínea colombiana AIREs.

2011

LAN y TAM firmaron los acuerdos vinculantes asociados a la fusión entre ambas aerolíneas.

La Empresa

Nuestra flota



LAN se encuentra permanente-mente buscando nuevas tecnolo-gías más eficientes y que ayuden a reducir el nivel de emisiones. Es así como en junio de 2011, anunció la firma de un acuerdo para la compra de 20 aeronaves de la familia Airbus A320neo.

LAN tiene el compromiso de estar siempre a la vanguardia en tecnología e innovación, aspectos esenciales para lograr una operación eficiente y amigable con el medio ambiente. De esta manera la Empresa no sólo busca optimizar costos por ahorros en combustible y mantenimiento, sino también tiene como objetivo reducir significativamente las emisiones de CO2 en sus vuelos.

En esta dirección LAN emprendió en el año 2000 un ambicioso plan de renovación y crecimiento de la flota, gracias a lo cual, hoy cuenta con una de las flotas más modernas del mundo. Con una edad promedio de 6,7 años, nuestra flota está integrada a diciembre de 2011 por 135 aviones de pasajeros y 14 aeronaves cargueras dedicadas.

Para desarrollar sus operaciones de corto alcance, la Compañía utiliza aviones Airbus de la familia A320, una moderna flota de aviones de pasillo único. Con estas aeronaves LAN sirve con eficiencia las rutas domésticas y regionales dentro de Sudamérica, ya que sus atributos en alcance y potencia, permiten un alto nivel de utilización diaria. Con los 17 nuevos Airbus A320 incorporados durante el 2011, LAN completó una flota de 76 aviones de esta familia, la que se desglosa en 42 aeronaves A320, 24 equipos A319 y 10 Airbus A318.

El plan estratégico de renovación de flota de LAN, considera el reemplazo gradual de los Airbus A318 por equipos A320, dado que su mayor capacidad contribuye a servir de mejor manera los mercados domésticos y regionales en que opera. En este sentido, en 2011 la Compañía retiró

de circulación cinco A318. En tanto, para 2012 y 2013, contempla la venta de otros cinco aviones de este modelo por año. Este plan permitirá reducir las emisiones por kilómetro pasajero por sobre un 10% en las rutas donde operaba el A318.

En las operaciones de largo alcance LAN utiliza básicamente aviones Boeing 767, modelo que la Compañía ha privilegiado por ser muy conveniente para servir los vuelos de 8 a 10 horas con destino a Estados Unidos y algunas rutas a Europa, además de ofrecer la ventaja de tener una versión para carga. En este período, se incorporaron tres Boeing 767-300 para las operaciones de pasajeros y 1 Boeing 767-300F carguero, destinado a servir el crecimiento de las operaciones en las rutas desde Latinoamérica hacia el norte. Al cierre del ejercicio, la flota Boeing de la Compañía estaba integrada por 54 aviones en total, 14 de los cuales corresponden a cargueros dedicados.

Adicionalmente, en 2011 LAN completó la instalación de winglets en toda su flota propia de Boeing 767-300 de largo alcance, proyecto iniciado en el año 2009 y que involucró una inversión de US\$ 75 millones. Los winglets son dispositivos de avanzada tecnología que se instalan en los extremos de las alas para reducir su resistencia aerodinámica y por lo tanto disminuir el consumo de combustible. Esta iniciativa le ha permitido a la Compañía obtener una eficiencia aproximada de 4% en el uso del combustible de la flota, y por consiguiente, operar con un menor impacto sobre el medio ambiente. Sólo por este concepto, LAN redujo alrededor de 113.000 toneladas sus emisiones de CO2 en este período.

En lo que respecta a las operaciones de ultra largo alcance, la Compañía mantuvo en 2011 la flota de 5 aviones Airbus A340-300. Este modelo ha sido clave para el desarrollo de sus vuelos directos desde Sudamérica hacia Europa y Oceanía.

Cabe precisar que a diciembre de 2011, la flota de LAN también incluye diez equipos Dash 8-200 y cuatro Dash 8-Q400, todos ellos arrendados, que la Compañía recibió junto con nueve Boeing 737-700 tras la compra de la colombiana AIRES en noviembre del año 2010 (operación que dio origen a LAN Colombia en diciembre de 2011). La empresa contempla el retiro gradual de las aeronaves Boeing 737 en LAN Colombia, y su reemplazo por equipos de la familia Airbus A320.

El año 2012 será especialmente importante en cuanto al crecimiento y modernización de la flota de LAN. El plan considera la llegada de doce Airbus de la familia A320, nueve Boeing 767-300, y los primeros dos Boeing 787-8 Dreamliner de última generación para rutas de largo alcance. De esta forma, LAN se convertirá en la primera compañía aérea de América –y una de las primeras a nivel mundial– que operará el Boeing 787 Dreamliner, considerado el nuevo “avión ecológico” ya que consume hasta un 20% menos de combustible y reduce significativamente la contaminación acústica. El plan de

flota incluye el arribo de 32 aviones de este tipo en los próximos ocho años, involucrando una inversión histórica para LAN.

En carga, la Compañía espera recibir en 2012 dos nuevos Boeing 777-200F, con lo que sumará cuatro aeronaves de este modelo, posicionándose como la primera aerolínea de la región –y la segunda a nivel mundial– que opera con estos cargueros de avanzada tecnología, considerados los más modernos de la industria. Sus atributos en capacidad (104 toneladas) y alcance (8.741 kilómetros transportando su máximo peso en carga), le permiten ampliar su cobertura de destinos más allá de la región, y particularmente, fortalecer su operación carguera a Europa.

LAN se encuentra permanentemente buscando nuevas tecnologías más eficientes y que ayuden a reducir el nivel de emisiones. Es así como en junio de 2011, anunció la firma de un acuerdo para la compra de 20 aeronaves de la familia Airbus A320neo, que serán entregadas entre 2017 y 2018, involucrando una inversión a precio lista de US\$ 1.700 millones. Este modelo incorpora motores más eficientes y los nuevos dispositivos aerodinámicos denominados sharklets, combinación que permite hasta un 15% de ahorro de combustible, entre otros beneficios, lo que equivale a una reducción anual de 3.600 toneladas de CO2 por avión.

LAN Airlines S.A. Flota Consolidada

Al 31 de diciembre del 2011	Arrendados	Propios	Total
Flota de Pasajeros	43	92	135
Dash 8-200	10	0	10
Dash 8-Q400	4	0	4
Boeing 737-700	9	0	9
Airbus A318-100	0	10	10
Airbus A319-100	0	24	24
Airbus A320-200	9	33	42
Boeing 767-300	10	21	31
Airbus A340-300	1	4	5
Flota de Carga	6	8	14
Boeing 777-200F	2	0	2
Boeing 767-300F	4	8	12
Total	49	100	149

Dash 8-200 | 10 Aviones



22.25 mts. | Longitud
 25.89 mts. | Envergadura
 37 | Asientos
 500 km/h. | Velocidad crucero
 16,470 kg. | Peso máximo de despegue

Dash 8-Q400 | 4 Aviones



32.81 mts. | Longitud
 28.4 mts. | Envergadura
 78 | Asientos
 667 km/h. | Velocidad crucero
 29,260 kg. | Peso máximo de despegue

Boeing 737-700 | 9 Aviones



39.5 mts. | Longitud
 35.7 mts. | Envergadura
 148 | Asientos
 828 km/h. | Velocidad crucero
 70.000 kg. | Peso máximo de despegue

Airbus A318-100 | 10 Aviones



31,8 mts. | Longitud
 34,1 mts. | Envergadura
 126 | Asientos
 850 km/h. | Velocidad crucero
 63.000 kg. | Peso máximo de despegue

Airbus A319-100 | 24 Aviones



33,8 mts. | Longitud
 34,1 mts. | Envergadura
 144 | Asientos
 850 km/h. | Velocidad crucero
 70.000 kg. | Peso máximo de despegue

Airbus A320-200 | 42 Aviones



37,6 mts. | Longitud
 34,1 mts. | Envergadura
 168 | Asientos
 928 km/h. | Velocidad crucero
 77.000 kg. | Peso máximo de despegue

Boeing 767-300 | 31 Aviones



54,2 mts. | Longitud
 47,6 mts. | Envergadura
 221-238 | Asientos
 869 km/h. | Velocidad crucero
 184.611 kg. | Peso máximo de despegue

Airbus A340-300 | 5 Aviones



63,7 mts. | Longitud
 60,3 mts. | Envergadura
 260 | Asientos
 976 km/h. | Velocidad crucero
 275.000 kg. | Peso máximo de despegue

Boeing 767-300 F | 12 Aviones



54,2 mts. | Longitud
 47,6 mts. | Envergadura
 438,1 m³ | Volumen de carga
 869 km/h. | Velocidad crucero
 186.880 kg. | Peso máximo de despegue

Boeing 777-200 F | 2 Aviones



63,7 mts. | Longitud
 64,8 mts. | Envergadura
 652,7 m³ | Volumen de carga
 896 km/h. | Velocidad crucero
 347.450 kg. | Peso máximo de despegue

Capítulo II

Gobierno Corporativo

Directorio

Principales Ejecutivos

Prácticas de Gobierno Corporativo

Estructuras de Propiedad y Principales Accionistas

Evolución Bursátil

Gobierno Corporativo

Directorio



Jorge Awad Mehech

El Sr. Jorge Awad Mehech, Rut: 4.756.185-K, ingeniero comercial, ha ejercido como presidente y/o miembro del directorio de LAN Airlines desde marzo de 1994. Desempeñó el cargo de 1er Vicepresidente de Fast Air desde 1979 hasta 1993. Además, es miembro del directorio de Banco de Chile, Presidente de la Asociación de Bancos e Instituciones Financieras, Presidente de ICARE y Profesor de Gestión y Empresa de la Escuela de Economía de la Universidad de Chile.

El Sr. Awad es miembro del Comité de Directores.



Darío Calderón González

El Sr. Darío Calderón González, Rut:5.078.327-8, abogado, es miembro del directorio de LAN Airlines desde 1994 y es socio fundador de Calderón y Cía., firma de abogados en Chile, desde 1970. Actualmente es miembro del directorio de otras empresas chilenas, incluyendo Integramédica S.A., Imprenta A Molina Flores S.A., Enjoy S.A. y Nutrechile A.G.



José Cox Donoso

El Sr. José Cox Donoso, Rut: 6.065.868-4, ingeniero comercial, integró el directorio de LAN Airlines desde abril de 1994 hasta junio de 1995, y desde septiembre de 1995 hasta la fecha. Adicionalmente se ha desempeñado como presidente del directorio de LAN CARGO desde septiembre de 1995. Además es miembro del directorio de CMB-Prime AFI S.A. y Socovesa S.A.



Juan José Cueto Plaza

El Sr. Juan José Cueto Plaza, Rut: 6.694.240-6, ingeniero comercial, es miembro del directorio de LAN Airlines desde 1994. Actualmente se desempeña como Vicepresidente Ejecutivo de Inversiones Costa Verde S.A., posición que ha ejercido desde 1990, y es miembro del directorio de Consorcio Maderero S.A. y de Minera Michilla S.A.



Juan Cueto Sierra

El Sr. Juan Cueto Sierra, Rut: 3.246.727-K, empresario, fue uno de los fundadores de Fast Air en 1978 y forma parte del directorio de LAN Airlines desde 1998. Tiene vasta experiencia en diversas actividades comerciales. Es padre de los Sres. Juan José, Enrique e Ignacio Cueto Plaza, Director, Vicepresidente Ejecutivo y Gerente General de LAN Airlines, respectivamente.



Ramón Eblen Kadis

El Sr. Ramón Eblen Kadis, Rut: 4.346.062-5, ingeniero comercial, es miembro del directorio de LAN Airlines desde junio de 1994. Ha ejercido como Presidente de Comercial Los Lagos Ltda., Inversiones Santa Blanca S.A., y TJC Chile S.A. y es miembro del Grupo Eblen (accionista de LAN Airlines).

El Sr. Eblen es miembro del Comité de Directores.



Bernardo Fontaine Talavera

El Sr. Bernardo Fontaine Talavera, Rut: 6.371.763-0, economista, es miembro del directorio de LAN Airlines desde abril, 2005. Fue cabeza del área de retail financiero de Falabella, una de los principales comercios minoristas de Chile, y ejerció como Vicepresidente del directorio de CMR Falabella y del Banco Falabella. También encabezó la división de M&A Corporate Finance de Citicorp-Citibank Chile. Actualmente es miembro de los directorios de Deutsche Bank Chile, Metro S.A., Aquamont S.A., South-Am S.A. y Loginsa S.A. También es el Gerente General de Tres Mares S.A., Indigo S.A. y Sarlat S.A.



Carlos Heller Solari

Sr. Carlos Heller Solari, Rut: 8.717.000-4, ingeniero agrónomo, se incorporó al directorio de LAN Airlines en Mayo de 2010. El Sr. Heller tiene una gran experiencia en los sectores del retail, transporte y agricultura. Es Vicepresidente de Bethia (sociedad de cartera y propietaria de Axxion), Presidente de Axxion S.A., Club Hípico de Santiago, Sotraser S.A. y Agrícola Ancali. También participa en el directorio de SACI Falabella S.A., Falabella Retail S.A., Sodimac S.A. y Titanium S.A. Adicionalmente, él es el principal accionista y Vicepresidente de "Azul Azul" (Administrador del equipo de fútbol de primera división de la Universidad de Chile).



Gerardo Jofré Miranda

El Sr. Gerardo Jofré Miranda, rut: 5.672.444-3, ingeniero comercial. Entró en el directorio de LAN Airlines en mayo del 2010. Es Presidente del directorio de Codelco y miembro del directorio de Air Life Chile S.A. Además es Presidente de la Fundación Saber Más y miembro del consejo de inversiones de los fondos inmobiliarios de Santander. De 2005 a 2009, integró el directorio de Endesa Chile S.A., Viña San Pedro Tarapacá S.A., D&S S.A., Construmart S.A., Inmobiliaria Titanium S.A. e Inmobiliaria Parque del Sendero S.A. Fue Gerente de Seguros para América del Grupo Santander de España entre los años 2004 y 2005. Desde 1989 al 2004, participó en el Grupo Santander en Chile como Vicepresidente del Grupo y como Gerente General, miembro de los directorios y presidente de muchas de las compañías del Grupo.

El Sr. Jofré es miembro del Comité de Directores.

Remuneraciones del Directorio

Remuneraciones Directorio	Posición	Dieta Directorio (US\$)	Dieta Comité Directores (US\$)
Jorge Awad Menech	Presidente /Chairman	30.416,40	16.646,16
Dario Calderón González	Director	13.035,60	
Juan Cueto Sierra	Director	13.035,60	
Ramon Eblen Kadis	Director	13.035,60	16.646,16
Juan José Cueto Plaza	Director	13.035,60	
José Cox Donoso	Director	13.035,60	
Juan Gerardo Jofre Miranda	Director	13.035,60	16.646,16
Bernardo Fontaine Talavera	Director	13.035,60	
Carlos Heller Solari	Director	13.035,60	

Notas:

La suma de las cantidades individuales puede diferir del total producto de aproximaciones.

La remuneración corresponde al pago de la dieta por la totalidad de las sesiones de Directorio asistidas durante el año.

Los Directorios de Filiales no son remunerados.

Gobierno Corporativo

Principales Ejecutivos

Enrique Cueto Plaza



El Sr. Enrique Cueto Plaza es el Vicepresidente Ejecutivo de LAN Airlines y ha ejercido esta posición desde 1994. Desde 1983 hasta 1993 fue Gerente General de Fast Air, una aerolínea Chilena de carga. El Sr. Cueto tiene profundos conocimientos en el manejo de aerolíneas de pasajeros y de carga, tanto en los aspectos comerciales como operativos, adquiridos durante sus 22 años en la industria de aerolíneas. Es miembro activo de la junta directiva de la alianza oneworld®, de la Junta Directiva de IATA (Asociación Internacional de Transporte Aéreo). También es miembro del directorio de la Federación de la Industria Chilena (SOFOFA) y del directorio de la fundación Endeavor, una organización dedicada a la promoción del empresariado en Chile.

Ignacio Cueto Plaza



El Sr. Ignacio Cueto Plaza es el Gerente General de LAN Airlines, cargo que ejerce desde 2005. El Sr. Cueto comenzó su carrera en la industria aeronáutica en 1985 en Fast Air. Entre ese año y hasta 1993, sus responsabilidades incluyeron Gerente de Servicios, Director de Ventas y Vicepresidente de Ventas y Marketing. Entre 1993 y 1995, se desempeñó como Gerente General de Fast Air, y posteriormente, entre 1995 y 1998 como Presidente del Grupo LAN Cargo. Además, el Sr. Cueto fue miembro del Directorio de Ladeco entre 1994 y 1997, y del Directorio de LAN Airlines entre 1995 y 1997. En 1999, Ignacio Cueto asumió la Gerencia General del Negocio de Pasajeros de LAN Airlines, posición que mantuvo hasta ser nombrado en su cargo actual.



Alejandro de la Fuente Goic

El Sr. Alejandro de la Fuente Goic es el Vicepresidente de Finanzas Corporativas de LAN Airlines, y ha ocupado ese cargo desde julio, 1995. El Sr. de la Fuente se unió a LAN Airlines en abril de 1995. Antes de trabajar en LAN Airlines, se desempeñó como Gerente de Administración y Finanzas de Chiquita Frupac Ltda., una filial de Chiquita Brands Inc. El Sr. De la Fuente es ingeniero agrónomo, magister en economía y economía agraria de la Universidad Católica y MBA de la Universidad Adolfo Ibáñez.



Armando Valdivieso Montes

El Sr. Armando Valdivieso Montes es el Gerente General de Pasajeros de LAN Airlines, cargo que asumió en 2006. Entre 1997 y el 2005 se desempeñó como Gerente General de Carga de LAN Airlines. Desde 1995 hasta 1997, fue Gerente General de Fast Air. Desde 1991 hasta 1994, se desempeñó como Vicepresidente en Estados Unidos de Fast Air con residencia en Miami. El Sr. Valdivieso es ingeniero Civil y obtuvo un Executive MBA de la Universidad de Harvard.



Cristian Ureta Larraín

El Sr. Cristian Ureta es el Gerente General de Carga de LAN Airlines, cargo que asumió en 2005. El Sr. Ureta es Ingeniero graduado de la Pontificia Universidad Católica y del Programa de Especialización Ejecutiva de la Universidad de Stanford. Entre el 2002 y 2005 se desempeñó como Vicepresidente de Producción de LAN Cargo. Entre 1998 y 2002 se desempeñó como Vicepresidente de Planificación y Desarrollo de LAN Cargo. Previamente fue Director General y Director Comercial de MAS Air, y Gerente de Servicios de Fast Air.



Roberto Alvo Milosawlewitsch

El Sr. Roberto Alvo Milosawlewitsch es el Vicepresidente de Planificación Gestión y Estudios de LAN Airlines, cargo que asumió en agosto del 2008. El Sr. Alvo ingresó a LAN Airlines en noviembre del 2001. Antes de ocupar su cargo actual, se desempeñó como Director de Administración y Finanzas en Lan Argentina, Gerente de Desarrollo y Planificación Financiera de LAN Airlines y como Sub-gerente de Finanzas de LAN Airlines. Previo a su ingreso a la compañía, el Sr. Alvo ocupó distintas posiciones en Sociedad Química y Minera de Chile S.A., una importante sociedad minera no metálica chilena. El Sr. Alvo es ingeniero civil y obtuvo un MBA de IMD en Lausanne, Suiza.



Cristián Toro Cañas

El Sr. Cristián Toro Cañas es el Vicepresidente Legal de LAN Airlines, cargo que asumió en enero de 2008. El señor Toro es graduado en leyes de la Pontificia Universidad Católica de Chile (1993), y tiene una maestría en derecho (MCJ 97') de la Escuela de Derecho de la Universidad de Nueva York. Antes de llegar a LAN Airlines, fue Fiscal/Director Jurídico de Citibank Chile, donde trabajó ocupando distintos cargos desde 1997 hasta el 2007. También trabajó como international trainee en Shearman & Sterling en Nueva York (1999). El señor Toro es profesor del Máster de Derecho de la Empresa de la Universidad de Los Andes.



Enrique Elsaca Hirmas

El Sr. Enrique Elsaca Hirmas es el Vicepresidente de Operaciones y Servicio de LAN Airlines, cargo que asumió en el 2008. Entre 2004 y 2008, fue Vicepresidente de Planificación Estratégica. El Sr. Elsaca es ingeniero industrial de la Pontificia Universidad Católica de Chile y tiene además un Magister en Administración de Empresas del Massachusetts Institute of Technology. Antes de entrar a LAN Airlines, se desempeñó como Gerente Inmobiliario y Desarrollo de Cencosud, el segundo grupo más grande de venta minorista de Chile. Desde 1997 hasta 1999, trabajó en Booz Allen & Hamilton en América Latina, y desde 1991 hasta 1995, ocupó varios cargos en Esso Chile, una filial de Exxon.

*Enrique Elsaca Hirmas actualmente ejerce el cargo de Gerente General Chile.



Emilio del Real Sota

El Sr. Emilio del Real Sota es el Vicepresidente de Personas de LAN Airlines, cargo que asumió en agosto de 2005. El Sr. del Real es Psicólogo de la Universidad Gabriela Mistral. Entre 2003 y 2005, fue Gerente de Recursos Humanos de DYS, una empresa Chilena de venta minorista. Entre 1997 y 2003, ocupó varios cargos en Unilever, incluyendo el de Gerente de Recursos Humanos de Lever Chile, Gerente de Desarrollo Ejecutivo para Customer Management en América Latina, además de Gerente de Capacitación y Reclutamiento.



Pablo Querol

El Sr. Pablo Querol, Vicepresidente de Asuntos Corporativos de LAN Airlines, es Licenciado en Ciencias de la Comunicación de la Universidad de Ciencias Empresariales y Sociales (UCES) y posee un posgrado en Alta Dirección de la IAE Business School. Tras casi 10 años como Editor del diario argentino La Nación, columnista radial y consultor de empresas, ingresó a LAN Airlines en diciembre de 2004. En 2005 participó en la formación y crecimiento de LAN Argentina, hasta inicios de 2011, donde fue promovido a su posición actual.

El año 2011, la Compañía pagó al conjunto de sus ejecutivos un total de 90,6 Millones de USD y la Compañía pagó además 20,1 Millones de USD en incentivos. Por otro lado, en el mismo año, la Compañía pagó a sus ejecutivos un total de 2,3 Millones de USD por concepto de indemnizaciones.

Plan de Compensaciones

Las características generales del Plan de Compensación de acciones son las siguientes:

El número total de acciones destinadas al Plan de Compensación asciende a 2.209.091 conforme a lo acordado en la junta extraordinaria de accionistas de fecha 5 de Abril de 2007.

Conforme a las modificaciones introducidas al Plan de Compensación, la última de las cuales se efectúa en la sesión ordinaria de directorio No. 358, el plan tiene las siguientes características: las opciones asignadas a cada trabajador se devengan por parcialidades, en las siguientes dos oportunidades: (1) el 30 % de ellas desde el 29 de Octubre de 2010; y (2) el 70% de ellas el 30 de Octubre de 2011, sujeto a su permanencia en la Sociedad. El trabajador puede ejercer las opciones totalmente o por parcialidades. El plazo para ejercer las opciones expira el día 31 de Marzo de 2012. Las opciones no pueden cederse, gravarse ni transferirse a ningún título por el trabajador sino sólo renunciarse. El precio a pagar por las acciones, al momento de ejercer la opción, es de US\$14,50 reajustables según la variación que experimente el índice CPI, pagaderos en pesos chilenos de acuerdo con el tipo de cambio dólar observado en la misma fecha de suscripción y pago de las acciones.

Al 31 de Diciembre de 2011 se han ejercido un total de 1.535.522 opciones de suscripción de acciones correspondientes al presente Plan de Compensaciones.

Gobierno Corporativo

Prácticas de Gobierno Corporativo



Las prácticas de Gobierno Corporativo de LAN se encuentran en un proceso de revisión continua, con el fin de que sus procesos de autorregulación internos estén completamente alineados con la normativa vigente y con los valores de la Compañía.

LAN Airlines S.A. ("LAN") es una sociedad anónima abierta inscrita ante la Superintendencia de Valores y Seguros bajo el No. 306, cuyas acciones se cotizan en la Bolsa de Comercio de Santiago, en la Bolsa Electrónica de Chile y en la Bolsa de Valores de Valparaíso. Adicionalmente, las acciones de la Compañía cotizan en la Bolsa de Valores de Nueva York ("NYSE"), en la forma de American Depositary Receipts ("ADRs").

Las prácticas de Gobierno Corporativo de LAN se rigen por lo dispuesto en la Ley No. 18.045 sobre Mercado de Valores, Ley No. 18.046 sobre Sociedades Anónimas y su Reglamento y por la normativa de la Superintendencia de Valores y Seguros, las leyes y regulaciones de los Estados Unidos de América y de la Securities and Exchange Commission ("SEC") de dicho país, en lo que corresponde a la emisión de ADRs.

Las prácticas de Gobierno Corporativo de LAN se encuentran en un proceso de revisión continua, con el fin de que sus procesos de autorregulación internos estén completamente alineados con la normativa vigente y con los valores de la Compañía. El sustento de las decisiones y actividades comerciales realizadas en LAN se basa en sus principios éticos, los cuales se encuentran establecidos en el Código de Conducta de LAN.

Estructura

Al 31 de diciembre del 2011, LAN contaba con un total de 1.682 accionistas en su registro. La Compañía es controlada por el grupo Cueto, representado por Costa Verde Aeronáutica S.A., Inversiones Nueva Costa Verde Aeronáutica Ltda. e Inversiones Mineras del Cantábrico S.A., sociedades que suman un 33,9% de la propiedad al 31 de diciembre de 2011. El resto de la base de accionistas está compuesta por una diversidad de inversionistas institucionales, entidades jurídicas y personas naturales. Al 31 de diciembre de 2011, un 3,0% de la propiedad de la Compañía se encontraba en la forma de ADRs.

Los principales órganos del Gobierno Corporativo de LAN son el Directorio y el Comité de Directores y Auditoría, cuyas principales atribuciones se detallan a continuación.

Directorio

El Directorio de LAN, integrado por nueve miembros titulares, es el cuerpo que analiza y establece la visión estratégica de la Compañía, cumpliendo así un rol fundamental en el Gobierno Corporativo de ésta. Cada dos años, es necesario renovar a todos los miembros

del Directorio. De acuerdo a los estatutos de LAN, los Directores se eligen por votación acumulativa. Cada accionista cuenta con un voto por acción y podrá emitir todos sus votos a favor de un candidato o podrá repartir sus votos entre cualquier número de candidatos. Estas disposiciones aseguran actualmente que un accionista que posea más del 10% de nuestras acciones en circulación pueda elegir por lo menos un representante del Directorio. El Directorio actual fue elegido en la junta ordinaria de accionistas celebrada el día 29 de abril de 2010.

El Directorio de LAN se reúne en sesiones ordinarias mensuales y en sesiones extraordinarias, cada vez que las necesidades sociales así lo exijan. La remuneración que se pague a los Directores debe ser aprobada mediante voto en la junta ordinaria de accionistas. El Comité de Directores sesiona habitualmente en forma mensual y sus funciones y atribuciones los fija la ley y la regulación aplicables.

Comité de Directores

La ley chilena dispone que las sociedades anónimas abiertas deberán designar al menos un director independiente y al 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, 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 tienen las funciones previstas en el artículo 50 bis de la Ley No. 18.046 sobre Sociedades Anónimas y demás normativa aplicable, pudiéndose al efecto destacar las siguientes materias de:

- examinar los informes de los auditores externos de LAN, los balances generales y otros estados financieros que los administradores de LAN entregan a los accionistas, y emitir una opinión con respecto a dichos informes previamente 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; y
- examinar la escala de pagos de los altos directivos de Lan Airlines.

Los requerimientos correspondientes a la independencia de los directores están estipulados en la Ley de Sociedades Anónimas de Chile, 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 tengan, 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 Ley No. 18.046 sobre Sociedades Anónimas.

Las normas de los Estados Unidos exigen tener un Comité de Auditoría compuesto por lo menos de tres miembros del Directorio, que se ajuste a los requisitos de independencia estipulados en la Regla 10A-3 del Exchange Act. Dada la similitud de las funciones que deben ejercer el Comité de Directores y el Comité de Auditoría, el Comité de Directores de LAN ejerce como el Comité de Auditoría en virtud de la Regla 10A-3 del Exchange Act.

Al 31 de diciembre de 2011, todos los miembros del Comité de Directores, quienes también ejercen como parte del Comité de Auditoría, eran independientes de acuerdo a la Regla 10A-3 del Exchange Act. A dicha fecha, los miembros del comité eran el Sr. Jorge Awad Mehech, el Sr. Gerardo Jofré Miranda y el Sr. Ramón Eblen Kadis (Presidente del Comité de Directores).

Según lo establecido por el artículo 50 bis de la ley 18.046, a continuación se detallan los temas tratados en gestión realizada por el Comité de Directores durante el año 2011.

1 Sesión Ordinaria N°109 25/1/11:

- Transacción con parte relacionada
- Revisión de los Estados Financieros al 31 de diciembre de 2010
- Carta de control interno de los Auditores Externos PricewaterhouseCoopers
- Cartas recibidas de los Auditores Externos por honorarios

2 Sesión Ordinaria N°110 01/3/11:

- Revisión de los Estados Financieros al 31 de diciembre de 2010
- Gestión del riesgo de crédito

3 Sesión Ordinaria N°111 29/3/11:

- Transacción con parte relacionada
- Informe anual de la gestión del Comité de Directores
- Proposición de Auditores Externos y Clasificadores Privados de Riesgo para el ejercicio 2011
- Cierre del Plan de Auditoría Interna año 2010 y Plan 2011
- Carta recibida de los Auditores Externos por honorarios

4 Sesión Ordinaria N°112 26/4/11:

- Revisión de los Estados Financieros al 31 de marzo de 2011
- Aprobación de honorarios de PricewaterhouseCoopers
- Transacción con parte relacionada
- Proyecto MRO (implementación sistema MXI de Mantenimiento)
- Cierre del Plan de Auditoría Interna año 2010 y Plan 2011

5 Sesión Ordinaria N°113 28/6/11:

- Plan de Auditoría Externa y políticas contables LAN(PWC)
- Aprobación de honorarios de PricewaterhouseCoopers

6 Sesión Ordinaria N°114 26/7/11:

- Revisión de los Estados Financieros al 30 de junio de 2011
- Transacción con parte relacionada

7 Sesión Extraordinaria N°9 08/8/11:

- Revisión de los Estados Financieros al 30 de junio de 2011

8 Sesión Ordinaria N°115 30/8/11:

- Estatus del riesgo security
- Cierre del Plan de Auditoría Interna año 2010 y Plan 2011

9 Sesión Ordinaria N°116 26/9/11:

- Cierre del Plan de Auditoría Interna año 2010 y Plan 2011

10 Sesión Extraordinaria N°10 24/10/11:

- Metodología de Auditoría Interna y avances del Plan de Trabajo 2011

11 Sesión Ordinaria N°117 25/10/11

- Revisión de los Estados Financieros al 30 de septiembre de 2011
- Situación operacional del área "Revenue Accounting"
- Modificación plan de compensación para trabajadores de la sociedad y sus filiales
- Aprobación de honorarios de PricewaterhouseCoopers

12 Sesión Extraordinaria N°11 10/11/11

- Transacción LATAM: Temas contables
- Transacción LATAM: Temas financieros

13 Sesión Extraordinaria N° 12 11/11/11

- Revisión de los Estados Financieros al 30 de septiembre de 2011
- Honorarios de PricewaterhouseCoopers

14 Sesión Ordinaria N° 118 29/11/11

- Control interno sobre productos derivados
- Carta recibida de los Auditores Externos PricewaterhouseCoopers
- Avance del Plan de Auditoría 2011

15 Sesión Ordinaria N° 119 20/12/11

- Sistema de remuneración y plan de compensación de ejecutivos LAN
- Código de conducta
- Avance del Plan de Auditoría 2011

Transacciones de Partes Relacionadas

En virtud de la Ley de Sociedades Anónimas, las operaciones de una sociedad que cotiza en bolsa con una parte “relacionada” deben realizarse en condiciones de mercado y deben cumplir ciertos requisitos de autorización y divulgación, que son distintos de aquellos que se aplican a una sociedad privada. Las condiciones se aplican a las sociedades que cotizan en bolsa y a todas sus subsidiarias.

LAN ha realizado diversas transacciones con sus filiales, incluidas las entidades de propiedad de, o controladas por algunos de sus accionistas mayoritarios. Durante el curso normal de los negocios de la Compañía, se ha entregado y recibido diversos tipos de servicios a y de empresas relacionadas, incluidos arriendos de aeronaves, intercambio de aeronaves, servicios de transporte de carga y de reservas.

La política de LAN es no realizar transacciones con, o en beneficio de cualquier accionista o miembro del Directorio, o con cualquiera entidad controlada por dichas personas o en la cual dichas personas tienen un interés económico importante, salvo cuando la transacción está relacionada con la Compañía y el precio y otras condiciones son, por lo menos, tan favorables para nosotros como los que se podrían obtener de un tercero bajo condiciones de igualdad.

Dichas transacciones, ninguna de las cuales es individualmente material, se resumen en los estados financieros consolidados auditados para el ejercicio fiscal que finalizó el 31 de diciembre de 2011.

Principios de un Buen Gobierno Corporativo

El buen Gobierno Corporativo de LAN es el resultado de la interacción de distintas personas y grupos de interés (“stakeholders”). Si bien el cumplimiento de los altos estándares éticos y de cumplimiento normativo fijados por el Directorio de LAN son de responsabilidad de todos los empleados, en un primer nivel los principales responsables de un Buen Gobierno Corporativo son el Directorio, el Comité de Directores y los Ejecutivos Principales de LAN. Conforme lo anterior, LAN tiene un compromiso con la transparencia y el cumplimiento de los estándares éticos y regulatorios fijados por el Directorio al efecto.

Pilares del Gobierno Corporativo de LAN

A fin de asegurar un adecuado Gobierno Corporativo en LAN y sin perjuicio de las responsabilidades del Directorio y del Comité de Directores de la compañía, su administración ha tomado una serie de medidas, entre las cuales se destacan las siguientes:

1 Código de Conducta de LAN, el cual tiene por objeto velar por el cumplimiento por parte de todos sus empleados de los más altos estándares éticos, de transparencia y cumplimiento normativo exigido por LAN en línea con los principales valores de la cultura de LAN: seguridad, superación, eficiencia y calidez. Al respecto podemos destacar los siguientes aspectos del Código de Conducta de LAN:

- Comité de Administración del Código de Conducta de LAN, compuesto por el Vicepresidente de Personas, el Vicepresidente Legal y el Gerente de Relaciones Laborales.
- Canal de denuncias éticas, por medio del cual los trabajadores pueden plantear sus inquietudes directamente por medio electrónico, en forma reservada y con la seguridad que tales inquietudes serán debidamente tratadas o investigadas, garantizándose que no se adoptará represalias algunas en contra del denunciante.
- Regulación de Conflictos de Interés, estableciéndose normas precisas sobre relaciones con proveedores.
- Criterios de Probidad y Confidencialidad, especialmente en lo relativo a uso de bienes y beneficios de LAN, exactitud en los registros contables y financieros de la compañía y resguardo de la información confidencial a la que acceden los trabajadores en el desempeño de sus funciones.

- Cumplimiento de normativa relativa a información privilegiada, libre competencia y propiedad intelectual.

- No discriminación en el trabajo.

- Relación respetuosa y cordial a nuestros clientes y pasajeros.

2 Código de Ética para altos ejecutivos financieros, promueve conductas honestas y éticas en la divulgación de información financiera, cumplimiento normativo y ausencia de conflictos de interés.

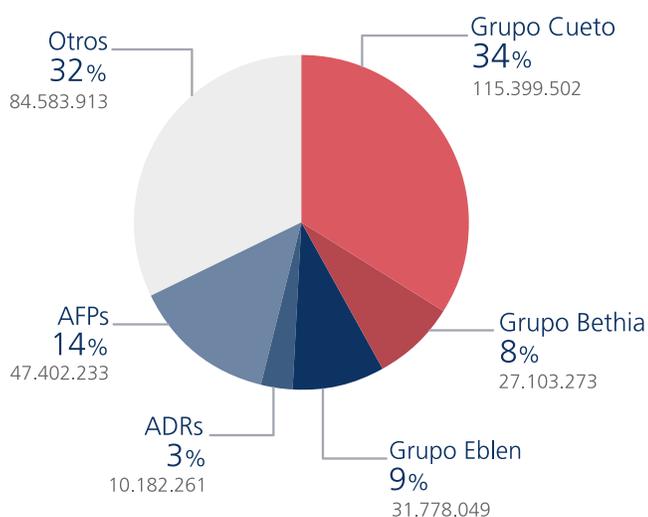
3 Manual de Manejo de Información de Interés, el cual es una exigencia de la Superintendencia de Valores y Seguros, y a partir de la dictación de la Ley No. 20.382 sobre Gobiernos Corporativos, una exigencia de nuestra legislación sobre Mercado de Valores. LAN, más allá de las normas, regula los criterios de divulgación de operaciones, los períodos de bloqueo voluntarios para la compra y venta de acciones de la compañía, los mecanismos de difusión continua de información de interés para el mercado y los mecanismos de resguardo de la información confidencial por parte de los empleados y ejecutivos de LAN.

4 Programa de Cumplimiento Regulatorio, conforme al cual el Vicepresidente Legal, en coordinación con, y bajo la supervisión del Directorio y su Comité de Directores, vela por el cumplimiento de las leyes y regulaciones que aplican a los negocios y actividades de LAN en los distintos países en que opera.

Gobierno Corporativo

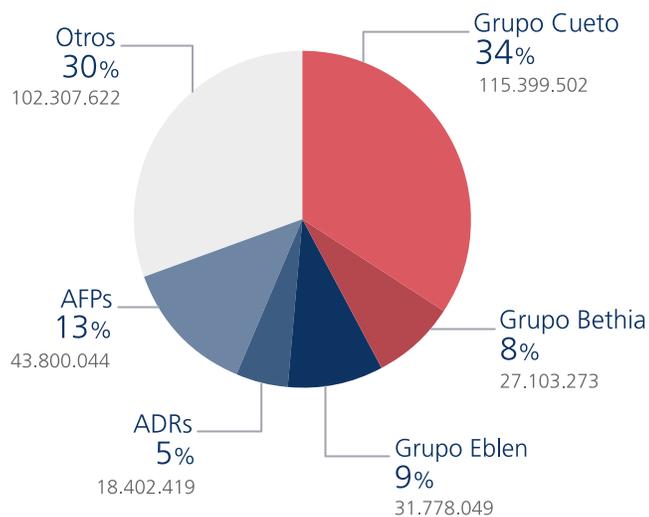
Estructuras de Propiedad y Principales Accionistas

PROPIEDAD DE LAN (al 31 de Diciembre 2011)



Principales Accionistas 2011	Acciones	% del Total
COSTA VERDE AERONAUTICA SA	90.575.407	26,61%
INV ANDES S A	22.288.695	6,55%
INVERSIONES NUEVA COSTA VERDE AERONAUTICA LTDA	17.745.000	5,21%
AXXION S A	13.551.637	3,98%
AXXDOS S A	13.551.636	3,98%
LARRAIN VIAL S A CORREDORA DE BOLSA	12.216.292	3,59%
BANCHILE C DE B S A	11.368.599	3,34%
J P MORGAN CHASE BANK	10.182.261	2,99%
INV MINERAS DEL CANTABRICO S A	7.079.095	2,08%
BANCO DE CHILE POR CUENTA DE TERCEROS NO RESIDENTES	6.664.072	1,96%
AFP PROVIDA S A PARA FDO PENSION C	5.841.605	1,72%
CELFIN CAPITAL S A C DE B	5.655.869	1,66%

PROPIEDAD DE LAN (al 31 de Diciembre 2010)



Principales Accionistas 2010	Acciones	% del Total
COSTA VERDE AERONAUTICA SA	108.320.407	31,97%
AXXION S A	27.103.273	8,00%
INV ANDES S A	22.288.695	6,58%
THE BANK OF NEW YORK MELLON, ADRS	18.402.419	5,43%
BANCO DE CHILE POR CUENTA DE TERCEROS CA	9.474.049	2,80%
LARRAIN VIAL S A CORREDORA DE BOLSA	9.018.191	2,66%
BANCHILE C DE B S A	8.071.841	2,38%
INV MINERAS DEL CANTABRICO S A	7.079.095	2,09%
BANCO ITAU POR CUENTA DE INVERSIONISTAS	6.346.218	1,87%
AFP PROVIDA S A FONDO TIPO A	5.149.384	1,52%
AFP PROVIDA S A PARA FDO PENSION C	4.818.389	1,42%
CELFIN CAPITAL S A C DE B	4.777.492	1,41%

Dividendos

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

El siguiente cuadro muestra los dividendos por acción pagados durante los últimos tres años. Los dividendos con cargo a los años 2009 y 2010 corresponden al 50% de la utilidad distributable de sus respectivos años. Los dividendos provisorios con cargo a las utilidades del año 2011 equivalen al 44,2% de la utilidad distributable del ejercicio 2011.

Dividendo con cargo a las Utilidades del Año	Fecha de Pago	Tipo	Total Pago de Dividendos (US\$)	Número de Acciones	Dividendo por Acción	Dividendo por ADR (US\$)
2009	20 de Agosto de 2009	Provisorio	34.621.043	338.790.909	0,10219	0,10219
	21 de Enero de 2010	Provisorio	70.000.978	338.790.909	0,20662	0,20662
	14 de Mayo de 2010	Definitivo	10.939.558	338.790.909	0,03229	0,03229
2010	13 de Agosto de 2010	Provisorio	74.466.242	338.790.909	0,21980	0,21980
	13 de Enero de 2011	Provisorio	125.000.294	338.790.909	0,36896	0,36896
	19 de Mayo de 2011	Definitivo	10.386.295	339.310.909	0,03061	
2011	15 de Septiembre de 2011	Provisorio	56.590.766	339.334.209	0,16677	0,16677
	12 de Enero de 2012	Provisorio	85.000.207	340.164.105	0,24988	0,24988

La utilidad distributable de los ejercicios 2009, 2010 y 2011 para el pago de dividendos, correspondió al monto de la ganancia del ejercicio atribuible a tenedores de instrumentos de participación en el patrimonio neto de la controladora, de acuerdo a Normas Internacionales de Información Financiera. La utilidad distributable de años anteriores, correspondió al monto de la utilidad neta reportada de acuerdo con los principios contables generalmente aceptados en Chile.

Gobierno Corporativo

Evolución Bursátil

PRECIO ACCIÓN Y ADR 2011



Actividad Bursátil

Durante 2011, la acción de LAN mostró una rentabilidad negativa de 16,6%, mientras que el ADR de LAN mostró una rentabilidad negativa de 24,5%. Al 31 de diciembre de 2011, la capitalización bursátil de la Compañía fue de US\$7.920 millones.

Durante 2011, la acción de LAN mostró una rentabilidad negativa de 1,4 puntos porcentuales por debajo del IPSA, índice que mostró una rentabilidad negativa de 15,2% en tal período.

RENTABILIDAD ACUMULADA ACCIÓN VERSUS IPSA 2011



VOLÚMENES TRANSADOS POR TRIMESTRE (Acciones)

	Nº de Acciones Transados	Precio Promedio (CH\$)	Monto Total (CH\$)
2009			
Primer Trimestre	31.333.712	5.030	157.934.911.429
Segundo Trimestre	32.053.214	5.942	190.474.096.845
Tercer Trimestre	27.537.200	6.763	186.403.260.956
Cuarto Trimestre	27.194.815	7.701	209.561.025.666
2010			
Primer Trimestre	78.527.652	9.321	731.977.564.550
Segundo Trimestre	28.989.000	10.281	298.041.173.402
Tercer Trimestre	68.123.784	14.292	973.595.650.579
Cuarto Trimestre	34.761.835	14.632	508.645.049.034
2011			
Primer Trimestre	47.347.742	12.303	582.539.984.463
Segundo Trimestre	58.475.637	13.371	781.904.524.169
Tercer Trimestre	76.581.903	11.067	847.556.602.848
Cuarto Trimestre	50.436.418	12.210	615.817.532.463

VOLÚMENES TRANSADOS POR TRIMESTRE (ADR)

	N° de ADR Transados	Precio Promedio (US\$)	Monto Total (US\$)
2009			
Primer Trimestre	27.389.940	8,33	228.252.094
Segundo Trimestre	21.409.999	10,58	231.758.152
Tercer Trimestre	19.202.497	12,32	236.966.212
Cuarto Trimestre	21.575.709	14,91	318.613.407
2010			
Primer Trimestre	23.040.927	17,72	408.225.320
Segundo Trimestre	23.101.571	18,74	432.817.173
Tercer Trimestre	44.356.223	29,45	1.306.224.233
Cuarto Trimestre	21.982.883	30,70	674.964.638
2011			
Primer Trimestre	31.175.948	25,65	799.544.598
Segundo Trimestre	20.585.237	28,50	586.730.718
Tercer Trimestre	31.053.167	21,04	653.274.790
Cuarto Trimestre	24.414.359	23,27	568.234.440

Capítulo III

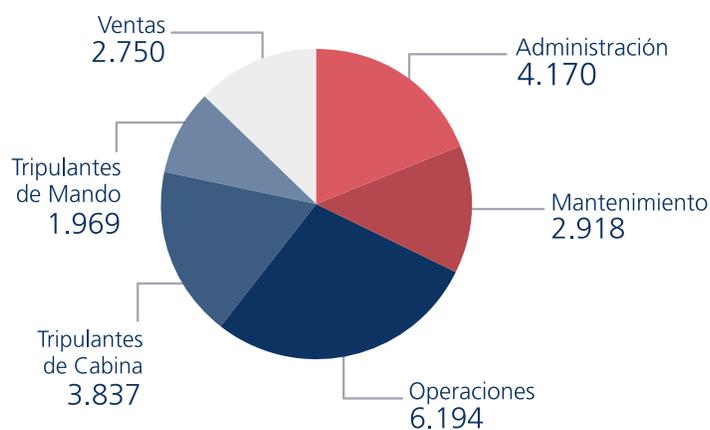
Nuestras Personas

Nuestras Personas



Para esta Compañía el desarrollo de sus personas es una prioridad para hacer posible las metas de crecimiento y sustentabilidad que se ha trazado para el futuro.

DOTACIÓN POR FUNCIÓN



La historia de éxitos de LAN, donde hemos cumplido sueños que en un comienzo parecían imposibles, ha sido una realidad gracias al trabajo y compromiso de sus personas.

Ser una Organización de Alto Desempeño es uno de los pilares estratégicos de LAN para poder lograr su visión de ser una de las 10 mejores aerolíneas del mundo. Es por eso que para la Compañía el desarrollo de sus personas es una prioridad, y de esta forma hacer posible las metas de crecimiento y sustentabilidad que se ha trazado para el futuro.

Durante el año 2011 ingresaron 4.424 personas a la empresa, completando un equipo compuesto por 21.838 empleados, de 56 nacionalidades distintas, en 21 países donde LAN tiene personal propio. Estas nuevas incorporaciones se explicaron por el crecimiento de la operación durante este ejercicio y para cubrir la rotación natural del holding.

EMPLEADOS POR NACIONALIDAD



En línea con la declaración de que el fomento del desarrollo profesional de sus personas es una prioridad para LAN, en 2011 la Compañía capacitó, a través de su Academia Corporativa, a 18.687 personas con contrato indefinido, lo que corresponde al 86% de la dotación, con un total de 704.128 horas de instrucción. Asimismo, se entregaron 89 becas de formación y especialización para cuatro tipos de programas: nivelación de estudios, carreras técnicas y universitarias, diplomados y magíster.

En concordancia con lo anterior, y además como una forma de reconocer el trabajo y profesionalismo de sus personas, en este período se registraron 4.264 movilizaciones internas (1 de cada 5 personas) en los distintos países donde LAN tiene operación.

Respecto a las relaciones laborales, nuevamente la Compañía finalizó con éxito importantes negociaciones colectivas. En concreto, durante el año 2011, se renovó el convenio colectivo de Mantenimiento LAN Express, Tripulantes de Cabina LAN Airlines y Operarios de Andes.

Clima Interno

Un hito a destacar durante 2011 fue la implementación, por primera vez a nivel Compañía, de la encuesta de clima organizacional Great Place to Work (GPTW).

Cabe señalar que LAN, ha medido su clima interno desde el año 2002 a través de una metodología de gran calidad, incluso comparable con GPTW. Sin embargo, decidió cambiar hacia esta última encuesta, por ser una herramienta que se utiliza en distintas organizaciones del mundo y que, por lo mismo, le permite compararse con las mejores empresas para trabajar.

El resultado de esta primera aplicación fue altamente positivo, dado que LAN obtuvo un 69% de respuestas positivas, alcanzando la meta que se había propuesto para el año. Si bien es cierto falta camino por recorrer para estar situada dentro de las compañías con mejor clima laboral, la obtención de este resultado es un indicador de que LAN está avanzando por el camino correcto para alcanzar la ambiciosa meta de lograr un 85% de respuestas positivas al año 2015.

Cultura de Servicio

Durante este período, continuó desarrollándose el proyecto Cultura de Servicio lanzado en 2010 con el objetivo de dar un paso adelante en la conexión afectiva con el cliente, de tal forma de construir un vínculo emocional con éste y ser una aerolínea admirada y querida por sus pasajeros.

El foco del primer año fue lanzar y posicionar el Propósito de Servicio de LAN: “Somos Personas Cuidando Personas” y las cinco claves de servicio en toda la empresa, especialmente en los equipos que trabajan de cara al cliente.

En el año 2011, en tanto, el proyecto profundizó en la importancia del cliente interno para el correcto funcionamiento de la cadena de servicio, haciendo hincapié en cómo las acciones de los equipos de soporte de las áreas que trabajan de cara al cliente pueden impactar positivamente a los pasajeros de la Compañía.

El Reconocimiento a sus Personas

Una de las claves para lograr que más personas sientan el encanto de trabajar en LAN, es hacer del reconocimiento una acción natural y constante, que sea parte de la cultura interna de la Compañía.

Es en ese contexto, que en 2011 se realizó una nueva versión de la ceremonia Líderes de Servicio, el evento más importante en el cual se premia a los mejores representantes del servicio de excelencia que LAN busca entregarles día a día a sus clientes. Es así como las áreas que trabajan de cara al pasajero, como son Contact Center, Oficinas de Venta, Aeropuerto, Tripulantes de Cabina, Tripulantes de Mando y Servicio al Cliente, eligen a sus mejores exponentes para que asistan a esta ceremonia en la que son reconocidos por las más altas autoridades de la Compañía y en la que finalmente se selecciona a las Estrellas de Servicio, es decir, lo mejor de lo mejor en lo que a servicio al cliente se refiere.

En la misma línea, LAN se preocupa de reconocer el compromiso de aquellas personas que han entregado su esfuerzo y trabajo por más de un cuarto de siglo a la Compañía. Es por ello que anualmente se realiza la ceremonia a la Trayectoria, en la cual se agradece y condecora a quienes cumplan 25, 35, 40, 45, 50 y 55 años en LAN, en un evento solemne en el que también están presentes las más altas autoridades de la empresa.

Aprovechando el constante crecimiento y renovación de la flota de LAN, que la ha convertido en una de las más modernas a nivel mundial, la Compañía ha instaurado, como otra forma de reconocer a sus personas, la actividad “Yo me traje un Airbus”. Este programa corporativo busca premiar a aquellas personas que han presentado un excelente desempeño en su trabajo y/o demostrado un alto potencial de desarrollo profesional al interior de LAN.

A grandes rasgos, esta actividad permite a los elegidos volar a la fábrica de la Airbus en Hamburgo, a buscar los nuevos A-319 y A-320. Es un viaje de aproximadamente seis días, donde pueden visitar la ciudad, asistir a la cena de entrega del avión y regresar en el nuevo Airbus, para ser recibidos con el tradicional arco de agua en el momento del aterrizaje.

Que sus personas digan “Me Encanta Trabajar en LAN”, es un objetivo transversal para toda la Compañía. Es por ello que, el conjunto de acciones relacionadas con el desarrollo profesional y mejora del clima interno, apuntan a lograr una mayor satisfacción general de quienes conforman el equipo humano de la Compañía, los mismos que nos permitirán lograr tener una Organización de Alto Desempeño.

Capítulo IV

Gestión 2011

Entorno de la Industria

Resultados Financieros

Premios y Reconocimientos

Políticas Financieras

Factores de Riesgo

Hechos Esenciales

Gestión 2011

Entorno de la Industria



Es importante destacar que en los últimos años el crecimiento de la industria ha sido impulsado por las regiones emergentes, Asia Pacífico, Latinoamérica y Medio Oriente.

La complejidad de la industria aérea se explica por su alta exposición a factores externos tales como; condiciones macroeconómicas, precio del combustible, eventos climáticos, políticos y otros.

Bajo este escenario, durante los últimos años se ha visto una profundización en el desarrollo de alianzas y asociaciones por parte de los principales actores de la industria mejorando así sus niveles de eficiencia y aprovechando las sinergias operativas, comerciales y financieras que permiten estos procesos.

Durante el año 2011 la operación aérea global se vio impactada por diferentes acontecimientos. Al fuerte aumento del precio del petróleo especialmente en la primera parte del año -debido a conflictos geopolíticos en Medio Oriente- y el terremoto y posterior tsunami en Japón, se sumó una profunda crisis económica en la Eurozona.

A pesar de lo anterior, el tráfico de pasajeros global creció 5,9% anual, siendo Latinoamérica la región que lideró este avance, con un 11,3%. Adicionalmente, los mercados domésticos de las economías emergentes, como Brasil, India y China, registraron un crecimiento de dos dígitos.

Por su parte, el tráfico de carga aérea a nivel mundial se contrajo en 0,7% durante el año, lo que se explica principalmente por su estrecha dependencia de la actividad económica. La región de Asia Pacífico, el mayor mercado de carga aérea internacional y el centro de la actividad manufacturera, cayó 4,6%. Sin embargo, esta caída fue contrarrestada por el crecimiento significativo que presentaron América Latina y Medio Oriente.

Con todo, estimaciones de la IATA prevén que la industria arrojará utilidades de US\$7,9 billones en 2011, lo que demuestra que las aerolíneas han logrado adaptarse alcanzando la rentabilidad pese a la desaceleración económica y el aumento sostenido del precio del combustible.

Así mismo, es importante destacar que en los últimos años el crecimiento de la industria ha sido impulsado por las regiones emergentes, Asia Pacífico, Latinoamérica y Medio Oriente. Una tendencia que se estima se profundizará de cara al futuro, considerando la baja penetración del transporte aéreo en sus mercados y el fuerte proceso de desarrollo que presentan sus economías.

Gestión 2011

Resultados Financieros



Durante 2011 los resultados fueron impulsados por una sólida demanda, fuertes yields y altos factores de ocupación, tanto en las operaciones de pasajeros como de carga.

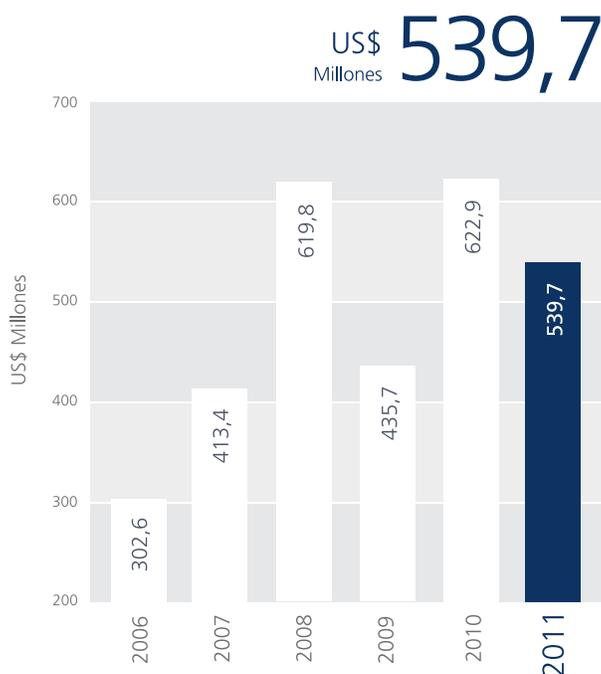
INGRESOS TOTALES



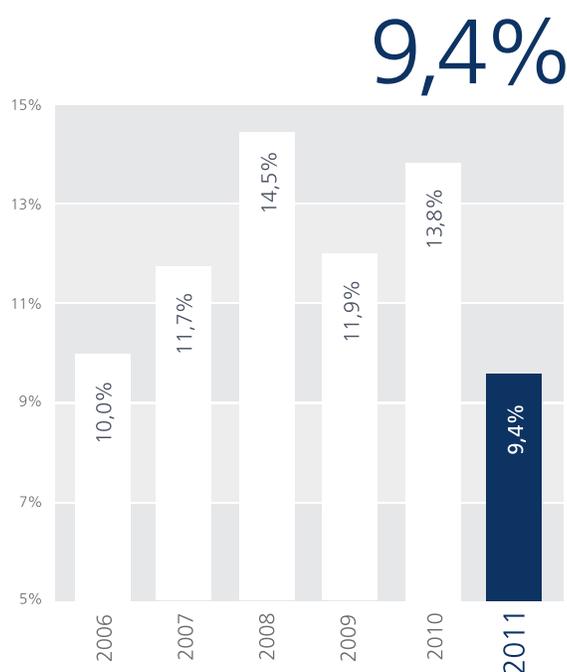
LAN reportó una utilidad neta de US\$320,2 millones en el ejercicio 2011. Durante 2011 los resultados fueron impulsados por una sólida demanda, fuertes yields y altos factores de ocupación, tanto en las operaciones de pasajeros como de carga. Sin embargo, la utilidad neta disminuyó 23,7% comparada con los US\$419,7 millones del ejercicio 2010, principalmente debido al impacto del proceso de reestructuración de la operación en Colombia y la presencia de una nube de ceniza volcánica, provocada por una erupción en el Complejo Volcánico Puyehue (Cordón Caulle), que interrumpió el tráfico aéreo a lo largo de la región, así como el impacto derivado de los mayores precios de los combustibles, que no fue completamente compensado por los mecanismos de sobrecarga de combustible.

Durante este período, la Compañía obtuvo importantes aumentos en sus ingresos. Las ventas de pasajeros se incrementaron 28,9%, llegando a US\$4.008,9 millones, mientras que las ventas de carga aumentaron un 23,1%, alcanzando US\$1.576,5 millones. En total, los ingresos operacionales alcanzaron US\$5.718,2 millones, un 26,4% más que en el año anterior. De esta forma, el resultado operacional de LAN ascendió a US\$539,7 millones, un 13,4% menor al reportado en 2010.

RESULTADOS OPERACIONALES



MARGEN OPERACIONAL



Los ingresos de pasajeros crecieron un 28,9%, producto de un aumento de 15,9% en el tráfico combinado con un alza de 11,2% en los yields. El factor de ocupación aumentó de 78,3% a 79,8%, debido a que el crecimiento de 13,7% de la capacidad fue menor al incremento en el tráfico. El crecimiento durante 2011, tanto en capacidad como tráfico, refleja la incorporación de las operaciones domésticas e internacionales de LAN Colombia, parcialmente compensado por la nube de cenizas volcánicas –provocada por una erupción en el Complejo Volcánico Puyehue (Cordón Caulle)- que interrumpió el tráfico aéreo a lo largo de la región. Los ingresos por ASK subieron un 13,4%. El yield subió principalmente por mayores sobrecargos por combustible.

El crecimiento del tráfico se debe a un crecimiento de 23,7% en el tráfico doméstico (incluyendo las operaciones domésticas de LAN y sus filiales en Chile, Argentina, Perú, Ecuador y Colombia), además de un aumento de 12,6% en el tráfico internacional. El tráfico internacional, representó un 68,1% del total del tráfico durante 2011. El crecimiento en la capacidad, se centró principalmente en las rutas domésticas dentro de Chile, las rutas regionales dentro de Sudamérica y las rutas de largo alcance hacia Estados Unidos. Esta expansión, fue parcialmente compensada por una disminución de la capacidad en las rutas de largo alcance a Europa, como resultado de cambios de itinerario implementados en 2011, principalmente la cancelación de la ruta entre Madrid y París en julio de 2011.

MARGEN NETO



INGRESOS UNITARIOS



Los ingresos de carga crecieron un 23,1% durante 2011, producto de un aumento de 11,5% en el tráfico combinado con un aumento de 10,4% en los yields, reflejando el continuo crecimiento en la demanda por carga en América Latina y mayores sobrecargos por combustible, como también, mejores prácticas en la gestión de ingresos y optimización de itinerarios. La capacidad aumentó 12,4% en 2011. Como consecuencia, el factor de ocupación se redujo en 0,5 puntos a 69,6%. Los ingresos medidos por ATK aumentaron 9,5% con respecto a 2010.

La Compañía, ha continuado incrementando selectivamente su capacidad en respuesta a la demanda en los principales mercados en que opera. El crecimiento de los flujos de importación de América Latina continuaron, pero la debilidad de los mercados de carga a nivel global han impulsado competencia adicional a Sudamérica, especialmente Brasil. Por otro lado, los volúmenes de exportación se han recuperado, parcialmente impulsados por un resurgimiento gradual en las exportaciones de salmón desde Chile. Este crecimiento en capacidad está siendo sustentado principalmente a través de tres Boeing 767-300F cargueros, recibidos entre noviembre 2010 y enero 2011, con el objetivo de aumentar la capacidad en las rutas desde América Latina hacia Norte América y Europa. Además, la Compañía continúa optimizando la capacidad de carga en las bodegas de los aviones de pasajeros, maximizando las sinergias de la integración de las operaciones de ambos negocios.

COSTOS UNITARIOS



UTILIDAD NETA

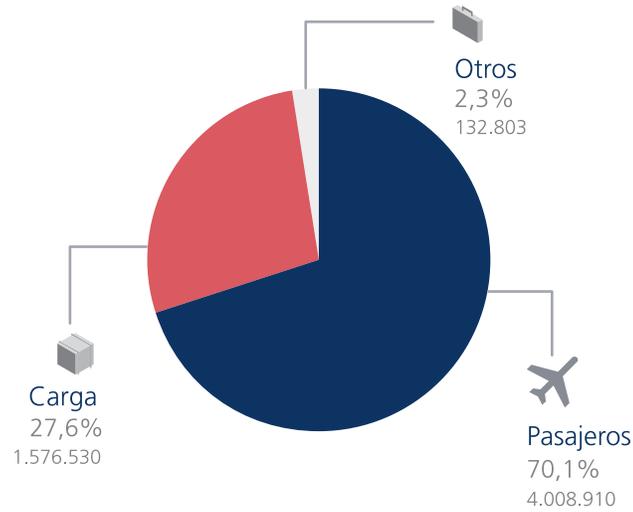


LAN continúa avanzando en el proceso de reestructuración de la operación en Colombia. En Diciembre de 2011, la Compañía realizó el lanzamiento de LAN en Colombia, un paso significativo en el exitoso proceso de reestructuración de la operación en Colombia durante 2011. En 2011, LAN reconoció una pérdida operacional por las operaciones de pasajeros en Colombia. Esta pérdida, incluye costos significativos relacionados con el proceso de cambio de marca, el traspaso de LAN Colombia a los sistemas computacionales de LAN, campañas de marketing enfocadas en la integración de Colombia a la red regional de LAN, y costos extraordinarios de mantenimiento.

Los costos operacionales aumentaron 32,8% en 2011, mientras los costos por unidad (ATK) aumentaron 18,0% en comparación al 2010. Mayores precios del combustible durante 2011 generaron un aumento de costos por combustible por US\$454,7 millones, considerando los niveles actuales de consumo de combustible. El costo unitario, excluyendo el combustible, también aumentó 11,1% principalmente debido a la apreciación promedio de las monedas locales en 2011, mayores costos salariales, como también a mayores gastos asociados a la reestructuración de las operaciones de LAN Colombia.

Con todo, LAN mantuvo en este período su sólida posición financiera y buenos indicadores de balance, reflejados en su clasificación crediticia como Grado de Inversión (BBB), siendo una de las pocas aerolíneas del mundo que mantiene ese estatus.

DISTRIBUCIÓN DE INGRESOS



DISTRIBUCIÓN DE VENTAS POR ÁREA GEOGRÁFICA



Resumen Financiero

US\$ Millones

Al 31 de diciembre del 2011	2007	2008	2009	2010	2011
Ingresos pasajeros	2.197,2	2.820,8	2.623,6	3.109,8	4.008,9
Ingresos carga	1.154,3	1.319,4	895,6	1.280,7	1.576,5
Otros ingresos	173,4	142,9	136,4	132,8	132,8
Ingresos total	3.524,9	4.283,2	3.655,5	4.523,3	5.718,2
EBITDAR	726,1	877,4	823,3	1.063,2	1.118,6
EBITDA	567,2	947,9	739,6	964,6	944,4
Resultado operacional	413,4	619,8	435,7	622,9	539,7
Utilidad neta del ejercicio	308,3	336,5	231,1	419,7	320,2
Utilidad neta por acción	0,91	0,99	0,68	1,2	0,94
Total activos	3.901,7	5.196,9	5.772,0	6.785,9	7.648.659
Total pasivos	2.913,6	4.428,3	4.666,0	5.485,8	6.191.287
Interés minoritario	5,2	6,8	7,1		
Total patrimonio	988,1	768,6	1.105,9	1.300,1	1.457,4
Total pasivos y patrimonio	3.901,7	5.196,9	5.772,0	6.785,9	7.648.659

Notas:

*1 Utilidad antes de intereses, impuestos, depreciación, amortización y arriendo de aviones.

*2 Utilidad antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización.

Nota: 2008, 2009, 2010 y 2011 de acuerdo a Normas Internacionales de Información Financiera, años anteriores bajo principios contables generalmente aceptados en Chile.

Estadísticas Operacionales

Al 31 de diciembre del 2011	2007	2008	2009	2010	2011
Sistema					
ATKs (millones)	7.023,1	7.652,2	7.811,4	8.970,1	10.056,2
RTKs (millones)	4.862,4	5.332,3	5.308,0	6.222,1	7.075,3
Factor de ocupación sistema	69,2%	69,7%	68,0%	69,4%	70,4%
Factor de ocupación de equilibrio	61,90%	61,05%	62,14%	61,74%	65,2%
Yield (basado en RTKs -US¢)	68,93	77,64	66,30	70,56	78,9
Ingresos operacionales / ATK (US¢)	47,72	54,11	45,05	48,95	55,53
Costos operacionales / ATK (US¢)	42,66	47,40	41,20	43,57	51,42
Precio promedio combustible (US¢/galón)	2,29	3,12	2,12	2,32	3,18
Número de aviones	83	90	96	131	149
Pasajeros					
Pasajeros transportados (miles)	11.091,3	13.239,9	15.404,3	17.293,2	22.591,2
ASKs (millones / million)	31.556,1	35.176,2	38.777,1	42.355,2	48.154,3
RPKs (millones / million)	24.001,2	26.951,6	29.830,1	33.147,5	38.423,5
Factor de ocupación (basado en ASKs)	76,1%	76,6%	76,9%	78,3%	79,8%
Yield (basado en RPKs -US¢)	9,15	10,47	8,80	9,38	10,4
Ingreso por ASK (US¢)	6,96	8,02	6,77	7,34	8,3
Carga					
Toneladas transportadas (miles)	604,3	661,4	649,2	779,5	875,9
ATKs (millones)	3.632,8	4.080,3	3.835,0	4.620,2	5.192,7
RTKs (millones)	2.702,3	2.906,7	2.623,3	3.238,8	3.612,4
Factor de ocupación (basado en ATKs)	74,4%	71,2%	68,4%	70,1%	69,6%
Yield (basado en RTKs -US¢)	42,72	45,39	34,14	39,54	43,6
Ingreso por ATK (US¢)	31,77	32,34	23,35	27,72	30,4

Notas:

*3 (Ingresos de Pasajeros y Carga) /ATK.

*4 (Costos Operacionales + Costos Financieros Netos - Otros Ingresos) /ATK.

Nota: Ver Glosario para definiciones.

Gestión 2011

Premios y Reconocimientos



2° lugar, Mejor Aerolínea de Sudamérica

SkyTrax World Airlines Awards 2011

2° lugar: Excelencia en el Personal de Servicio - Sudamérica

SkyTrax World Airlines Awards 2011

"Aerolínea del Año 2010", por la revista AirFinance Journal

AirFinance Journal Awards

Premio a LAN.com como sitio e-commerce 2010

E-commerce LATAM 2010

Primer lugar en la categoría Turismo

E-commerce en Turismo Award

Empresa más destacada de 2011

La Segunda y Adimark

Empresa chilena más destacada en el extranjero 2011

Qué Pasa y Universidad Adolfo Ibáñez

Empresa turística socialmente más responsable

Septiembre de 2011

Fedetur

Empresa con Mejor Reputación

Noviembre 2011

Merco, LAN Airlines

Tercera Lugar en Líderes con Mejor Reputación

Noviembre 2011

Merco, LAN Airlines

LAN es premiada por la Agencia Chilena de Eficiencia Energética

Diciembre 2011

Categoría transporte

Gestión 2011

Política Financiera



Responder efectivamente a las condiciones externas sobre las cuales la Compañía no tiene ningún control, y de este modo mantener un flujo de fondos estable, es fundamental para asegurar una política financiera adecuada.

La política financiera de LAN tiene los siguientes objetivos:

- Preservar y mantener niveles de caja adecuados para el nivel de la operación.
- Mantener el endeudamiento de mediano y largo plazo, en una proporción que sea razonable en función del crecimiento de las operaciones y considerando el objetivo de minimizar los costos de financiamiento.
- No mantener deuda de corto plazo, salvo para operaciones puntuales.
- Efectuar inversiones apropiadas para maximizar el flujo futuro de caja y permitir operaciones eficientes.
- Efectuar inversiones financieras con los excedentes de caja según la política establecida por el Directorio.
- Responder efectivamente a las condiciones externas sobre las cuales la Compañía no tiene ningún control, y de este modo, mantener un flujo de fondos estable, protegiendo a LAN de riesgos de mercado tales como variaciones en los tipos de cambio, en el precio del combustible y en la tasa de interés.
- Mantener un nivel adecuado de líneas de crédito con bancos locales y extranjeros.
- Mantener un adecuado nivel de riesgo de crédito, a través de un control permanente de la distribución de dicho riesgo a nivel de países y negocios.

Liquidez

Durante el año 2011, LAN mantuvo una liquidez adecuada, a fin de resguardarse de potenciales shocks externos. Adicionalmente, con este objetivo durante el año, la Compañía obtuvo líneas de crédito comprometidas por un monto total de US\$ 208 millones con instituciones financieras, tanto locales como internacionales, las que a la fecha, no han sido utilizadas. Durante este año se continuó financiando con fondos propios, una parte importante de los anticipos asociados a la fabricación de los aviones (pre-delivery payments), vinculados a las aeronaves que la Compañía recibirá en el futuro, tanto de Boeing como de Airbus. Al cierre del año 2011, la compañía contaba con US\$473 millones en caja y valores de fácil liquidación.

Inversiones y Financiamiento

La gran mayoría de las inversiones realizadas por LAN, 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. Típicamente, la Compañía financia entre un 80% a 85% con créditos bancarios o bonos garantizados por las agencias de fomento a la exportación, siendo la porción restante, financiada con créditos comerciales o con fondos propios. Los plazos de financiamiento de las distintas estructuras de financiamiento, varían entre 12 y 18 años, siendo la gran mayoría de éstos a plazos de 12 años.

Programa Boeing

El financiamiento de los aviones Boeing 767-300, considera 14 aviones en arriendo (10 de pasajeros más 4 cargueros) y 29 aeronaves adquiridas a Boeing (21 de pasajeros y 8 cargueros). Adicionalmente actualmente la Compañía cuenta con 2 Boeing 777-200F Cargueros bajo la modalidad de arriendo. Las adquisiciones a Boeing fueron financiadas, en su mayoría, con créditos bancarios garantizados por Exim Bank. En 2009, se abre la posibilidad de financiamiento en el mercado de capitales, mediante la emisión de bonos garantizados por Exim Bank, estructura utilizada para financiar la adquisición de los 3 Boeing 767-300 entregados entre Noviembre 2009 y Febrero 2010. La existencia de la garantía EXIM, permite a LAN acceder a tasas de financiamiento ventajosas tanto en los créditos, como en el mercado de capitales.

A Diciembre del 2011, existen órdenes de compra pendientes por 13 Boeing 767-300, los cuales serán recibidos entre los años 2012 y 2013, órdenes por 32 B787 (26 órdenes de compra más 6 arriendos) y una orden de compra por dos B777 cargueros, que serán recibidos el año 2012.

Programas Airbus Familia A320 y Airbus A340

Desde el año 2000 al 31 de Diciembre 2011, LAN ha recibido un total de 5 A340, 42 A320, 24 A319 y 15 A318.

De estas aeronaves, 4 A340, 8 A320 y 5 A319, fueron financiadas como Leasing Operativo con opción de compra al año 10, 5 A320 y 1 A340 bajo la modalidad de arriendos puros, 4 A320 como sale and leaseback y el resto (25 A320, 19 A319 y 15 A318), han sido financiados con créditos bancarios que incluyen el aval de las agencias de fomento a la exportación europeas (Export Credit Agencies, ECA's, por sus siglas en inglés).

Al 31 de Diciembre del 2011, existen órdenes de compra pendientes por 70 aviones de la familia A320 (52 A320, 8 A319 y 10 A321), para entrega entre el año 2012 y 2016. El plan estratégico de la Compañía, incluye la venta de 10 aviones A318 entre los años 2012 y 2013, adicionalmente a los 5 A318 que se vendieron durante 2011.

Cobertura de Riesgos Financieros

Los principales riesgos financieros a los que está expuesta una línea aérea, corresponden a los de (i) tipo de cambio, (ii) tasas de interés y (iii) precio del combustible.

En el primer caso (i), la naturaleza de las operaciones de LAN, el crecimiento de la operación en diversas geografías, junto con el fortalecimiento de la moneda local, se traduce en una exposición limitada al peso chileno y a otras monedas de la región (Peso Argentino, Sol Peruano y Real Brasileño). Aproximadamente el 78% de los ingresos y el 53% de los costos están denominados en dólares.

Respecto al segundo ítem (ii), LAN ha utilizado swaps y calls de tasa de interés, con el objetivo de reducir su riesgo ante alzas sustanciales a la tasa de interés. Es así, como a diciembre de 2011, el 82% de su exposición vigente se encontraba cubierta así como también, parte de la exposición a tasa de interés asociadas a los créditos que financiarán las aeronaves Boeing y Airbus, con entrega entre los años 2012 y 2013.

Con respecto al tercer ítem (iii), para reducir su exposición al alza del precio del combustible, la Compañía utiliza mecanismos de traspaso de costo tanto en el negocio de pasajeros como en el negocio de carga, así como también el uso de instrumentos derivados de cobertura, tales como swaps, opciones call y bandas de precio (collares). Durante 2011, LAN cubrió aproximadamente el 25% de sus necesidades de combustible del año 2012, con un mix de estos instrumentos financieros. La Compañía minimiza el riesgo de crédito de la contraparte al contratar estos instrumentos financieros sólo con instituciones financieras de alta calidad crediticia.

Gestión 2011

Factores de Riesgo



El éxito de nuestro negocio depende de problemas normativos clave, y esos problemas pueden perjudicar nuestro negocio y nuestros resultados operacionales.

Riesgos relacionados con nuestras operaciones y la industria aeronáutica

Nuestro desempeño depende en gran manera de la situación económica de los países en los que operamos. Las condiciones económicas adversas en dichos países podrían tener un impacto adverso en nuestro negocio. El éxito de nuestro negocio depende de problemas normativos clave, y esos problemas pueden perjudicar nuestro negocio y nuestros resultados operacionales. Dependemos de alianzas estratégicas o relaciones comerciales en muchos países en los que operamos y nuestro negocio podría verse perjudicado si cualquiera de nuestras alianzas estratégicas y relaciones comerciales se diera por terminada. Nuestros negocios y resultados operacionales podrían verse perjudicados si dejáramos de obtener y mantener rutas, accesos y derechos adecuados a aeropuerto, y otros permisos de operación.

La imposibilidad de implementar con éxito nuestra estrategia de crecimiento perjudicaría nuestros negocios y el valor de mercado de los ADRs y nuestras acciones ordinarias.

Nuestros negocios podrían verse perjudicados por un cambio desfavorable de la coyuntura de la industria de la aviación comercial causado por acontecimientos exógenos que afectan los hábitos turísticos o aumentan los costos, tales como epidemias, guerras o ataques terroristas. Una parte considerable de nuestros ingresos por carga provienen de una variedad relativamente escasa de productos y podrían verse afectados por acontecimientos que impacten en su producción o comercialización.

Nuestras operaciones están sujetas a las fluctuaciones del suministro y costo de combustible de aviación, que podrían impactar perjudicialmente nuestros negocios. Confiamos en mantener una alta tasa de utilización diaria de aeronaves para incrementar nuestros ingresos, lo que nos hace particularmente vulnerables ante demoras.

Operamos aeronaves Airbus y Boeing y dependemos de las mismas. Nuestro negocio está en riesgo si no recibimos oportunamente la entrega de aeronaves, si no hay aeronaves disponibles de dichas compañías o si el público percibe negativamente nuestros aviones.

Con frecuencia nos afectan ciertos factores que escapan a nuestro control, como las condiciones climáticas, que afectan nuestras operaciones. Las pérdidas y obligaciones derivadas de accidentes que afecten a una o más aeronaves podrían perjudicar sustancialmente nuestros negocios.

Los altos niveles de competencia de la industria aeronáutica pueden perjudicar nuestro nivel operacional. Algunos de nuestros competidores podrían recibir apoyo externo, lo que perjudicarían nuestra posición competitiva. Si no logramos incorporar aeronaves arrendadas a nuestra flota a precios y términos aceptables en el futuro, nuestro negocio podría verse perjudicado. Estamos incorporando diversas tecnologías y equipos nuevos y su puesta en funcionamiento podría tener un impacto negativo en nuestro servicio y estándares operacionales.

Nuestro negocio podría verse perjudicado si no pudiéramos satisfacer nuestros importantes requerimientos de financiamiento futuro. Nuestro negocio podría verse negativamente afectado por nuestro alto índice de endeudamiento y obligaciones de arrendamiento de aeronaves en comparación con nuestro capital social. Los aumentos de costos de seguros y/o reducciones importantes de las coberturas de los mismos perjudicarían nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones.

Los problemas que se susciten en los sistemas de control de tráfico aéreo u otras fallas técnicas podrían interrumpir nuestras operaciones y tener un efecto adverso sustancial en nuestro negocio.

Nuestro éxito financiero depende de la disponibilidad y el desempeño del personal clave, que no está sujeto a restricciones en cuanto a trabajar para la competencia. Nuestro negocio puede experimentar consecuencias adversas si no logramos cerrar acuerdos de negociación colectiva satisfactorios con nuestros empleados sindicalizados. Las presiones de los empleados podrían ocasionar problemas operacionales e impactar negativamente en nuestro negocio. Los aumentos de costos

de mano de obra, que constituyen una parte sustancial de nuestros costos operacionales, afectarían directamente nuestras utilidades. Es posible que enfrentemos dificultades para encontrar, capacitar y retener empleados.

El incumplimiento por nuestra parte de las normativas medio ambientales aplicables podría afectar negativamente nuestro negocio y reputación.

Riesgos inherentes a Chile y otros países de mercados emergentes

Los acontecimientos de países latinoamericanos y otros mercados emergentes, podrían afectar de manera adversa la economía chilena, impactar negativamente nuestro negocio y resultados operacionales y provocar una caída del precio de mercado de nuestras acciones ordinarias y ADS. Fluctuaciones del valor del peso chileno y otras monedas en los países en que operamos, podrían afectar negativamente nuestros ingresos y rentabilidad. No estamos obligados a divulgar tanta información a nuestros inversionistas como lo están los emisores estadounidenses, y por ende, es posible que ustedes reciban menos información de la que recibirían de una empresa estadounidense similar.

Riesgos relacionados con nuestras acciones ordinarias y ADS

Nuestros accionistas mayoritarios pueden tener intereses diferentes de los de los demás accionistas. La colocación de nuestras ADS y acciones ordinarias en el mercado de valores es limitada, y podría experimentar aún más iliquidez y volatilidad de precios. Los titulares de ADS podrían verse perjudicados por las devaluaciones de monedas y fluctuaciones del tipo de cambio. Futuros cambios en los controles de inversión extranjera y retención de impuestos, podrían afectar negativamente a los residentes no chilenos que invierten en nuestras acciones. Los titulares de nuestras ADS, podrían verse imposibilitados de ejercer sus derechos preferenciales en ciertas circunstancias.

Gestión 2011

Hechos Esenciales



La asociación propuesta de LAN con TAM como LATAM generará un grupo de líneas aéreas que estará dentro de los 10 más grandes del mundo.

1 Con fecha 21 de Diciembre de 2011, de acuerdo a lo establecido en el Artículo 9° y en el inciso segundo del Artículo 10° de la Ley de Mercado de Valores, y en la Norma de Carácter General N° 30, debidamente facultado, vengo en informar el siguiente HECHO ESENCIAL de LAN Airlines S.A. ("LAN"), Registro de Valores N° 306:

(a) Con fecha 18 de enero de 2011, LAN, Costa Verde Aeronáutica S.A., Inversiones Mineras del Cantábrico S.A., TAM S.A. ("TAM"), TAM Empreendimentos e Participações S.A. y los señores Maria Cláudia Oliveira Amaro, Maurício Rolim Amaro, Noemy Almeida Oliveira Amaro y João Francisco Amaro suscribieron los contratos en idioma inglés denominados (a) Implementation Agreement, y (b) Exchange Offer Agreement (los "Contratos Suscritos") que contienen los términos y condiciones definitivos de la asociación propuesta entre LAN y TAM.

(b) Siguiendo con los pasos previstos en los Contratos Suscritos, LAN citó a una junta extraordinaria de accionistas para el 21 de diciembre de 2011 para someter a aprobación de los accionistas la fusión de LAN con las sociedades Sister Holdco S.A. y Holdco II S.A., dos sociedades especialmente constituidas para efectos de la asociación entre LAN y TAM, en las cuales se reunirán las acciones de TAM, directa e indirectamente, con anterioridad a su consolidación en LAN (la "Fusión"), siendo LAN la sociedad sobreviviente, fijando una relación de canje de 0,9 acciones de LAN por cada acción de las sociedades absorbidas, y pasando a denominarse LATAM Airlines Group S.A.; sujeto a (i) los términos y condiciones de los Contratos Suscritos, y (ii) que, en o antes del 30 de abril de 2012, el Recurso de Reclamación pendiente ante

la Excelentísima Corte Suprema sea resuelto por sentencia definitiva que permita llevar adelante la asociación propuesta entre LAN y TAM.

(c) Con esta fecha se realizó la citada junta extraordinaria de accionistas, en la cual los accionistas de LAN aprobaron la Fusión, el cambio de razón social y las demás transacciones contempladas en los Contratos Suscritos.

Lo anterior importa el cumplimiento de un hito esencial en el marco del proceso de implementación de la asociación propuesta entre LAN y TAM, la que se espera se materialice a fines del primer trimestre de 2012.

2 Con fecha 20 de diciembre de 2011, en virtud de lo establecido en los artículos 9° y 10° de la Ley N°18.045 sobre Mercado de Valores, y a lo establecido en la Norma de Carácter General N° 30 de 1989 de esta Superintendencia, me permito informarle en carácter de hecho esencial que en Sesión de Directorio de Lan Airlines S.A. ("LAN") celebrada el día 20 de Diciembre de 2011 se aprobó distribuir un dividendo provisorio con cargo a las utilidades del ejercicio correspondiente al año 2011, por un monto de US\$85.000.206,56 equivalente a US\$0,24988 por acción, el que será pagado a partir del día 12 de Enero de 2012, teniendo derecho a este dividendo todos aquellos accionistas que tengan tal calidad al quinto día hábil anterior a dicha fecha.

En cumplimiento de lo dispuesto por la Circular N° 660 de 1986 de esta Superintendencia, adjunto a este hecho esencial se acompaña el Formulario N° 1 que da cuenta en detalle del dividendo acordado.

3 Con fecha 14 de Diciembre de 2011, de acuerdo a lo establecido en el Artículo 9° y en el inciso segundo del Artículo 10° de la Ley de Mercado de Valores, y en la Norma de Carácter General N° 30, debidamente facultado y de acuerdo con la sesión del Directorio de fecha 11 de noviembre de 2011, vengo en informar el siguiente HECHO ESENCIAL de LAN Airlines S.A. (“LAN”), Registro de Valores N° 306:

(a) Con esta fecha, el Conselho Administrativo de Defesa Econômica de Brasil (“CADE”) se reunió para emitir su parecer respecto de la asociación entre LAN y TAM S.A. (“TAM”), luego de contar con los pareceres de la Secretaria de Acompanhamento Econômico (“SEAE”), Secretaria de Direito Econômico (“SDE”), Ministério Público Federal y de la Procuradoria do CADE (“ProCADE”), todas las cuales recomendaron aprobar la operación y adicionalmente, con la sola excepción de ProCADE, sin restricciones.

(b) La decisión del CADE sería dada a conocer en su integridad el día viernes 16 de Diciembre de 2011.

(c) Sin perjuicio de lo anterior – como ha trascendido ya en diversos medios de prensa y de información para inversionistas nacionales y extranjeros – el CADE ha aprobado la operación de fusión entre LAN y TAM sujeto al cumplimiento de dos condiciones, a saber: (i) la obligación de intercambio de dos pares de “slots” en el aeropuerto de Guarulhos, São Paulo, con empresas que manifiesten interés en operar vuelos directos entre São Paulo y Santiago y que los vuelen efectivamente, y (ii) la obligación de escoger entre una de las alianzas internacionales a las que pertenecen LAN y TAM dentro del plazo de 24 meses.

(d) Estas medidas establecidas por el CADE se encuentran en línea con las aceptadas por LAN en el contexto del acuerdo extrajudicial que celebre con la FNE con fecha 28 de Enero de 2011 y que ofreciese más tarde al H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (“TDLC”) en el marco del proceso de consulta que concluyó por intermedio de la Resolución No. 37 de 21 de Septiembre de 2011, mediante la cual el TDLC aprobó la fusión entre LAN y TAM.

(e) Tan pronto sea dado a conocer el texto íntegro de lo resuelto por el CADE, LAN lo pondrá en conocimiento público.

4 Con fecha 11 de Noviembre de 2011, de acuerdo a lo establecido en el Artículo 9° y en el inciso segundo del Artículo 10° de la Ley de Mercado de Valores, y en la Norma de Carácter General N° 30, de acuerdo con la sesión del Directorio de fecha 11 de noviembre de 2011, se informó como hecho esencial lo siguiente:

(a) Como fue informado por LAN como hecho esencial a vuestra Superintendencia con fecha 19 de enero de 2011, LAN, Costa Verde Aeronáutica S.A., Inversiones Mineras del Cantábrico S.A., TAM S.A., TAM Empreendimentos e Participações S.A. y los señores Maria Cláudia Oliveira Amaro, Maurício Rolim Amaro, Noemy Almeida Oliveira Amaro y João Francisco Amaro suscribieron (a) el Implementation Agreement, y (b) el Exchange Offer Agreement (los “Contratos Suscritos”) que contienen los términos y condiciones definitivos de la asociación propuesta entre LAN y TAM S.A. En la misma comunicación se enuncian los términos y condiciones más relevantes de los Contratos Suscritos.

(b) En la sesión de esta fecha, el Directorio de LAN ha acordado, de forma unánime, citar a una junta extraordinaria de accionistas para el 21 de diciembre de 2011 para someter a aprobación de los accionistas la fusión de LAN con las sociedades Sister Holdco S.A. y Holdco II S.A. (la “Fusión”), siendo LAN la sociedad sobreviviente y pasando a denominarse LATAM Airlines Group S.A., sujeto a (i) los términos y condiciones de los Contratos Suscritos, y (ii) que, en o antes del 30 de abril de 2012, el Recurso de Reclamación pendiente ante la Excelentísima Corte Suprema sea resuelto por sentencia definitiva que permita llevar adelante la asociación propuesta entre LAN y TAM S.A.

(c) La publicación del respectivo aviso de citación, el envío de la citación por correo, así como la puesta a disposición en el sitio de Internet de LAN de los documentos que fundamenten las propuestas a ser sometidas a voto, serán efectuadas en la forma y tiempo establecidos en la Ley sobre Sociedades Anónimas y su Reglamento.

(d) En la misma sesión, el Directorio de LAN ha acordado, en forma unánime, recomendar a los accionistas de LAN votar aprobando la Fusión, el cambio de razón social y las demás transacciones contempladas en los Contratos Suscritos.

5 Con fecha 25 de octubre de 2011, en virtud de lo establecido en el artículo 9 e inciso segundo del artículo 10 de la Ley No. 18.045 sobre Mercado de Valores, y de lo indicado en la Norma de Carácter General No. 30 de la Superintendencia de Valores y Seguros, encontrándome debidamente facultado, comunico a Ud., en carácter de hecho esencial, lo siguiente:

Con esta fecha, y sin perjuicio del envío de la correspondiente FECU dentro de los plazos aplicables al efecto, el Comité de Directores y el Directorio de LAN Airlines S.A., han aprobado la publicación, en calidad de hecho esencial, de la información financiera adjunta a la presente. Esta corresponde a información financiera resumida del Estado de Resultados y del Balance Consolidado de la compañía, e incorpora además una explicación cualitativa del desempeño operacional del tercer trimestre de 2011.

Se hace presente que LAN Airlines S.A. procede a proporcionar esta información financiera a sus accionistas, inversionistas y mercado en general, con el fin de (i) entregarles información veraz, suficiente y oportuna con anticipación a la entrega de la respectiva FECU conforme los plazos aplicables al efecto; (ii) cumplir con la época de entrega de información financiera al mercado, inversionistas y analistas por parte de LAN Airlines S.A., conforme ha sido su práctica en los últimos años; y (iii) mantener adecuadamente informados a nuestros accionistas, inversionistas y al mercado en general, en vista de la entrega de información financiera de LAN Airlines S.A. bajo IFRS.

Finalmente, se deja constancia que esta información financiera no reemplaza ni modifica la correspondiente FECU bajo IFRS, la cual será entregada dentro de los plazos previstos en la normativa de la Superintendencia de Valores y Seguros.

6 Con fecha 4 de octubre de 2011, en virtud de lo establecido en los artículos 9° y 10° de la Ley N°18.045 sobre Mercado de Valores, y a lo dispuesto en la Norma de Carácter General N° 30, debidamente facultado por el Directorio de LAN Airlines S.A. ("LAN"), Registro de Valores N° 306, se informó como hecho esencial que tras un análisis detallado del contenido e implicancias del fallo del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia de Chile ("TDLC") acerca del proceso de fusión entre LAN

Airlines S.A. y TAM S.A. ("TAM"), los Directorios de ambas compañías confirmaron su decisión de seguir adelante con el proceso de asociación entre ambas empresas.

Conforme se informa en comunicado de prensa que emitido en forma coetánea a este hecho esencial, y que se adjunta a la presente, LAN y TAM consideran que las medidas de mitigación impuestas por el TDLC no afectan significativamente las sinergias generadas por la transacción y no modifican de manera sustancial el plan de desarrollo estratégico conjunto. Del análisis realizado, se estima que el impacto en menores sinergias no sería mayor a 10 millones de dólares anuales, disminuyendo en dicha cifra el monto de 400 millones de dólares anuales previamente anunciado.

Las medidas de mitigación consideradas por el Honorable Tribunal se ajustan en líneas generales a las medidas que LAN y TAM estuvieron dispuestas a aceptar en enero de 2011 en el trámite del acuerdo extrajudicial negociado con la Fiscalía Nacional Económica (FNE). Sin embargo, LAN y TAM estiman que existen tres medidas de mitigación que, por ser, a su juicio, inconstitucionales y desproporcionadas, deben ser revisadas por la Excm. Corte Suprema, por lo que presentaron el día de ayer, 3 de octubre, recursos de reclamación.

Las tres medidas cuestionadas son:

(a) la condición séptima, que establece la obligación de someter a consulta obligatoria ex - ante, de forma permanente y a todo evento, determinados acuerdos de códigos compartidos distintos de los que LATAM celebre con aerolíneas miembros de la alianza que escoja lo que, además, resulta innecesario, por existir una medida alternativa, la de informar a la FNE todos estos acuerdos, a fin de que ésta analice y resuelva si dan origen o no a una infracción a la libre competencia;

(b) la condición octava, que establece la obligación de renunciar a 4 frecuencias de 5ª libertad a Lima, Perú, en circunstancias que ello contraviene la sentencia del año 2009 de la Excm. Corte Suprema, que revocó una sentencia previa del TDLC que intentó imponer medidas que producían el mismo efecto que impone esta condición, y finalmente

(c) la condición décimo cuarta, que confiere facultades intrusivas excesivas a la Fiscalía Nacional Económica y al consultor que el tribunal requiere contratar a efectos de colaborar en la fiscalización, por considerarse que el acceso “irrestringido, total, permanente y continuo, tanto dentro como fuera de Chile” a las bases de datos, sistemas, contabilidad, instalaciones, oficinas centros de llamados y otros, del Grupo LATAM, como se propone, resulta ilimitado y, a diferencia de lo que la legislación establece, carece de un control jurisdiccional previo, lo que las torna ilegítimas por afectar garantías constitucionales.

En las reclamaciones ante la Excm. Corte, se señala que las medidas séptima y décimo cuarta tienen alternativas que, siendo legítimas desde una perspectiva legal y constitucional, están acordes con el espíritu que subyace a las medidas del TDLC.

LAN y TAM confirman entonces que mantienen firme su compromiso de llevar a efecto la fusión en el más breve plazo posible, lo que esperan poder concretar hacia fines del primer trimestre de 2012. Es del caso destacar que existen diversas autorizaciones regulatorias y corporativas pendientes, en las cuales se avanzará de manera paralela al trámite del recurso de reclamación que LAN y TAM han interpuesto ante la Excm. Corte.

7 Con fecha 31 de agosto de 2011, en virtud de lo establecido en los artículos 9° y 10° de la Ley N°18.045 sobre Mercado de Valores, y a lo establecido en la Norma de Carácter General N° 30 de 1989 de esta Superintendencia, se informó en carácter de hecho esencial que en Sesión de Directorio de Lan Airlines S.A. (“LAN”) celebrada el día 30 de agosto de 2011 se aprobó distribuir un dividendo provisorio con cargo a las utilidades del ejercicio correspondiente al año 2011, por un monto de US\$ 56.590.766,03, equivalente a US\$ 0,16677 por acción, el que será pagado a partir del día 15 de septiembre de 2011, teniendo derecho a este dividendo todos aquellos accionistas que tengan tal calidad al quinto día hábil anterior a dicha fecha.

8 Con fecha 26 de julio de 2011, de acuerdo con lo establecido en el artículo 9° e inciso segundo del artículo 10° de la Ley N° 18.045 sobre Mercado de Valores, y de lo indicado en la Norma de Carácter General N° 30 de la Superintendencia de Valores y Seguros, debidamente

facultado, se comunicó en carácter de hecho esencial, lo siguiente:

Con esta fecha, y sin perjuicio del envío de la correspondiente FECU dentro de los plazos aplicables al efecto, el Comité de Directores y el Directorio de LAN Airlines S.A., han aprobado la publicación, en calidad de hecho esencial, de la información financiera adjunta a la presente. Esta corresponde a información financiera resumida del Estado de Resultados y del Balance Consolidado de la compañía, e incorpora además una explicación cualitativa del desempeño operacional del segundo trimestre de 2011.

Se hace presente que LAN Airlines S.A. procede a proporcionar esta información financiera a sus accionistas, inversionistas y mercado en general, con el fin de (i) entregarles información veraz, suficiente y oportuna con anticipación a la entrega de la respectiva FECU conforme los plazos aplicables al efecto; (ii) cumplir con la época de entrega de información financiera al mercado, inversionistas y analistas por parte de LAN Airlines S.A., conforme ha sido su práctica en los últimos años; y (iii) mantener adecuadamente informados a nuestros accionistas, inversionistas y al mercado en general, en vista de la entrega de información financiera de LAN Airlines S.A. bajo IFRS.

Finalmente, se deja constancia que esta información financiera no reemplaza ni modifica la correspondiente FECU bajo IFRS, la cual será entregada dentro de los plazos previstos en la normativa de la Superintendencia de Valores y Seguros.

9 Con fecha 4 de julio de 2011, conforme a lo solicitado en el Oficio Ordinario N° 17.837, de fecha 1 de julio de 2011 y en virtud de lo establecido en los artículos 9° y 10° de la Ley N° 18.045 sobre Mercado de Valores, y a lo dispuesto en la Norma de Carácter General N° 30, debidamente facultado por el Directorio de LAN Airlines S.A. (“LAN”), Registro de Valores N° 306, se complementa lo informado como hecho esencial con fecha 22 de junio de 2011 respecto de la suscripción por parte de Lan Airlines S.A. de un contrato de compraventa con Airbus S.A.S., para la adquisición de veinte (20) nuevas aeronaves Airbus de la Familia A320 NEO valoradas en aproximadamente US\$ 1.700 millones, de acuerdo a su precio de lista, a ser entregadas entre los años 2017 y 2018.

En relación con dicha compra, le informamos que, a esta fecha, no es posible determinar el mecanismo que se utilizará para su financiamiento. Ha sido nuestra práctica habitual iniciar el proceso para la obtención de fondos para un determinado financiamiento estando más próxima la fecha en que estos fondos serán requeridos. Llegado el momento, LAN tomará la decisión respecto del mecanismo a utilizar de acuerdo a las alternativas que se encuentren disponibles en el mercado.

10 Con fecha 22 de junio de 2011, en virtud de lo establecido en los artículos 9° y 10° de la Ley N° 18.045 sobre Mercado de Valores, y a lo dispuesto en la Norma de Carácter General N° 30, debidamente facultado por el Directorio de LAN Airlines S.A. ("LAN"), Registro de Valores N° 306, se informó como hecho esencial que el día de hoy Lan Airlines S.A. suscribió un contrato de compraventa con Airbus S.A.S., a fin de adquirir veinte (20) nuevas aeronaves Airbus de la Familia A320 NEO valoradas en aproximadamente US\$ 1.700 millones, de acuerdo a su precio de lista, las cuales se encuentran programadas para ser entregadas entre los años 2017 y 2018.

La adquisición de estas aeronaves es parte del plan estratégico de expansión y de renovación de flota de Lan Airlines S.A. para el largo plazo.

11 Con fecha 7 de junio de 2011, en virtud de lo establecido en los artículos 9° y 10° de la Ley N° 18.045 sobre Mercado de Valores, y a lo dispuesto en la Norma de Carácter General N° 30, debidamente facultado por el Directorio de LAN Airlines S.A. ("LAN"), Registro de Valores N° 306, se informó como hecho esencial, lo siguiente:

(a) Mediante hecho esencial de fecha 21 de enero de 2009, se informó la circunstancia que dos filiales de LAN Airlines S.A., las sociedades LAN Cargo S.A. ("LAN Cargo") y Aerolíneas Brasileiras S.A. ("ABSA"), suscribieron con el Departamento de Justicia de los Estados Unidos de América un acuerdo denominado "Plea Agreement", con ocasión de la investigación referida en dicho hecho esencial. Hasta la fecha, 19 aerolíneas han celebrado este tipo de acuerdos con el Departamento de Justicia de dicho país por causa de tal investigación.

(b) Como consecuencia de tal investigación, se inició en Estados Unidos de América una acción civil y de clase contra 42 líneas aéreas, entre las que se encuentran LAN Airlines S.A., LAN Cargo y ABSA, conforme fue y ha sido oportunamente informado en nuestros estados financieros.

(c) Hasta ahora, diez líneas aéreas han llegado a un acuerdo judicial ("settlement agreement") con los particulares que demandaron a las líneas aéreas involucradas en las conductas investigadas (los "Demandantes"): Lufthansa, Japan Airlines, American Airlines, Air France-KLM, SAS, All Nippon Airways, Cargolux, Qantas, Thai Airways y British Airways, totalizando acuerdos de indemnización por un total de US\$ 367.912.000.

(d) Los Directorios de LAN Airlines S.A. y de sus filiales LAN Cargo y ABSA han aprobado con esta fecha - 6 de junio de 2011 - la celebración de un acuerdo judicial ("settlement agreement") con los Demandantes, en virtud del cual se pone término definitivo a la acción civil y de clase ("class action") iniciada por aquellos en contra de nuestras filiales y que se encontraban en tramitación ante la United States District Court for the Eastern District of New York.

(e) Este acuerdo judicial, una vez aprobado por la United States District Court for the Eastern District of New York el tribunal antes mencionado, pone término a esta acción civil y de clase.

(f) En virtud de esta transacción, LAN Cargo acepta pagar una indemnización de US\$ 59,7 millones y ABSA una indemnización total y definitiva de US\$ 6,3 millones, lo que hace un total de cargo de nuestras filiales de US\$ 66 millones. Adicionalmente se establecerá un fondo para notificaciones a beneficio de los Demandantes por la cantidad adicional de US\$ 150 mil.

(g) El pago de esta cantidad se efectuará a más tardar el día 14 de junio de 2011. Según se indicara precedentemente, estas acciones civiles y de clase se encuentran debidamente informadas en nuestros estados financieros y estimamos que no se afectará de forma relevante el flujo de caja de la empresa.

(h) Con fecha 10 de mayo de 2011, en conformidad con los artículos 9° y 10° de la Ley de Mercado de Valores N° 18.045 y la Norma de Carácter General N° 30, debidamente facultado por el Directorio de LAN Airlines S.A. ("LAN"), Registro de Valores N° 306, se informó en carácter de hecho esencial, lo siguiente:

Que LAN Airlines S.A. ("LAN") ha celebrado con esta fecha un contrato de compraventa con The Boeing Company para la adquisición de cinco (5) aeronaves Boeing 767-316ER cuyas entregas se encuentran programadas para los meses de diciembre de 2012 y febrero, mayo, junio y agosto de 2013 y la opción de adquirir cuatro (4) aeronaves Boeing 767-316ER adicionales a ser entregadas en el año 2013. El monto aproximado de la inversión, sin considerar opciones, asciende a US\$ 870.000.000 (precio lista).

La adquisición de estas aeronaves es parte del plan de renovación de flota de LAN Airlines S.A. para el largo plazo, que nos permitirá mantener los altos estándares de seguridad, calidad y servicio para nuestros pasajeros y clientes de carga, aumentando la conectividad y nuestro compromiso para el desarrollo de la región.

(i) Con fecha 29 de abril de 2011, en virtud de lo establecido en los artículos 9° y 10° de la Ley N° 18.045 sobre Mercado de Valores, y a lo establecido en la Norma de Carácter General N° 30 de 1989 de esta Superintendencia, se informó en carácter de hecho esencial que en Junta Ordinaria de Accionistas de LAN Airlines S.A. ("LAN") celebrada este día 29 de abril de 2011, los señores accionistas de LAN aprobaron distribuir el dividendo definitivo propuesto por el Directorio en su sesión del 27 de abril recién pasado, que consiste en distribuir como dividendo el 50% de las utilidades del ejercicio correspondiente al año 2010, que equivale a un monto de US\$ 209.852.536,48.

Ahora bien, a dicho dividendo se le imputan los dos dividendos provisorios N° 41 y N° 42 informados y repartidos anteriormente por LAN, que conjuntamente equivalen a un monto de US\$ 199.466.241,80. En consecuencia, el monto efectivo a ser distribuido es de US\$ 10.386.294,68.

En cumplimiento de lo dispuesto por la circular N° 660 de 1986, adjunto a este hecho esencial se acompaña el Anexo N° 1 que da cuenta en detalle del dividendo acordado.

(j) Con fecha 6 de abril de 2011, en conformidad con los artículos 9° y 10° de la Ley de Mercado de Valores N° 18.045, la Norma de Carácter General N° 30 y el Título XVI de la Ley N° 18.046 sobre Sociedades Anónimas relativo a operaciones con partes relacionadas, debidamente facultado por el Directorio de LAN Airlines S.A. ("LAN"), Registro de Valores N° 306, se informó como hecho esencial lo siguiente:

Con esta fecha, LAN Cargo S.A. e Inversiones LAN S.A., filiales de Lan Airlines S.A. ("LAN") como vendedores, y Servicios de Transporte Limitada e Inversiones Betmin SpA, filiales de la sociedad Bethia S.A. ("Bethia"), como compradoras, celebraron un contrato de compraventa respecto del 100% del capital social de las filiales de LAN, Blue Express Intl. Servicios de Transporte Limitada y Blue Express S.A., empresas dedicadas al servicio de courier terrestre, contrato que fue objeto de la promesa de compraventa celebrado por LAN Cargo S.A., Inversiones LAN S.A. y Bethia S.A. con fecha 24 de enero de 2011, e informado a esta Superintendencia mediante hecho esencial de fecha 25 de enero de 2011.

Como se informó en dicha oportunidad, tratándose Bethia de una persona relacionada de LAN, en los términos dispuestos en el artículo 100° de la Ley N°18.045 de Mercado de Valores, el Comité de Directores y el Directorio de LAN dieron cumplimiento de lo dispuesto en el Título XVI de la Ley N°18.046 sobre Sociedades Anónimas y procedieron a aprobar la compraventa referida precedentemente en su sesión de fecha 25 de enero de 2011.

Se deja expresa constancia que el contrato de compraventa se suscribió en los términos acordados en el contrato de promesa de compraventa.

(k) Con fecha 3 de marzo de 2011, en virtud de lo establecido en los artículos 9° y 10° de la Ley N° 18.045 sobre Mercado de Valores, y a lo dispuesto en la Norma de Carácter General N° 30, debidamente facultado por el Directorio de LAN Airlines S.A. ("LAN"), Registro de Valores N° 306, y complementando el hecho esencial remitido el día de ayer, se informó como hecho esencial que con esta fecha se publicó en el "Diário Oficial da Uniao" de Brasil, la decisión N° 29 de fecha 1 de marzo de 2011, por medio de la cual el Consejo de la Agencia Nacional de Aeronáutica Civil de Brasil ("ANAC") autoriza,

conforme lo solicitado por TAM S.A. a fin de llevar a efecto la transacción con LAN que fue objeto del hecho esencial de fecha 19 de enero de 2011, la transferencia de las acciones representativas del capital social de la sociedad empresarial TAM S.A., controladora de las sociedades empresarias explotadoras de servicios públicos TAM Linhas Aéreas S/A, Pantanal Linhas Aereas S/A, en recuperación judicial, y TAM Milor-Taxi Aereo, Representacoes, Marcas e Patentes S/A.

Se adjuntó copia de esta publicación en el referido Diario Oficial.

12 Con fecha 2 de marzo de 2011, en virtud de lo establecido en los artículos 9° y 10° de la Ley N° 18.045 sobre Mercado de Valores, y a lo dispuesto en la Norma de Carácter General N° 30, debidamente facultado por el Directorio de LAN Airlines S.A. ("LAN"), Registro de Valores N° 306, se informó como hecho esencial:

(a) El hecho de que TAM S.A. ("TAM") ha comunicado públicamente el día de hoy, que el día 1 de marzo de 2011 se reunió el Consejo Deliberativo de la Agencia Nacional de Aeronáutica Civil de Brasil ("ANAC");

(b) Que en dicha reunión se habría analizado el caso N° 60800.026563/2010-14, relativo a la autorización que ANAC debía dar para la transferencia de las sociedades TAM Linhas Aéreas S/A, Pantanal Linhas Aereas S/A y TAM Milor-Taxi Aereo, Representacoes, Marcas e Patentes S/A. con ocasión de la transacción con LAN que fue objeto del hecho esencial de fecha 19 de enero de 2011; y

(c) Que según lo informado por TAM, la opinión de ANAC sería favorable, si bien reconoce que hasta la fecha TAM no ha sido formalmente notificada por ANAC de su decisión en este sentido.

LAN estima del caso informar como lo hace, a pesar de que hasta la fecha TAM no ha sido formalmente notificada por ANAC de su decisión favorable a la transacción, con el objeto de que exista simetría en la información que existe en el mercado respecto de LAN en general y, en especial, el estado de la transacción con TAM.

Tan pronto llegue a conocimiento de LAN la existencia de un pronunciamiento formal de parte de ANAC, LAN complementará esta información mediante la emisión de un comunicado adicional.

13 Con fecha 1 de marzo de 2011, en conformidad con los artículos 9° y 10° de la Ley de Mercado de Valores N° 18.045 y la Norma de Carácter General N° 30, debidamente facultado por el Directorio de LAN Airlines S.A. ("LAN"), Registro de Valores N° 306, se informó en carácter de hecho esencial que en Sesión Ordinaria de Directorio celebrada con esta fecha, el Directorio de Lan Airlines S.A., acordó citar a Junta Ordinaria de Accionistas para el día 29 de abril de 2011 a las 11:30 horas, para tratar las siguientes materias:

(a) Aprobación de la Memoria, Balance y Estados Financieros de la Sociedad, correspondientes al ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2010;

(b) Aprobación del reparto de un dividendo definitivo con cargo a las utilidades del ejercicio 2010, imputando a dicha suma los dividendos provisorios de US\$ 0,2198 y US\$ 0,36896 por acción, pagados en los meses de agosto de 2010 y enero de 2011, respectivamente;

(c) Fijación de las remuneraciones del Directorio para el ejercicio 2011;

(d) Fijación de la remuneración del Comité de Directores y determinación de su presupuesto para el ejercicio 2011;

(e) Designación de Auditores Externos; designación de Clasificadoras de Riesgo; cuentas sobre las materias a que se refiere el art. 44° de la Ley N° 18.046 sobre Sociedades Anónimas;

(f) Información sobre costo de procesamiento, impresión y despacho de la información a que se refiere la Circular N° 1.494 de la Superintendencia de Valores y Seguros;

(g) Designación del diario en que se efectuarán las publicaciones de la Sociedad; y

(h) Demás materias de interés social propias del conocimiento de la Junta Ordinaria de Accionistas.

14 Con fecha 15 de febrero de 2011, en conformidad con los artículos 9° y 10° de la Ley de Mercado de Valores N°18.045 y la Norma de Carácter General N° 30, debidamente facultado por el Directorio de LAN Airlines S.A. ("LAN"), Registro de Valores N° 306, se ha informado en carácter de hecho esencial, lo siguiente:

Que LAN Airlines S.A. ("LAN"), ha celebrado un contrato de compraventa con The Boeing Company para la adquisición de tres (3) aeronaves Boeing 767-316ER cuyas entregas se encuentran programadas para los meses de julio, agosto y septiembre de 2012. El monto aproximado de la inversión asciende a US\$ 510.000.000 (precio lista).

La adquisición de estas aeronaves es parte del plan estratégico de flota de LAN Airlines S.A para el largo plazo.

15 Con fecha 25 de enero de 2011, en conformidad con los artículos 9° y 10° de la Ley de Mercado de Valores N°18.045, la Norma de Carácter General N° 30 y el Título XVI de la Ley N° 18.046 sobre Sociedades Anónimas relativo a operaciones con partes relacionadas, debidamente facultado por el Directorio de LAN Airlines S.A. ("LAN"), Registro de Valores N° 306, se informó como hecho esencial, lo siguiente:

Con esta fecha el Directorio tomó conocimiento de la promesa de compraventa (la "Promesa") suscrita en el día de ayer por sus filiales LAN Cargo S.A. e Inversiones LAN S.A., como promitentes vendedores, con la sociedad Bethia S.A. ("Bethia"), como promitente compradora, respecto al 100% de las acciones de las filiales de LAN, Blue Express Intl. S.A. y Blue Express S.A., empresas dedicadas al servicio de courier terrestre. La compraventa definitiva está sujeta a la conclusión de un proceso de due diligence y al cumplimiento de distintas condiciones establecidas en la Promesa.

Tratándose Bethia de una persona relacionada de LAN, en los términos dispuestos en el artículo 100° de la Ley N° 18.045 de Mercado de Valores, el Comité de Directores y el Directorio de LAN dieron cumplimiento de lo dispuesto en el Título XVI de la Ley N° 18.046 sobre Sociedades Anónimas, y habiendo recibido además el informe de un evaluador independiente sobre la materia, procedieron a aprobar la operación descrita precedentemente.

El precio establecido en la Promesa es de US\$ 54 millones sujeto a eventuales ajustes que surjan como producto del due diligence que realice Bethia. El valor patrimonial de Blue Express Intl. S.A. y su filial Blue Express S.A., de acuerdo a su balance consolidado al 31 de diciembre de 2010, es de US\$ 7.072.000 (siete millones y setenta dos mil dólares de los Estados Unidos América).

El plazo estimado para concluir el proceso de due diligence y celebrar la compraventa prometida y demás contratos accesorios, se estima entre 45 y 75 días desde la fecha de firma de la Promesa.

16 Con fecha 25 de enero de 2011, de acuerdo con lo establecido en el artículo 9° e inciso segundo del artículo 10° de la Ley N° 18.045 sobre Mercado de Valores, y de lo indicado en la Norma de Carácter General N° 30 de la Superintendencia de Valores y Seguros, se comunicó en carácter de hecho esencial, lo siguiente:

Con esta fecha y sin perjuicio del envío de la correspondiente FECU dentro de los plazos aplicables al efecto, el Comité de Directores y el Directorio de LAN Airlines S.A., han aprobado la publicación, en calidad de hecho esencial, de la información financiera adjunta a la presente. Esta corresponde a información financiera resumida del Estado de Resultados y del Balance Consolidado de la compañía, e incorpora además una explicación cualitativa del desempeño operacional tanto del año como del cuarto trimestre terminado al 31 de diciembre de 2010.

Se hace presente que LAN Airlines S.A. procede a proporcionar esta información financiera a sus accionistas, inversionistas y mercado en general, con el fin de (i) entregarles información veraz, suficiente y oportuna con anticipación a la entrega de la respectiva FECU conforme los plazos aplicables al efecto; (ii) cumplir con la época de entrega de información financiera al mercado, inversionistas y analistas por parte de LAN Airlines S.A., conforme ha sido su práctica en los últimos años; y (iii) mantener adecuadamente informados a nuestros accionistas, inversionistas y al mercado en general, en vista de la entrega de información financiera de LAN Airlines S.A. bajo IFRS.

Finalmente, se deja constancia que esta información financiera no reemplaza ni modifica la correspondiente FECU bajo IFRS, la cual será entregada para efectos del año 2010 dentro de los plazos previstos en la normativa de la Superintendencia de Valores y Seguros.

17 Con fecha 19 de enero de 2011, en conformidad con los Artículos 9° y 10° de la Ley de Mercado de Valores, N° 18.045, y con la Norma de Carácter General N° 30, debidamente autorizado por el acuerdo unánime del directorio de LAN Airlines S.A. ("LAN"), Registro de Valores N° 306, y de acuerdo con la sesión extraordinaria de directorio de fecha 18 de enero de 2010, se ha informado el siguiente hecho esencial:

(a) El 13 de agosto de 2010 LAN informó a la Superintendencia de Valores y Seguros como hecho esencial que, en dicha fecha, LAN, Costa Verde Aeronáutica S.A. e Inversiones Mineras del Cantábrico S.A. (las últimas dos, las "Filiales Cueto"), TAM S.A. ("TAM") y TAM Empreendimentos e Participacoes S.A. ("TEP") suscribieron un Memorándum of Understanding ("MOU") no vinculante cuyos aspectos fundamentales fueron resumidos en dicha oportunidad.

(b) El 18 de enero de 2011 las partes del MOU y los señores Maria Cláudia Oliveira Amaro, Maurício Rolim Amaro, Noemy Almeida Oliveira Amaro y Joao Francisco Amaro (la "Familia Amaro"), como únicos accionistas de TEP, suscribieron (a) un Implementation Agreement y (b) un Exchange Offer Agreement vinculantes (los "Contratos Suscritos") que contienen los términos y condiciones definitivos de la asociación propuesta entre LAN y TAM.

(c) De conformidad con los Contratos Suscritos, y a través de diversas reestructuraciones corporativas a ser implementadas en Chile y en Brasil, y de una oferta de canje dirigida a todos los accionistas de TAM (distintos de la Familia Amaro):

1. Se considera que sustancialmente todas las acciones de TAM con derecho a voto sean adquiridas por una nueva sociedad anónima chilena ("Holdco 1"):

(a) El capital accionario de Holdco 1 se dividirá en dos series: (i) una serie de acciones con derecho a voto, que no tendrá derechos

económicos más allá de un derecho nominal a dividendos, y (ii) una serie de acciones sin derecho a voto, que tendrá sustancialmente todos los derechos económicos.

(b) El capital accionario de Holdco 1 se distribuirá de la siguiente manera: (x) con el propósito específico de cumplir cabalmente con las leyes de control de propiedad extranjera en Brasil, la Familia Amaro adquirirá y será titular indirecto, a través de una sociedad anónima chilena nueva ("TEP Chile"), de al menos el 80% de las acciones con derecho a voto, y LAN adquirirá y será titular de no más del 20% de las acciones con derecho a voto, e (y) LAN adquirirá y será titular del 100% de las acciones sin derecho a voto.

2. La Familia Amaro aportará las acciones de TAM sin derecho a voto de que es titular indirecto a una sociedad anónima chilena nueva de su propiedad ("Sister Holdco").

3. Holdco 1 constituirá una sociedad anónima chilena nueva ("Holdco 2"), que lanzará la oferta de canje y que, junto con Sister Holdco, se fusionará con LAN, según se explica en los párrafos siguientes.

4. Holdco 2 lanzará una oferta de canje y deslistado conforme a la cual todos los accionistas de TAM (distintos de la Familia Amaro) podrán aceptar entregar sus acciones a cambio del mismo número de acciones de Holdco 2 (la "Oferta de Canje"). Simultáneamente con la materialización de la Oferta de Canje, Holdco 2 se fusionará con LAN. Como resultado de esta fusión, los accionistas aceptantes de TAM recibirán acciones de LAN (en forma de Certificados de Depósito Brasileños (BDRs) o Certificados de Depósito Americanos (ADRs), según corresponda) en una relación de canje de 0,9 acciones de LAN por cada acción de TAM.

5. Sister Holdco y Holdco 2 se fusionarán con LAN, siendo LAN la sociedad sobreviviente. Las fusiones sólo se harán efectivas si la Oferta de

Canje se completa exitosamente. La relación de canje en las fusiones será de 0,9 acciones de LAN por cada acción de Sister Holdco y de Holdco 2, cuyos únicos activos serán las acciones de TAM contribuidas por la Familia Amaro o adquiridas en la Oferta de Canje, respectivamente.

6. El inicio de la Oferta de Canje estará sujeto a condiciones habituales en operaciones de esta naturaleza, incluyendo (i) que los accionistas de LAN aprueben las fusiones, (ii) que no más del 2,5% de los accionistas de LAN ejerzan el derecho a retiro de acuerdo a la legislación chilena, y (iii) la obtención de aprobaciones y/o registros con la Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil ("ANAC"), la Comissão de Valores Mobiliários de Brasil, la Superintendencia de Valores y Seguros de Chile, la Securities and Exchange Commission de los Estados Unidos de América, y las autoridades de defensa de la libre competencia de los países relevantes.

7. La materialización de la Oferta de Canje estará sujeta a las condiciones mínimas adicionales que el número de acciones aceptadas entregar y no retiradas en la Oferta de Canje, o que de otra manera la aprueben, sean suficientes bajo la legislación brasileña para (i) permitir el deslistado TAM del BM&FBovespa ("Bovespa"), y (ii) dar a LAN el derecho y capacidad para implementar el retiro obligatorio (statutory squeeze-out) de todas las acciones de TAM que no acepten la Oferta de Canje.

8. La transacción contempla que las acciones de LAN se listarán en Brasil en el Bovespa como Certificados de Depósito Brasileños (BDRs), que continuarán listadas en Chile y en el New York Stock Exchange ("NYSE") como Certificados de Depósito Americanos (ADRs), y que las acciones de TAM dejarán de estar listadas en el Bovespa y en el NYSE como Certificados de Depósito Americanos (ADRs).

9. El nombre de LAN se cambiará a "LATAM Airlines Group S.A." ("LATAM"), y el capital accionario de LATAM se distribuirá aproximadamente como sigue (asumiendo que un 100% de los accionistas

de TAM, excluida la Familia Amaro, acepten entregar su acciones en la Oferta de Canje): (i) Filiales Cueto, 24,07%, (ii) TEP Chile, 13,67%, (iii) otros actuales accionistas de LAN, 46,60%, y (iv) accionistas aceptantes de TAM, 15,65%. El Anexo A incluye un cuadro resumen de LATAM después de la materialización de la transacción.

(d) Tras la materialización de la transacción, tanto las actuales operaciones aéreas de LAN como las de TAM, y las de sus respectivas subsidiarias, continuarán con sus negocios como son conducidos en la actualidad.

(f) El control de TAM continuará en manos de la Familia Amaro a través de TEP Chile y Holdco 1. Los Contratos Suscritos contemplan la suscripción de ciertos pactos de accionistas, los que entrarán en vigor sólo en caso de materializarse las fusiones. De conformidad con estos pactos de accionistas, algunas concesiones se otorgarán a LATAM:

1. TAM tendrá un directorio compuesto por seis miembros, cuatro de los cuales serán elegidos por TEP Chile y los otros dos por LATAM, en ambos casos a través de su participación en Holdco I.

2. En las juntas de accionistas y en el directorio de TAM, el quórum para adoptar los acuerdos será de mayoría simple, salvo algunas materias extraordinarias que requerirán el voto del 95% de los accionistas en el caso de la junta de accionistas, y de cinco miembros, en el caso del directorio. Los acuerdos extraordinarios incluyen, en otros, la disolución, liquidación, terminación, transformación, fusión y división de la compañía, el aumento o reducción de capital, el cambio del objeto social, y las transacciones con partes relacionadas o en exceso de ciertos límites definidos.

3. El presidente del directorio seguirá siendo doña María Cláudia Oliveira Amaro, y el chief executive officer será Marco Bologna.

(g) Respecto de LATAM, los Contratos Suscritos también contemplan la suscripción de ciertos pactos de accionistas entre las Filiales Cueto, TEP Chile y LATAM, los que entrarán en vigor sólo en caso de materializarse las fusiones. En cada caso, los pactos de accionistas regularán el gobierno corporativo, votación, restricciones a las transferencias de acciones, y ciertas concesiones a TEP Chile y otras materias entre los accionistas. Las principales características de estos pactos de accionistas son:

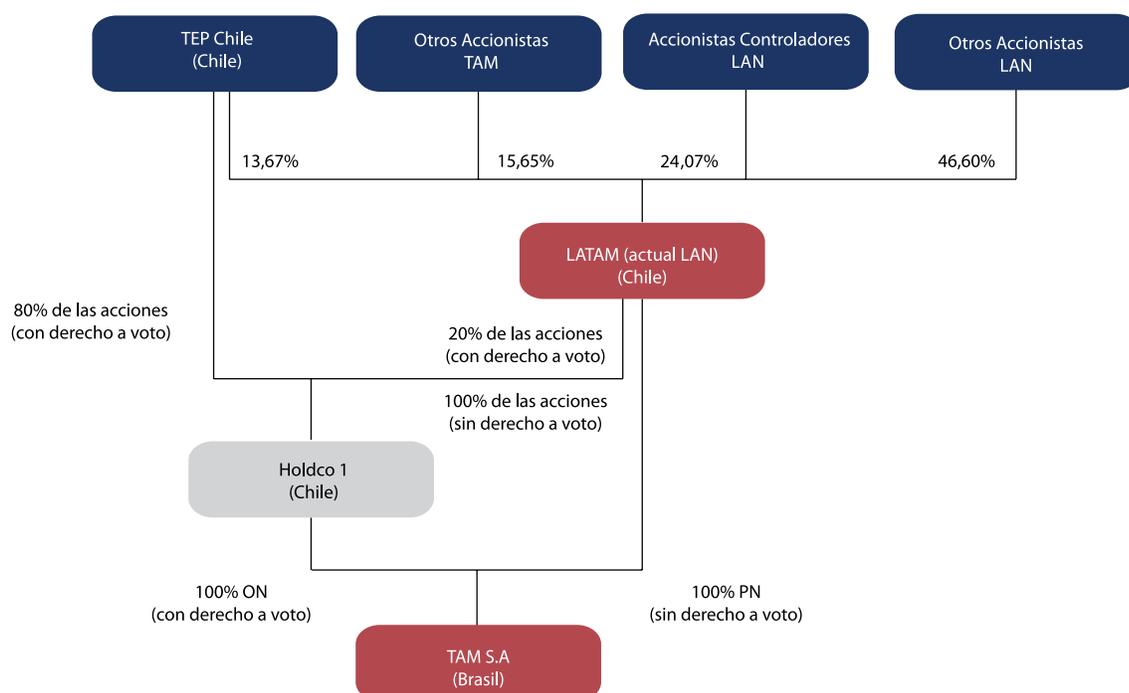
1. LATAM tendrá un directorio compuesto por nueve miembros.
2. Sujeto a ciertas limitaciones, las Filiales Cueto acuerdan votar sus acciones para permitir a TEP Chile elegir a un segundo director en el directorio de LATAM.
3. Las Filiales Cueto y TEP Chile se obligan a consultarse mutuamente y emplear esfuerzos de buena fe para llegar a un acuerdo y actuar conjuntamente en cada acción que deba adoptar el directorio o la junta de accionistas de LATAM, según sea el caso.

4. A excepción de una cantidad limitada de acciones, ni las Filiales Cueto ni TEP Chile podrán vender sus acciones en LATAM durante los tres primeros años.

5. Después del tercer año, y sujeto a ciertas condiciones, las ventas de acciones estarán permitidas tanto para las Filiales Cueto como para TEP Chile.

6. El presidente del directorio será Mauricio Rolim Amaro; y Enrique Cueto Plaza continuará como Vicepresidente Ejecutivo (CEO), e Ignacio Cueto Plaza continuará en su cargo actual.

Se espera que el cierre de esta transacción se produzca dentro de seis a nueve meses. La asociación propuesta de LAN con TAM como LATAM generará un grupo de líneas aéreas que estará dentro de los 10 más grandes del mundo. LATAM proveerá servicios de transporte de pasajeros y de carga a más de 115 destinos en 23 países, operando a través de una flota de más de 280 aeronaves y tendrá más de 40.000 empleados.



Gestión 2011

Información Adicional



Proveedores, Seguros y Otros

Proveedores

Durante el año 2011, y al igual que en años anteriores, los principales proveedores de LAN correspondieron a los fabricantes de aviones, Airbus y Boeing. Junto con éstos, LAN cuenta con una serie de otros proveedores, fundamentalmente relacionados con accesorios, repuestos y componentes para aviones, tales como: Pratt & Whitney, IAE International Aero Engines AG, Rolls-Royce plc, General Electric Comercial Aviation Services Ltd. (motores); SICMA (asientos); Air France (Componentes MRO); LUFTHANSA Technik (Componentes MRO); Thales (Entrenimiento Abordo); Goodrich (Reversores); Messier Bugatti (Frenos), Goodrich (frenos). A esto deben agregarse nuestros proveedores de combustibles, tales como Repsol YPF, Copec, Shell, Terpel, Chevron, Exxon, entre otros.

Seguros

LAN, considerando todas aquellas áreas que involucran un riesgo potencial, contrata seguros que pueden ser clasificados en tres principales categorías: Seguros de Aviación, Casco y Responsabilidades Legales.

Este tipo de seguros cubre todos los riesgos inherentes a la aeronavegación comercial, tales como aeronaves, motores, repuestos y seguros de responsabilidad civil hacia terceros: pasajeros, carga, equipajes, productos, aeropuertos, etc. Estos seguros son contratados en conjunto por LAN Airlines y sus filiales, y son reasegurados en el mercado de Londres. Adicionalmente, a contar del año 2006 la Compañía

mantiene un acuerdo con British Airways, Aer Lingus y otras compañías para negociar términos conjuntos para los Seguros de Casco y Responsabilidades Legales, lo cual contribuye a la obtención de menores primas y mejores condiciones de cobertura.

Seguros Generales

Este grupo de seguros permite cubrir todos aquellos riesgos que puedan afectar el patrimonio de la sociedad, particularmente bienes físicos y financieros, los que se resguardan a través de seguros multiriesgos (que incluye riesgos de incendio, robo, equipos de computación, remesas de valores, cristales y otros basados en coberturas de todo riesgo), junto a coberturas tradicionales de vehículos motorizados, transportes aéreo y marítimo, responsabilidad civil de empresa, etc. Seguros de Vida y Accidentes. Este grupo de seguros cubre todo el personal de la empresa: ejecutivos, funcionarios en general y tripulaciones de vuelo.

Marcas y Patentes

La Compañía y sus filiales utilizan diversas marcas comerciales, que se encuentran debidamente registradas ante los organismos competentes en los diversos países en los cuales desarrollan sus operaciones o constituyen el origen y/o destino de las mismas, con el objeto de distinguir y comercializar sus productos y servicios en dichos países.

Capítulo V

Negocios

LAN Pasajeros Internacional

LAN Airlines

LAN Argentina

LAN Colombia

LAN Ecuador

LAN Perú

LAN PASS

LAN Cargo

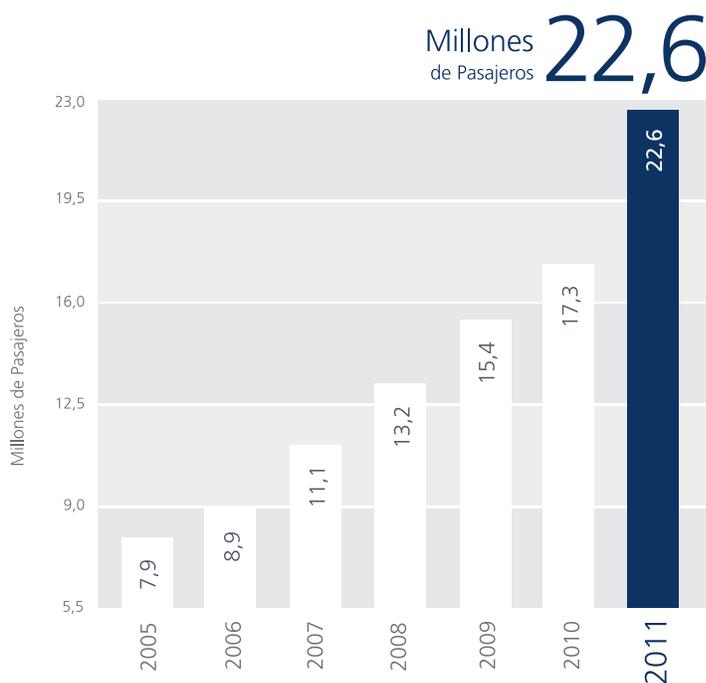
Negocios

LAN Pasajeros Internacional



La operación de pasajeros de LAN sirve actualmente más de 100 destinos en el mundo en forma directa, a los que se suman otros 70 puntos internacionales gracias a las alianzas estratégicas y acuerdos comerciales suscritos con otros operadores aéreos.

PASAJEROS TRANSPORTADOS



LAN, una empresa al servicio de sus clientes

LAN Airlines y sus filiales desarrollan tres tipos de operación en el transporte de pasajeros: vuelos domésticos dentro de Chile, Perú, Ecuador, Argentina y Colombia; rutas regionales dentro de Sudamérica y operaciones de largo alcance que conectan la región con Norteamérica, Europa y el Pacífico Sur. En cada tipo de operación, la Compañía se preocupa de brindar la mejor experiencia de vuelo al cliente, mediante la entrega de un servicio a bordo de categoría mundial, altos estándares de seguridad y confiabilidad, y el acceso a una cada vez más amplia red de destinos.

La operación de pasajeros de LAN sirve actualmente más de 100 destinos en el mundo en forma directa, a los que se suman otros 70 puntos internacionales gracias a las alianzas estratégicas y acuerdos comerciales suscritos con otros operadores aéreos.

En 2011 el negocio de pasajeros de LAN se desarrolló bajo un complejo entorno. Al fuerte incremento del precio del petróleo –promedió 110 dólares por barril en el ejercicio, un 19% mayor al 2010, se sumó una crisis económica en Estados Unidos y Europa. Otro desafío que debió enfrentar la Compañía fue la erupción del volcán Puyehue en el sur de Chile, fenómeno que alteró la normal operación de un número importante de vuelos dentro de Sudamérica, así como el servicio hacia Australia y Nueva Zelanda.

TRÁFICO



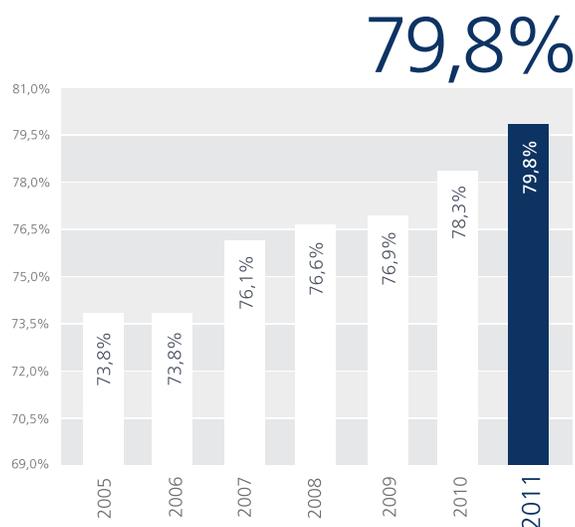
CAPACIDAD



Sin embargo, la sólida posición financiera de LAN, su experiencia para enfrentar condiciones de mercado adversas y su modelo de negocios flexible, le permitieron sortear con éxito la situación y seguir consolidando su proceso de crecimiento. Es así como durante este período la Compañía optimizó el uso de sus recursos sin afectar la conectividad para sus pasajeros, mediante el ajuste eficiente en algunas rutas, como también a la vez abrió nuevas rutas donde visualizó mayores oportunidades.

En lo que respecta al negocio de pasajeros de largo alcance, a comienzos de año la Compañía eliminó el servicio Madrid-París en la ruta Santiago-Madrid-París y la extensión Nueva York-Toronto en la ruta Santiago-Nueva York-Toronto. A su vez, durante el año, se potenció rutas con mayores frecuencias, tales como la ruta Santiago-Nueva York, alcanzando 7 frecuencias semanales non-stop, además de la ruta vía Lima, y la ruta Lima-Miami, alcanzando 13 frecuencias semanales.

FACTOR DE OCUPACIÓN



YIELD



En cuanto al negocio regional, LAN abrió la ruta directa Ecuador-Buenos Aires, con 5 frecuencias semanales, al tiempo que incrementó frecuencias en los vuelos Santiago-Sao Paulo y Santiago-Lima, aprovechando la fortaleza de la demanda dentro de la región. Asimismo, de modo de proveer mayor conectividad regional a LAN Colombia, se incrementaron las frecuencias de Santiago-Bogotá y Lima-Bogotá alcanzando respectivamente 7 y 14 frecuencias semanales. Por otra parte se suspendió el servicio Lima-Brasilia buscando una mayor eficiencia para la red de destinos de la compañía.

Con todo, el negocio internacional de pasajeros de LAN, registró un exitoso desempeño en 2011. En este período el negocio internacional de pasajeros transportó 7,2 millones de pasajeros, con un aumento de 13,7% respecto del año anterior. De ese total, 4,3 millones correspondieron a viajeros que volaron en rutas regionales, y 2,9 millones a pasajeros que lo hicieron en vuelos internacionales de largo alcance. El tráfico internacional consolidado de la Compañía creció 12,6% y la capacidad aumentó 9,4%. Como resultado, el factor de ocupación se situó en 80,8%, 2,3 puntos porcentuales por sobre el factor de ocupación de 2010. Los ingresos consolidados de la operación internacional de pasajeros ascendieron a US\$2.454 millones, con una variación del 21,7% respecto del año 2010.

INGRESO POR ASK

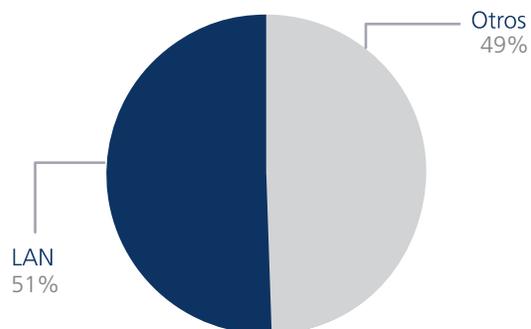


La sólida propuesta de valor de LAN le ha permitido avanzar en la consolidación de su liderazgo en el transporte internacional de pasajeros en los distintos mercados que opera, posicionándose exitosamente frente a la competencia que enfrenta en la mayoría de sus rutas. En las operaciones a Norteamérica sus principales competidores son American Airlines, Delta, United y Air Canada. En los vuelos con destino a Europa compete con Iberia, Air France-KLM y Lufthansa, mientras que en el mercado regional sus principales competidores son Avianca-Taca, Aerolíneas Argentinas, COPA, GOL y TAM.

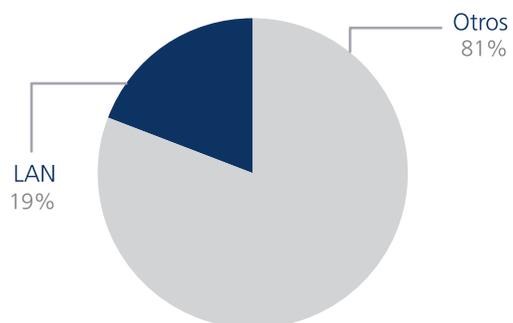
En cuanto a sus operaciones domésticas, el modelo low cost implementado en abril de 2007 ha permitido una fuerte y sostenida expansión del tráfico en estas rutas. En línea con el compromiso de la Compañía de hacer cada vez más accesible el transporte aéreo, este modelo de negocios se basa en la utilización de una moderna flota de aviones de corto alcance, que le permiten una operación más eficiente gracias a su mayor capacidad de utilización y un menor consumo de combustible. Ello se ha traducido en la oferta de más vuelos directos, una mayor alternativa de horarios para viajar, de día y de noche, y tarifas más convenientes en cada uno de los países donde opera rutas domésticas.

PARTICIPACIÓN MERCADO INTERNACIONAL POR PAÍS

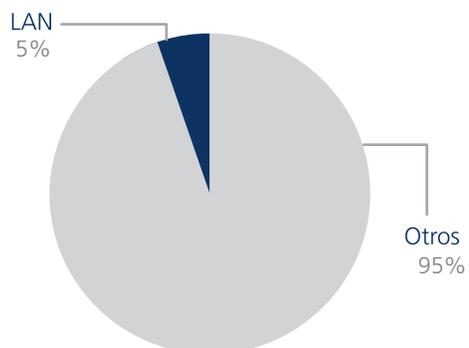
Chile _____



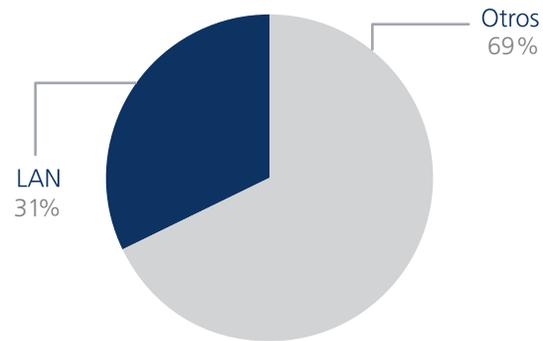
Argentina _____



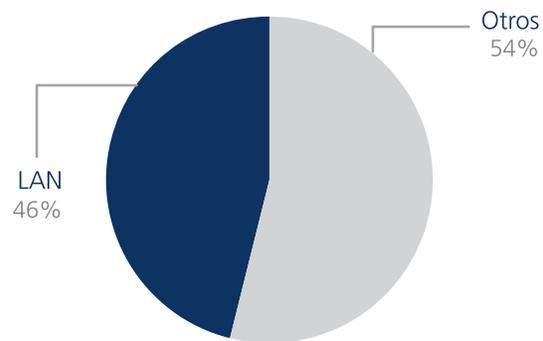
Colombia _____



Ecuador _____



Perú _____



Negocios

LAN Airlines



LAN se mantuvo como la aerolínea líder del mercado, alcanzando un 76% de participación en el tráfico doméstico de pasajeros.

El número de pasajeros transportados por vía aérea dentro de Chile ha experimentado una sólida expansión en los últimos cinco años, acumulando un crecimiento promedio anual de 15% en el período. En 2011, la industria movilizó 6,9 millones de pasajeros, un 18% más que en el año anterior, destacando particularmente el aumento de 23% en los vuelos hacia el norte del país como consecuencia del desarrollo minero.

En este ejercicio, LAN se mantuvo como la aerolínea líder del mercado –en el cual compite con Sky Airlines y PAL Airlines–, alcanzando un 76% de participación en el tráfico doméstico de pasajeros. La Compañía sirve regularmente 13 destinos a lo largo del país, cubriendo las ciudades más importantes de norte a sur, a las que en verano se suma la ruta Santiago-Pucón, uno de los centros turísticos más relevantes del sur de Chile. Adicionalmente sirve la ruta Santiago-Isla de Pascua.

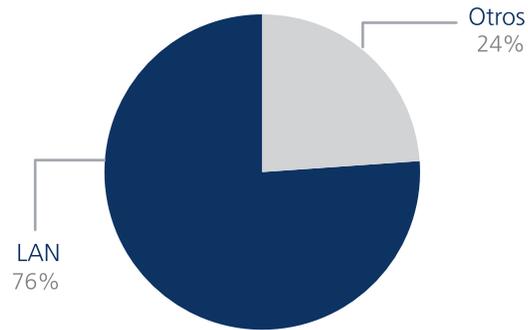
En este ejercicio, la operación doméstica de LAN se vio especialmente impactada por la erupción del volcán Puyehue-Cordón Caulle, ocurrida el 4 de junio, ya que la presencia de ceniza volcánica en el espacio aéreo derivó en la cancelación de numerosos vuelos hacia el sur del país durante el segundo semestre del año.

Por efecto de lo anterior, la capacidad se vio disminuida en alrededor de un 1%, principalmente en la operación de Concepción, Temuco, Valdivia, Osorno, Puerto Montt, y de manera indirecta al resto de las rutas que opera LAN dentro de Chile.

Pese a la contingencia meteorológica, la Compañía presentó un positivo desempeño en 2011. Su oferta se incrementó en 16% (capacidad medida en ASK) respecto del año anterior, acumulando un crecimiento promedio anual de 12% en los últimos cinco años. De igual forma, el tráfico de pasajeros creció 15% en relación al año previo, lo que le permitió mantener el factor de ocupación en un 80%, considerado un rango exitoso para la industria aérea.

Cabe destacar que en el mes de noviembre, la Compañía dio inicio a un proceso de densificación de su flota A320 mediante el aumento del número de asientos, lo que significó incrementar en 4% la capacidad en términos de pasajeros por avión. Adicionalmente en este período, LAN puso mayor énfasis en el proceso de mejora continua de su producto, proyecto iniciado en 2010, a través del retiro gradual de los aviones A318, y su reemplazo por el modelo A320, por sus mayores ventajas en tamaño

PARTICIPACIÓN MERCADO DOMÉSTICO



y principalmente en eficiencia. Así, al cierre del ejercicio la Compañía estaba operando una flota de 24 aviones, integrada por 14 Airbus A320 (ocho de ellos densificados), 9 A318 y 1 avión A319.

En lo que respecta a su operación internacional desde y hacia Chile, durante 2011 la Compañía transportó 3,6 millones de personas, un 13% más que en el año anterior, equivalente a un 51% de participación de mercado. Desde Santiago, LAN opera una red de destinos regionales, dentro de Sudamérica, e internacionales de largo alcance a Norteamérica, Europa y Oceanía.

Negocios

LAN Argentina



LAN Argentina desarrolla su operación doméstica con una moderna flota compuesta por 10 aviones Airbus A320, y está posicionada como uno de los operadores más importantes del país.

En sus seis años de operación, la Compañía ha logrado sortear diversos obstáculos y mantenerse como uno de los operadores aéreos más importantes del país. En abril inauguró la ruta Buenos Aires-Bahía Blanca, sumando un total de 14 destinos domésticos, que le permiten conectar la capital con las principales ciudades de la Nación. En 2011 LAN transportó 1,9 millones de pasajeros y alcanzó una participación de 30% en el mercado nacional, donde compite con Aerolíneas Argentinas y su filial Austral, ambas de propiedad estatal.

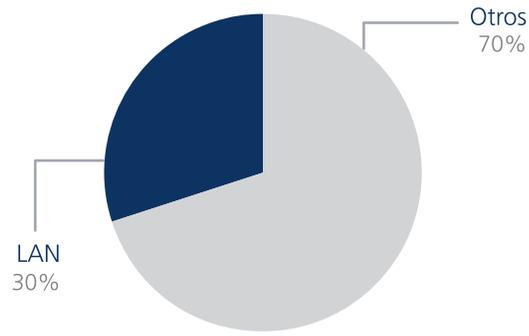
En este período, LAN Argentina mostró una caída de 2% en el tráfico de pasajeros doméstico – medido en RPKs– mientras que su capacidad –medida en ASKs– disminuyó

En 2011 LAN transportó 1,9 millones de pasajeros y alcanzó una participación de 30% en el mercado nacional.

en 4%. Como resultado, el factor de ocupación en la operación doméstica de pasajeros alcanzó 76% para el año.

La operación doméstica de LAN Argentina se vio especialmente impactada en 2011 por la erupción del volcán chileno Puyehue, en el mes de junio, siendo San Carlos de Bariloche el destino más afectado, ya que las emanaciones de ceniza volcánica determinaron la suspensión de vuelos a esa ciudad, situación que se prolongó durante siete meses. En este contexto, la empresa se preocupó de brindar todas las facilidades a sus clientes pasajeros, de tal forma de aminorar los daños causados por la contingencia. Es así como derivó sus operaciones hacia los aeropuertos de Esquel y Neuquén, y los complementó con el transporte terrestre hasta San Carlos de Bariloche. En forma paulatina, a comienzos de enero de 2012 la Compañía pudo retomar sus operaciones directas a ese destino.

PARTICIPACIÓN MERCADO DOMÉSTICO



LAN Argentina opera rutas internacionales de largo alcance desde Buenos Aires a Miami y Punta de Cana. A nivel regional, la Compañía opera desde Buenos Aires non stop a Lima, Perú, a Sao Paulo en Brasil y a Santiago de Chile.

Negocios

LAN Colombia



A partir de entonces fue sometida a un profundo plan de reestructuración para adecuarla a los estándares LAN en materia de seguridad, puntualidad, eficiencia y servicio, un proceso que se logró en tiempo récord.

LAN Colombia fue lanzada oficialmente el 5 de diciembre de 2011, convirtiéndose en el quinto país en que se opera vuelos domésticos de pasajeros. De esta manera, la Compañía sumó 23 nuevos destinos a la red de LAN, incluyendo 27 rutas entre 22 ciudades al interior del país, tales como Medellín, San Andrés, Santa Marta, Barranquilla, Cartagena, Bucaramanga, Cúcuta, Cali, Yopal, Villavicencio y Neiva, entre otros, además de la ruta internacional Bogotá-Fort Lauderdale, Estados Unidos, que a partir de febrero de 2012 se reemplazará por la ruta directa Bogotá-Miami.

El nacimiento de LAN Colombia tuvo su origen en la compra de la aerolínea local AIRES, efectuada por LAN en noviembre de 2010, empresa que a partir de entonces fue sometida a un profundo plan de reestructuración para adecuarla a los estándares LAN en materia de seguridad, puntualidad, eficiencia y servicio, un proceso que se logró en tiempo récord.

El cambio de la marca AIRES a LAN no solo implicó pintar todos los aviones con los colores LAN, sino también la migración de AIRES hacia todos los sistemas de LAN, el acceso a los sistemas de distribución de las agencias de viajes, la apertura de más de 30 oficinas comerciales en todo Colombia y la integración comercial y operacional de la red doméstica de Colombia con el resto de la red de vuelos de LAN, entre otros.

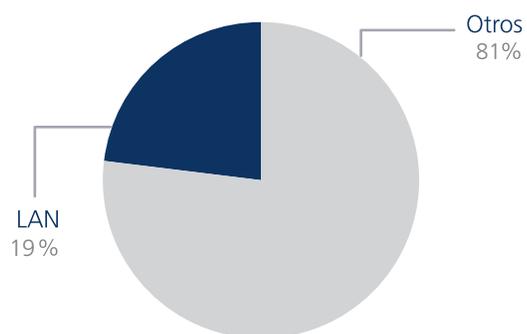
La estrategia para abordar esta reestructuración en términos exitosos, se basó en cuatro pilares: confiabilidad, seguridad, estructura organizacional y rentabilidad.

En primer término, la Compañía se preocupó de recuperar la confiabilidad, la puntualidad y el servicio, contexto en el cual se rediseñaron itinerarios, se estableció el no cobro de la primera maleta, se estandarizaron procedimientos de aeropuerto, se incorporó la “cajita LAN” en el servicio a bordo y se realizó la modificación de las cabinas de la flota de Aires para adecuar los aviones al producto que ofrece LAN, entre otras medidas.

Adicionalmente, la Compañía aseguró los procesos de seguridad a los mínimos estándares de LAN, siendo especialmente relevante en este sentido la obtención del Certificado Internacional de Seguridad IOSA (Operational Safety Audit), desarrollado por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA). IOSA verifica los procesos y procedimientos organizativos y operativos que afectan directamente a la seguridad en la operación de los vuelos. Además de lo anterior, la empresa implementó un Plan de Emergencias y efectuó un exitoso programa de confiabilidad de flota.

Durante la reestructuración también se definieron la Misión, Visión y Valores de la filial, así como una nueva estructura organizacional. Se implementaron evaluaciones

PARTICIPACIÓN MERCADO DOMÉSTICO



de desempeño, la primera encuesta de clima Great Place to Work, y se inauguró el edificio corporativo. Todo esto en busca de una nueva estructura organizacional.

Entre otras medidas destinadas a recuperar la rentabilidad de la empresa, se incorporaron las primeras tres aeronaves de la familia Airbus A320 a la flota. Además de estos tres aviones, a diciembre de 2011 la flota de LAN Colombia estaba integrada por nueve Boeing 737-700, diez equipos Dash 8-200 y cuatro Dash 8-Q400, sumando 26 unidades en total.

Negocios

LAN Ecuador



El año 2011, LAN Ecuador marcó un nuevo hito en su proceso de expansión, al iniciar en el mes de noviembre operaciones a la isla de San Cristóbal, en Galápagos, con dos frecuencias semanales desde Quito/Guayaquil.

La llegada de LAN al mercado doméstico de Ecuador, en abril de 2009, ha significado un valioso aporte al desarrollo del transporte aéreo ecuatoriano, entregando mayor accesibilidad a miles de pasajeros que han volado por primera vez, gracias a un modelo de negocios enfocado en la eficiencia, la alta competitividad y la estimulación de la demanda. Ello se ha visto reflejado en el aumento de las personas transportadas dentro del país, que en 2011 sumaron 1,0 millón de pasajeros, con un aumento de 63% respecto al año anterior, y en el crecimiento de su participación de mercado en las rutas dentro del país, la que en este período se elevó al 26%. En el mercado doméstico la Compañía compite principalmente con Tame y Aerogal.

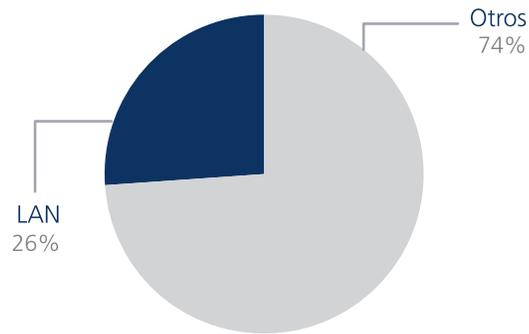
El año 2011, LAN Ecuador marcó un nuevo hito en su proceso de expansión, al iniciar en el mes de noviembre operaciones a la isla de San Cristóbal, en Galápagos, con dos frecuencias semanales desde Quito/Guayaquil. Este nuevo servicio se suma a las operaciones que desde septiembre de 2010 la Compañía realiza diariamente a la Isla de Baltra, en el mismo archipiélago. De esta forma, LAN consolida su compromiso con Ecuador, al mejorar la conectividad dentro del país, promover el turismo y el desarrollo económico nacional.

A nivel doméstico LAN Ecuador opera además las rutas Guayaquil-Quito, Quito-Cuenca sumando cinco destinos en total.

LAN ha desplegado un trabajo constante destinado a brindar el mejor producto a los pasajeros en términos de seguridad, confiabilidad y servicio. En línea con ese compromiso, en 2011 renovó su flota de aviones de corto alcance, mediante la incorporación de tres nuevos Airbus A320 en reemplazo de los equipos Airbus A318, los que fueron retirados de circulación. Esto representa un cambio relevante para los clientes pasajeros en términos de servicio, ya que los nuevos aviones disponen de la cabina de pasajeros más amplia y cómoda que existe en esta categoría. Al término del ejercicio, la flota doméstica de LAN Ecuador está integrada por cinco aeronaves Airbus A320 que cumplen adicionalmente rutas regionales

LAN Ecuador mostró en este período un crecimiento de 97% en el tráfico de pasajeros doméstico –medido en RPKs– mientras que su capacidad –medida en ASKs– se elevó en 92%. Como resultado, el factor de ocupación en la operación doméstica de pasajeros alcanzó al 77% para el año.

PARTICIPACIÓN MERCADO DOMÉSTICO



En cuanto a su operación internacional, LAN Ecuador conecta al país con los principales centros de interés en el extranjero. Con tripulación local, vuela todos los días desde Guayaquil y Quito a Nueva York, Miami, Madrid –siendo la primera línea aérea ecuatoriana en operar a Europa–, Santiago, Lima y Buenos Aires. Cabe destacar que en mayo, la Compañía inauguró la ruta directa Quito/Guayaquil-Buenos Aires, la que hoy sirve con cinco frecuencias semanales.

En 2011 LAN Ecuador fue distinguida por segundo año consecutivo con el primer lugar en la categoría aerolíneas como “La Mejor en Calidad de Servicio”, otorgado por la revista de negocios EKOS. Asimismo, la Compañía recibió la Medalla al “Mérito Turístico” por parte del Municipio de Santa Cruz, Galápagos.

Negocios

LAN Perú



La Compañía realiza 136 vuelos regionales por semana a trece destinos, y 60 internacionales por semana a destinos desde Lima.

Desde su lanzamiento en 1999, LAN Perú se ha preocupado de mejorar continuamente su propuesta de valor, con el objetivo de brindar al pasajero la mejor experiencia de viaje. Al cierre de 2011, LAN Perú operó en el negocio doméstico con una flota de 14 Airbus A319, siendo la aerolínea que opera los aviones más modernos y seguros del país.

Además, en este período la empresa profundizó su operación doméstica, incrementando de dos a tres, como mínimo, sus vuelos diarios a los 14 destinos que actualmente sirve (a excepción de Tumbes que es un destino estacional), ofreciendo así la mayor cobertura, conectividad e integración nacional.

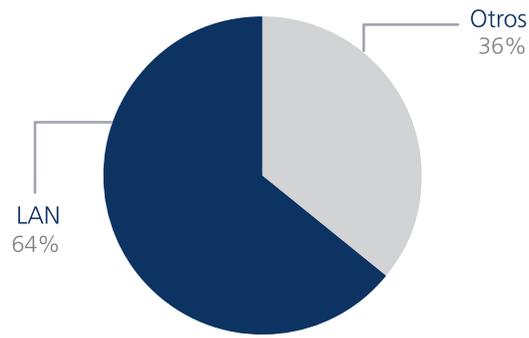
Durante el año 2011 LAN Perú enfrentó un escenario altamente competitivo debido al ingreso de nuevos actores, altos precios de combustible y la fuerte baja de tarifas impulsada por sus principales competidores, Peruvian Airlines y TACA. La operación también se vio impactada por otras situaciones difíciles, como los conflictos sociales en Juliaca y Cajamarca, que afectaron el turismo. Sin embargo, la Compañía se mantuvo como el principal operador aéreo del mercado doméstico, con 64% de participación. Transportando cerca de 4 millones de pasajeros.

Con todo, durante el año 2011, el tráfico doméstico de LAN Perú (medido en RPKs) aumentó 3% mientras que la capacidad (medido en ASKs) aumentó un 1%. Como resultado, el factor de ocupación aumentó dos puntos porcentuales, alcanzando 78% para el año.

De igual forma, LAN Perú continuó trabajando para seguir consolidando a Lima como el punto estratégico de conexión de sus vuelos internacionales, cuyo desarrollo a través de los años, le ha permitido aumentar la conectividad para los pasajeros, tanto dentro de la región, como desde y hacia Centro América, Estados Unidos y Europa. La Compañía realiza 136 vuelos regionales por semana a trece destinos, y 60 internacionales por semana a destinos desde Lima.

En línea con brindar el mejor servicio a sus clientes y promover los viajes en avión, en el mes de junio la Compañía lanzó LANTOURS, ofreciendo una variada gama de programas turísticos para viajar en Perú y el mundo, diseñados especialmente para satisfacer las necesidades de viaje de los pasajeros.

PARTICIPACIÓN MERCADO DOMÉSTICO



Muestra del compromiso de LAN Perú con el desarrollo social y económico del país, la Compañía construyó en el último semestre del 2011, una Base Premium de Mantenimiento que permitirá realizar nuevos trabajos programados de mantenimiento. Adicionalmente, en noviembre de 2011 LAN Perú inauguró un novedoso servicio, el cual busca brindar una mayor comodidad y ahorro de tiempo a los turistas que visitan el Cusco, a través del establecimiento del primer City Bag Drop en el centro de la ciudad. Permite al pasajero dejar su equipaje en un lugar seguro, evitándole tener que cargarlo hasta el aeropuerto.

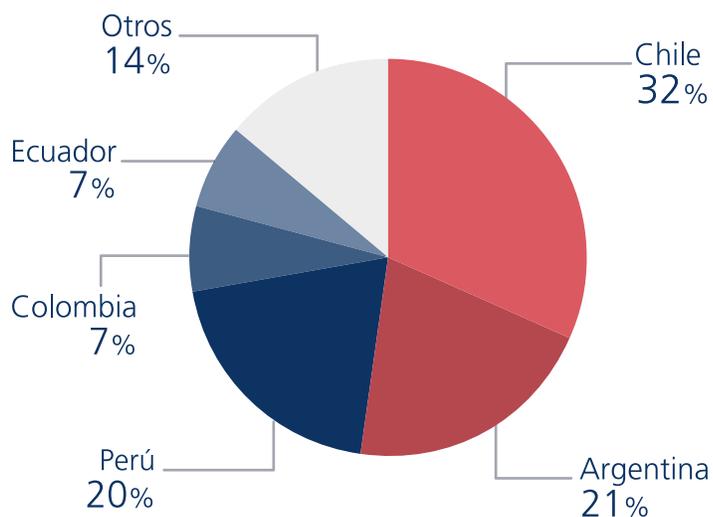
Negocios

LANPASS



A diciembre de 2011 LANPASS cuenta con 5,6 millones de socios distribuidos en Chile, Argentina, Perú y Ecuador, entre otros países. Durante este período se incorporaron 1.250.000 socios, haciendo crecer la base en un 30%.

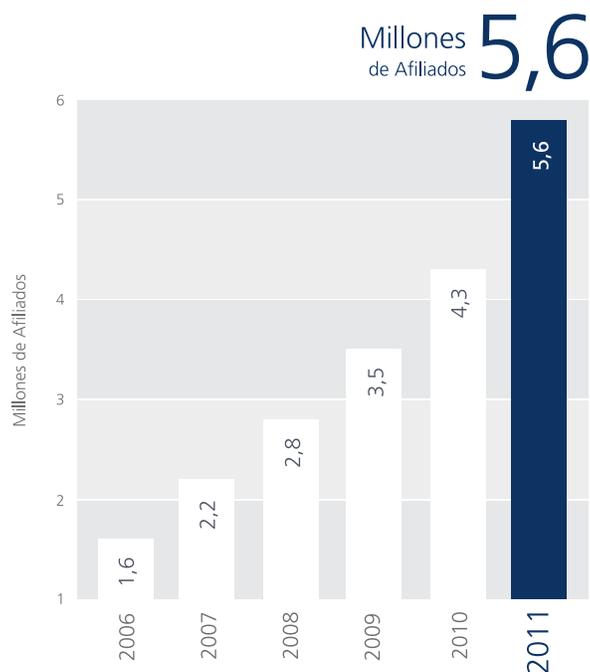
DISTRIBUCIÓN SOCIOS POR PAÍS



LANPASS es el programa de pasajero frecuente de LAN, creado para premiar la preferencia y lealtad de sus pasajeros. Los socios acumulan kilómetros cada vez que vuelan en LAN y en cualquiera de las aerolíneas que integran la alianza Oneworld o asociadas a LANPASS, así como también, cuando compran o usan los servicios de las empresas adheridas al programa, como bancos y comercios. Los kilómetros acumulados pueden ser canjeados por pasajes para volar gratis, o bien, por productos de un catálogo virtual. Esta última opción, está disponible en Chile, Perú y Argentina.

A diciembre de 2011, LANPASS cuenta con 5,6 millones de socios distribuidos en Chile, Argentina, Perú y Ecuador, entre otros países. Durante este período se incorporaron 1.250.000 socios, haciendo crecer la base en un 30%. Cabe destacar que a fines de 2011, se lanzó LANPASS en Colombia, lo que significó incorporar nuevos socios colombianos al programa.

NÚMERO DE SOCIOS



Con el objeto de ampliar a más personas los beneficios y privilegios que ofrece el programa, en septiembre de 2011 se mejoró el sistema de Canje Flexible LANPASS (lanzado en 2009), el cual permite a los socios acceder a una cantidad aún mayor de asientos disponibles, y elegir con flexibilidad la fecha para viajar en cualquier temporada del año, sujeto a una cantidad variable de kilómetros requeridos por canje. Este nuevo sistema, permitió un incremento de 32% en los premios canjeados en relación al año 2010.

En esta misma línea, durante el año 2011 se continuó reforzando el programa, y es así como en Chile, se crearon nuevas alianzas comerciales que abarcan otras industrias (inmobiliaria, retail, clínicas, automotoras), generando cada vez una mayor habitualidad con el programa.

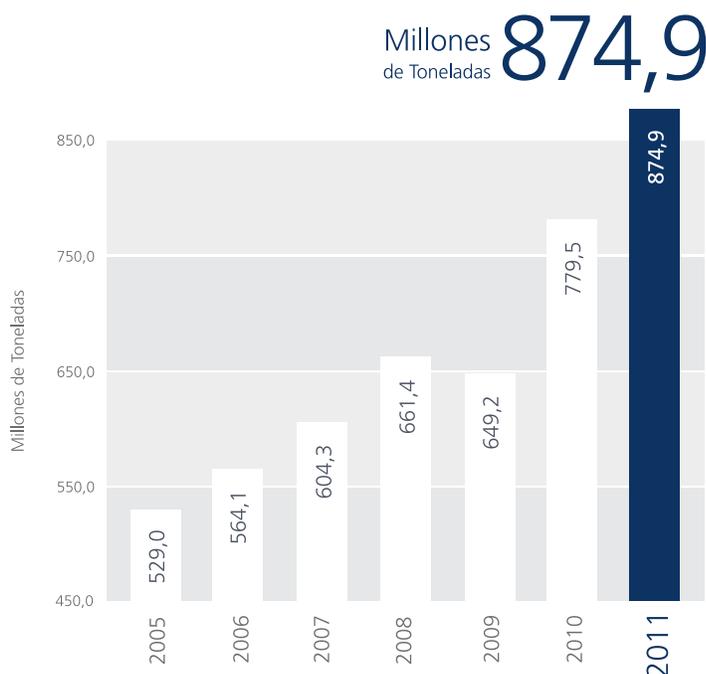
Negocios

LAN Cargo



La red de Lan Cargo y sus filiales en Brasil, México y Colombia, permiten a la Compañía ofrecer la más amplia conectividad entre puntos estratégicos de la región y el mundo. Ventaja competitiva que ninguna otra aerolínea es capaz de ofrecer en el continente.

TONELADAS TRANSPORTADAS

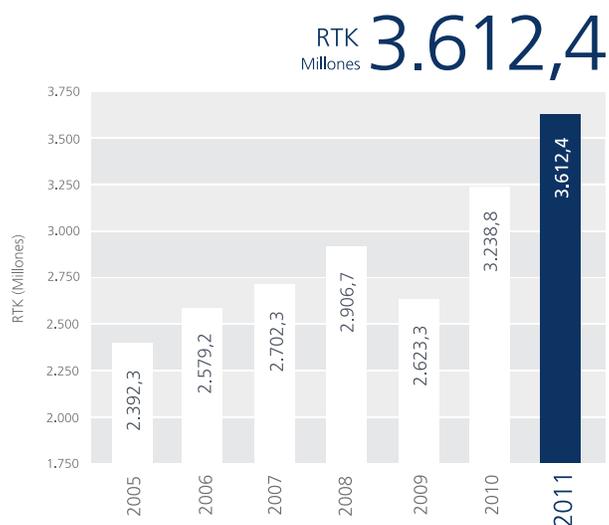


LAN Cargo es el principal operador de carga aérea en América Latina, liderazgo que ha construido gracias a sus atributos de confiabilidad, seguridad y buen servicio, y a su gran flexibilidad para adaptarse a las condiciones de mercado. En esto último, ha sido clave el modelo de negocios implementado por la Compañía, el cual se basa en la operación eficiente de aviones cargueros dedicados, en combinación con la óptima utilización de la capacidad disponible en aviones de pasajeros, lo que le permite rentabilizar sus rutas, adecuar su operación a los ciclos económicos e incrementar el factor de ocupación de sus vuelos.

La red que Lan Cargo y sus filiales –ABSA en Brasil, MasAir en México y LANCO en Colombia-, permite a la Compañía ofrecer la más amplia conectividad entre puntos estratégicos de la región y el mundo, lo que le confiere una ventaja competitiva que ninguna otra aerolínea es capaz de ofrecer en el continente.

El crecimiento de la flota ha sido determinante en el éxito del negocio carguero de LAN, al permitirle aumentar su capacidad operativa y conectividad. En este período se incorporó un avión Boeing 767-300F sumando 12 aviones de este modelo, cuya operación continua durante el año, le permitió fortalecer su posición y competitividad en la región, además de ingresar a nuevos mercados. Adicionalmente, LAN Cargo opera dos modernos Boeing 777-200F, considerados los aviones más modernos y eficientes de la industria en su tipo.

TRÁFICO



Durante el año 2011, el negocio carguero se desarrolló en un difícil entorno, producto del alza del combustible y de las turbulencias económicas en Estados Unidos y Europa, lo cual se vio reflejado en una caída del 1% de la industria carguera a nivel mundial. Bajo este escenario, sin embargo, la Compañía logró seguir aumentando sus tráficos, con un crecimiento de 12% y 875 millones de toneladas transportadas, y además logró recuperar exitosamente los aumentos del precio del combustible. Como resultado, el factor de ocupación se ubicó en 70%, similar al año anterior. Los ingresos de carga en 2011 alcanzaron US\$ 1,567 millones, un 23% de aumento respecto del 2010.

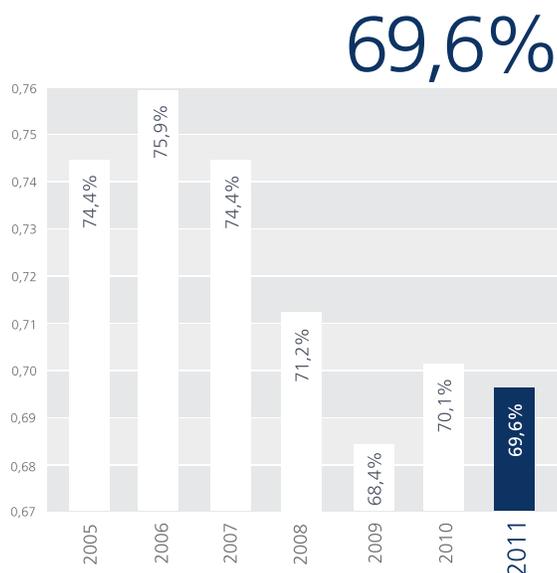
Especialmente relevante en este período, fue el aumento de 34% a 37% de participación logrado en las rutas que conectan América Latina con Estados Unidos, pese a enfrentar una competencia más agresiva y un crecimiento prácticamente plano de los mercados. Además, en la Costa Oeste de Norteamérica, la Compañía elevó a cerca del 45% su cuota de mercado en la principal ruta, Los Ángeles-México, mejorando en casi 9 puntos porcentuales su participación.

CAPACIDAD



Asimismo, LAN Cargo consolidó su presencia en el mercado doméstico de Brasil, tanto en la ruta desde Sao Paulo a Manaus, como al Nordeste, particularmente hacia las ciudades de Recife y Fortaleza, logrando un crecimiento de un 52% en las toneladas transportadas respecto al año 2011.

FACTOR DE OCUPACIÓN



Durante 2011, la Compañía continuó aumentando su cobertura de destinos, y es así como comenzó a operar nuevos mercados desde Miami, tales como Valencia en Venezuela y el onceavo destino en Brasil, Salvador. Adicionalmente incrementó sus operaciones a Europa, ya que a las 4 frecuencias que operaba con los Boeing 777-200F, sumó otras dos frecuencias en aviones Boeing 767-300F, con el objeto de hacer frente a los crecimientos de oferta de la competencia, conjuntamente con pavimentar el camino para la llegada de dos nuevos Boeing 777-200F, que se incorporarán a la flota en el último trimestre de 2012.

En la actualidad, la Compañía opera vuelos de carga a puntos claves en Estados Unidos, como son; Miami, Los Angeles y Nueva York, Europa; Madrid, Frankfurt y Ámsterdam y a 30 destinos dentro de América Latina.

En este negocio, los principales competidores de LAN en rutas regionales y en rutas desde y hacia Estados Unidos son Atlas, Centurión y Tampa. En las rutas a Europa, compete con Lufthansa Cargo, Martinair, Cargolux y Emirates.

YIELD



INGRESO POR ATK



En este período LAN realizó importantes inversiones en Colombia y Brasil, a través de sus filiales Lanco y Absa, respectivamente, consolidando de esta manera su compromiso con ambos países. En Colombia, la Compañía inauguró las bodegas de carga más modernas de la región en el aeropuerto El Dorado de Bogotá, involucrando una inversión de US\$ 7 millones, lo que significó un crecimiento de 125% en la capacidad. Esto le permitirá optimizar el despacho del principal producto de exportación del país por vía aérea, como son las flores, que representan más del 80% de la carga. Cabe destacar que Colombia es el principal mercado de exportación de carga aérea desde América Latina a Estados Unidos.

En Brasil, en tanto, la Compañía inauguró un moderno almacén en el aeropuerto internacional Eduardo Gomes en la ciudad de Manaus –el más importante en la zona norte del país–, instalación que le significó crecer 60% en capacidad, incorporar los mejores procesos operacionales de la red de LAN Cargo al negocio doméstico en Brasil y asegurar el crecimiento futuro de la empresa.

Capítulo VI

Sostenibilidad

Sostenibilidad

La estrategia de sostenibilidad de LAN

En LAN estamos conscientes que un alto desempeño económico es importante conciliarlo con un destacado desempeño social y ambiental, que agregue valor a nuestros públicos de interés y generen desarrollo en los países donde operamos.

Por esta razón, y desde el año 2011, la Compañía cuenta con una estrategia de sostenibilidad que muestra los ocho ámbitos en los cuales, la Compañía está trabajando para aportar al desarrollo sostenible.



Excelencia en la Operación

Constantemente buscamos nuevas tecnologías y formas de llevar a cabo los procesos para lograr ser una de las 10 mejores aerolíneas tanto en el aspecto económico, como social y medioambiental.

HOST

La implementación del proyecto HOST, que significa cambiar el sistema de reserva, inventario y chequeo de pasajeros de LAN, nos permitirá un crecimiento sin perder la calidad hacia nuestros clientes y en forma más eficiente en costos.

LEAN

Desde el inicio de su implementación en 2009, el programa LEAN que es una filosofía de trabajo que busca la eficiencia y sostenibilidad, ha logrado reducir el tiempo en tierra de los aviones, disminuir errores en diferentes procesos, aumentar la productividad y conseguir importantes beneficios medioambientales.

Ética y Gobernanza

Promovemos y velamos un comportamiento ético y transparente en todas las decisiones de la compañía por medio de los valores que nos identifican.

CÓDIGO DE ÉTICA

Todos los altos ejecutivos financieros deben firmar un Código de Ética, para promover conductas honestas y éticas en relación a la divulgación de información financiera, el cumplimiento normativo y conflictos de interés.

CÓDIGO DE CONDUCTA

Cada trabajador de LAN cuenta con un Código de Conducta que orienta su conducta y comportamiento dentro de la organización.

Nuestras Personas

Impulsamos el desarrollo profesional, social y personal de los colaboradores, apoyando sus iniciativas, promoviendo un buen ambiente laboral y el desarrollo de talentos. Entendiendo así que en LAN somos personas cuidando personas.

4

Voluntariados Corporativos

En el 2011 se realizaron 4 voluntariados corporativos en Sudamérica con la finalidad de incorporar a los trabajadores de LAN en el cuidado del medioambiente y la promoción de un turismo sostenible.

21.838

Trabajadores

Los trabajadores de LAN son 21.838 trabajadores, de los cuales el 42,6% son mujeres y el 57,4% hombres.

29,49

USD Millones en Capacitación

Durante el 2011 se capacitaron 18.687 personas lo que significó una inversión en capacitación de 29,49 USD Millones.

Medioambiente

Velamos por el cuidado del medioambiente en todos nuestros procesos, gestionando y minimizando nuestro impacto y promoviendo acciones responsables tanto al interior de la compañía como con quienes nos relacionamos.

75,1 kg

de CO2 por Pasajero Kilometro Transportado

Durante 2011 se midió la huella de carbono Corporativa de LAN, que destacó por ser una de las más eficientes de la industria, 75,1 kg de CO2 por pasajero kilómetro transportado

BIOCOMBUSTIBLE

Conscientes de incentivar el desarrollo sostenible de los biocombustibles, formamos una asociación para el desarrollo de combustibles alternativos en Latinoamérica.

SGA

Sistema de Gestión Ambiental

Iniciamos el proceso de implementación de un Sistema de Gestión Ambiental para cada una de las filiales en Chile, Perú, Argentina, Ecuador, Colombia y Miami para LAN CARGO.

Seguridad

Velamos por el cuidado de nuestra operación y personas, asegurando los máximos estándares de seguridad para nuestros clientes, durante todo el trayecto en que utilicen nuestros servicios.

5
Áreas de
Seguridad

5 áreas conforman la estructura establecida por la Compañía para gestionar todos los aspectos relacionados con la Seguridad: Seguridad Operacional (para lo relacionado con la seguridad del vuelo), Seguridad Corporativa (en lo relativo a vigilancia y protección de personas, instalaciones, aeropuertos y bienes), Seguridad Laboral (programa de Salud y Seguridad Ocupacional), Emergencias y Auditorías de Seguridad (sistemas y procesos en áreas operacionales)

1.603
Voluntarios APF

1603 voluntarios inscritos en el programa de APF

IOSA

LAN y sus filiales cuentan con la certificación de seguridad IOSA.

0
Accidentes

Desde 1991 no han ocurrido accidentes de vuelos que involucren lesiones graves a pasajeros, tripulación o aeronaves.

Proveedores

Potenciamos relaciones de largo plazo, cumpliendo los acuerdos que se llevan a cabo, fortaleciendo el desarrollo y bienestar a lo largo de nuestra cadena de aprovisionamiento.

82%
Proveedores
Locales

El 82% del dinero por compras corporativas globales, fue distribuido entre proveedores de los países donde existe operación doméstica en Argentina, Chile, Colombia, Ecuador y Perú.

4
Grupos de
Proveedores

4 son los grupos en que están clasificados los proveedores de LAN.

TRANSPARENCIA

Desde el año 2010 se utiliza el sistema Qmarket que facilita y transparenta los procesos de licitación.

Comunidad

LAN cumple un rol en el desarrollo y la conectividad de la región, movilizando ayuda humanitaria, promoviendo el turismo sostenible y el cuidado del medioambiente, acercando el mundo aeronáutico a los niños, con el objetivo de contribuir a que nuestros destinos de hoy sigan siendo destinos mañana.

2.500
Equipos Donados

Más de 2500 equipos computacionales fueron entregados a organizaciones sin fin de lucro en Sudamérica.

14
Localidades en
Sudamérica

Gracias al programa Cuido mi destino, desde su creación se han recuperado espacios con valor turístico en 14 localidades de Sudamérica, motivando a unos 800 jóvenes en el cuidado de sus ciudades y el interés por el turismo sostenible.

AYUDA HUMANITARIA

Se trasladan voluntarios, trabajadores y beneficiarios de distintas organizaciones de ayuda humanitaria entre las que destacan: América Solidaria, Un techo para mi país, Coaniquem, Operación Sonrisa y Unicef.

5.000
Niños conocieron
LAN

5000 niños, la mayor parte de escasos recursos, pudieron conocer las instalaciones de la compañía y cientos de ellos viajaron por primera vez gracias a los programas Conociendo LAN.

ALIANZAS RSE

LAN y sus filiales se han adherido a diversas organizaciones promotoras de la Responsabilidad Social Empresarial y del Desarrollo Sostenible como son: Acción RSE (Chile), IARSE (Argentina), CEADS (Argentina) y la Organización Mundial de Turismo (OMT).

Clientes y Pasajeros

Proveemos un servicio de transporte aéreo de pasajeros y de carga confiable, seguro y encantador para los clientes, contribuyendo a la conexión entre los países sudamericanos y conectándolos con el resto del mundo.

874.899
Toneladas de Carga

Se movilizaron con LAN 22,5 millones de pasajeros y 874.899 toneladas de carga, durante el 2011.

5,6
Millones de
Pasajeros LANPASS

5,6 millones de pasajeros fidelizados con LANPASS.

CULTURA DE SERVICIO

Desde 2009 se inició el programa interno Cultura de Servicio, cuyo objetivo principal es dar un paso más allá en la relación con el cliente, entregándole un servicio que no sólo es garantía de excelencia operacional, sino que también se preocupa de establecer un lazo cercano con éste.

SOSTENIBILIDAD EN LAN

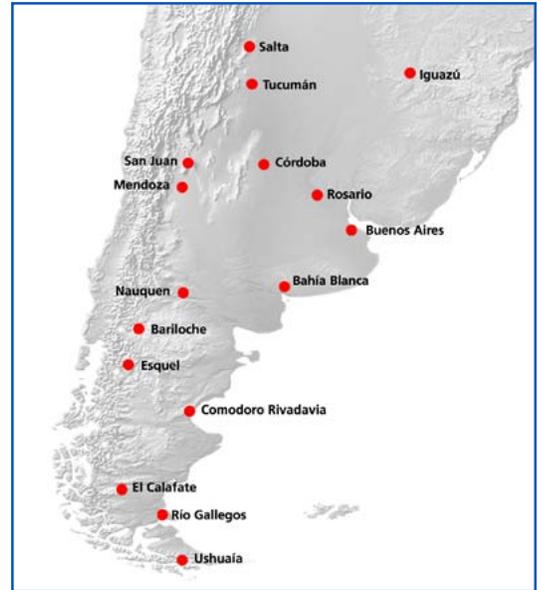
Incorporación del segmento "Sostenibilidad en LAN" en nuestras web de LAN.com y LANCARGO.com, asimismo se incorporo el espacio "RSC y Medioambiente" en Revista IN para comunicar las novedades en materia de sostenibilidad.

Destinos

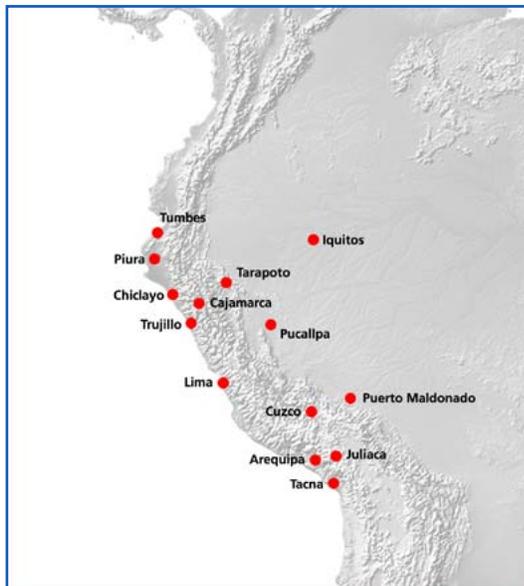
Chile



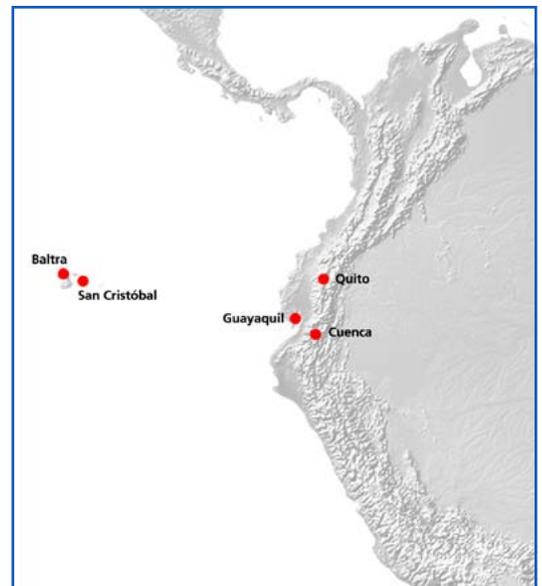
Argentina



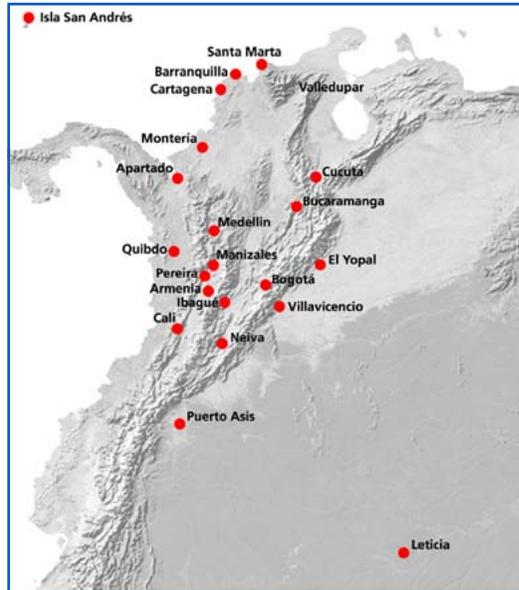
Perú



Ecuador



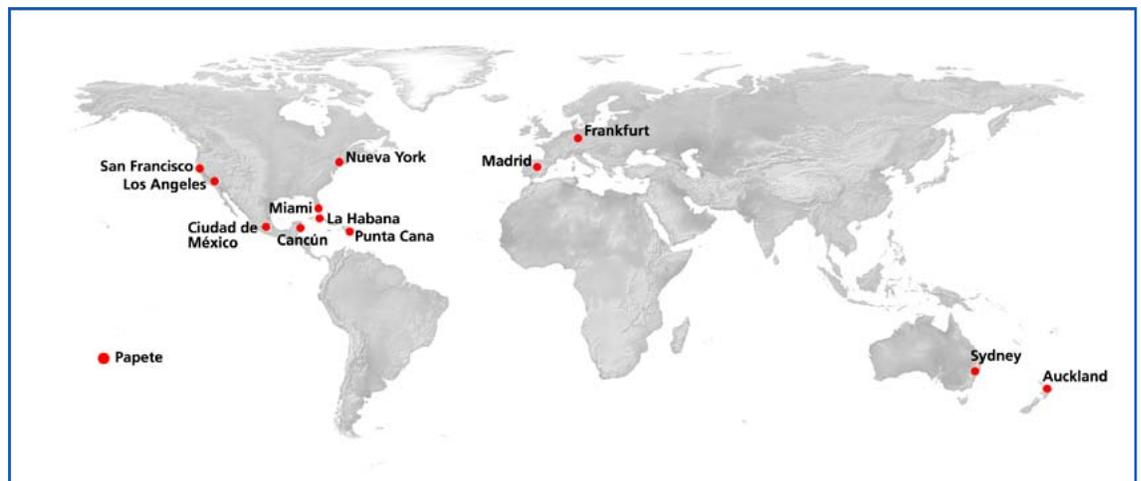
Colombia



Regional



Largo Alcance



Destinos

Destinos sólo carga

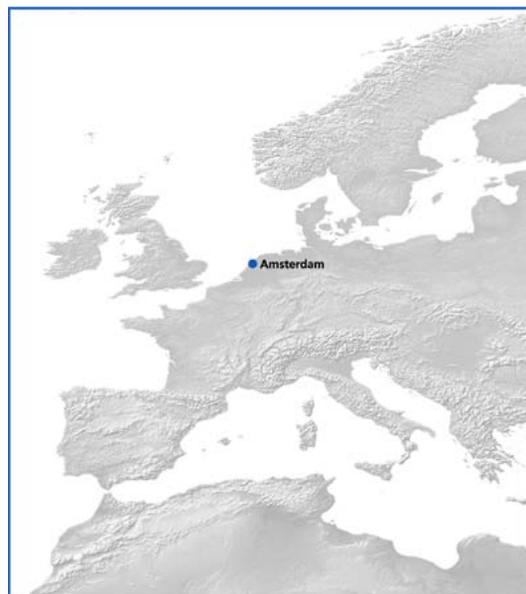
Brasil



América (otros)



Europa



Destinos

Código compartido pasajeros

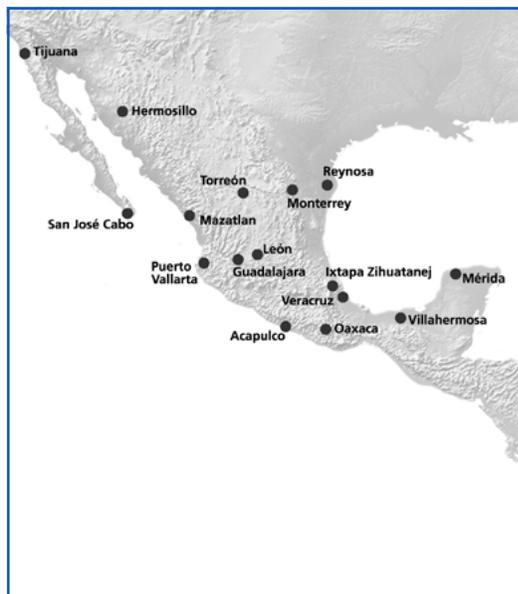
Estados Unidos



Sudamérica



México



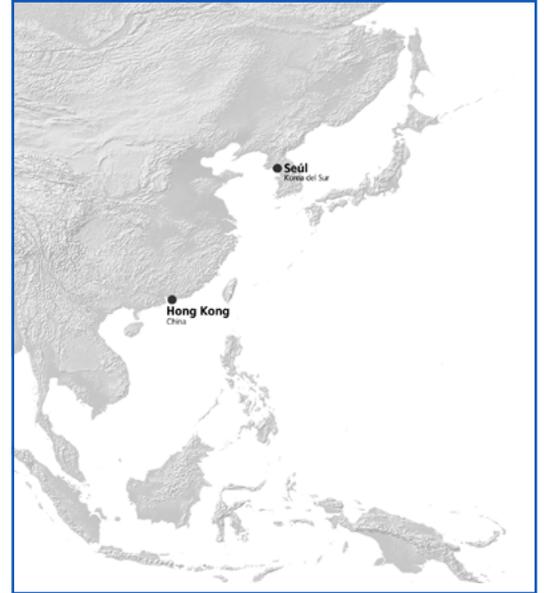
Canadá



Europa



Asia



Capítulo VII

Estados Financieros y Notas

Estados Financieros Consolidados

LAN Airlines S.A. y Filiales

Contenido

Informe de los auditores independientes
 Estado de situación financiera clasificado consolidado
 Estado de resultados consolidado por función
 Estado de resultados integrales consolidado
 Estado de cambios en el patrimonio
 Estado de flujos de efectivo consolidado - método directo
 Notas a los estados financieros consolidados

CLP | Pesos Chilenos

ARS | Pesos Argentinos

US\$ | Dólares Estadounidenses

MUS\$ | Miles de Dólares Estadounidenses

COP | Pesos Colombianos

Estados Financieros y Notas

Informe de los Auditores Independientes

Santiago, 14 de febrero 2012

Señores Accionistas y Directores

Lan Airlines S.A.

Hemos efectuado una auditoría a los estados consolidados de situación financiera de Lan Airlines S.A. y filiales al 31 de diciembre de 2011 y 2010 y a los correspondientes estados consolidados de resultados integrales, de cambios en el patrimonio y de flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas. La preparación de dichos estados financieros (que incluyen sus correspondientes notas), es responsabilidad de la Administración de Lan Airlines S.A. Nuestra responsabilidad consiste en emitir una opinión sobre estos estados financieros con base en las auditorías que efectuamos.

Nuestras auditorías fueron efectuadas de acuerdo con normas de auditoría generalmente aceptadas en Chile. Tales normas requieren que planifiquemos y realicemos nuestro trabajo con el objeto de lograr un razonable grado de seguridad que los estados financieros consolidados están exentos de representaciones incorrectas significativas. Una auditoría comprende el examen, a base de pruebas, de evidencias que respaldan los montos e informaciones revelados en los estados financieros consolidados. Una auditoría comprende, también, una evaluación de los principios de contabilidad utilizados y de las estimaciones significativas hechas por la Administración de la Compañía, así como una evaluación de la presentación general de los estados financieros consolidados. Consideramos que nuestras auditorías constituyen una base razonable para fundamentar nuestra opinión.

En nuestra opinión, los mencionados estados financieros consolidados presentan razonablemente, en todos sus aspectos significativos, la situación financiera consolidada de Lan Airlines S.A. y filiales al 31 de diciembre de 2011 y 2010, los resultados integrales de sus operaciones y los flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas, de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera.

Renzo Corona Spedaliere

RUT: 6.373.028-9

Indice

de las Notas a los estados financieros consolidados de Lan Airlines S.A. y Filiales

Nota 1	Información general	13
Nota 2	Resumen de principales políticas contables	16
	2.1 Bases de preparación	16
	2.2 Bases de consolidación	19
	2.3 Transacciones en moneda extranjera	20
	2.4 Propiedades, plantas y equipos	20
	2.5 Activos intangibles distintos de la plusvalía	21
	2.6 Plusvalía	21
	2.7 Costos por intereses	21
	2.8 Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros	21
	2.9 Activos financieros	22
	2.10 Instrumentos financieros derivados y actividades de cobertura	23
	2.11 Inventarios	24
	2.12 Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	24
	2.13 Efectivo y equivalentes al efectivo	24
	2.14 Capital emitido	24
	2.15 Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	24
	2.16 Préstamos que devengan intereses	24
	2.17 Impuestos diferidos	25
	2.18 Beneficios a los empleados	25
	2.19 Provisiones	25
	2.20 Reconocimiento de ingresos	26
	2.21 Arrendamientos	26
	2.22 Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	27
	2.23 Mantenimiento	27
	2.24 Medio ambiente	27
Nota 3	Gestión del riesgo financiero	28
	3.1 Factores de riesgo financiero	28
	3.2 Gestión del riesgo del capital	37
	3.3 Estimación del valor justo	38
Nota 4	Estimaciones y juicios contables	40
Nota 5	Información por segmentos	41
Nota 6	Efectivo y equivalentes al efectivo	43
Nota 7	Instrumentos financieros	44
	7.1 Instrumentos financieros por categorías	44
	7.2 Instrumentos financieros por monedas	46
Nota 8	Deudores comerciales, otras cuentas por cobrar y cuentas por cobrar no corrientes	47

Nota 9	Cuentas por cobrar y por pagar a entidades relacionadas	51
Nota 10	Inventarios	53
Nota 11	Otros activos financieros	54
Nota 12	Otros activos no financieros	56
Nota 13	Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	58
Nota 14	Inversiones en subsidiarias	59
Nota 15	Inversiones contabilizadas utilizando el método de la participación	62
Nota 16	Activos intangibles distintos de la plusvalía	65
Nota 17	Plusvalía	67
Nota 18	Propiedades, plantas y equipos	68
Nota 19	Impuestos e impuestos diferidos	77
Nota 20	Otros pasivos financieros	83
Nota 21	Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	88
Nota 22	Otras provisiones	91
Nota 23	Otros pasivos no financieros corrientes	94
Nota 24	Provisiones no corrientes por beneficios a los empleados	95
Nota 25	Cuentas por pagar, no corrientes	97
Nota 26	Patrimonio	97
Nota 27	Ingresos de actividades ordinarias	103
Nota 28	Costos y gastos por naturaleza	104
Nota 29	Ganancias (pérdidas) por ventas de activos no corrientes y no mantenidos para la venta	106
Nota 30	Otros ingresos, por función	107
Nota 31	Moneda extranjera y diferencias de cambio	108
Nota 32	Ganancia por acción	114
Nota 33	Contingencias	115
Nota 34	Compromisos	120
Nota 35	Transacciones con partes relacionadas	125
Nota 36	Pagos basados en acciones	128
Nota 37	Medio ambiente	129
Nota 38	Hechos posteriores a la fecha de los estados financieros	130
Nota 39	Combinación de negocios	131

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA CLASIFICADO CONSOLIDADO

ACTIVOS

Activos	Nota	Al 31 de diciembre 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre 2010 MUS\$
Activos corrientes			
Efectivo y equivalentes al efectivo	6-7	374.407	631.052
Otros activos financieros, corrientes	7-11	227.803	245.451
Otros activos no financieros, corrientes	12	26.660	18.820
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	7-8	537.406	481.350
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	7-9	838	50
Inventarios	10	72.787	53.193
Activos por impuestos, corrientes		98.789	97.656
Total de activos corrientes distintos de los activos o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios		1.338.690	1.527.572
Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	13	4.661	5.497
Total activos corrientes		1.343.351	1.533.069
Activos no corrientes			
Otros activos financieros, no corrientes	7-11	21.833	21.587
Otros activos no financieros, no corrientes	12	58.163	32.508
Cuentas por cobrar, no corrientes	7-8	7.491	7.883
Inversiones contabilizadas utilizando el método de la participación	15	991	593
Activos intangibles distintos de la plusvalía	16	64.923	45.749
Plusvalía	17	163.777	157.994
Propiedades, plantas y equipos	18	5.927.982	4.948.430
Activos por impuestos diferidos	19	60.148	38.084
Total activos no corrientes		6.305.308	5.252.828
Total Activos		7.648.659	6.785.897

Las Notas adjuntas números 1 a 39 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA CLASIFICADO CONSOLIDADO

PATRIMONIO Y PASIVOS

Pasivos	Nota	Al 31 de diciembre 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre 2010 MUS\$
Pasivos corrientes			
Otros pasivos financieros, corrientes	7-20	582.257	542.624
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	7-21	645.086	645.571
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	7-9	367	184
Otras provisiones, corrientes	22	7.363	753
Pasivos por impuestos, corrientes		29.369	15.736
Otros pasivos no financieros, corrientes	23	1.057.637	939.151
Total pasivos corrientes		2.322.079	2.144.019
Pasivos no corrientes			
Otros pasivos financieros, no corrientes	7-20	3.109.136	2.562.348
Cuentas por pagar, no corrientes	7-25	354.930	425.681
Otras provisiones, no corrientes	22	22.385	32.120
Pasivo por impuestos diferidos	19	369.625	312.012
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	24	13.132	9.657
Total pasivos no corrientes		3.869.208	3.341.818
Total Pasivos		6.191.287	5.485.837

Patrimonio	Nota	Al 31 de diciembre 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre 2010 MUS\$
Capital emitido	26	473.907	453.444
Ganancias acumuladas	26	1.116.798	949.214
Otras participaciones en el patrimonio	26	8.492	5.463
Otras reservas	26	(153.873)	(111.307)
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora		1.445.324	1.296.814
Participaciones no controladoras		12.048	3.246
Total patrimonio		1.457.372	1.300.060
Total Patrimonio y Pasivos		7.648.659	6.785.897

Las Notas adjuntas números 1 a 39 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADO POR FUNCIÓN

	Nota	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre 2011 MUS\$	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre 2010 MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	27	5.585.440	4.390.502
Costo de ventas		(4.078.598)	(3.012.698)
Ganancia bruta		1.506.842	1.377.804
Otros ingresos, por función	30	132.804	132.826
Costos de distribución		(479.829)	(383.517)
Gastos de administración		(405.716)	(331.831)
Otros gastos, por función		(214.411)	(172.428)
Otras ganancias (pérdidas)		(33.039)	5.438
Ingresos financieros		14.453	14.946
Costos financieros	28	(139.077)	(155.279)
Participación en las ganancias (pérdidas) de asociadas y negocios conjuntos que se contabilicen utilizando el método de la participación	15	458	132
Diferencias de cambio	31	(256)	13.792
Resultado por unidades de reajuste		131	149
Ganancia, antes de impuestos		382.360	502.032
Gasto por impuesto a las ganancias	19	(61.789)	(81.107)
Ganancia del Ejercicio		320.571	420.925
Ganancia, atribuible a los propietarios de la controladora		320.197	419.702
Ganancia atribuible a participaciones no controladoras		374	1.223
Ganancia del ejercicio		320.571	420.925
Ganancias por acción			
Ganancias básicas por acción (US\$)	32	0,94335	1,23882
Ganancias diluidas por acción (US\$)	32	0,94260	1,23534

Las Notas adjuntas números 1 a 39 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES CONSOLIDADO

	Nota	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre 2011 MUS\$	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre 2010 MUS\$
Ganancia del Ejercicio		320.571	420.925
Componentes de otro resultado integral, antes de impuestos			
Diferencia de cambio por conversión			
Ganancias (pérdidas) por diferencias de cambio de conversión, antes de impuestos	31	(10.864)	708
Otro resultado integral, antes de impuestos, diferencias de cambio por conversión		(10.864)	708
Coberturas del flujo de efectivo			
Ganancias (pérdidas) por coberturas de flujos de efectivo, antes de impuestos	20	(40.368)	(17.855)
Otro resultado integral, antes de impuestos, coberturas del flujo de efectivo		(40.368)	(17.855)
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto			
Impuesto a las ganancias relacionado con diferencias de cambio de conversión de otro resultado integral	19	1.846	(120)
Impuesto a las ganancias relacionado con coberturas de flujos de efectivo de otro resultado integral	19	6.862	3.035
Suma de impuestos a las ganancias relacionados con componentes de otro resultado integral		8.708	2.915
Otro resultado integral		(42.524)	(14.232)
Resultado integral total		278.047	406.693
Resultado integral atribuible a:			
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora		277.631	405.549
Resultado integral atribuible a participaciones no controladoras		416	1.144
Resultado integral total		278.047	406.693

Las Notas adjuntas números 1 a 39 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO - 2011

Nota	Patrimonio atribuible a la controladora						Participaciones no controladoras MUS\$	Patrimonio total MUS\$
	Capital emitido MUS\$	Otras participaciones en el patrimonio MUS\$	Reservas por diferencias de cambio en conversiones MUS\$	Reservas de coberturas de flujo de caja MUS\$	Ganancias acumuladas MUS\$	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUS\$		
Patrimonio previamente reportado 1 de enero de 2011	453.444	5.463	(4.257)	(107.050)	949.214	1.296.814	3.246	1.300.060
Cambios en patrimonio								
Resultado integral								
Ganancia (pérdida)	26	-	-	-	320.197	320.197	374	320.571
Otro resultado integral		-	(9.060)	(33.506)	-	(42.566)	42	(42.524)
Total resultado integral		-	(9.060)	(33.506)	320.197	277.631	416	278.047
Transacciones con los accionistas								
Emisión de patrimonio	26-36	23.135	-	-	-	23.135	-	23.135
Dividendos	26	-	-	-	(151.981)	(151.981)	-	(151.981)
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios, patrimonio	26-36	(2.672)	-	-	(632)	(275)	8.386	8.111
Total transacciones con los accionistas		20.463	3.029	-	(152.613)	(129.121)	8.386	(120.735)
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2011		473.907	8.492	(13.317)	(140.556)	1.116.798	12.048	1.457.372

Las Notas adjuntas números 1 a 39 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO - 2010

		Patrimonio atribuible a la controladora							Patrimonio total MUS\$
Nota	Capital emitido MUS\$	Otras participaciones en el patrimonio MUS\$	Reservas por diferencias de cambio en conversiones MUS\$	Reservas de coberturas de flujo de caja MUS\$	Ganancias acumuladas MUS\$	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUS\$	Participaciones no controladoras MUS\$	Patrimonio total MUS\$	
Patrimonio previamente reportado 1 de enero de 2010	453.444	2.490	(4.924)	(92.230)	740.047	1.098.827	7.099	1.105.926	
Cambios en patrimonio									
Resultado integral									
26	-	-	-	-	419.702	419.702	1.223	420.925	
Ganancia (pérdida)						(14.153)	(79)	(14.232)	
Otro resultado integral			667	(14.820)		405.549	1.144	406.693	
Total resultado integral			667	(14.820)	419.702	405.549	1.144	406.693	
Transacciones con los accionistas									
Dividendos						(210.406)		(210.406)	
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios, patrimonio		2.973			(129)	2.844	(4.997)	(2.153)	
Total transacciones con los accionistas		2.973			(210.535)	(207.562)	(4.997)	(212.559)	
Saldos finales ejercicio anterior 31 de diciembre de 2010	453.444	5.463	(4.257)	(107.050)	949.214	1.296.814	3.246	1.300.060	

Las Notas adjuntas números 1 a 39 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO - MÉTODO DIRECTO

	Nota	Por los ejercicios terminados el 31 de diciembre 2011 MUS\$	Por los ejercicios terminados el 31 de diciembre 2010 MUS\$
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		5.966.464	4.831.963
Otros cobros por actividades de operación		52.012	46.336
Clases de pagos			
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios		(4.286.394)	(3.058.168)
Pagos a y por cuenta de los empleados		(883.297)	(633.686)
Otros pagos por actividades de operación		(84.000)	(18.000)
Intereses pagados		(6.766)	(387)
Intereses recibidos		11.428	11.438
Impuestos a las ganancias pagados		626	(11.098)
Otras entradas (salidas) de efectivo		(7.499)	(43.061)
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación		762.574	1.125.337
Flujos de efectivo utilizados en actividades de inversión			
Flujos de efectivo procedentes de la pérdida de control de subsidiarias u otros negocios		47.337	1.491
Flujos de efectivo utilizados para obtener el control de subsidiarias u otros negocios		(3.541)	(12.000)
Otros cobros por la venta de patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades		9.201	12.915
Otros pagos para adquirir patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades		(72)	(60.000)
Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo		93.787	577
Compras de propiedades, planta y equipo		(1.367.025)	(1.029.158)
Importes procedentes de ventas de activos intangibles		6.189	-
Compras de activos intangibles		(27.615)	(19.236)
Dividendos recibidos		89	111
Intereses recibidos		2.848	4.048
Otras entradas (salidas) de efectivo		545	812
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión		(1.238.257)	(1.100.440)
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación			
Importes procedentes de la emisión de acciones		23.153	-
Importes procedentes de préstamos de largo plazo		969.252	687.792
Importes procedentes de préstamos de corto plazo		334.500	-
Reembolsos de préstamos		(883.402)	(554.539)
Pagos de pasivos por arrendamientos financieros		(59.990)	(54.034)
Dividendos pagados		(192.133)	(155.407)
Intereses pagados		(119.086)	(128.722)
Otras entradas (salidas) de efectivo		146.849	80.181
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación		(219.143)	(124.729)
Incremento (disminución) neto en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio		(256.540)	(99.382)
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo		(105)	(613)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo		(256.645)	(100.445)
Efectivo y equivalentes al efectivo al principio del ejercicio	6	631.052	731.497
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	6	374.407	631.052

Las Notas adjuntas números 1 a 39 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

LAN Airlines S.A. y Filiales

NOTA 1 - Información General

LAN Airlines S.A. ("La Sociedad") es una sociedad anónima abierta inscrita ante la Superintendencia de Valores y Seguros bajo el No. 306, cuyas acciones se cotizan en Chile en la Bolsa de Valores de Valparaíso, la Bolsa Electrónica de Chile y la Bolsa de Comercio de Santiago, además de cotizarse en la Bolsa de Valores de Nueva York ("NYSE"), en la forma de American Depositary Receipts ("ADRs"). Su negocio principal es el transporte aéreo de pasajeros y carga, tanto en los mercados domésticos de Chile, Perú, Argentina, Colombia y Ecuador, como en una serie de rutas regionales e internacionales en América, Europa y Oceanía. Estos negocios son desarrollados directamente o a través de sus filiales en distintos países. Además, la Sociedad cuenta con filiales que operan en el negocio de carga en México, Brasil y Colombia.

El 13 de agosto de 2010, LAN Airlines y TAM S.A. (TAM) anunciaron que suscribieron un Memorandum de Entendimiento (MOU) no vinculante donde acuerdan llevar adelante su intención de asociar sus empresas en virtud de una sola entidad matriz que se llamaría LATAM Airlines Group. La asociación propuesta de LAN con TAM estaría dentro de los 10 grupos de aerolíneas más grandes del mundo. LATAM proveerá servicios de transporte de pasajeros y de carga a más de 115 destinos en 23 países, operando a través de una flota de más de 300 aeronaves, con más de 40.000 empleados. Cada una de las aerolíneas del grupo continuaría operando con sus actuales certificados de operación y marcas de manera independiente. Dentro del grupo, TAM continuaría operando como una compañía brasileña con su propia estructura. A su vez, el actual holding de LAN Airlines S.A. operaría como una unidad de negocios independiente dentro del grupo. El 20 de octubre de 2010, LAN Airlines y TAM anunciaron que las subsidiarias operativas de TAM presentaron a la Agencia de Aviación Civil Brasileira ("ANAC") la estructura definitiva de la transacción, la cual fue aprobada por este organismo el 1 de marzo de 2011.

El 18 de enero de 2011, las partes del MOU (1) y los señores Maria Cláudia Oliveira Amaro, Maurício Rolim Amaro, Noemy Almeida Oliveira Amaro y Joao Francisco Amaro (la "Familia Amaro"), como únicos accionistas de TEP, suscribieron (a) un Implementation Agreement y (b) un Exchange Offer Agreement vinculantes (los "Contratos Suscritos") que contienen los términos y condiciones definitivos de la asociación propuesta entre LAN y TAM.

(1) El 13 de agosto de 2010, LAN informó a la Superintendencia de Valores y Seguros, como hecho esencial que, en dicha fecha, LAN, Costa Verde Aeronáutica S.A. e Inversiones Mineras del Cantábrico S.A. (las últimas dos, las "Filiales Cueto"), TAM S.A. ("TAM") y TAM Empreendimentos e Participações S.A. ("TEP"), suscribieron un Memorandum of Understanding ("MOU") no vinculante cuyos aspectos fundamentales fueron resumidos en dicha oportunidad.

El 21 de septiembre de 2011, el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia ("TDLC") aprobó la fusión entre LAN y TAM, estableciendo 14 medidas de mitigación. El 3 de octubre de 2011, LAN y TAM presentaron un recurso de apelación ante la Corte Suprema objetando tres de las medidas de mitigación.

El día 21 de Diciembre de 2011, LAN celebró una Junta Extraordinaria de Accionistas, citada por su directorio con fecha 11 de Noviembre de 2011, en la cual los accionistas de LAN aprobaron, entre otras, las siguientes materias:

- (a) La Fusión de LAN con las sociedades Sister Holdco S.A. y Holdco II S.A. (las "Sociedades Absorbidas"), dos sociedades especialmente constituidas para efectos de la asociación entre LAN y TAM;
- (b) El cambio de razón social y las demás transacciones contempladas en los Contratos Suscritos.

(c) El aumento de su capital social en US\$ 1.465.372.970,09 mediante la emisión de 147.355.882 acciones ordinarias sin valor nominal del cual:

(i) US\$ 1.417.639.617,60, mediante la emisión de 142.555.882 acciones, las cuales serán destinadas a ser canjeadas por las acciones de las Sociedades Absorbidas por efecto de la Fusión propuesta, a razón de 0,9 nuevas acciones de LAN por cada acción que se encuentre íntegramente suscrita y pagada de cada una de las Sociedades Absorbidas, y que pertenezca a accionistas distintos de LAN. Las acciones de que LAN sea titular en las sociedades absorbidas al momento de perfeccionarse la Fusión, quedarán sin efecto; y

(ii) US\$ 47.733.352,49, mediante la emisión de 4.800.000 acciones, las cuales serán destinadas a planes de compensación para los trabajadores de la Compañía y de sus filiales, conforme a lo dispuesto en Artículo 24 de la Ley sobre Sociedades Anónimas.

La Sociedad se encuentra ubicada en Chile, en la ciudad de Santiago, en Avenida Américo Vespucio Sur N° 901, comuna de Renca.

Las prácticas de Gobierno Corporativo de la Sociedad se rigen por lo dispuesto en la Ley No. 18.045 sobre Mercado de Valores, Ley No. 18.046 sobre Sociedades Anónimas y su Reglamento y por la normativa de la Superintendencia de Valores y Seguros y las leyes y regulaciones de los Estados Unidos de Norteamérica y de la Securities and Exchange Commission ("SEC") de dicho país, en lo que corresponde a la emisión de ADRs, y de la República Federal de Brasil y de la Comissão de Valores Mobiliários ("CVM") de dicho país, en lo que corresponde a la emisión de Brazilian Depositary Receipts ("BDRs").

El Directorio de la Sociedad está integrado por nueve miembros titulares que se eligen cada dos años por la Junta Ordinaria de Accionistas. El Directorio se reúne en sesiones ordinarias mensuales y en sesiones extraordinarias, cada vez que las necesidades sociales así lo exijan. 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, como las funciones del Comité de Auditoría exigido por la Ley Sarbanes Oxley de los Estados Unidos de Norteamérica y la respectiva normativa de la SEC.

El accionista mayoritario de la Sociedad es el grupo Cueto, que a través de las sociedades Costa Verde Aeronáutica S.A., Inversiones Mineras del Cantábrico S.A. e Inversiones Nueva Costa Verde Aeronáutica Limitada, es dueño del 33,91% de las acciones emitidas por la Sociedad, por lo que es el controlador de la Sociedad de acuerdo a lo dispuesto por la letra b) del artículo 97° y artículo 99° de la Ley de Mercado de Valores, atendido que pese a no reunir la mayoría de votos en las juntas de accionistas ni poder elegir a la mayoría de los directores de la Sociedad, influye decisivamente en la administración de ésta.

Al 31 de diciembre de 2011, la Sociedad contaba con un total de 1.682 accionistas en su registro. A esa fecha, un 2,99 % de la propiedad de la Sociedad se encontraba en la forma de ADRs.

Para el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2011, la Sociedad tuvo un promedio de 20.870 empleados, terminando este ejercicio con un número total de 21.838 personas, distribuidas en 4.170 empleados de Administración, 2.918 en Mantenimiento, 6.194 en Operaciones, 3.837 Tripulantes de Cabina, 1.969 Tripulantes de Mando y 2.750 en Ventas.

Las filiales que se incluyen en estos estados financieros consolidados, son las siguientes:

Rut	Sociedad	País de origen	Moneda funcional	Al 31 de diciembre de 2011			Al 31 de diciembre de 2010		
				Directo	Indirecto	Total	Directo	Indirecto	Total
				%	%	%	%	%	%
96.518.860-6	Lantours Division de Servicios Terrestres S.A. (*)	Chile	US\$	99,9900	0,0100	100,0000	99,9900	0,0100	100,0000
96.763.900-1	Inmobiliaria Aeronáutica S.A.	Chile	US\$	99,0100	0,9900	100,0000	99,0100	0,9900	100,0000
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A. y Filiales	Chile	US\$	99,8361	0,1639	100,0000	99,8361	0,1639	100,0000
Extranjera	Lan Perú S.A.	Peru	US\$	49,0000	21,0000	70,0000	49,0000	21,0000	70,0000
Extranjera	Lan Chile Investments Limited y Filiales	Islas Caymán	US\$	99,9900	0,0100	100,0000	99,9900	0,0100	100,0000
93.383.000-4	Lan Cargo S.A.	Chile	US\$	99,8939	0,0041	99,8980	99,8939	0,0041	99,8980
Extranjera	Connecta Corporation	E.E.U.U.	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
Extranjera	Prime Airport Services Inc. y Filial	E.E.U.U.	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.951.280-7	Transporte Aéreo S.A.	Chile	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.634.020-7	Ediciones Ladeco América S.A.	Chile	CLP	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
Extranjera	Aircraft International Leasing Limited	E.E.U.U.	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.631.520-2	Fast Air Almacenes de Carga S.A.	Chile	CLP	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.631.410-9	Ladeco Cargo S.A.	Chile	CLP	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
Extranjera	Laser Cargo S.R.L.	Argentina	ARS	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
Extranjera	Lan Cargo Overseas Limited y Filiales	Bahamas	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.969.690-8	Lan Cargo Inversiones S.A. y Filial	Chile	CLP	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.801.150-2	Blue Express INTL S.A. y Filial	Chile	CLP	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A. y Filiales	Chile	CLP	99,7100	0,0000	99,7100	99,7100	0,0000	99,7100

(*) Comercial Masterhouse S.A., en julio de 2010, cambia de razón social a Lantours División de Servicios Terrestres S.A.

Adicionalmente, la Sociedad ha procedido a consolidar ciertas entidades de cometido específico de acuerdo con la Norma emitida por el Comité de Interpretaciones de las Normas Internacionales de Contabilidad: Consolidación - Entidades de cometido especial ("SIC 12") y con los fondos de inversión privados en los que la sociedad matriz y sus filiales son aportantes.

Todas las entidades sobre las cuales se tiene control han sido incluidas en la consolidación.

Los cambios ocurridos en el perímetro de consolidación entre el 1 de enero de 2010 y 31 de diciembre de 2011, se detallan a continuación:

(1) Incorporación o adquisición de sociedades.

- Florida West Technical Services LLC., filial directa de Prime Airport Services Inc., en abril de 2010, cambia razón social a Lan Cargo Repair Station, LLC

- Aerovías de Integración Regional, AIRE S.A., filial indirecta de Lan Pax Group S.A., en noviembre de 2010, adquirida a través de la compra de las sociedades Akemi Holdings S.A. y Saipan Holdings S.A. (ver Nota 39).

- AEROASIS S.A., filial directa de Lan Pax Group S.A., adquirida en febrero de 2011 (ver Nota 39).

(2) Desapropiación de sociedades.

- La sociedad Blue Express INTL Ltda. y Filial, filial directa de Lan Cargo S.A., fue vendida según contrato de compraventa celebrado el 6 de abril de 2011.

NOTA 2 - Resumen de Principales Políticas Contables

A continuación, se describen las principales políticas contables adoptadas en la preparación de estos estados financieros consolidados.

2.1. Bases de preparación

Los presentes estados financieros consolidados de Lan Airlines S.A. corresponden al ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2011 y han sido preparados de acuerdo con Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) e interpretaciones emitidas por el Comité de Interpretaciones de las Normas Internacionales de Información (CINIIF).

Los estados financieros consolidados se han preparado bajo el criterio del costo histórico, aunque modificado por la valoración a valor justo de ciertos instrumentos financieros.

La preparación de los estados financieros consolidados conforme a las NIIF, requiere el uso de ciertas estimaciones contables críticas. También exige a la Administración que ejerza su juicio en el proceso de aplicación de las políticas contables de la Sociedad. En la Nota 4, se revelan las áreas que implican un mayor grado de juicio o complejidad o las áreas donde las hipótesis y estimaciones son significativas para los estados financieros consolidados.

a) Pronunciamientos contables con aplicación efectiva a contar del 1 de enero de 2011:

Normas y enmiendas	Aplicación obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
Enmienda a NIC 32: Instrumentos financieros: Presentación	01/02/2010
NIIF 3 revisada: Combinación de negocios	01/07/2010
Enmienda a NIC 27: Consolidación y Estados financieros separados	01/07/2010
NIIF 1: Adopción por primera vez	01/07/2010
Enmienda a NIIF 1: Adopción por primera vez	01/07/2011
NIIF 7: Instrumentos financieros: Información a revelar	01/01/2010
Enmienda a NIIF 7: Instrumentos financieros: Información a revelar	01/07/2011
Enmienda a NIC 34: Información financiera intermedia	01/01/2011
Enmienda a NIC 1: Presentación de estados financieros	01/01/2011
NIC 24 revisada: Revelaciones de partes relacionadas	01/01/2011

Interpretaciones	Aplicación obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
CINIIF 19: Cancelación de pasivos financieros con instrumentos de patrimonio	01/07/2010
Enmienda a CINIIF 13: Programas de fidelización de clientes	01/01/2011
Enmienda a CINIIF 14: Pagos anticipados de la obligación de mantener un nivel mínimo de financiación	01/01/2011

La aplicación de las normas, enmiendas e interpretaciones no tuvo impacto significativo en los estados financieros consolidados de la Sociedad.

b) Pronunciamientos contables con aplicación efectiva a contar del 1 de enero de 2012 y siguientes:

Normas y enmiendas	Aplicación obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
Enmienda a NIC 12: Impuestos a las ganancias	01/01/2012
Enmienda a NIC 1: Presentación de estados financieros	01/07/2012
NIC 28: Inversiones en asociadas y negocios conjuntos	01/01/2013
NIC 27: Estados financieros separados	01/01/2013
NIIF 10: Estados financieros consolidados	01/01/2013
NIIF 11: Acuerdos conjuntos	01/01/2013
NIIF 12: Información a revelar sobre participaciones en otras entidades	01/01/2013
NIIF 13: Medición de valor razonable	01/01/2013
Enmienda a NIC 19: Beneficios a empleados	01/01/2013
NIIF 9: Instrumentos financieros	01/01/2015

Interpretaciones	Aplicación obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
CINIIF 20: Costos de desbroce en la fase de producción de minas a cielo abierto	01/01/2013

La administración de la Sociedad estima que la adopción de las normas, enmiendas e interpretaciones antes descritas, no tendrá un impacto significativo en los estados financieros consolidados de la Sociedad en el ejercicio de su primera aplicación. La Sociedad no ha adoptado tempranamente ninguna de estas normas.

2.2. Bases de preparación

(a) Filiales o subsidiarias

Filiales son todas las entidades (incluidas las entidades de cometido especial) sobre las que la Sociedad tiene poder para dirigir las políticas financieras y de explotación, lo que, generalmente, viene acompañado de una participación superior a la mitad de los derechos de voto. A la hora de evaluar si la Sociedad controla otra entidad se considera la existencia y el efecto de los derechos potenciales de voto que sean actualmente susceptibles de ser ejercidos o convertidos a la fecha de los estados financieros consolidados. Las filiales se consolidan a partir de la fecha en que se transfiere el control a la Sociedad, y se excluyen de la consolidación en la fecha en que cesa el mismo.

Para contabilizar la adquisición de filiales por la Sociedad, se utiliza el método de adquisición o de la compra. El costo de adquisición es el valor justo de los activos entregados, de los instrumentos de patrimonio emitidos y de los pasivos incurridos o asumidos en la fecha de intercambio. Los activos identificables adquiridos, los pasivos y pasivos contingentes identificables asumidos en una combinación de negocios se valoran inicialmente por su valor justo a la fecha de adquisición, con independencia del alcance de los intereses minoritarios. El exceso del costo de adquisición sobre el valor justo de la participación de la Sociedad en los activos netos identificables adquiridos, se reconoce como plusvalía. Si el costo de adquisición es menor que el valor justo de los activos netos de la filial adquirida, la diferencia se reconoce directamente en el estado de resultados consolidado (Nota 2.6).

Se eliminan las transacciones intercompañías, los saldos y las ganancias no realizadas por transacciones entre entidades de la Sociedad. Las pérdidas no realizadas también se eliminan, a menos que la transacción proporcione evidencia de una pérdida por deterioro del activo transferido. Cuando es necesario, para asegurar su uniformidad con las políticas adoptadas por la Sociedad, se modifican las políticas contables de las filiales.

(b) Transacciones y participaciones minoritarias

El Grupo aplica la política de considerar las transacciones con minoritarios, cuando no corresponden a pérdidas de control, como transacciones patrimoniales sin efecto en resultados.

(c) Coligadas o asociadas

Coligadas o asociadas son todas las entidades sobre las que Lan Airlines S.A. y Filiales ejerce influencia significativa pero no tiene control. Esto, generalmente, surge de una participación entre un 20% y un 50% de los derechos a voto. Las inversiones en coligadas o asociadas se contabilizan por el método de participación e inicialmente se reconocen por su costo.

La participación de Lan Airlines S.A. y Filiales en las pérdidas o ganancias posteriores a la adquisición de sus coligadas o asociadas se reconoce en resultados, y su participación en los movimientos posteriores a la adquisición, en reservas de la coligada o asociadas, se reconocen en reservas.

Los movimientos acumulados posteriores a la adquisición, se ajustan contra el importe en libros de la inversión. Cuando la participación de Lan Airlines S.A. y Filiales en las pérdidas de una coligada o asociada es igual o superior a su participación en la misma, incluida cualquier otra cuenta a cobrar no asegurada, Lan Airlines S.A. y Filiales no reconocen pérdidas adicionales, a no ser que haya incurrido en obligaciones o realizado pagos en nombre de la coligada o asociada.

Las ganancias o pérdidas de dilución en coligadas o asociadas, se reconocen en el estado de resultados consolidado.

2.3. Transacciones en moneda extranjera

(a) Moneda de presentación y moneda funcional

Las partidas incluidas en los estados financieros de cada una de las entidades de Lan Airlines S.A. y Filiales, se valoran utilizando la moneda del entorno económico principal en que la entidad opera (moneda funcional). La moneda funcional de Lan Airlines S.A. es el dólar estadounidense, que constituye, además, la moneda de presentación de los estados financieros consolidados de Lan Airlines S.A. y Filiales.

(b) Transacciones y saldos

Las transacciones en moneda extranjera se convierten a la moneda funcional utilizando los tipos de cambio vigentes en las fechas de las transacciones. Las pérdidas y ganancias en moneda extranjera que resultan de la liquidación de estas transacciones y de la conversión a los tipos de cambio de cierre de los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera, se reconocen en el estado de resultados consolidado.

(c) Entidades del grupo

Los resultados y la situación financiera de todas las entidades del Grupo (ninguna de las cuales tiene la moneda de una economía hiperinflacionaria), que tienen una moneda funcional diferente de la moneda de presentación, se convierten a la moneda de presentación como sigue:

(i) Los activos y pasivos de cada estado de situación financiera presentado, se convierten al tipo de cambio de cierre en la fecha del estado de situación financiera consolidado;

(ii) Los ingresos y gastos de cada cuenta de resultados, se convierten a los tipos de cambio existentes en las fechas de la transacción, y

(iii) Todas las diferencias de cambio resultantes se reconocen como un componente separado del patrimonio neto.

En la consolidación, las diferencias de cambio que surgen de la conversión de una inversión neta en entidades extranjeras (o nacionales con moneda funcional diferente de la matriz), y de préstamos y otros instrumentos en moneda extranjera designados como coberturas de esas inversiones, se llevan al patrimonio neto. Cuando se vende la inversión, esas diferencias de cambio se reconocen en el estado de resultados consolidado como parte de la pérdida o ganancia en la venta.

Los ajustes a la plusvalía y al valor justo que surgen en la adquisición de una entidad extranjera, se tratan como activos y pasivos de la entidad extranjera y se convierten al tipo de cambio de cierre del ejercicio.

2.4. Propiedades, plantas y equipos

Los terrenos de Lan Airlines S.A. y Filiales, se reconocen a su costo menos cualquier pérdida por deterioro acumulado. El resto de las propiedades, plantas y equipos están expuestos, tanto en su reconocimiento inicial como en su medición subsecuente, a su costo histórico menos la correspondiente depreciación y cualquier pérdida por deterioro. Excepto en ciertos terrenos y equipos menores que se retasaron en primera adopción, de acuerdo a NIIF.

Los montos de anticipos pagados a los fabricantes de las aeronaves, son activados por la Sociedad bajo Construcciones en curso hasta la recepción de las mismas.

Los costos posteriores (reemplazo de componentes, mejoras, ampliaciones, etc.) se incluyen en el valor del activo inicial o se reconocen como un activo separado, sólo cuando es probable que los beneficios económicos futuros asociados con los elementos de propiedades, plantas y equipos, vayan a fluir a la Sociedad y el costo del elemento pueda determinarse de forma fiable. El valor del componente sustituido se da de baja contablemente. El resto de las reparaciones y mantenciones se cargan en el resultado del ejercicio en el que se incurrían.

La depreciación de las propiedades, plantas y equipos se calcula usando el método lineal sobre sus vidas útiles técnicas estimadas; excepto en el caso de ciertos componentes técnicos los cuales se deprecian sobre la base de ciclos y horas voladas.

El valor residual y la vida útil de los activos se revisan, y ajustan si es necesario, una vez al año.

Cuando el valor de un activo es superior a su importe recuperable estimado, su valor se reduce de forma inmediata hasta su importe recuperable (Nota 2.8).

Las pérdidas y ganancias por la venta de las propiedades, plantas y equipos, se calculan comparando los ingresos obtenidos con el valor en libros y se incluyen en el estado de resultados consolidado.

2.5. Activos intangibles distintos de la plusvalía

Programas informáticos

Las licencias para programas informáticos adquiridas, se capitalizan sobre la base de los costos en que se ha incurrido para adquirirlas y prepararlas para usar el programa específico. Estos costos se amortizan durante sus vidas útiles estimadas.

Los gastos relacionados con el desarrollo o mantenimiento de programas informáticos se reconocen como gasto cuando se incurre en ellos. Los costos directamente relacionados con la producción de programas informáticos únicos e identificables controlados por la Sociedad, se reconocen como activos intangibles distintos de la plusvalía cuando se cumplen todos los criterios de capitalización. Los costos directos incluyen los gastos del personal que desarrolla los programas informáticos y otros gastos directamente asociados.

Los costos de desarrollo de programas informáticos reconocidos como activos, se amortizan durante sus vidas útiles estimadas.

2.6. Plusvalía

La plusvalía representa el exceso del costo de adquisición sobre el valor justo de la participación de la Sociedad en los activos netos identificables de la filial o coligada adquirida en la fecha de adquisición. La plusvalía relacionada con adquisiciones de filiales no se amortiza, pero se somete a pruebas por deterioro de valor en forma anual. Las ganancias y pérdidas por la venta de una entidad incluyen el importe en libros de la plusvalía relacionada con la entidad vendida.

2.7. Costos por intereses

Los costos por intereses incurridos para la construcción de cualquier activo cualificado se capitalizan durante el período de tiempo que es necesario para completar y preparar el activo para el uso que se pretende. Otros costos por intereses se registran en resultados.

2.8. Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros

Los activos intangibles que tienen una vida útil indefinida y los proyectos informáticos en desarrollo, no están sujetos a amortización y se someten anualmente a pruebas de pérdidas por deterioro de valor. Los activos sujetos a amortización se someten a pruebas de pérdidas por deterioro siempre que algún suceso o cambio en las circunstancias indique que el importe en libros puede no ser recuperable. Se reconoce una pérdida por deterioro por el exceso del importe en libros del activo sobre su importe recuperable. El importe recuperable es el valor justo de un activo menos los costos para la venta o el valor de uso, el mayor de los dos. A efectos de evaluar las pérdidas por deterioro de valor, los activos se agrupan al nivel más bajo para el que hay flujos de efectivo identificables por separado (UGE). Los activos no financieros, distintos de la plusvalía, que hubieran sufrido una pérdida por deterioro se someten a revisiones una vez al año por si se hubieran producido reversos de la pérdida.

2.9. Activos financieros

La Sociedad clasifica sus activos financieros en las siguientes categorías: activos financieros a valor razonable con cambios en resultados, préstamos y cuentas a cobrar y activos financieros mantenidos hasta su vencimiento. La clasificación depende del propósito con el que se adquirieron los activos financieros. La administración determina la clasificación de sus activos financieros en el momento de su reconocimiento inicial, lo cual ocurre en la fecha de la transacción.

(a) Activos financieros a valor razonable con cambios en resultados

Los activos financieros a valor razonable con cambios en resultados son activos financieros mantenidos para negociar y aquellos que en su clasificación inicial han sido designados como a valor razonable con cambios en resultado. Un activo financiero se clasifica en esta categoría si se adquiere, principalmente, con el propósito de venderse en el corto plazo o cuando estos activos se gestionen o evalúen según el criterio de valor razonable. Los derivados también se clasifican como adquiridos para su negociación a menos que sean designados como cobertura. Los activos de esta categoría se clasifican como efectivo y equivalentes al efectivo; los mantenidos para negociar, y como Otros activos financieros; los designados al momento inicial.

(b) Préstamos y cuentas a cobrar

Los préstamos y cuentas a cobrar son activos financieros no derivados con pagos fijos o determinables que no cotizan en un mercado activo. Se incluyen en activos corrientes, excepto aquellos con vencimiento superior a 12 meses desde la fecha del estado de situación financiera consolidado, que se clasifican como activos no corrientes. Los préstamos y cuentas a cobrar se incluyen en Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar en el estado de situación financiera consolidado (Nota 2.12).

(c) Activos financieros mantenidos hasta su vencimiento

Los activos financieros mantenidos hasta su vencimiento son activos financieros no derivados con pagos fijos o determinables y vencimiento fijo que la administración de

la Sociedad tiene la intención positiva y la capacidad de mantener hasta su vencimiento. Si la Sociedad vendiese un importe que no fuese insignificante de los activos financieros mantenidos hasta su vencimiento, la categoría completa se reclasificaría como disponible para la venta. Estos activos financieros mantenidos hasta su vencimiento se incluyen en activos no corrientes, excepto aquellos con vencimiento igual o inferior a 12 meses a partir de la fecha del estado de situación financiera consolidado, que se clasifican como Otros activos financieros corrientes.

Compras y ventas convencionales de activos financieros, se reconocen en la fecha de transacción, la fecha en que el grupo se compromete a comprar o vender el activo. Las inversiones se registran inicialmente a su valor razonable más los costos de transacción para todos los activos financieros no contabilizados a valor razonable con cambios en resultados. Los activos financieros a valor razonable con cambios en resultados, se reconocen inicialmente por su valor razonable y los costos de transacción se cargan en la cuenta de resultados. Los activos financieros son dados de baja cuando los derechos a recibir flujos de efectivo de las inversiones han vencido o se han transferido y el grupo ha cedido de manera sustancial todos los riesgos y beneficios de la propiedad.

Los activos financieros y activos financieros a valor razonable con cambios en resultado son, posteriormente, valorados por su valor razonable. Los préstamos y cuentas por cobrar son, posteriormente, valorados a su costo amortizado utilizando el método de tasa de interés efectiva. Las inversiones al vencimiento se registran al costo amortizado utilizando el método de tasa de interés efectiva.

La Sociedad evalúa en la fecha de cada estado de situación financiera consolidado si existe evidencia objetiva de que un activo financiero o un grupo de activos financieros puedan haber sufrido pérdidas por deterioro. Para el caso de los activos financieros mantenidos hasta su vencimiento, de existir evidencia de deterioro, el importe de la provisión es la diferencia entre el importe en libros del activo y el valor actual de los flujos futuros de efectivo estimados, descontados a la tasa de interés efectiva original.

2.10. Instrumentos financieros derivados y actividades de cobertura

Los derivados se reconocen inicialmente al valor justo en la fecha en que se ha efectuado el contrato de derivados y posteriormente se vuelven a valorar a su valor justo. El método para reconocer la pérdida o ganancia resultante depende de si el derivado se ha designado como un instrumento de cobertura y, si es así, de la naturaleza de la partida que está cubriendo. La Sociedad designa determinados derivados como:

(a) Coberturas del valor justo de activos reconocidos (cobertura del valor justo);

(b) Coberturas de un riesgo concreto asociado a un pasivo reconocido o a una transacción prevista altamente probable (cobertura de flujos de efectivo); o,

(c) Derivados que no califican para contabilidad de cobertura.

La Sociedad documenta al inicio de la transacción la relación existente entre los instrumentos de cobertura y las partidas cubiertas, así como sus objetivos para la gestión del riesgo y la estrategia para llevar a cabo diversas operaciones de cobertura. La Sociedad también documenta su evaluación, tanto al inicio como sobre una base continua, de si los derivados que se utilizan en las transacciones de cobertura son altamente efectivos para compensar los cambios en el valor justo o en los flujos de efectivo de las partidas cubiertas.

El valor justo total de los derivados de cobertura se clasifica como Otros activos o pasivos financieros no corrientes si el vencimiento restante de la partida cubierta es superior a 12 meses y como otros activos o pasivos financieros corrientes si el vencimiento restante de la partida cubierta es igual o inferior a 12 meses. Los derivados no registrados como de cobertura se clasifican como Otros activos o pasivos financieros.

(a) Cobertura del valor justo

Los cambios en el valor justo de derivados que se designan y califican como coberturas del valor razonable se registran en el estado de resultados consolidado, junto con cualquier cambio en el valor razonable del activo o pasivo cubierto que sea atribuible al riesgo cubierto.

(b) Cobertura de flujos de caja

La parte efectiva de cambios en el valor justo de los derivados que se designan y califican como coberturas de flujos de efectivo se reconocen en el estado de otros resultados integrales. La pérdida o ganancia relativa a la parte no efectiva, se reconoce inmediatamente en el estado de resultados consolidado, dentro de "otras ganancias (pérdidas)".

En el caso de las coberturas de tasas de interés variable, esto significa que los importes reconocidos en el estado de otros resultados integrales, se reclasifican a resultados a la línea de gastos financieros a medida que se devengan los intereses de las deudas asociadas.

Para las coberturas del precio de combustible, los importes reconocidos en el estado de otros resultados integrales, se reclasifican a resultados a la línea de costo de ventas a medida que se utiliza el combustible sujeto de la cobertura.

Cuando un instrumento de cobertura vence o se vende o cuando no cumple los requisitos exigidos para contabilidad de cobertura, cualquier ganancia o pérdida acumulada en el estado de otros resultados integrales, hasta ese momento permanece en el estado de otros resultados integrales y se reconoce cuando la transacción prevista es reconocida finalmente en el estado de resultados consolidado. Cuando se espera que la transacción prevista no se vaya a producir, la ganancia o pérdida acumulada en el estado de otros resultados integrales, se lleva inmediatamente al estado de resultados consolidado dentro de "Otras ganancias (pérdidas)".

(c) Derivados no registrados como de cobertura

Determinados derivados no se registran como contabilidad de cobertura. Los cambios en el valor justo de cualquier instrumento derivado que no se registra como de cobertura se reconocen, inmediatamente, en el estado de resultados consolidado, dentro de "Otras ganancias (pérdidas)".

2.11. Inventarios

Los inventarios, detallados en Nota 10, se valorizan a su costo o a su valor neto realizable, el menor de los dos. El costo se determina por el método precio medio ponderado (PMP). El valor neto realizable es el precio de venta estimado en el curso normal del negocio, menos los costos variables de venta aplicables.

2.12. Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar

Las cuentas comerciales a cobrar se reconocen inicialmente por su valor justo y posteriormente por su costo amortizado de acuerdo con el método de tasa de interés efectiva, menos la provisión por pérdidas por deterioro del valor. Se establece una provisión para pérdidas por deterioro de cuentas comerciales a cobrar cuando existe evidencia objetiva de que la Sociedad no será capaz de cobrar todos los importes que se le adeudan de acuerdo con los términos originales de las cuentas a cobrar.

La existencia de dificultades financieras significativas por parte del deudor, la probabilidad de que el deudor entre en quiebra o reorganización financiera y la falta o mora en los pagos se consideran indicadores de que la cuenta a cobrar se ha deteriorado. El importe de la provisión es la diferencia entre el importe en libros del activo y el valor actual de los flujos futuros de efectivo estimados, descontados a la tasa de interés efectiva original. El importe en libros del activo se reduce a medida que se utiliza la cuenta de provisión y la pérdida se reconoce en el estado de resultados consolidado dentro de "costo de ventas". Cuando una cuenta a cobrar es castigada, se regulariza contra la cuenta de provisión para las cuentas a cobrar.

2.13. Efectivo y equivalentes al efectivo

El efectivo y equivalentes al efectivo incluyen el efectivo en caja, los depósitos a plazo en instituciones financieras y otras inversiones a corto plazo de gran liquidez.

2.14. Capital emitido

Las acciones ordinarias se clasifican como patrimonio neto.

Los costos incrementales directamente atribuibles a la emisión de nuevas acciones u opciones se presentan en el patrimonio neto como una deducción de los ingresos obtenidos.

2.15. Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar

Las cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar se registran inicialmente a su valor justo y posteriormente se valorizan al costo amortizado de acuerdo al método de la tasa de interés efectiva.

2.16. Préstamos que devengan intereses

Los pasivos financieros se reconocen, inicialmente, por su valor justo, netos de los costos en que se haya incurrido en la transacción. Posteriormente, los pasivos financieros se valorizan por su costo amortizado; cualquier diferencia entre los fondos obtenidos (netos de los costos necesarios para su obtención) y el valor de reembolso, se reconoce en el estado de resultados consolidado durante la vida de la deuda de acuerdo con el método de tasa de interés efectiva.

Los pasivos financieros se clasifican en el pasivo corriente y pasivo no corriente sobre la base del vencimiento contractual del capital nominal.

2.17. Impuestos diferidos

Los impuestos diferidos se calculan, sobre las diferencias temporarias que surgen entre las bases fiscales de los activos y pasivos y sus importes en libros. Sin embargo, si los impuestos diferidos surgen del reconocimiento inicial de un pasivo o un activo en una transacción distinta de una combinación de negocios que en el momento de la transacción no afecta ni al resultado contable ni a la ganancia o pérdida fiscal, no se contabiliza. El impuesto diferido se determina usando las tasas de impuesto (y leyes) aprobadas o a punto de aprobarse en la fecha de cierre del estado de situación financiera consolidado y que se espera aplicar cuando el correspondiente activo por impuesto diferido se realice o el pasivo por impuesto diferido se liquide.

Los activos por impuestos diferidos se reconocen en la medida en que es probable que vaya a disponerse de beneficios fiscales futuros con los cuales compensar las diferencias temporarias.

La Sociedad no registra impuestos diferidos sobre las diferencias temporarias que surgen en inversiones en filiales y asociadas, siempre y cuando la oportunidad en que se revertirán las diferencias temporales es controlada por la sociedad y es probable que la diferencia temporal no se revertirá en un momento previsible en el futuro.

2.18. Beneficios a los empleados

(a) Vacaciones del personal

La Sociedad reconoce el gasto por vacaciones del personal en base devengada.

(b) Compensaciones basadas en acciones

Los planes de compensación implementados mediante el otorgamiento de opciones para la suscripción y pago de acciones que se han otorgado, se reconocen en los estados financieros consolidados de acuerdo a lo establecido en 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.

(c) Beneficios post empleo y otros beneficios de largo plazo

Las obligaciones que se provisionan aplicando el método del valor actuarial del costo devengado del beneficio, consideran estimaciones como permanencia futura, tasas de mortalidad e incrementos salariales futuros determinados sobre la base de cálculos actuariales. Las tasas de descuento se determinan por referencia a curvas de tasas de interés de mercado. Las ganancias y pérdidas actuariales se reconocen en resultados en el ejercicio en que ocurren.

(d) Incentivos

La Sociedad contempla para sus empleados un plan de incentivos anuales por cumplimiento de objetivos y aportación individual a los resultados. Los incentivos, que eventualmente se entregan, consisten en un determinado número o porción de remuneraciones mensuales y se provisionan sobre la base del monto estimado a repartir.

2.19. Provisiones

Las provisiones se reconocen cuando:

- (i) La Sociedad tiene una obligación presente, ya sea legal o implícita, como resultado de sucesos pasados;
- (ii) Es probable que vaya a ser necesaria una salida de recursos para liquidar la obligación; y
- (iii) El importe se ha estimado de forma fiable.

Las provisiones se valoran por el valor actual de los desembolsos que se espera que sean necesarios para liquidar la obligación usando la mejor estimación de la Sociedad. La tasa de descuento utilizada para determinar el valor actual refleja las evaluaciones actuales del mercado, en la fecha del estado de situación financiera consolidado, del valor temporal del dinero, así como el riesgo específico relacionado con el pasivo en particular.

2.20. Reconocimiento de ingresos

Los ingresos ordinarios incluyen el valor justo de las contraprestaciones recibidas o a recibir por la venta de bienes y servicios en el curso ordinario de las actividades de la Sociedad. Los ingresos ordinarios se presentan netos de devoluciones, rebajas y descuentos.

(a) Ventas de servicios

(i) Transporte de pasajeros y carga

La Sociedad reconoce ingresos por concepto de transporte de pasajeros y carga cuando el servicio ha sido prestado.

(ii) Programa de pasajero frecuente

La Sociedad tiene en vigor un programa de pasajero frecuente denominado Lan Pass, cuyo objetivo es la fidelización de clientes a través de la entrega de kilómetros cada vez que los titulares del programa realizan determinados vuelos, utilizan servicios de entidades adscritas al mismo o realizan compras con una tarjeta de crédito asociada. Los kilómetros obtenidos pueden ser canjeados por pasajes u otros servicios de las entidades asociadas.

Los estados financieros consolidados incluyen pasivos por este concepto (ingresos diferidos), de acuerdo con la estimación de la valoración establecida para los kilómetros acumulados pendientes de utilizar a dicha fecha, en concordancia con lo establecido en CINIF 13: Programas de fidelización de clientes.

(iii) Otros ingresos

La Sociedad reconoce ingresos por otros servicios cuando éstos han sido prestados.

(b) Ingresos por intereses

Los ingresos por intereses se reconocen usando el método de tasa de interés efectiva.

(c) Ingresos por dividendos

Los ingresos por dividendos se reconocen cuando se establece el derecho a recibir el pago.

2.21. Arrendamientos

(a) Cuando la Sociedad es el arrendatario – arrendamiento financiero

La Sociedad arrienda determinadas propiedades, plantas y equipos en que tiene sustancialmente todos los riesgos y beneficios derivados de la propiedad, motivo por el cual los clasifica como arrendamientos financieros. Los arrendamientos financieros se capitalizan al inicio del arrendamiento al valor justo de la propiedad arrendada o al valor presente de los pagos mínimos por el arrendamiento, el menor de los dos.

Cada pago por arrendamiento se distribuye entre el pasivo y las cargas financieras para conseguir una tasa de interés constante sobre el saldo pendiente de la deuda. Las correspondientes obligaciones por arrendamiento, netas de cargas financieras, se incluyen en "Otros pasivos financieros". El elemento de interés del costo financiero se carga en el estado de resultados consolidado durante el período de arrendamiento de forma que se obtenga una tasa periódica constante de interés sobre el saldo restante del pasivo para cada ejercicio. El bien adquirido, en régimen de arrendamiento financiero, se deprecia durante su vida útil y se incluye en propiedades, plantas y equipos.

(b) Cuando la Sociedad es el arrendatario – arrendamiento operativo

Los arrendamientos en los que el arrendador conserva una parte importante de los riesgos y beneficios, derivados de la titularidad, se clasifican como arrendamientos operativos. Los pagos por concepto de arrendamiento operativo (netos de cualquier incentivo recibido del arrendador) se cargan en el estado de resultados consolidado sobre una base lineal durante el período de arrendamiento.

2.22. Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta

Los activos no corrientes o grupos de enajenación clasificados como activos mantenidos para la venta, se reconocen al menor valor entre su valor en libros y el valor justo menos el costo de venta.

2.23. Mantenimiento

Los costos incurridos en el mantenimiento mayor programado del fuselaje y motores de aeronaves, son capitalizados y depreciados hasta la próxima mantención. La tasa de depreciación es determinada sobre bases técnicas, de acuerdo a su utilización expresada en base a ciclos y horas de vuelo.

Tanto las mantenciones no programadas de las aeronaves y motores, como las mantenciones menores, son cargadas a resultado en el ejercicio en que son incurridas.

2.24. Medio ambiente

Los desembolsos asociados a la protección del medio ambiente se imputan a resultados cuando se incurren.

NOTA 3 - Gestión del Riesgo Financiero

3.1. Factores de riesgo financiero

Las actividades de la Sociedad están expuestas a diversos riesgos financieros: (a) riesgo de mercado, (b) riesgo de crédito y (c) riesgo de liquidez. El programa de gestión del riesgo global de la Sociedad se centra en la incertidumbre de los mercados financieros y trata de minimizar los efectos potenciales adversos sobre el margen neto. La Sociedad utiliza derivados para cubrir parte de estos riesgos.

(a) Riesgo de mercado

Debido a la naturaleza de sus operaciones, la Sociedad 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 locales. Con el fin de cubrir total o parcialmente estos riesgos, la Sociedad opera con instrumentos derivados para fijar o limitar las alzas de los activos subyacentes.

(i) 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.

La Sociedad compra combustible para aviones denominado Jet Fuel grado 54. Existe un índice de referencia en el mercado internacional para este activo subyacente, que es el US Gulf Coast Jet 54. Sin embargo, el mercado de futuros de este índice tiene baja liquidez por lo que la Sociedad realiza coberturas en crudo West Texas Intermediate ("WTI") y en destilado Heating Oil ("HO"), los cuales tienen una alta correlación con Jet Fuel y son índices con mayor liquidez y, por lo tanto, presentan ventajas en comparación a la utilización del índice US Gulf Coast Jet 54.

Durante el ejercicio 2011, la Sociedad reconoció ganancias por US\$ 39,9 millones por concepto de cobertura de combustible. Durante el ejercicio 2010, la Sociedad reconoció ganancias por US\$ 1,0 millón por el mismo concepto.

Al 31 de diciembre de 2011, el valor de mercado de las posiciones de combustible ascendía a US\$ 30,6 millones (positivo). Al cierre de diciembre de 2010, este valor de mercado era de US\$ 45,8 millones (positivo). Las siguientes tablas muestran el valor nominal de las posiciones de compra junto con los derivados contratados para los distintos ejercicios:

Posiciones al 31 de diciembre de 2011 (*)	Vencimientos			
	Q112	Q212	Q312	Total
Volumen (miles de barriles WTI)	1.800	1.134	693	3.627
Valor futuro acordado (US\$ por barril) (**)	95	92	89	93
Total (MUS\$)	171.000	104.328	61.677	377.311
Porcentaje de cobertura sobre el volumen de consumo esperado	50%	33%	19%	34%

(*) El volumen mostrado en la tabla considera la totalidad de los instrumentos de cobertura (swaps y opciones). El valor futuro acordado considera el volumen cubierto con instrumentos swaps más las opciones que se encuentran activas (opciones activas: opciones que se ejercerían a vencimiento).

(**) Promedio ponderado entre collares y opciones activas.

Posiciones al 31 de diciembre de 2010	Vencimientos				
	Q111	Q211	Q311	Q411	Total
Volumen (miles de barriles WTI)	1.848	918	687	324	3.777
Valor futuro acordado (US\$ por barril) (*)	82	81	84	90	83
Total (MU\$)	151.536	74.358	57.708	29.160	313.491
Porcentaje de cobertura sobre el volumen de consumo esperado	54%	27%	19%	8%	26%

(*) Promedio ponderado entre collares y opciones activas.

Sensibilización

Una caída en los precios de combustible afecta positivamente a la Sociedad por la reducción de costos, sin embargo, esta caída afecta negativamente en algunos casos a las posiciones contratadas. Por lo mismo, la política es mantener un porcentaje libre de coberturas de forma de ser competitivos en caso de una caída en los precios.

Debido a que las posiciones vigentes no representan cambios de flujos de efectivo, sino una variación en la exposición del valor de mercado, las posiciones de cobertura vigentes no tienen impactos en resultados (son registradas como contratos de cobertura de flujo de caja,

por lo tanto, una variación en el precio del combustible tiene un impacto en el patrimonio neto de la Sociedad).

La siguiente tabla muestra la sensibilización de los instrumentos financieros de acuerdo a cambios razonables en el precio de combustible y su efecto en patrimonio. El plazo de proyección se definió hasta el término del último contrato de cobertura de combustible vigente, siendo el último día hábil del tercer trimestre del año 2012. Los cálculos se hicieron considerando un movimiento paralelo de 5 dólares por barril en la curva del precio de referencia futuro de crudo WTI al cierre de diciembre del año 2011 y al cierre de diciembre del año 2010.

Precio de referencia WTI (US\$ por barril)	Posición al 31 de diciembre de 2011 efecto en patrimonio (millones de US\$)	Posición al 31 de diciembre de 2010 efecto en patrimonio (millones de US\$)
+5	+16,5	+16,7
-5	-13,8	-15,7

La Sociedad busca disminuir el riesgo que representan las alzas en el precio del combustible asegurando de no quedar en desventaja con sus competidores en caso de una brusca caída en los precios. Con este fin, la Sociedad utiliza instrumentos de cobertura tales como swaps, opciones call y collares que cubren parcialmente los volúmenes de combustible consumidos.

De acuerdo a lo requerido por la NIC 39, durante los ejercicios presentados, la Sociedad no ha registrado montos por ineffectividad en el estado de resultados consolidado.

Dada la estructura de cobertura de combustible durante el año 2011, que considera una porción libre de coberturas, una caída vertical en 5 dólares en el precio de referencia del WTI (considerado como el promedio diario mensual), hubiera significado un impacto aproximado de US\$ 42,5 millones de dólares de menor costo de combustible. Para el mismo ejercicio, un alza vertical de 5 dólares en el precio de referencia del WTI (considerado como el promedio diario mensual), hubiera significado un impacto aproximado de US\$ 39,5 millones de dólares de mayor costo de combustible.

(ii) Riesgo de tasa de interés de los flujos de efectivo:

La variación en tasas de interés depende fuertemente del estado de la economía mundial. Un mejoramiento en las perspectivas económicas de largo plazo mueven las tasas de largo plazo hacia el alza, mientras que una caída provoca un descenso por efectos del mercado. Sin embargo, si consideramos la intervención gubernamental,

en períodos de contracción económica se suelen reducir las tasas de referencia de forma de impulsar la demanda agregada al hacer más accesible el crédito y aumentar la producción (de la misma forma que existen alzas en la tasa de referencia en períodos de expansión económica). La incertidumbre existente de cómo se comportará el mercado y los gobiernos, y por ende cómo variará la tasa de interés, hace que exista un riesgo asociado a la deuda de la Sociedad sujeta a interés variable y a las inversiones que mantenga.

El riesgo de las tasas de interés en la deuda equivale al riesgo de los flujos de efectivo futuros de los instrumentos financieros debido a la fluctuación de las tasas de interés en los mercados. La exposición de la Sociedad frente a riesgos en los cambios en la tasa de interés de mercado está relacionada, principalmente, a obligaciones de largo plazo con tasa variable.

Con el fin de disminuir el riesgo de una eventual alza en los tipos de interés, la Sociedad suscribió contratos swap y opciones call de tasas de interés, con el fin de eliminar un valor mayor al 82% de su exposición a las fluctuaciones en los tipos de interés. Con esto, la Sociedad está expuesta en una porción pequeña a las variaciones de la tasa London Inter Bank Offer Rate ("LIBOR") de 90 días, 180 días y 360 días.

La siguiente tabla muestra la sensibilidad de cambios en las obligaciones financieras que no están cubiertas frente a variaciones en las tasas de interés. Estos cambios son considerados razonablemente posibles basados en condiciones de mercado actuales.

Aumento (disminución) de tasa libor tres meses	Posición al 31 de diciembre de 2011 efecto en ganancias antes de impuesto (millones de US\$)	Posición al 31 de diciembre de 2010 efecto en ganancias antes de impuesto (millones de US\$)
+100 puntos base	-3,06	-1,18
-100 puntos base	+3,06	+1,18

Cambios en las condiciones de mercado producen una variación en la valorización de los instrumentos financieros vigentes de cobertura de tasas de interés, ocasionando un efecto en el patrimonio de la Sociedad (esto porque son registrados como coberturas de flujo de caja). Estos

cambios son considerados razonablemente posibles basados en condiciones de mercado actuales. Los cálculos se realizaron aumentando (disminuyendo) en forma vertical 100 puntos base de la curva futuros de la libor tres meses.

Aumento (disminución) de curva futuros de tasa libor tres meses	Posiciones al 31 de diciembre de 2011 efecto en patrimonio (millones de US\$)	Posiciones al 31 de diciembre de 2010 efecto en patrimonio (millones de US\$)
+100 puntos base	40,70	42,39
-100 puntos base	(43,20)	(45,35)

Existen limitaciones en el método utilizado para el análisis de sensibilización y corresponden a las entregadas por el mercado. Estas limitaciones obedecen a que los niveles que indican las curvas de futuros no necesariamente se cumplirán y variarán en cada ejercicio.

De acuerdo a lo requerido por la NIC 39, durante los ejercicios presentados, la Sociedad no ha registrado montos por ineffectividad en el estado de resultados consolidado.

(iii) Riesgo de tipos de cambio locales:

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 clasificado y de efectos sobre los resultados de las operaciones. Vende la mayor parte de sus servicios en dólares estadounidenses o en precios equivalentes al dólar estadounidense, y gran parte de sus 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.

La Sociedad mantiene las tarifas de los negocios de carga y pasajeros internacional en dólares estadounidenses. En los negocios domésticos existe una mezcla, ya que en Perú las ventas son en moneda local, sin embargo, los precios están indexados al dólar estadounidense. En Chile, Argentina y Colombia, las tarifas son en moneda local sin ningún tipo de indexación. Para el caso del negocio doméstico en Ecuador, tanto las tarifas como las ventas son en dólares. Producto de lo anterior la Sociedad se encuentra expuesta a la fluctuación en diversas monedas, principalmente: peso chileno, peso argentino, peso uruguayo, euro, nuevo sol peruano, real brasileño, peso colombiano, dólar australiano y dólar neozelandés. De estas monedas, la mayor exposición se presenta en pesos chilenos.

La Sociedad ha realizado coberturas parciales de exposición al riesgo de tipo de cambio utilizando contratos forward de moneda y cross currency swaps.

(b) Riesgo de crédito

El riesgo de crédito se produce cuando la contraparte no cumple sus obligaciones con la Sociedad bajo un determinado contrato o instrumento financiero, derivando a una pérdida en el valor de mercado de un instrumento financiero (sólo activos financieros, no pasivos).

La Sociedad está expuesta a riesgo de crédito debido a sus actividades operacionales y a sus actividades financieras incluyendo depósitos con bancos e instituciones financieras, inversiones en otro tipo de instrumentos, transacciones de tipo de cambio y contratación de instrumentos derivados u opciones.

(i) Actividades financieras

Los excedentes de efectivo que quedan después del financiamiento de los activos necesarios para la operación, están invertidos de acuerdo a límites crediticios aprobados por el Directorio de la Sociedad, principalmente, en depósitos a plazo con distintas instituciones financieras, fondos mutuos de corto plazo y bonos corporativos y soberanos de vidas remanentes cortas y fácilmente liquidables. Estas inversiones están contabilizadas como efectivo y equivalentes al efectivo y en inversiones mantenidas hasta su vencimiento.

Con el fin de disminuir el riesgo de contraparte, y que el riesgo asumido sea conocido y administrado por la Sociedad, se diversifican las inversiones con distintas instituciones bancarias (tanto locales como internacionales). De esta manera, la Sociedad evalúa la calidad crediticia de cada contraparte y los niveles de inversión, basada en (i) su clasificación de riesgo (ii) el tamaño del patrimonio de la contraparte, y (iii) fija límites de inversión de acuerdo al nivel de liquidez de la Sociedad. De acuerdo a estos tres parámetros, la Sociedad opta por el parámetro más restrictivo de los tres anteriores y en base a éste establece límites a las operaciones con cada contraparte.

La Sociedad no mantiene garantías para mitigar esta exposición.

(ii) Actividades operacionales

La Sociedad tiene cuatro grandes “clusters” de venta: las agencias de viaje, agentes de carga, compañías aéreas y las administradoras de tarjetas de crédito. Las tres primeras están regidas por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (“IATA”), organismo internacional compuesto por la mayoría de las líneas aéreas que representan más del 90% del tráfico comercial programado y uno de sus objetivos principales es regular las operaciones financieras entre líneas aéreas y las agencias de viaje y carga. Cuando una agencia o línea aérea no paga su deuda, queda excluida para operar con el conjunto de aerolíneas de IATA. Para el caso de las administradoras de tarjetas de crédito, éstas se encuentran garantizadas en un 100% por las instituciones emisoras.

La exposición se explica por los plazos otorgados y estos fluctúan entre 1 y 45 días.

Una de las herramientas que la Sociedad utiliza para disminuir el riesgo crediticio, es participar en organismos mundiales relacionados a la industria, tales como IATA, Business Sales Processing (“BSP”), Cargo Account Settlement Systems (“CASS”), IATA Clearing House (“ICH”) y entidades bancarias (tarjetas de crédito). Estas instituciones cumplen el rol de recaudadores y distribuidores entre las compañías aéreas y las agencias de viaje y carga. En el caso del Clearing House, actúa como un ente compensador entre las compañías aéreas por los servicios que se prestan entre ellas. A través de estos organismos se ha gestionado la disminución de plazos e implementación de garantías.

Calidad crediticia de activos financieros

El sistema de evaluación crediticia externo que utiliza la Sociedad es el proporcionado por IATA. Además, se utilizan sistemas internos para evaluaciones particulares o mercados específicos a partir de los informes comerciales que están disponibles en el mercado local. La calificación interna es complementaria con la calificación externa, es decir, si las agencias o líneas aéreas no participan en IATA, las exigencias internas son mayores. La tasa de incobrabilidad, en los principales países donde la Sociedad posee presencia, es poco significativa.

(c) Riesgo de liquidez

El riesgo de liquidez representa el riesgo de que la Sociedad no posea fondos para pagar sus obligaciones.

Debido al carácter cíclico de su negocio, a la operación y a las necesidades de inversión y financiamiento derivadas de la incorporación de nuevas aeronaves y a la renovación de su flota, junto con la necesidad de financiamiento asociada a coberturas de riesgo de mercado, la Sociedad requiere de fondos líquidos para cumplir con el pago de sus obligaciones.

Por lo anterior, la Sociedad administra su efectivo y equivalentes de efectivo y sus activos financieros, calzando los plazos de sus inversiones con sus obligaciones. De esta manera, por política, la duración promedio de las inversiones no puede exceder la duración promedio de las obligaciones. Esta posición de efectivo y equivalentes de efectivo está invertida en instrumentos altamente líquidos a corto plazo a través de entidades financieras de primer nivel.

La Sociedad tiene futuras obligaciones relacionadas a leasings financieros, leasings operacionales, vencimientos de otras obligaciones con bancos, contratos de derivados y contratos de compra de aviones.

Clase de pasivo para el análisis el riesgo de liquidez agrupados por vencimiento al 31 de Diciembre de 2011

Clase de pasivo	Rut empresa deudora	Nombre de empresa deudora	Pais de empresa deudora	Rut empresa acreedora	Nombre de empresa acreedora	Pais de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días MU\$	Más de 90 días a un año MU\$	Más de uno a tres años MU\$	Más de tres a cinco años MU\$	Más de cinco años MU\$	Total MU\$	Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Valor nominal MU\$	Tasa nominal %	
Obligaciones garantizadas																		
	89.862.200-2	Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	ING	E.E.U.U	US \$	4.025	12.076	32.192	32.213	60.438	140.944	Trimestral	5,69%	113.193	5,01%	
		Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	CREDITE AGRICOLE	Francia	US \$	21.249	61.560	67.744	33.826	7.228	191.607	Trimestral	4,05%	182.041	4,05%	
		Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	PEFCO	E.E.U.U	US \$	15.633	46.900	125.060	106.833	124.408	418.834	Trimestral	5,18%	354.360	4,61%	
		Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	BNP PARIBAS	E.E.U.U	US \$	19.616	59.263	159.420	161.548	252.865	662.712	Trimestral	4,27%	557.517	3,81%	
		Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	WELLS FARGO	E.E.U.U	US \$	5.615	16.828	44.837	44.749	113.352	275.381	Trimestral	3,64%	118.942	3,53%	
		Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	CITIBANK	E.E.U.U	US \$	13.585	41.065	110.222	111.306	290.463	566.651	Trimestral	2,94%	497.707	2,61%	
		Lan Airlines S.A.	Chile	97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US \$	5.436	16.577	44.721	45.461	143.675	255.870	Trimestral	1,14%	239.882	1,01%	
		Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	JP MORGAN	E.E.U.U	US \$	4.692	14.329	38.755	39.580	143.763	241.119	Trimestral	1,09%	226.295	0,94%	
		Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	BTMU	E.E.U.U	US \$	2.227	6.817	18.434	18.807	69.085	115.370	Trimestral	1,41%	105.863	1,26%	
		Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	APLEBANK	E.E.U.U	US \$	757	2.330	6.322	6.469	23.952	39.830	Trimestral	1,37%	36.541	1,22%	
Arrendamiento financiero	89.862.200-2	Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	ING	E.E.U.U	US \$	7.332	21.559	43.281	39.703	9.324	121.199	Trimestral	3,94%	110.576	3,73%	
		Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	CREDITE AGRICOLE	Francia	US \$	2.311	7.020	20.099	20.901	35.093	85.424	Trimestral	1,46%	79.428	1,46%	
		Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	CITIBANK	E.E.U.U	US \$	1.809	6.140	19.663	-	-	27.612	Trimestral	1,85%	26.426	1,82%	
		Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	S.CHARTERED	E.E.U.U	US \$	1.733	5.435	7.538	-	-	14.746	Trimestral	1,56%	14.481	1,56%	
		Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	PEFCO	E.E.U.U	US \$	4.204	12.617	33.636	33.629	14.736	98.822	Trimestral	5,22%	85.948	4,68%	
Préstamos bancarios	89.862.200-2	Lan Airlines S.A.	Chile	97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US \$	-	12.704	-	-	-	12.704	Semestral	2,35%	12.500	2,35%	
		Lan Airlines S.A.	Chile	97.004.000-5	BANCO DE CHILE	Chile	US \$	292	30.291	-	-	-	30.583	Semestral	1,91%	30.000	1,91%	
		Lan Airlines S.A.	Chile	97.006.000-6	BCI	Chile	US \$	50.187	-	-	-	-	50.187	Trimestral	1,51%	50.000	1,51%	
		Lan Airlines S.A.	Chile	97.030.000-7	ESTADO	Chile	US \$	-	876	45.532	-	-	46.408	Semestral	1,82%	44.848	1,81%	
		Lan Airlines S.A.	Chile	97.032.000-8	BBVA	Chile	US \$	-	61.297	-	-	-	61.297	Annual	2,21%	60.000	2,13%	
Otros Préstamos	89.862.200-2	Lan Airlines S.A.	Chile	97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US \$	1.145	2.314	203.779	-	-	207.238	-	2,55%	202.899	2,55%	
		Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	BOEING	E.E.U.U	US \$	-	5.884	271.307	-	-	277.191	-	1,87%	269.965	1,87%	
		Lan Airlines S.A.	Chile	-	OTROS	-	US \$	-	31.081	31.081	31.006	-	62.087	Trimestral	2,43%	58.960	2,43%	
Derivados	89.862.200-2	Lan Airlines S.A.	Chile	-	OTROS	-	US \$	10.191	28.940	70.303	41.382	8.620	159.436	-	-	154.410	-	
Derivados de no cobertura	89.862.200-2	Lan Airlines S.A.	Chile	-	OTROS	-	US \$	1.357	3.896	8.998	1.586	-	15.837	-	-	15.380	-	

Clase de pasivo	Rta empresa deudora	Nombre de empresa deudora	País de empresa deudora	Rut empresa acreedora	Nombre de empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días MUS\$	Más de 90 días a un año MUS\$	Más de uno a tres años MUS\$	Más de tres a cinco años MUS\$	Más de cinco años MUS\$	Total MUS\$	Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Valor nominal MUS\$	Tasa nominal %
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	-	Lan Airlines S.A. y filiales	Varios	-	Varios	-	US \$	411.908	25.920	-	-	-	437.828	-	-	437.828	-
							CLP	15.408	-	-	-	-	15.408	-	-	15.408	-
							Otras monedas	78.245	-	-	-	-	78.245	-	-	78.245	-
Cuentas por pagar, no corrientes	-	Lan Airlines S.A. y filiales	Varios	-	Varios	-	US \$	-	36.000	-	-	-	36.000	-	-	36.000	-
Cuentas por pagar a entidades relacionadas	-	Lan Airlines S.A. y filiales	Varios	96.847.880-K	Lufthansa Lan Technical Training S.A.	-	US \$	147	-	-	-	-	147	-	-	147	-
							CLP	2	-	-	-	-	2	-	-	2	-
							CLP	116	-	-	-	-	116	-	-	116	-
							US \$	102	-	-	-	-	102	-	-	102	-
Total								679.364	502.638	1.438.934	768.999	1.297.002	4.686.937			4.286.010	

Clase de pasivo para el análisis el riesgo de liquidez agrupados por vencimiento al 31 de Diciembre de 2010

Clase de pasivo %	Rut empresa deudora	Nombre de empresa deudora	País de empresa deudora	Rut empresa acreedora	Nombre de empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días MUS\$	Más de 90 días a un año MUS\$	Más de uno a tres años MUS\$	Más de tres a cinco años MUS\$	Más de cinco años MUS\$	Total MUS\$	Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Valor nominal MUS\$	Tasa nominal %
Obligaciones garantizadas	89.862.200-2	Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	ING	E.E.U.U	US \$	7.425	22.305	53.471	47.128	93.325	223.654	Trimestral	5,19%	181.029	4,69%
		Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	CALYON	Francia	US \$	21.045	63.352	130.785	39.186	20.916	275.284	Trimestral	4,47%	256.417	4,47%
		Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	PEFCO	E.E.U.U	US \$	19.838	59.513	158.688	149.595	209.374	597.008	Trimestral	5,16%	497.692	4,60%
		Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	BNP PARIBAS	E.E.U.U	US \$	22.831	68.726	184.673	186.931	385.438	848.599	Trimestral	4,49%	707.306	4,00%
		Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	WELLS FARGO	E.E.U.U	US \$	5.626	16.842	44.872	44.796	135.714	247.850	Trimestral	3,64%	204.392	3,53%
		Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	CITIBANK	E.E.U.U	US \$	8.984	27.039	72.767	73.806	206.771	389.367	Trimestral	3,93%	326.225	3,48%
		Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	SANTANDER	España	US \$	2.919	8.859	24.242	25.206	95.708	156.934	Trimestral	0,95%	148.741	0,83%
Arrendamiento financiero	89.862.200-2	Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	ING	E.E.U.U	US \$	3.899	11.685	30.440	25.695	11.675	83.394	Trimestral	4,08%	77.096	3,71%
		Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	CALYON	Francia	US \$	2.249	6.786	18.376	22.613	43.431	93.455	Trimestral	1,27%	87.337	1,27%
		Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	CITIBANK	E.E.U.U	US \$	1.692	5.249	26.758	-	-	33.699	Trimestral	1,32%	32.921	1,27%
		Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	S.CHARTERED	E.E.U.U	US \$	3.858	11.873	14.628	-	-	30.359	Trimestral	1,28%	29.864	1,25%
Préstamos bancarios	89.862.200-2	Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	SANTANDER MADRID	España	US \$	-	26.125	12.726	-	-	38.851	Semestral	3,64%	37.500	3,55%
Préstamos bancarios	89.862.200-2	Lan Airlines S.A.	Chile	97.023.000-9	COMIBANCA	Chile	CLP	13.479	13.158	12.713	-	-	39.350	Semestral	6,53%	36.858	6,44%
		Lan Airlines S.A.	Chile	76.645.030-K	ITAU	Chile	CLP	-	21.653	10.332	-	-	31.985	Semestral	6,67%	29.967	6,60%
		Lan Airlines S.A.	Chile	97.006.000-6	BCI	Chile	CLP	-	38.144	18.188	-	-	56.332	Semestral	6,71%	52.723	6,63%
		Lan Airlines S.A.	Chile	97.030.000-7	ESTADO	Chile	CLP	-	47.521	22.666	-	-	70.187	Semestral	6,65%	65.704	6,59%
Otros Préstamos	89.862.200-2	Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	HELM	Colombia	COP	3.944	-	-	-	-	3.944	30 días	3,37%	3.936	3,37%
		Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	SANTANDER MADRID	España	US \$	586	1.587	72.962	-	-	75.135	-	3,29%	72.962	3,29%
		Lan Airlines S.A.	Chile	0-E	BOEING	E.E.U.U	US \$	1.862	1.207	106.665	-	-	109.734	-	2,04%	106.209	2,04%
Derivados	89.862.200-2	Lan Airlines S.A.	Chile	-	OTROS	-	US \$	6.018	22.331	61.273	24.643	4.751	119.016	-	-	115.189	-
Derivados de no cobertura	89.862.200-2	Lan Airlines S.A.	Chile	-	OTROS	-	US \$	1.461	4.239	9.891	5.608	-	21.199	-	-	20.703	-
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar		Lan Airlines S.A. y Filiales	Varios	-	Varios	-	US \$	277.327	26.002	-	-	-	303.329	-	-	303.329	-
		Lan Airlines S.A. y Filiales	Varios	-	Varios	-	CLP	28.058	-	-	-	-	28.058	-	-	28.058	-
		Lan Airlines S.A. y Filiales	Varios	-	Varios	-	Otras monedas	169.307	-	-	-	-	169.307	-	-	169.307	-
Cuentas por pagar a entidades relacionadas		Lan Airlines S.A. y Filiales	Varios	-	Varios	-	US \$	-	54.000	-	-	-	54.000	-	-	54.000	-
		Lan Airlines S.A. y Filiales	Varios	96.647.880-K	Lufthansa Lan Technical Training S.A.	-	US \$	110	-	-	-	-	110	-	-	110	-
		Lan Airlines S.A. y Filiales	Varios	-	Lan Technical Training S.A.	-	CLP	74	-	-	-	-	74	-	-	74	-
Total								602.592	504.196	1.141.116	645.207	1.207.003	4.100.214			3.645.660	

La Sociedad ha definido estrategias de cobertura de combustible y tasas de interés, que implica contratar derivados con distintas instituciones financieras. La Sociedad posee líneas de márgenes con cada institución financiera con el fin de regular la exposición mutua que producen los cambios en la valorización de mercado de los derivados.

Al cierre del año 2010, la Sociedad había entregado US\$ 78,5 millones en garantía por márgenes de derivados, correspondientes a efectivo y cartas de crédito stand by. Al cierre del 31 de diciembre de 2011, se han entregado US\$ 117,2 millones en garantías correspondientes a efectivo y cartas de crédito stand by. El aumento se debió al vencimiento y adquisición de contratos de combustible y tasas, y alzas en el precio del combustible y caída en las tasas de interés.

3.2. Gestión del riesgo del capital

Los objetivos de la Sociedad, en relación con la gestión del capital, son: (i) salvaguardarlo para continuar como empresa en funcionamiento, (ii) procurar un rendimiento para los accionistas y (iii) mantener una estructura óptima de capital reduciendo el costo del mismo.

Para poder mantener o ajustar la estructura de capital, la Sociedad podría ajustar el importe de los dividendos a pagar a los accionistas, reembolsar capital a los accionistas, emitir nuevas acciones o vender activos para reducir la deuda.

La Sociedad monitorea el índice de apalancamiento ajustado, en línea con las prácticas de la industria. Este índice se calcula como la deuda ajustada neta dividida por la suma entre el patrimonio ajustado y la deuda ajustada neta. La deuda ajustada neta se calcula como el total de la deuda financiera más 8 veces las rentas de arrendamiento operativo de los últimos 12 meses, menos la caja total (medida como la suma de efectivo y equivalentes de efectivo más valores por negociar). El patrimonio ajustado corresponde al patrimonio neto depurado el impacto de valor de mercado de los derivados.

Actualmente, la estrategia de la Sociedad, que no ha variado desde 2007, ha consistido en mantener un índice de apalancamiento entre el 70% y el 80% y un rating crediticio internacional por sobre BBB- (mínimo requerido para ser considerado grado de inversión). Los índices de apalancamiento ajustado, al 31 de diciembre de 2011 y 31 de diciembre de 2010, fueron los siguientes:

	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Total préstamos financieros	3.788.272	3.259.666
Rentas de las aeronaves de los últimos doce meses x 8	1.393.576	
Menos:		788.704
Caja y valores negociables	(472.499)	(737.093)
Total deuda ajustada neta	4.709.349	3.311.277
Patrimonio neto	1.445.324	1.296.814
Reservas de cobertura neta	140.556	107.050
Patrimonio ajustado	1.585.880	1.403.864
Total de deuda y patrimonio ajustado	6.295.229	4.715.141
Aplacamiento ajustado	74,8%	70,2%

3.3. Estimación del valor justo

Al 31 de diciembre de 2011, la Sociedad mantenía instrumentos financieros que deben ser registrados a su valor justo. Estos incluyen:

- Inversiones en fondos mutuos de corto plazo (efectivo equivalente),
- Contratos de instrumentos derivados de tasas de interés,
- Contratos de derivados de combustible,
- Contratos derivados de moneda y
- Fondos de inversión privados.

La Sociedad ha clasificado la medición de valor justo utilizando una jerarquía que refleja el nivel de información utilizada en la valoración. Esta jerarquía se compone de 3 niveles (I) valor justo basado en cotización en mercados activos para una clase de activo o pasivo similar, (II) valor justo basado en técnicas de valoración que utilizan información de precios de mercado o derivados del precio de mercado de instrumentos financieros similares (III) valor

justo basado en modelos de valoración que no utilizan información de mercado.

El valor justo de los instrumentos financieros que se transan en mercados activos, tales como las inversiones adquiridas para su negociación, está basado en cotizaciones de mercado al cierre del ejercicio utilizando el precio corriente comprador. El valor justo de activos financieros que no transan en mercados activos (contratos derivados) es determinado utilizando técnicas de valoración que maximizan el uso de información de mercado disponible. Las técnicas de valoración generalmente usadas por la Sociedad son: cotizaciones de mercado de instrumentos similares y/o estimación del valor presente de los flujos de caja futuros utilizando las curvas de precios futuros de mercado al cierre del ejercicio.

El siguiente cuadro muestra la clasificación de los instrumentos financieros a valor justo al 31 de diciembre de 2011, según el nivel de información utilizada en la valoración:

	Valor justo al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Mediciones de valor justo usando valores considerados como		
		Nivel I MUS\$	Nivel II MUS\$	Nivel III MUS\$
Activos				
Fondos mutuos corto plazo	156.334	156.334	-	-
Valor justo derivados tasa de interés	73	-	73	-
Valor justo derivados de combustible	30.615	-	30.615	-
Valor justo derivados moneda extranjera	631	-	631	-
Fondos de inversión privados	60.733	60.733	-	-
Pasivos				
Valor justo derivados tasa de interés	159.436	-	159.436	-
Valor justo derivados moneda extranjera	884	-	884	-
Derivados de tasa de interés no registrados como cobertura	14.766	-	14.766	-

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2011, la Sociedad tiene instrumentos financieros que no se registran a valor justo. Con el propósito de cumplir con los requerimientos de revelación de valores justos, la Sociedad ha valorizado estos instrumentos según se muestra en el siguiente cuadro:

	Al 31 de diciembre de 2011		Al 31 de diciembre de 2010	
	Valor libro MUS\$	Valor justo MUS\$	Valor libro MUS\$	Valor justo MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo				
Efectivo en caja	4.605	4.605	3.857	3.857
Saldos en bancos	17.013	17.013	24.432	24.432
Depósitos a plazo	196.455	196.455	406.143	406.143
Otros activos financieros				
Bonos nacionales y extranjeros	37.359	40.250	47.184	50.294
Otros activos financieros	120.225	120.225	80.836	80.836
Deudores comerciales, otras cuentas por cobrar y cuentas por cobrar no corrientes	544.897	544.897	489.233	489.233
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	838	838	50	50
Otros pasivos financieros	3.516.307	3.665.661	2.945.294	2.969.939
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	531.481	531.481	500.694	500.694
Cuentas por pagar a entidades relacionadas	367	367	184	184
Cuentas por pagar, no corrientes	307.965	307.965	368.372	368.372

El importe en libros de las cuentas a cobrar y a pagar se asume que se aproximan a sus valores justos, debido a la naturaleza de corto plazo de ellas. En el caso de efectivo en caja, saldo en bancos, depósitos a plazo y cuentas por pagar, no corrientes, el valor justo se aproxima a su valor en libros.

El valor justo de los otros pasivos financieros, se estima descontando los flujos contractuales futuros de caja a la tasa de interés corriente del mercado que está disponible para instrumentos financieros similares. En el caso de otros activos financieros la valoración se realizó según cotización de mercado al cierre del ejercicio.

NOTA 4 - Estimaciones y Juicios Contables

La Sociedad ha utilizado estimaciones para valorar y registrar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos. Básicamente estas estimaciones se refieren a:

(a) La evaluación de posibles pérdidas por deterioro de determinados activos.

(b) La vida útil y valor residual de los activos materiales e intangibles.

(c) Los criterios empleados en la valoración de determinados activos.

(d) Los tickets aéreos vendidos que no serán finalmente utilizados.

(e) El cálculo del ingreso diferido al cierre del ejercicio, correspondiente a la valorización de los kilómetros otorgados a los titulares de la tarjeta de fidelización Lan Pass pendientes de utilizar.

(f) La necesidad de constituir provisiones y, en el caso de ser requeridas, el valor de las mismas.

(g) La recuperabilidad de los activos por impuestos diferidos.

Estas estimaciones se realizan en función de la mejor información disponible sobre los hechos analizados.

En cualquier caso, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas en los próximos ejercicios, lo que se realizaría de forma prospectiva.

NOTA 5 - Información por segmentos

La Sociedad reporta información por segmentos de acuerdo a lo establecido en la NIIF 8 "Segmentos operativos". Dicha norma establece estándares para el reporte de información por segmentos en los estados financieros así como también revelaciones sobre productos y servicios, áreas geográficas y principales clientes.

Un segmento operativo se define como un componente de una entidad sobre el cual se tiene información financiera separada que es evaluada regularmente por la alta administración para la toma de decisiones respecto de la asignación de recursos y la evaluación de los resultados.

La Sociedad considera que tiene un solo segmento operativo: el transporte aéreo.

	Segmento de Transporte Aéreo por ejercicios terminados al 31 de diciembre de:	
	2011 MUS\$	2010 MUS\$
Ingresos de las actividades ordinarias y otros ingresos de operación	5.718.244	4.523.328
Ingreso por intereses	14.453	14.946
Gastos por intereses	(139.077)	(155.279)
Total gastos por intereses netos	(124.624)	(140.333)
Depreciación y amortización	(396.475)	(336.491)
Ganancia del segmento sobre el que se informa	320.197	419.702
Participación de la entidad en el resultados de las asociadas	458	132
Gasto por impuesto a las ganancias	(61.789)	(81.107)
Activos del segmento	7.648.659	6.785.897
Importe en inversiones asociadas	991	593
Desembolsos de los activos no monetarios del segmento	1.394.640	1.048.394

Los ingresos de la Sociedad por área geográfica son los siguientes:

	Por ejercicios terminados al 31 de diciembre de:	
	2011 MUS\$	2010 MUS\$
Perú	558.227	554.072
Argentina	616.270	496.546
USA	1.140.006	858.630
Europa	523.749	447.702
Colombia	369.102	85.309
Chile	1.423.956	1.239.350
Otros (*)	1.086.934	841.719
Total (**)	5.718.244	4.523.328

La Sociedad asigna los ingresos al área geográfica sobre la base del punto de venta del pasaje o la carga. Los activos están constituidos, principalmente, por aviones y equipos aeronáuticos, los cuales son utilizados a lo largo de diferentes países y, por lo tanto, no es posible asignar a un área geográfica.

(*) Incluye el resto de Latinoamérica y Asia Pacífico.

(**) Incluye ingresos ordinarios y otros ingresos de operación.

NOTA 6 - Efectivo y equivalentes al efectivo

	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Efectivo en caja	4.605	3.857
Saldos en bancos	17.013	24.432
Depósitos a plazo	196.455	406.143
Fondos mutuos	156.334	196.620
Total	374.407	631.052

Los saldos por monedas que componen el Efectivo y equivalentes al efectivo al 31 de diciembre de 2011 y 31 de diciembre de 2010, son los siguientes:

Tipo de Moneda	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Dólar estadounidense	158.313	194.212
Peso chileno (*)	148.274	368.360
Euro	5.688	7.844
Peso argentino	20.020	11.230
Real brasileño	6.616	4.759
Peso Colombiano	7.668	10.231
Otras monedas	27.828	34.416
Total	374.407	631.052

(*) La Sociedad suscribió contratos de derivados de moneda (forward) por MUS\$ 110.339 al 31 de diciembre de 2011 (MUS\$ 169.357 al 31 de diciembre de 2010), para la conversión a dólares de las inversiones en pesos y contratos de derivados de moneda (cross currency swap) por MUS\$ 0 al 31 de diciembre de 2011 (MUS\$ 30.258 al 31 de diciembre de 2010), para la conversión a dólares de las inversiones en Unidades de Fomento (UF).

En Venezuela, a partir del año 2003, la autoridad definió que todas las remesas al exterior deben ser aprobadas por

la Comisión Administradora de Divisas ("CADIVI"). Con esto, a pesar de tener libre disponibilidad de los bolívares dentro de Venezuela, la Sociedad tiene ciertas restricciones para remesar libremente estos fondos fuera de Venezuela. Al 31 de diciembre de 2011, el monto sujeto a estas restricciones, expresado en dólares, es de MUS\$ 23.914 (MUS\$ 26.738 al 31 de diciembre de 2010).

La Sociedad no tiene transacciones no monetarias significativas que deban ser reveladas.

NOTA 7 - Instrumentos Financieros

7.1 Instrumentos financieros por categorías

Al 31 de diciembre de 2011

Activos	Mantenidos hasta su vencimiento MUS\$	Préstamos y cuentas por cobrar MUS\$	Derivados de cobertura MUS\$	Mantenidos para negociar MUS\$	Designados al momento inicial a valor justo con cambios en resultados MUS\$	Total MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	-	218.073	-	156.334	-	374.407
Otros activos financieros (*)	37.867	119.717	31.319	-	60.733	249.636
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	-	537.406	-	-	-	537.406
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	-	838	-	-	-	838
Cuentas por cobrar, no corrientes	-	7.491	-	-	-	7.491
Total	37.867	883.525	31.319	156.334	60.733	1.169.778

Pasivos	Otros pasivos financieros MUS\$	Derivados de cobertura MUS\$	Mantenidos para negociar MUS\$	Total MUS\$
Otros pasivos financieros	3.516.307	160.320	14.766	3.691.393
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	531.481	-	-	531.481
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	367	-	-	367
Cuentas por pagar, no corrientes	307.965	-	-	307.965
Total	4.356.120	160.320	14.766	4.531.206

(*) El valor presentado en mantenidos hasta su madurez, corresponde, principalmente, a bonos nacionales y extranjeros; en designados al momento inicial a valor justo con cambios en resultados, corresponde a los fondos de inversión privados; y en préstamos y cuentas por cobrar, corresponde a garantías entregadas.

Al 31 de diciembre de 2010

Activos	Mantenidos hasta su madurez MUS\$	Préstamos y cuentas por cobrar MUS\$	Derivados de cobertura MUS\$	Mantenidos para negociar MUS\$	Designados al momento inicial a valor justo con cambios en resultados MUS\$	Total MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	-	434.432	-	196.620	-	631.052
Otros activos financieros (*)	47.691	80.329	80.161	-	58.857	267.038
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	-	481.350	-	-	-	481.350
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	-	50	-	-	-	50
Cuentas por cobrar, no corrientes	-	7.883	-	-	-	7.883
Total	47.691	1.004.044	80.161	196.620	58.857	1.387.373

Pasivos	Otros pasivos financieros MUS\$	Derivados de cobertura MUS\$	Mantenidos para negociar MUS\$	Total MUS\$
Otros pasivos financieros	2.945.294	139.930	19.748	3.104.972
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	500.694	-	-	500.694
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	184	-	-	184
Cuentas por pagar, no corrientes	368.372	-	-	368.372
Total	3.814.544	139.930	19.748	3.974.222

(*) El valor presentado en mantenidos hasta su madurez, corresponde, principalmente, a bonos nacionales y extranjeros; en designados al momento inicial a valor justo con cambios en resultados, corresponde a los fondos de inversión privados; y en préstamos y cuentas por cobrar, corresponde a garantías entregadas.

7.2 Instrumentos financieros por monedas

a) Activos

	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	374.407	631.052
Dólar estadounidense	158.313	194.212
Peso chileno	148.274	368.360
Euro	5.688	7.844
Peso argentino	20.020	11.230
Real brasileño	6.616	4.759
Peso Colombiano	7.668	10.231
Otras monedas	27.828	34.416
Otros activos financieros (corriente y no corriente)	249.636	267.038
Dólar estadounidense	241.008	255.808
Real brasileño	3.066	6.731
Peso Colombiano	4.175	2.917
Otras monedas	1.387	1.582
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	537.406	481.350
Dólar estadounidense	354.972	361.570
Peso chileno	63.818	28.606
Euro	8.266	8.429
Peso argentino	24.879	6.702
Real brasileño	35.467	31.329
Dólar australiano	5.567	5.588
Peso Colombiano	34.583	27.156
Otras monedas	9.854	11.970
Cuentas por cobrar, no corrientes	7.491	7.883
Dólar estadounidense	9	9
Peso chileno	7.422	7.864
Otras monedas	60	10
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	838	50
Dólar estadounidense	29	29
Peso chileno	809	21
Total activos	1.169.778	1.387.373
Dólar estadounidense	754.331	811.628
Peso chileno	220.323	404.851
Euro	13.954	16.273
Peso argentino	44.899	17.932
Real brasileño	45.149	42.819
Dólar australiano	5.567	5.588
Peso Colombiano	46.426	40.304
Otras monedas	39.129	47.978

b) Pasivos

La información de pasivos se encuentra revelada en Nota 3 Gestión del riesgo financiero.

NOTA 8 - Deudores comerciales, otras cuentas por cobrar y cuentas por cobrar no corrientes

	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Deudores comerciales	474.852	435.576
Otras cuentas por cobrar y cuentas por cobrar	90.570	75.734
Total deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	565.422	511.310
Menos: Provisión por pérdidas por deterioro	(20.525)	(22.077)
Total deudores comerciales y otras cuentas por cobrar - neto	544.897	489.233
Menos: Parte no corriente - cuentas por cobrar	(7.491)	(7.883)
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	537.406	481.350

El valor justo de deudas comerciales y otras cuentas por cobrar no difiere significativamente de su valor en libros.

Existen cuentas por cobrar vencidas pero no deterioradas. La antigüedad de estas cuentas es la siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Hasta 3 meses	17.138	12.506
Entre 3 y 6 meses	6.256	11.114
Total	23.394	23.620

Los montos correspondientes a los deudores comerciales y otras cuentas a cobrar individualmente deteriorados son los siguientes:

	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Cobranza judicial y prejudicial	9.626	10.586
Deudores en proceso de gestión prejudicial	4.306	5.259
Total	13.932	15.845

Los saldos por monedas que componen los deudores comerciales, otras cuentas por cobrar y cuentas por cobrar no corrientes al 31 de diciembre de 2011 y 31 de diciembre de 2010, son los siguientes:

Tipo de moneda	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Dólar estadounidense	354.981	361.579
Peso chileno	71.240	36.470
Euro	8.266	8.429
Peso argentino	24.879	6.702
Real brasileño	35.467	31.329
Dólar australiano	5.567	5.588
Peso Colombiano	34.583	27.156
Otras monedas	9.914	11.980
Total	544.897	489.233

La Sociedad constituye provisiones ante la evidencia de deterioro de las deudas comerciales. Los criterios utilizados para determinar que existe evidencia objetiva de pérdidas por deterioro son la madurez de la cartera, hechos concretos de deterioro (default) y señales concretas del mercado.

Madurez	Deterioro
Activos en cobranza judicial y prejudicial	100%
Superior a 1 año	100%
Entre 6 y 12 meses	50%

El movimiento de la provisión por pérdidas por deterioro de valor de los deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, entre el 1 de enero de 2010 y 31 de diciembre de 2011, es el siguiente:

	MUS\$
Al 1 de enero de 2010	(23.817)
Castigos	5.039
(Aumento) disminución de provisión	(3.299)
Saldos al 31 de diciembre de 2010	(22.077)
Al 1 de enero de 2011	(22.077)
Castigos	4.060
(Aumento) disminución de provisión	(2.508)
Saldos al 31 de diciembre de 2011	(20.525)

Una vez agotadas las gestiones de cobranza prejudicial y judicial se procede a dar de baja los activos contra la provisión constituida. La Sociedad sólo utiliza el método de provisión y no el de castigo directo para un mejor control.

Las renegociaciones históricas y actualmente vigentes son poco relevantes y la política es analizar caso a caso para clasificarlas según la existencia de riesgo, determinando si corresponde su reclasificación a cuentas de cobranza prejudicial. Si amerita la reclasificación, se constituye provisión de lo vencido y por vencer.

La exposición máxima al riesgo de crédito a la fecha de presentación de la información es el valor justo de cada una de las categorías de cuentas a cobrar indicadas anteriormente.

	Al 31 de Diciembre de 2011			Al 31 de Diciembre de 2010		
	Exposición bruta según balance MUS\$	Exposición bruta deteriorada MUS\$	Exposición neta concen- traciones de riesgo MUS\$	Exposición bruta según balance MUS\$	Exposición bruta deteriorada MUS\$	Exposición neta concen- traciones de riesgo MUS\$
Deudores comerciales	474.852	(20.525)	454.327	435.576	(22.077)	413.499
Otras cuentas por cobrar	90.570	-	90.570	75.734	-	75.734

Para el riesgo de crédito existen garantías poco relevantes y éstas son valorizadas cuando se hacen efectivas, no existiendo garantías directas materialmente importantes. Las garantías existentes, si corresponde, están constituidas a través de IATA.

NOTA 9 - Cuentas por cobrar y por pagar a entidades relacionadas

Las cuentas por cobrar y por pagar a entidades relacionadas al 31 de diciembre de 2011 y 31 de diciembre de 2010, respectivamente, se detallan a continuación:

(a) Cuentas por cobrar

RUT parte relacionada	Nombre parte relacionada	Naturaleza de la relación	País de origen	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Tipo de moneda o unidad de reajuste	Plazos de transacción	Explicación de la naturaleza de liquidación de la transacción
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA.	Controladora	Chile	19	-	CLP	30 a Días 45	Monetaria
96.778.310-2	Concesionaria Chucumata S.A	Coligada	Chile	-	4	CLP	30 a Días 45	Monetaria
96.921.070-3	Austral Sociedad Concesionaria S.A.	Coligada	Chile	-	2	CLP	30 a Días 45	Monetaria
78.591.370-1	Bethia S.A. y Filiales	Otras partes relacionadas	Chile	758	-	CLP	30 a Días 45	Monetaria
87.752.000-5	Granja Marina Tornagaleones S.A	Otras partes relacionadas	Chile	32	15	CLP	30 a Días 45	Monetaria
96.812.280-0	San Alberto S.A. y Filiales	Otras partes relacionadas	Chile	29	29	US\$	30 a Días 45	Monetaria
Total activos corrientes				838	50			

b) Cuentas por pagar

RUT parte relacionada	Nombre parte relacionada	Naturaleza de la relación	País de origen	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Tipo de moneda o unidad de reajuste	Plazos de transacción	Explicación de la naturaleza de liquidación de la transacción
96.847.880-K	Lufthansa Lan Technical Training S.A.	Coligada	Chile	-	74	CLP	30 a Días 45	Monetaria
96.847.880-K	Lufthansa Lan Technical Training S.A.	Coligada	Chile	147	110	US\$	30 a Días 45	Monetaria
96.921.070-3	Austral Sociedad Concesionaria S.A.	Coligada	Chile	2	-	CLP	30 a Días 45	Monetaria
78.591.370-1	Bethia S.A. y Filiales	Otras partes relacionadas	Chile	116	-	CLP	30 a Días 45	Monetaria
Extranjera	Inversora Aeronáutica Argentina	Otras partes relacionadas	Argentina	102	-	US\$	30 a Días 45	Monetaria
Total pasivos corrientes				367	184			

Las transacciones entre partes relacionadas se han realizado en condiciones de una transacción libre entre partes interesadas y debidamente informadas.

NOTA 10 - Inventarios

Los inventarios al 31 de diciembre de 2011 y 31 de diciembre de 2010, respectivamente, se detallan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Existencias técnicas	57.836	40.625
Existencias no técnicas	14.951	12.568
Total	72.787	53.193

Las partidas incluidas en este rubro corresponden a repuestos y materiales los que serán utilizados, principalmente, en consumos de servicios a bordo y en servicios de mantenimiento propio como de terceros; éstos se encuentran valorizados a su costo de adquisición promedio netos de su provisión de obsolescencia que al 31 de diciembre de 2011 asciende a MUS\$ 1.685 (MUS\$ 3.075 al 31 de diciembre de 2010). Los montos resultantes, no exceden a los respectivos valores de realización.

Al 31 de diciembre de 2011, la Sociedad registró MUS\$ 41.213 (MUS\$ 32.915 al 31 de diciembre de 2010) en resultados producto, principalmente, de consumos en servicio a bordo y mantenimiento, lo cual forma parte del Costo de Ventas.

NOTA 11 - Otros activos financieros

La composición de los otros activos financieros es la siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Corriente		
a) Otros activos financieros	196.484	165.712
b) Activos de cobertura	31.319	79.739
Total corriente	227.803	245.451
No corriente		
a) Otros activos financieros	21.833	21.165
b) Activos de cobertura	-	422
Total no corriente	21.833	21.587

a) Otros activos financieros:

Los otros activos financieros al 31 de diciembre de 2011 y 31 de diciembre de 2010, respectivamente, se detallan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Corriente		
Fondos de inversión privados	60.733	58.857
Bonos nacionales y extranjeros	37.359	47.184
Garantías por márgenes de derivados	79.171	39.868
Depósitos en garantía (aeronaves)	11.657	12.030
Otras garantías otorgadas	7.564	7.773
Total corriente	196.484	165.712
No corriente		
Depósitos en garantía (aeronaves)	15.498	15.000
Otras garantías otorgadas	5.827	5.658
Otras inversiones	508	507
Total no corriente	21.833	21.165
Total otros activos financieros	218.317	186.877

b) Activos de cobertura:

Los activos de cobertura al 31 de diciembre de 2011 y 31 de diciembre de 2010, respectivamente, se detallan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Corriente		
Intereses devengados desde la última fecha de pago Swap de monedas	-	3.691
Valor justo de derivados de tasa de interés	73	-
Valor justo de derivados de moneda extranjera	631	30.234
Valor justo de derivados de precio de combustible	30.615	45.814
Total corriente	31.319	79.739
No corriente		
Valor justo de derivados de tasa de interés	-	422
Total no corriente	-	422
Total activos de cobertura	31.319	80.161

Los derivados de moneda extranjera corresponden a contratos forward y cross currency swap.

Los tipos de derivados de los contratos de cobertura que mantiene la Sociedad al cierre de cada ejercicio se presentan en Nota 20.

NOTA 12 - Otros activos no financieros

La composición de los otros activos no financieros es la siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Corriente		
a) Pagos anticipados	25.501	17.648
b) Otros activos	1.159	1.172
Total corriente	26.660	18.820
No corriente		
a) Pagos anticipados	11.189	8.752
b) Otros activos	46.974	23.756
Total no corriente	58.163	32.508

a) Pagos anticipados

Los pagos anticipados al 31 de diciembre de 2011 y 31 de diciembre de 2010, respectivamente, se detallan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Corriente		
Seguros de aviación y otros	7.945	6.459
Arriendo de aeronaves	13.196	7.343
Servicios de handling y ground handling	2.941	-
Otros	1.410	3.846
Total corriente	25.501	17.648
No corriente		
Arriendo de aeronaves	11.189	4.984
Servicios de handling y ground handling	-	2.971
Otros	-	797
Total no corriente	11.189	8.752
Total pagos anticipados	36.690	26.400

b) Otros activos

Los otros activos al 31 de diciembre de 2011 y 31 de diciembre de 2010, respectivamente, se detallan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Corriente		
Otros	1.159	1.172
Total corriente	1.159	1.172
No corriente		
Impuestos por recuperar	42.958	23.343
Otros	4.016	413
Total no corriente	46.974	23.756
Total otros activos	48.133	24.928

NOTA 13 - Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta

Los activos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta al 31 de diciembre de 2011 y 31 de diciembre de 2010, respectivamente, se detallan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Motores	2.204	2.204
Existencias en consignación	527	748
Aeronave	1.537	1.537
Aeronaves desguazadas	365	970
Rotables	28	38
Total	4.661	5.497

Durante el ejercicio 2011, se realizaron ventas de existencias en consignación de la flota Boeing 737-200.

Durante el ejercicio 2010, se realizaron ventas de rotables, existencias mantenidas en consignación y tres motores, todo lo anterior de la flota Boeing 737-200.

Los saldos del rubro son presentados netos de provisión, la que al 31 de diciembre de 2011, asciende a MUS\$ 5.386 (MUS\$ 5.212 al 31 de diciembre de 2010).

La Sociedad no mantiene operaciones discontinuadas al 31 de diciembre de 2011.

NOTA 14 - Inversiones en Subsidiarias

La Sociedad posee inversiones en sociedades que han sido reconocidas como inversión en subsidiarias. Todas las sociedades definidas como subsidiarias han sido consolidadas en los estados financieros de Lan Airlines S.A. y Filiales. También, se incluyen en la consolidación, sociedades de propósito específico y fondos de inversión privados.

A continuación, se presenta la información financiera resumida que corresponde a la suma de los estados financieros de las sociedades subsidiarias, las sociedades de propósito específico y los fondos de inversión privados que han sido consolidados:

Al 31 de diciembre de 2011	Activos MUS\$	Pasivos MUS\$
Corrientes	493.662	618.360
No corrientes	1.498.840	917.171
Total	1.992.502	1.535.531

Al 31 de diciembre de 2010	Activos MUS\$	Pasivos MUS\$
Corrientes	442.743	565.606
No corrientes	1.388.194	773.927
Total	1.830.937	1.339.533

	Por ejercicios terminados al 31 de diciembre de:	
	2011 MUS\$	2010 MUS\$
Total de ingresos ordinarios	2.619.157	1.931.998
Total de gastos	(2.577.685)	(1.849.438)
Total del resultado neto	41.472	82.560

Detalle de subsidiarias significativas al 31 de diciembre de 2011

Nombre de subsidiaria significativa	País de incorporación	Moneda funcional	% Participación	Naturaleza y alcance de restricciones significativas para transferir fondos a controladora
Lan Perú S.A.	Perú	US\$	69,97858	Sin restricciones significativas
Lan Cargo S.A.	Chile	US\$	99,89803	Sin restricciones significativas
Lan Argentina S.A.	Argentina	ARS	94,99055	Sin restricciones significativas
Transporte Aéreo S.A.	Chile	US\$	99,89804	Sin restricciones significativas
Aerolane Líneas Aéreas Nacionales de Ecuador S.A.	Ecuador	US\$	71,94990	Sin restricciones significativas
Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A.	Colombia	COP	98,21089	Sin restricciones significativas

Información financiera resumida de subsidiarias significativas

Nombre de subsidiaria significativa	Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2011						Resultado al 31 de diciembre de 2011	
	Activos totales MUS\$	Activos corrientes MUS\$	Activos no corrientes MUS\$	Pasivos totales MUS\$	Pasivos corrientes MUS\$	Pasivos no corrientes MUS\$	Ingresos ordinarios MUS\$	Ganancia (pérdida) neta MUS\$
Lan Perú S.A.	139.888	124.485	15.403	128.979	128.025	954	916.861	920
Lan Cargo S.A.	765.829	188.937	576.892	343.799	122.450	221.349	258.298	57.140
Lan Argentina S.A.	136.579	108.561	28.018	114.037	112.555	1.482	438.137	(1.972)
Transporte Aéreo S.A.	348.943	237.627	111.316	116.663	26.332	90.331	370.697	26.146
Aerolane Líneas Aéreas Nacionales de Ecuador S.A.	71.598	42.369	29.229	61.102	58.726	2.376	278.039	2.303
Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A.	134.983	76.936	58.047	80.271	70.112	10.159	282.493	(25.860)

Detalle de subsidiarias significativas al 31 de diciembre de 2010

Nombre de subsidiaria significativa	País de incorporación	Moneda funcional	% Participación	Naturaleza y alcance de restricciones significativas para transferir fondos a controladora
Lan Perú S.A.	Perú	US\$	69,97858	Sin restricciones significativas
Lan Cargo S.A.	Chile	US\$	99,89803	Sin restricciones significativas
Lan Argentina S.A.	Argentina	ARS	94,99055	Sin restricciones significativas
Transporte Aéreo S.A.	Chile	US\$	99,89804	Sin restricciones significativas
Aerolane Líneas Aéreas Nacionales de Ecuador S.A.	Ecuador	US\$	71,94990	Sin restricciones significativas

Información financiera resumida de subsidiarias significativas

Nombre de subsidiaria significativa	Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2010						Resultado al 31 de diciembre de 2010	
	Activos totales MUS\$	Activos corrientes MUS\$	Activos no corrientes MUS\$	Pasivos totales MUS\$	Pasivos corrientes MUS\$	Pasivos no corrientes MUS\$	Ingresos ordinarios MUS\$	Ganancia (pérdida) neta MUS\$
Lan Perú S.A.	124.761	113.579	11.182	114.771	113.750	1.021	759.704	1.524
Lan Cargo S.A.	737.550	183.877	553.673	340.082	103.018	237.064	209.512	59.285
Lan Argentina S.A.	113.168	84.751	28.417	88.286	87.420	866	381.168	2.984
Transporte Aéreo S.A.	329.190	215.575	113.615	123.056	28.777	94.279	296.543	31.227
Aerolane Líneas Aéreas Nacionales de Ecuador S.A.	48.416	24.561	23.855	51.723	38.299	13.424	235.877	1.011

NOTA 15 - Inversiones contabilizadas utilizando el metodo de la participación

La información financiera resumida, que se presenta a continuación, es la suma de los estados financieros de las sociedades coligadas, correspondiendo el estado de situación financiera al 31 de diciembre de 2011 y 31 de diciembre de 2010 y estados de resultados, para los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2011 y 31 de diciembre de 2010.

Al 31 de diciembre de 2011	Activos MUS\$	Pasivos MUS\$
Corrientes	2.649	721
No corrientes	269	115
Total	2.918	836

Al 31 de diciembre de 2010	Activos MUS\$	Pasivos MUS\$
Corrientes	1.865	301
No corrientes	382	562
Total	2.247	863

	Por ejercicios terminados al 31 de diciembre de:	
	2011 MUS\$	2010 MUS\$
Total de ingresos ordinarios	2.896	2.408
Total de gastos	(1.902)	(2.162)
Total del resultado neto	994	246

La Sociedad ha reconocido, como inversión en coligadas, las participaciones que posee sobre las siguientes sociedades: Austral Sociedad Concesionaria S.A., Lufthansa Lan Technical Training S.A. y Concesionaria Chucumata S.A. La Sociedad no ha realizado inversiones en coligadas durante el ejercicio 2011.

Empresa	País de incorporación	Moneda funcional	Porcentaje de participación		Costo de inversión	
			Al 31 de diciembre de 2011 %	Al 31 de diciembre de 2010 %	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Austral Sociedad Concesionaria S.A.	Chile	CLP	20,00	20,00	661	661
Lufthansa Lan Technical Training S.A.	Chile	CLP	50,00	50,00	702	702
Concesionaria Chucumata S.A. (*)	Chile	CLP	-	16,70	-	119

(*) En Junta Extraordinaria de Accionistas del 22 de septiembre de 2011, se procedió a la disolución de la sociedad Concesionaria Chucumata S.A.

Estas sociedades no tienen restricciones significativas en la capacidad de transferir fondos.

El movimiento de las inversiones en coligadas entre el 1 de enero de 2010 y 31 de diciembre de 2011, es el siguiente:

	MUS\$
Saldo inicial al 1 de enero de 2010	1.236
Participación en ganancias	132
Otras disminuciones, inversiones en coligadas	(665)
Dividendos recibidos	(110)
Total cambios en inversiones en entidades coligadas	(643)
Saldo final al 31 de diciembre de 2010	593
Saldo inicial al 1 de enero de 2011	593
Participación en ganancias	502
Dividendos recibidos	(79)
Otras disminuciones, inversiones en coligadas	(25)
Total cambios en inversiones en entidades coligadas	(398)
Saldo final al 31 de diciembre de 2011	991

La Sociedad mensualmente reconoce la utilidad o pérdida de sus inversiones en coligadas en el estado de resultados consolidado utilizando el método de la participación. La Sociedad no mantiene inversiones en coligadas que no se encuentren contabilizadas por el método de la participación.

NOTA 16 - Activos intangibles distintos de las Plusvalía

El detalle de los activos intangibles es el siguiente:

Clases de activos intangibles (neto)	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Programas informáticos	64.519	45.183
Otros activos	404	566
Total	64.923	45.749

Clases de activos intangibles (bruto)	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Programas informáticos	112.881	83.875
Otros activos	808	808
Total	113.689	84.683

El movimiento de programas informáticos y otros activos entre el 1 de enero de 2010 y 31 de diciembre de 2011, es el siguiente:

	Programas informáticos neto MUS\$	Otros activos neto MUS\$	Total MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2010	34.087	727	34.814
Adiciones	20.915	-	20.915
Adquisiciones mediante combinaciones de negocios	154	-	154
Retiros	(779)	-	(779)
Amortización	(9.194)	(161)	(9.355)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2010	45.183	566	45.749
Saldos iniciales al 1 de enero de 2011	45.183	566	45.749
Adiciones	29.190	-	29.190
Retiros	(184)	-	(184)
Amortización	(9.670)	(162)	(9.832)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2011	64.519	404	64.923

Los activos intangibles de vida útil definida están compuestos, principalmente, por licencias y programas computacionales, para los cuales la Sociedad ha definido una vida útil entre 4 y 7 años.

La Sociedad valoriza sus intangibles al costo de adquisición, excepto los adquiridos mediante combinación de negocios, los que se encuentran a valor justo; la amortización la realiza sobre la base del método lineal a lo largo de las vidas útiles estimadas.

La amortización de cada ejercicio es reconocida en el estado de resultados consolidado en los gastos de administración. La amortización acumulada de los programas informáticos al 31 de diciembre de 2011, asciende a MUS\$ 48.362 (MUS\$ 38.692 al 31 de diciembre de 2010). La amortización acumulada de otros activos intangibles identificables al 31 de diciembre de 2011 asciende a MUS\$ 404 (MUS\$ 242 al 31 de diciembre de 2010).

NOTA 17 - Plusvalía

La Plusvalía representa el exceso del costo de adquisición sobre el valor justo de la participación de la sociedad de los activos netos identificables de la filial o coligada en la fecha de adquisición. La Plusvalía al 31 de diciembre de 2011, asciende a MUS\$ 163.777 (MUS\$ 157.994 al 31 de diciembre de 2010).

Al 31 de diciembre de 2011, la Sociedad realizó una prueba de deterioro basado en el valor en uso y no detectó deterioro. Dicha prueba se hace al menos una vez al año.

El valor en uso de las unidades generadoras de efectivo, a las cuales se ha asignado plusvalía, fue determinado asumiendo que se podrían mantener los yields, factores

de ocupación y la capacidad de la flota actual. La Sociedad hace sus proyecciones de flujos para los períodos iniciales basados en los plazos de sus presupuestos internos y extrapola el valor al final de dichos periodos basado en un factor de crecimiento consistente con las proyecciones económicas de largo plazo en los mercados en que operan las unidades. Los flujos determinados son descontados a una tasa que refleja las evaluaciones actuales del mercado correspondiente al valor temporal del dinero y los riesgos específicos del activo para los cuales las estimaciones de flujos de efectivo futuros no hayan sido ajustadas.

El movimiento de la Plusvalía entre el 1 de enero de 2010 y 31 de diciembre de 2011, es el siguiente:

	MUS\$
Saldo inicial al 1 de enero de 2010	63.793
Adiciones (1)	94.224
Aumento (disminución) por variación cambiaria de moneda extranjera	(23)
Saldo final al 31 de diciembre de 2010	157.994
Saldo inicial al 1 de enero de 2011	157.994
Adiciones (2)	6.736
Modificación reconocimiento inicial (3)	(820)
Disminución por variación cambiaria de moneda extranjera	(133)
Saldo final al 31 de diciembre de 2011	163.777

(1) Corresponde a plusvalía generada por la compra de la sociedad Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A. (ver Nota 39).

(2) Corresponde a plusvalía generada por la compra de la sociedad Aeroasis S.A. (ver Nota 39).

(3) Corresponde a modificación reconocimiento inicial plusvalía generada por la compra de la sociedad Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A.

NOTA 18 - Propiedades, plantas y equipos

La composición por categorías de propiedades, plantas y equipos, es la siguiente:

	Valor bruto		Depreciación acumulada		Valor neto	
	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Construcciones en curso	1.087.563	715.603	-	-	1.087.563	715.603
Terrenos	35.673	35.538	-	-	35.673	35.538
Edificios	101.123	101.181	(23.185)	(21.060)	77.938	80.121
Plantas y equipos	5.380.663	4.816.723	(1.238.678)	(1.153.587)	4.141.985	3.663.136
Equipamientos de tecnologías de la información	89.678	83.711	(67.087)	(65.112)	22.591	18.599
Instalaciones fijas y accesorios	64.936	52.954	(29.838)	(25.951)	35.098	27.003
Vehículos de motor	3.714	3.269	(2.077)	(1.979)	1.637	1.290
Mejoras de bienes arrendados	94.485	87.168	(62.986)	(43.048)	31.499	44.120
Otras propiedades, plantas y equipos	832.772	646.236	(338.774)	(283.216)	493.998	363.020
Total	7.690.607	6.542.383	(1.762.625)	(1.593.953)	5.927.982	4.948.430

Los movimientos de las distintas categorías de propiedades, plantas y equipos, entre el 1 de enero de 2010 y 31 de diciembre de 2011, son los siguientes:

a) Al 31 de diciembre de 2010

	Construcciones en curso MUS\$	Terrenos MUS\$	Edificios neto MUS\$	Plantas y equipos neto MUS\$	Equipamientos de tecnologías de la información neto MUS\$	Instalaciones fijas y accesorios neto MUS\$	Vehículos de motor neto MUS\$	Mejoras de bienes arrendados neto MUS\$	Otras propiedades, plantas y equipos neto MUS\$	Propiedades, plantas y equipos neto MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2010	264.259	35.538	81.966	3.231.682	15.043	23.659	951	50.286	493.172	4.196.556
Adiciones	10.229	-	115	571.422	9.516	2.341	420	2.410	6.673	603.126
Aquisiciones mediante combinaciones de negocios	-	-	1.006	490	137	335	107	-	480	2.555
Desapropiaciones	-	-	-	(190)	-	-	(7)	-	(2)	(199)
Transferencias (a) desde activos no corrientes y grupos en desapropiación	-	-	-	2.552	-	-	-	-	-	2.552
Retiros	-	-	-	(6.633)	(536)	(2)	(12)	-	(2.550)	(9.733)
Gastos por depreciación	-	-	(2.315)	(235.800)	(5.217)	(3.997)	(172)	(16.797)	(32.315)	(296.613)
Incrementos (disminuciones) en el cambio de moneda	(62)	-	-	(857)	16	(13)	(3)	-	(27)	(946)
Otros incrementos (disminuciones)	441.177	-	(651)	100.470	(360)	4.680	6	8.221	(102.411)	451.132
Total cambios	451.344	-	(1.845)	431.454	3.556	3.344	339	(6.166)	(130.152)	751.874
Saldos finales al 31 de diciembre de 2010	715.603	35.538	80.121	3.663.136	18.599	27.003	1.290	44.120	363.020	4.948.430

b) Al 31 de diciembre de 2011

	Construcciones en curso MUS\$	Terrenos MUS\$	Edificios neto MUS\$	Plantas y equipos neto MUS\$	Equipamientos de tecnologías de la información neto MUS\$	Instalaciones fijas y accesorio neto MUS\$	Vehículos de motor neto MUS\$	Mejoras de arrendados neto MUS\$	Otras propiedades, plantas y equipos neto MUS\$	Propiedades, plantas y equipos neto MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2011	715.603	35.538	80.121	3.663.136	18.599	27.003	1.290	44.120	363.020	4.948.430
Adiciones	29.898	-	1.111	1.028.568	11.885	6.663	543	6.555	19.072	1.104.295
Adquisiciones mediante combinaciones de negocios	-	-	-	-	-	-	-	-	16	16
Desapropiaciones	-	-	(2.681)	(109.936)	(8)	-	(6)	-	(537)	(113.168)
Transferencias (a) desde activos no corrientes y grupos en desapropiación	(127)	-	-	(112)	(1.195)	(588)	(1)	-	(115)	(2.138)
Retiros	(150)	-	(4)	(4.817)	(85)	(23)	(17)	-	(332)	(5.428)
Gastos por depreciación	-	-	(3.302)	(265.062)	(6.354)	(3.602)	(215)	(19.938)	(30.608)	(329.081)
Incrementos (disminuciones) en el cambio de moneda	(852)	-	(95)	(771)	(63)	(54)	18	-	(95)	(1.912)
Otros incrementos (disminuciones)	343.191	135	2.788	(169.021)	(188)	5.699	25	762	143.577	326.968
Total cambios	371.960	135	(2.183)	478.849	3.992	8.095	347	(12.621)	130.978	979.552
Saldos finales al 31 de diciembre de 2011	1.087.563	35.673	77.938	4.141.985	22.591	35.098	1.637	31.499	493.998	5.927.982

c) Composición de la flota

Aeronaves incluídas en propiedades, plantas y equipos de la Sociedad:

Aeronave	Modelo	Al 31 de diciembre de 2011	Al 31 de diciembre de 2010
Boeing 767	300ER	21	18
Boeing 767	300F	8	8
Boeing 767	200ER (*)	1	1
Airbus A318	100	10	15
Airbus A319	100	24	20
Airbus A320	200	33	24
Airbus A340	300	4	4
Total		101	90

(*) Arrendada a Aerovías de México S.A.

Arrendamientos Operativos:

Aeronave	Modelo	Al 31 de diciembre de 2011	Al 31 de diciembre de 2010
Boeing 767	300ER	10	10
Boeing 767	300F	4	3
Boeing 777	Freighter	2	2
Airbus A320	200	9	5
Airbus A340	300	1	1
Boeing 737	700	9	9
Bombardier	Dhc8-200	10	11
Bombardier	Dhc8-400	4	4
Total		49	45
Total flota		150	135

d) Método utilizado para la depreciación de propiedades, plantas y equipos:

	Método de depreciación	Vida útil mínima	Vida útil máxima
Edificios	Lineal sin valor residual	20	50
Plantas y equipos	Lineal, con valor residual de 20% en la flota corto alcance y 36% en la flota largo alcance. (*)	5	20
Equipamientos de tecnologías de la información	Lineal sin valor residual	5	10
Instalaciones fijas y accesorios	Lineal sin valor residual	10	10
Vehículos de motor	Lineal sin valor residual	10	10
Mejoras de bienes arrendados	Lineal sin valor residual	5	5
Otras propiedades, plantas y equipos	Lineal, con valor residual de 20% en la flota corto alcance y 36% en la flota largo alcance. (*)	3	20

(*) Excepto en el caso de ciertos componentes técnicos los cuales se deprecian sobre la base de ciclos y horas voladas.

El cargo a resultados por concepto de depreciación del ejercicio, que se incluye en el estado de resultados consolidado, asciende a MUS\$ 329.081 (MUS\$ 296.613 al 31 de diciembre de 2010). Este cargo se reconoce en los rubros de costo de venta y gastos de administración del estado de resultados consolidado.

(e) Información adicional propiedades, plantas y equipos:

(i) Propiedades, plantas y equipos entregados en garantía:

En el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2011, se agregaron las garantías directas de dieciséis aeronaves, nueve de ellas correspondientes a la flota Airbus A320-200, cuatro a la flota Airbus A319-100 y tres a la

flota B767-300. Por otra parte en el segundo trimestre de 2011 se vendieron tres aeronaves de la flota Airbus A318-100 y en el tercer trimestre dos aeronaves más de la misma flota A318-100. Adicionalmente, durante el primer trimestre de 2011, la Sociedad vendió su participación en los establecimientos permanentes Cernícalo Leasing LLC y Petrel Leasing LLC. Producto de lo anterior se eliminaron las garantías directas asociadas a cinco aeronaves Airbus A318-100 y tres aeronaves Boeing 767-300 (dos aeronaves de carga y una de pasajeros).

Descripción de propiedades, plantas y equipos entregados en garantía:

Acreedor de la garantía	Activos comprometidos	Flota	Al 31 de diciembre de 2011		Al 31 de diciembre de 2010	
			Deuda vigente MUS\$	Valor libro MUS\$	Deuda vigente MUS\$	Valor libro MUS\$
Wilmington Trust Company	Aviones y motores	Boeing 767	1.032.921	1.305.915	1.043.290	1.304.699
		Boeing 777	13.750	24.664	18.088	25.915
BNP Paribas	Aviones y motores	Airbus A318	187.705	239.530	299.422	359.944
		Airbus A319	390.614	521.829	297.320	370.476
		Airbus A320	695.308	855.214	407.275	478.082
Credite Agricole (*)	Aviones y motores	Airbus A319	93.019	158.355	108.803	178.342
		Airbus A320	34.530	149.486	58.236	172.426
		Airbus A340	54.491	215.978	89.378	234.892
Total garantías directas			2.502.338	3.470.971	2.321.812	3.124.776

(*) Calyon cambió de nombre a Credite Agricole

Los montos de la deuda vigente son presentados a su valor nominal. El valor libro corresponde a los bienes otorgados como garantía.

Adicionalmente, existen garantías indirectas asociadas a activos registrados en propiedades, plantas y equipos cuya deuda total al 31 de diciembre de 2011, asciende a MUS\$ 316.859 (MUS\$ 227.218 al 31 de diciembre de 2010).

El valor libro de los activos con garantías indirectas al 31 de diciembre de 2011, asciende a un monto de MUS\$ 504.355 (MUS\$ 328.838 al 31 de diciembre de 2010).

(ii) Compromisos y otros

Los bienes totalmente depreciados y compromisos de compras futuras son los siguientes:

	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Valor bruto de propiedades, plantas y equipos completamente depreciados todavía en uso	43.626	57.612
Compromisos por la adquisición de aeronaves	14.500.000	12.350.000

En diciembre de 2009, se suscribió un compromiso de compra con Airbus por la adquisición de 30 aeronaves de la familia A320 con entregas entre los años 2011 y 2016. Posteriormente en diciembre de 2010, se suscribió un nuevo compromiso con este fabricante por la adquisición de 50 aeronaves de la familia A320 con entregas entre los años 2012 y 2016. De forma adicional, en junio de 2011 se firmó un contrato por 20 aeronaves modelo A320 NEO con entregas entre los años 2017 y 2018.

Con lo anterior, al 31 de diciembre de 2011, producto de los distintos contratos de compra de aeronaves suscritos con Airbus S.A.S., restan por recibir 90 aeronaves Airbus de la familia A320, con entregas entre el 2012 y 2018. El monto aproximado, de acuerdo a precios lista del fabricante, es de MUS\$ 7.000.000. Adicionalmente, la Sociedad mantiene opciones de compra vigentes por 4 aeronaves A320 NEO.

Por otra parte, se suscribieron contratos de compra con The Boeing Company durante febrero, mayo y diciembre de 2011 por 3, 5 y 2 aeronaves B767-300 respectivamente.

Al 31 de diciembre de 2011, producto de los distintos contratos de compra de aeronaves suscritos con The Boeing Company, resta por recibir un total de 13 aeronaves

767-300 entre los años 2012 y 2013, 2 aeronaves 777-Freighter, a ser entregadas el año 2012 y 26 aeronaves 787 Dreamliner, con fechas de entrega a partir del año 2012. El monto aproximado, de acuerdo a precios lista del fabricante, es de MUS\$ 7.500.000. Adicionalmente, la Sociedad mantiene opciones de compra vigentes por 1 aeronave 777- Freighter y 15 aeronaves 787 Dreamliner.

La adquisición de estas aeronaves es parte del plan estratégico de flota para el largo plazo. Este plan implica, además, la venta de 15 aeronaves Airbus modelo A318 entre los años 2011 y 2013. Se estima que esta venta no tendrá impacto significativo en resultados. Durante el tercer trimestre de 2011, se realizó la venta de las últimas 2 aeronaves a ser vendidas durante el 2011, completándose así el plan de venta de las 5 aeronaves de este año.

(iii) Costos por intereses capitalizados en propiedades, plantas y equipos

Tasa promedio de capitalización de costos por intereses capitalizados			
Tasa promedio de capitalización de costos por intereses capitalizados	%	3,51	4,31
Costos por intereses capitalizados	MUS\$	33.342	18.400

iv) Arrendamiento financiero

El detalle de los principales arrendamientos financieros es el siguiente:

Arrendador	Aeronave	Modelo	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Bluebird Leasing LLC	Boeing 767	300F	2	2
Eagle Leasing LLC	Boeing 767	300ER	1	2
Seagull Leasing LLC	Boeing 767	300F	1	1
Cernicalo Leasing LLC	Boeing 767	300F	2	-
Petrel Leasing LLC	Boeing 767	300ER	1	-
Linnnet Leasing Limited	Airbus A320	200	4	4
Total			11	9

Los contratos de arrendamiento financiero en que la sociedad matriz actúa como arrendatario de aeronaves establecen una duración de 12 años y pagos de las obligaciones trimestralmente.

Adicionalmente, el arrendatario tendrá como obligaciones contratar y mantener vigentes la cobertura de seguros de la aeronave, realizar el mantenimiento de éstas a su propio costo y actualizar los certificados de aeronavegabilidad.

Los bienes adquiridos bajo la modalidad de leasing financiero se encuentran clasificados en el rubro Otras propiedades, plantas y equipos. Al 31 de diciembre de 2011, la Sociedad registra bajo esta modalidad once aeronaves (nueve aeronaves al 31 de diciembre de 2010).

En el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2011, debido a la venta de su participación en los establecimientos permanentes Cernicalo Leasing LLC y Petrel Leasing LLC,

la Sociedad incrementó su número de aviones en leasing en tres Boeing 767-300 (dos aeronaves de carga y una de pasajeros). Producto de lo anterior, estas aeronaves se reclasificaron de la categoría Plantas y equipos a la categoría Otras propiedades, plantas y equipos. Adicionalmente, en noviembre de 2011 la Sociedad ejerció opción de compra de una aeronave B767-300 de carga perteneciente a Eagle Leasing LLC, con lo cual se reclasificó de la categoría Otras propiedades, plantas y equipos a la categoría Plantas y equipos.

El valor libro de los activos por arrendamiento financiero al 31 de diciembre de 2011, asciende a un monto de MUS\$ 464.082 (MUS\$ 328.838 al 31 de diciembre de 2010).

Los pagos mínimos de arrendamientos financieros son los siguientes:

Al 31 de diciembre de 2011

	Valor bruto MUS\$	Interés MUS\$	Valor presente MUS\$
Hasta un año	78.369	(7.622)	70.747
Más de un año y hasta cinco años	207.365	(18.657)	188.708
Más de cinco años	59.152	(2.078)	57.074
Total	344.886	(28.357)	316.529

Al 31 de diciembre de 2010

	Valor bruto MUS\$	Interés MUS\$	Valor presente MUS\$
Hasta un año	57.976	(3.679)	54.297
Más de un año y hasta cinco años	127.370	(7.421)	119.949
Más de cinco años	55.106	(1.781)	53.325
Total	240.452	(12.881)	227.571

NOTA 19 - Impuestos e impuestos diferidos

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se compensan si se tiene legalmente reconocido el derecho a compensar los activos y pasivos por impuestos corrientes y los impuestos diferidos se refieren a la misma autoridad fiscal.

Los saldos de impuestos diferidos son los siguientes:

Conceptos	Activos		Pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Depreciaciones	(547)	(415)	338.741	290.254
Amortizaciones	14.255	12.286	36.667	29.606
Provisiones	7.036	8.128	48.681	23.017
Obligaciones por beneficios post-empleo	865	622	(924)	(982)
Revaluaciones de instrumentos financieros	-	-	(28.788)	(21.926)
Pérdidas fiscales	35.300	13.229	-	-
Otros	3.239	4.234	(24.752)	(7.957)
Total	60.148	38.084	369.625	312.012

Los movimientos de los activos y pasivos por impuestos diferidos, entre el 1 de enero de 2010 y 31 de diciembre de 2011, son los siguientes:

a) Desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2010

	Saldo inicial activo (pasivo) MUS\$	Reconocimiento en resultado consolidado MUS\$	Reconocimiento en resultado integral MUS\$	Incorporación por combinación de negocios MUS\$	Otros	Saldo final activo (pasivo) MUS\$
Depreciaciones	(222.188)	(68.481)	-	-	-	(290.669)
Amortizaciones	(22.453)	(5.948)	-	11.081	-	(17.320)
Provisiones	(2.102)	(17.968)	-	5.181	-	(14.889)
Obligaciones por beneficios post- empleo	1.183	(196)	-	617	-	1.604
Reevaluaciones de instrumentos financieros	18.891	-	3.035	-	-	21.926
Pérdidas fiscales	5.013	(1.303)	-	9.519	-	13.229
Otros	(8.311)	16.645	(120)	2.545	1.432	12.191
Total	(229.967)	(77.251)	2.915	28.943	1.432	(273.928)

b) Desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2011

	Saldo inicial activo (pasivo) MUS\$	Reconocimiento en resultado consolidado MUS\$	Reconocimiento en resultado integral MUS\$	Incorporación por combinación de negocios MUS\$	Reclasificaciones MUS\$	Otros MUS\$	Ventas de inversión MUS\$	Saldo final activo (pasivo) MUS\$
Depreciaciones	(290.669)	(48.614)	-	-	-	-	(5)	(339.288)
Amortizaciones	(17.320)	(8.903)	-	3.811	-	-	-	(22.412)
Provisiones	(14.889)	(26.368)	-	-	-	-	(388)	(41.645)
Obligaciones por beneficios post- empleo	1.604	185	-	-	-	-	-	1.789
Reevaluaciones de instrumentos financieros	21.926	-	6.862	-	-	-	-	28.788
Pérdidas fiscales	13.229	28.716	-	-	(6.645)	-	-	35.300
Otros	12.191	16.542	1.846	-	-	(2.521)	(67)	27.991
Total	(273.928)	(38.442)	8.708	3.811	(6.645)	(2.521)	(460)	(309.477)

Activos por impuestos diferidos no reconocidos:	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Diferencias temporarias	2.152	2.152
Pérdidas fiscales	35	1.662
Total activos por impuestos diferidos no reconocidos	2.187	3.814

Los activos por impuestos diferidos por bases imponibles negativas pendientes de compensación, se reconocen en la medida en que es probable la realización del correspondiente beneficio fiscal a través de beneficios fiscales futuros. La Sociedad no ha reconocido activos por impuestos diferidos por MUS\$ 35 (MUS\$ 1.662 al 31 de diciembre de 2010) con respecto a unas pérdidas de

MUS\$ 103 (MUS\$ 5.992 al 31 de diciembre de 2010) a compensar en ejercicios futuros contra beneficios fiscales.

Los gastos (ingresos) por impuestos diferidos e impuesto a la renta al 31 de diciembre de 2011 y 31 de diciembre de 2010, son atribuibles a lo siguiente:

	Por ejercicios terminados al 31 de diciembre de:	
	2011 MUS\$	2010 MUS\$
Gasto por impuestos corrientes a las ganancias		
Gasto por impuestos corrientes	19.470	8.890
Ajustes al impuesto corriente del ejercicio anterior	3.877	(3.153)
Otros gastos por impuesto corriente	-	(1.881)
Gasto por impuestos corrientes, neto, total	23.347	3.856
Gasto por impuestos diferidos a las ganancias		
Gasto diferido por impuestos relativos a la creación y reversión de diferencias temporarias	40.051	75.284
Reducciones (aumentos) de valor de activos por impuestos durante la evaluación de su utilidad	(1.609)	1.967
Gasto por impuestos diferidos, neto, total	38.442	77.251
Gasto por impuesto a las ganancias	61.789	81.107

Composición del gasto (ingreso) por impuesto a las ganancias:

	Por ejercicios terminados al 31 de diciembre de:	
	2011 MUS\$	2010 MUS\$
Gasto por impuestos corrientes, neto, extranjero	4.486	1.121
Gasto por impuestos corrientes, neto, nacional	18.861	2.735
Gasto por impuestos corrientes, neto, total	23.347	3.856
Gasto por impuestos diferidos, neto, extranjero	(20.876)	3.724
Gasto por impuestos diferidos, neto, nacional	59.318	73.527
Gasto por impuestos diferidos, neto, total	38.442	77.251
Gasto por impuesto a las ganancias	61.789	81.107

Conciliación del gasto por impuestos utilizando la tasa legal con el gasto por impuestos utilizando la tasa efectiva:

	Por ejercicios terminados al 31 de diciembre de:	
	2011 MUS\$	2010 MUS\$
Gasto por impuestos utilizando la tasa legal	76.410	85.138
Efecto impositivo por cambio de tasa legal	(10.571)	-
Efecto impositivo de tasas en otras jurisdicciones	1.916	1.491
Efecto impositivo de ingresos ordinarios no imposables	(11.094)	(4.089)
Efecto impositivo de gastos no deducibles impositivamente	5.087	849
Efecto impositivo de la utilización de pérdidas fiscales no reconocidas anteriormente	-	1.967
Otros incrementos (disminuciones) en cargo por impuestos legales	41	(4.249)
Total ajustes al gasto por impuestos utilizando la tasa legal	(14.621)	(4.031)
Gasto por impuestos utilizando la tasa efectiva	61.789	81.107

Conciliación de la tasa impositiva legal con la tasa impositiva efectiva:

	Por ejercicios terminados al 31 de diciembre de:	
	2011 %	2010 %
Tasa impositiva legal	17,00	17,00
Efecto en tasa impositiva por cambio de tasa legal	(2,77)	-
Efecto en tasa impositiva de tasas de otras jurisdicciones	0,50	0,30
Efecto en tasa impositiva de ingresos ordinarios no imponibles	(2,89)	(0,82)
Efecto en tasa impositiva de gastos no deducibles	1,33	0,17
Efecto en tasa impositiva de utilización de pérdidas fiscales no reconocidas anteriormente	-	0,39
Otros incrementos (disminuciones) en tasa impositiva legal	0,01	(0,84)
Total ajuste a la tasa impositiva legal	(3,82)	(0,80)
Total tasa impositiva efectiva	16,18	16,20

Impuestos diferidos relativos a partidas cargadas al patrimonio neto:

	Por ejercicios terminados al 31 de diciembre de:	
	2011 MUS\$	2010 MUS\$
Efectos por impuesto diferido de los componentes de otros resultados integrales	8.708	2.915
Efecto por impuesto diferido relativo a partidas cargadas a patrimonio neto	(355)	(599)
Total impuestos diferidos relativos a partidas cargadas al patrimonio neto	8.353	2.316

Efectos por impuestos diferidos de los componentes de otros resultados integrales:

Al 31 de diciembre de 2011

	Importe antes de impuestos MUS\$	Gastos (ingreso) por impuestos a las ganancias MUS\$	Importe después de impuestos MUS\$
Cobertura de flujo de caja	40.368	(6.862)	33.506
Ajuste por conversión	10.864	(1.846)	9.018
		(8.708)	

Al 31 de diciembre de 2010

	Importe antes de impuestos MUS\$	Gastos (ingreso) por impuestos a las ganancias MUS\$	Importe después de impuestos MUS\$
Cobertura de flujo de caja	17.855	(3.035)	14.820
Ajuste por conversión	(708)	120	(588)
		(2.915)	

NOTA 20 - Otros Pasivos Financieros

La composición de los otros pasivos financieros es la siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Corriente		
a) Préstamos que devengan intereses	537.334	495.261
b) Otros pasivos financieros	4.907	5.321
c) Pasivos de cobertura	40.016	42.042
Total Corriente	582.257	542.624
No corriente		
a) Préstamos que devengan intereses	2.978.973	2.450.033
b) Otros pasivos financieros	9.859	14.427
c) Pasivos de cobertura	120.304	97.888
Total no corriente	3.109.136	2.562.348

a) Préstamos que devengan intereses

Obligaciones con instituciones financieras y título de deuda:

	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Corriente		
Préstamos bancarios	153.765	151.417
Obligaciones garantizadas	310.217	283.637
Arrendamiento financieros	70.747	54.297
Otros préstamos	2.605	5.910
Total corriente	537.334	495.261
No Corriente		
Préstamos bancarios	247.725	146.884
Obligaciones garantizadas	2.159.055	2.023.666
Arrendamiento financieros	245.782	173.274
Otros préstamos	326.411	106.209
Total no corriente	2.978.973	2.450.033
Total obligaciones con instituciones financieras	3.516.307	2.945.294

Todos los pasivos que devengan intereses son registrados de acuerdo al método de la tasa efectiva. Bajo la normativa NIIF, para el caso de los préstamos con tasa de interés fija, la tasa efectiva determinada no varía a lo largo del préstamo, mientras que en los préstamos con tasa de interés variable, la tasa efectiva cambia a la fecha de cada pago de intereses.

Los saldos por monedas que componen los préstamos que devengan intereses al 31 de diciembre de 2011 y 31 de diciembre de 2010, son los siguientes:

	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Dólar estadounidense	3.516.307	2.753.788
Peso chileno (*)	-	187.101
Peso colombiano	-	4.405
Total	3.516.307	2.945.294

(*) A diciembre de 2010, la Sociedad mantenía contratos swap de moneda (cross currency swaps), fijando el pago de MUS\$ 128.056 de la deuda en dólares. A diciembre de 2011, estos contratos fueron cerrados debido a que los préstamos en pesos chilenos fueron pagados y uno de ellos re denominado a dólar estadounidense.

(b) Otros pasivos financieros

Los otros pasivos financieros al 31 de diciembre de 2011 y 31 de diciembre de 2010, respectivamente, se detallan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Corriente		
Derivados tasas de interés no registrados como cobertura	4.907	5.321
Total corriente	4.907	5.321
No Corriente		
Derivados tasas de interés no registrados como cobertura	9.859	14.427
Total no corriente	9.859	14.427
Total otros pasivos financieros	14.766	19.748

c) Pasivos de cobertura

Los pasivos de cobertura al 31 de diciembre de 2011 y 31 de diciembre de 2010, respectivamente, se detallan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Corriente		
Intereses devengados desde la última fecha de Swap tasas de interés	5.027	3.826
Valor justo de derivados de tasa de interés	34.105	24.522
Valor justo de derivados de moneda extranjera	884	13.694
Total corriente	40.016	42.042
No Corriente		
Valor justo de derivados de tasa de interés	120.304	90.666
Valor justo de derivados de moneda extranjera	-	7.222
Total no corriente	120.304	97.888
Total pasivos de cobertura	160.320	139.930

Los derivados de moneda extranjera corresponden a contratos forward y cross currency swap.

Operaciones de cobertura

Los valores justos, por tipo de derivado, de los contratos registrados bajo la metodología de cobertura, se presentan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Forward starting swaps (FSS) (1)	(19.703)	(54.670)
Opciones de tasa de interés (2)	73	422
Swaps de tasas de interés (3)	(139.733)	(64.344)
Cross currency swaps (CCIRS) (4)	-	26.703
Collares de combustible (5)	19.016	17.782
Swap de combustible (6)	11.599	28.032
Forward de moneda (7)	(253)	(13.694)

(1) Cubren las variaciones significativas en los flujos de caja asociadas al riesgo de mercado implícito en los cambios en la tasa de interés LIBOR de 3 meses para créditos de largo plazo originados por la adquisición de aeronaves que se produzcan a partir de la fecha futura del contrato. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja.

(2) Cubren las variaciones significativas en los flujos de caja asociadas al riesgo de mercado implícito en los aumentos en la tasa de interés LIBOR de 3 meses para créditos de largo plazo originados por la adquisición de aeronaves. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja.

(3) Cubren las variaciones significativas en los flujos de caja asociadas al riesgo de mercado implícito en los aumentos en la tasa de interés LIBOR de 3, 6 y 12 meses para créditos de largo plazo originados por la adquisición de aeronaves y créditos bancarios. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja.

(4) Cubren las variaciones significativas en los flujos de caja asociados al riesgo de mercado implícito en los cambios en la tasa de interés TAB de 180 días y el tipo de cambio dólar – peso chileno de créditos bancarios. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja.

(5) Cubren las variaciones significativas en los flujos de caja asociados al riesgo de mercado implícito en los cambios en el precio del combustible de compras futuras.

(6) Cubren las variaciones significativas en los flujos de caja asociados al riesgo de mercado implícito en los aumentos en el precio del combustible de compras futuras.

(7) Cubren inversiones denominadas en pesos chilenos frente a cambios en el tipo de cambio dólar – peso chileno, con el propósito de asegurar la inversión en dólares.

Durante los ejercicios presentados, la Sociedad sólo mantiene coberturas de flujo de caja. En el caso de las coberturas de combustible, los flujos de caja sujetos de dichas coberturas ocurrirán e impactarán resultados entre 1 y 9 meses desde la fecha de estado de situación financiera consolidado, mientras que en el caso de las coberturas de tasas de interés, éstas ocurrirán e impactarán resultados a lo largo de la vida de los préstamos asociados, los cuales tienen una vigencia de 12 años. Respecto de la cobertura de tasa y moneda, el impacto en resultados ocurrirá de manera continua durante la vida del contrato (3 años), mientras que los flujos ocurrirán trimestralmente. Por último, las coberturas de inversiones impactarán resultados continuamente durante la vigencia de la inversión (hasta 3 meses), mientras que el flujo ocurrirá al vencimiento de la inversión.

Durante los ejercicios presentados no han ocurrido operaciones de cobertura de transacciones futuras altamente probables que no se hayan realizado.

Durante los ejercicios presentados no se ha registrado ineffectividad de coberturas en el estado de resultados consolidado.

Dado que ninguna de las coberturas resultó en el reconocimiento de un activo no financiero, ninguna porción del resultado de los derivados reconocido en el patrimonio neto fue transferido al valor inicial de ese tipo de activos.

Los montos reconocidos en resultados integrales durante el ejercicio y transferidos desde patrimonio neto a resultados durante el ejercicio, son los siguientes:

	Por ejercicios terminados al 31 de diciembre de:	
	2011 MUS\$	2010 MUS\$
Abono (cargo) reconocido en resultados integrales durante el ejercicio	(40.368)	(17.855)
Abono (cargo) transferido desde patrimonio neto a resultados durante el ejercicio	62	(35.010)

NOTA 21 - Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes

La composición de las cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar es la siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Corriente		
a) Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	531.481	500.694
b) Pasivos devengados a la fecha del reporte	113.605	144.877
Total cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	645.086	645.571

(a) Los acreedores comerciales y otras cuentas por pagar al 31 de diciembre de 2011 y 31 de diciembre de 2010, respectivamente, se detallan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Acreedores comerciales	410.533	389.568
Pasivos de arrendamiento	18.849	26.474
Otras cuentas por pagar (*)	102.099	84.652
Total	531.481	500.694

(*) Incluye acuerdo denominado "PleaAgreement" con el Departamento de Justicia de los Estados Unidos de Norteamérica. Ver detalle en Nota 22.

A continuación se presenta apertura por concepto de los acreedores comerciales y otras cuentas por pagar:

	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Combustible	134.088	104.404
Tasas de embarque	80.253	72.864
Tasas aeroportuarias y de sobrevuelo	41.900	43.941
Proveedores compras técnicas	36.387	29.594
Handling y ground handling	34.743	39.915
Otros gastos del personal	32.833	21.275
Asesorías y servicios profesionales	29.870	22.445
Publicidad	22.183	21.041
Arriendo aviones y motores	18.849	26.474
Departamento de Justicia de E.E.U.U.(*)	18.387	18.387
Servicios a bordo	12.929	11.761
Mantenimiento	11.252	28.658
Tripulación	9.780	8.188
Seguros de aviación	6.274	5.931
Cumplimiento de metas	5.881	3.146
Otros	35.872	42.670
Total acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	531.481	500.694

(*) Acuerdo denominado "Plea Agreement" con el Departamento de Justicia de los Estados Unidos de Norteamérica. Ver detalle en Nota 22.

(b) Los pasivos devengados al 31 de diciembre de 2011 y 31 de diciembre de 2010, respectivamente, se detallan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Mantenimiento aeronaves y motores	11.178	26.133
Cuentas por pagar al personal	38.391	52.441
Gastos de personal devengados	46.034	40.974
Otros pasivos devengados	18.002	25.329
Total pasivos devengados	113.605	144.877

NOTA 22 - Otras provisiones

El detalle de las otras provisiones al 31 de diciembre de 2011 y 31 de diciembre de 2010, es el siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Corriente		
Provisión por reclamaciones legales (1)	7.363	753
Total otras provisiones, corrientes	7.363	753
No Corriente		
Provisión por reclamaciones legales (1)	11.710	21.204
Provisión investigación Comisión Europea (2)	10.675	10.916
Total otras provisiones, no corrientes	22.385	32.120
Total otras provisiones	29.748	32.873

(1) El importe representa provisiones para determinadas reclamaciones legales contra la Sociedad por parte de ex funcionarios, organismos controladores y otros.

El cargo por la provisión se reconoce en el estado de resultados consolidado dentro de gastos de administración. Se espera que el saldo corriente al 31 de diciembre de 2011 se aplique durante los próximos 12 meses.

(2) Provisión constituida por los procesos que son llevados a cabo por la Comisión Europea, por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea.

El movimiento de provisiones entre el 1 de enero de 2010 y 31 de diciembre de 2011, es el siguiente:

	Reclamaciones legales MUS\$	Investigación Comisión Europea MUS\$	Total MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero del 2010	2.804	25.000	27.804
Incremento en provisiones	2.872	-	2.872
Incorporación por combinación de negocios	17.714	-	17.714
Provisión utilizada	(681)	-	(681)
Reverso de provisión no utilizada	-	(14.084)	(14.084)
Diferencia de cambio	(212)	-	(212)
Saldo finales al 31 de diciembre del 2010	21.957	10.916	32.873

	Reclamaciones legales MUS\$	Investigación Comisión Europea MUS\$	Total MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero del 2011	21.957	10.916	32.873
Incremento en provisiones	12.085	-	12.085
Provisión utilizada	(3.592)	-	(3.592)
Reverso de provisión no utilizada	(11.518)	-	(11.518)
Diferencia de cambio	141	(241)	(100)
Saldo finales al 31 de diciembre del 2011	19.073	10.675	29.748

Provisión por Comisión Europea

(a) Provisión constituida con ocasión del proceso iniciado en diciembre de 2007 por la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea en contra de más de 25 líneas aéreas cargueras, entre las cuales se encuentra Lan Cargo S.A., y que forma parte de la investigación global iniciada en el año 2006 por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea, la que fuera llevada a cabo en forma conjunta por las autoridades Europeas y de los Estados Unidos de Norteamérica. El inicio de este proceso fue informado mediante hecho esencial de fecha 27 de diciembre de 2007. Se hace presente que por la parte de la investigación global efectuada en Estados Unidos de Norteamérica, ésta concluyó respecto a Lan Cargo S.A. y de su filial Aerolinhas Brasileiras S.A. (“ABSA”) en la firma de un acuerdo, denominado “Plea Agreement” con el Departamento de Justicia de los Estados Unidos de Norteamérica, tal como fuera informado mediante hecho esencial de fecha 21 de enero de 2009.

(b) Conforme Hecho Esencial de fecha 9 de noviembre de 2010, se informó que la referida Dirección General de Competencia informó que había emitido su decisión (la “Decisión”) sobre este caso, conforme a la cual impuso multas por un total de € 799.445.000 (setecientos noventa y nueve millones cuatrocientos cuarenta y cinco mil Euros) por infracciones a la normativa de la Unión Europea sobre libre competencia en contra de once (11) aerolíneas, entre las cuales se encuentran Lan Airlines S.A. y Lan Cargo S.A.: Air Canada, Air France, KLM, British Airways, Cargolux, Cathay Pacific, Japan Airlines, Qantas Airways, SAS y Singapore Airlines.

(c) Por su parte, Lan Airlines S.A. y Lan Cargo S.A., en forma solidaria, han sido multadas por la cantidad de € 8.220.000 (ocho millones doscientos veinte mil Euros), por dichas infracciones, cantidad que se encontraba provisionada en los estados financieros de LAN. Esta es la multa de menor cuantía de aquellas aplicadas conforme la decisión, e incluyó una importante reducción atendida la cooperación de LAN durante la investigación.

(d) Con fecha 24 de enero de 2011, Lan Airlines S.A. y Lan Cargo S.A. apelaron de la decisión ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Al 31 de diciembre de 2011, la provisión alcanza la suma de MUS\$ 10.675 (MUS\$ 10.916 al 31 de diciembre de 2010).

NOTA 23 - Otros pasivos no financieros, corrientes

Los otros pasivos no financieros, corrientes al 31 de diciembre de 2011 y 31 de diciembre de 2010, respectivamente, se detallan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Ingresos diferidos	969.873	810.524
Dividendos por pagar	85.318	125.435
Otros pasivos varios	2.446	3.192
Total otros pasivos no financieros, corrientes	1.057.637	939.151

NOTA 24 - Provisiones por beneficios a los empleados

Las provisiones por beneficios a los empleados al 31 de diciembre de 2011 y 31 de diciembre de 2010, respectivamente, se detallan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Prestaciones por jubilación	3.559	3.164
Prestaciones por renunciaciones	280	1.161
Otras prestaciones	9.293	5.332
Total provisiones por beneficios a los empleados	13.132	9.657

(a) El movimiento de las prestaciones por jubilación, renunciaciones y otras prestaciones entre el 1 de enero de 2010 y 31 de diciembre de 2011, es el siguiente:

	MUS\$
Saldo inicial al 1 de enero de 2010	5.555
Aumento (disminución) provisión servicios corrientes	4.825
Beneficios pagados	(723)
Saldo final al 31 de diciembre de 2010	9.657
Saldo inicial al 1 de enero de 2011	9.657
Aumento (disminución) provisión servicios corrientes	5.482
Beneficios pagados	(2.007)
Saldo final al 31 de diciembre de 2011	13.132

(b) La provisión por beneficio, corto plazo, al 31 de diciembre de 2011 y 31 de diciembre de 2010, respectivamente, se detalla a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Participación en utilidades y bonos	38.391	52.441

La participación en utilidades y bonos corresponde a un plan de incentivos anuales por cumplimiento de objetivos.

(c) Los gastos de personal se detallan a continuación:

	Por ejercicios terminados al 31 de diciembre de:	
	2011 MUS\$	2010 MUS\$
Sueldos y salarios	764.396	587.148
Beneficios a corto plazo a los empleados	85.681	73.335
Beneficios por terminación	18.207	11.751
Otros gastos de personal	144.219	121.030
Total	1.012.503	793.264

NOTA 25 - Cuentas por pagar, no corrientes

Las cuentas por pagar, no corrientes, al 31 de diciembre de 2011 y 31 de diciembre de 2010, respectivamente, se detallan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Financiamiento flota (JOL)	271.965	314.372
Otras cuentas por pagar (*)	36.000	54.000
Mantenimiento aeronaves y motores	38.540	47.607
Provisión vacaciones y gratificaciones	7.982	7.949
Otros pasivos varios	443	1.753
Total cuentas por pagar, no corrientes	354.930	425.681

(*) Acuerdo denominado "Plea Agreement" con el Departamento de Justicia de los Estados Unidos de Norteamérica, y su parte de corto plazo, se encuentra en cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar. Ver detalle en Nota 22.

NOTA 26 - Patrimonio

(a) Capital

El capital de la Sociedad se gestiona y compone de la siguiente forma:

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

El capital de la Sociedad, al 31 de diciembre de 2011, es la suma de MUS\$ 473.907, dividido en 340.326.431 acciones (MUS\$ 453.444, dividido en 338.790.909 acciones al 31 de diciembre de 2010), de una misma serie, nominativas, de carácter ordinario, sin valor nominal. No hay series especiales de acciones, ni privilegios. La forma de los títulos de las acciones, su emisión, canje, inutilización, extravío, reemplazo y demás circunstancias de los mismos, así como la transferencia de las acciones, se regirán por lo dispuesto en la Ley de Sociedades Anónimas y su Reglamento.

(b) Acciones suscritas y pagadas

Al 31 de diciembre de 2011, el número total de acciones ordinarias autorizado es de 488.355.882 acciones sin valor nominal, de acuerdo al aumento de capital aprobado en la Junta Extraordinaria de Accionistas del 21 de diciembre de 2011 por 147.355.882 de acciones ordinarias sin valor nominal. De este aumento, 142.555.882 de acciones, serán destinadas a la fusión propuesta con las sociedades Sister Holdco S.A. y Holdco II S.A. y 4.800.000 de acciones serán destinadas a planes de compensación para los trabajadores de la Sociedad y sus filiales. Al cierre de este ejercicio, del total de las acciones suscritas antes del aumento de capital ya mencionado, han sido totalmente pagadas 340.326.431 (incluye 7000 acciones pagadas el 30 de diciembre de 2011 y registradas en el Registro de

Accionistas en enero de 2012), quedando reservadas para su emisión bajo contratos de opciones 673.569 acciones. Entre el 1 de enero y 31 de diciembre de 2011, han sido ejercidas opciones por 1.535.522 acciones.

Al 31 de diciembre de 2010, del total de las acciones suscritas, estaban totalmente pagadas 338.790.909 acciones, quedando reservadas para su emisión bajo contratos de opciones 2.209.091 acciones.

(c) Otras participaciones en el patrimonio

El movimiento de otras participaciones en el patrimonio entre el 1 de enero de 2010 y 31 de diciembre de 2011, es el siguiente:

	Planes de opciones sobre acciones MUS\$	Otras Reservas MUS\$	Total MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero del 2010	2.477	13	2.490
Plan de opciones sobre acciones	3.523	-	3.523
Impuesto diferido	(599)	-	(599)
Reservas legales	-	49	49
Saldo finales al 31 de diciembre del 2010	5.401	62	5.463

	Planes de opciones sobre acciones MUS\$	Otras Reservas MUS\$	Total MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero del 2011	5.401	62	5.463
Plan de opciones sobre acciones	2.084	-	2.084
Impuesto diferido	(355)	-	(355)
Transacciones con minoritario	-	(1.801)	(1.801)
Capitalización costo de emisión y colocación de acciones (1)	-	2.672	2.672
Reservas legales	-	429	429
Saldo finales al 31 de diciembre del 2011	7.130	1.362	8.492

(1) Capitalización costo de emisión y colocación de acciones originado por aumento de capital efectuado en el año 2007, según lo establecido en Junta Extraordinaria de Accionistas celebrada el 21 de diciembre de 2011.

(c.1) Reservas por planes de opciones sobre acciones

Estas reservas dicen relación con los “Pagos basados en acciones”, explicados en Nota 36.

(c.2) Otras reservas varias

El saldo de las Otras reservas varias, se compone como sigue:

	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Reserva por el ajuste al valor del activo fijo (1)	2.620	2.620
Transacción con minoritarios (2)	(1.801)	-
Costo de emisión y colocación de acciones (3)	-	(2.672)
Otras	543	114
Total	1.362	62

(1) Corresponde a la revalorización técnica del activo fijo autorizada por la Superintendencia de Valores y Seguros en el año 1979, en la circular Nro. 1.529. La revalorización fue optativa y podía ser realizada una única vez; la reserva originada no es distribuible y sólo puede ser capitalizada.

(2) Corresponde a la pérdida generada por la participación de Lan Pax Group S.A. en el aumento de capital realizado por Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A.

(3) De acuerdo a lo establecido en circular Nro. 1.736 de la Superintendencia de Valores y Seguros, en la próxima Junta Extraordinaria de Accionistas que celebre la Sociedad matriz, a cuenta costos de emisión y colocación de acciones, deberá ser deducida del capital pagado.

(d) Otras reservas

El movimiento de otras reservas entre el 1 de enero de 2010 y 31 de diciembre de 2011, es el siguiente:

	Reservas por diferencias de cambio por conversión MUS\$	Reservas de cobertura de flujo de caja MUS\$	Total MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero del 2010	(4.924)	(92.230)	(97.154)
Pérdidas valoración derivados	-	(17.855)	(17.855)
Impuesto diferido	(137)	3.035	2.898
Diferencia de conversión filiales	804	-	804
Saldo finales al 31 de diciembre del 2010	(4.257)	(107.050)	(111.307)
Saldos iniciales al 1 de enero del 2011	(4.257)	(107.050)	(111.307)
Pérdidas valoración derivados	-	(40.368)	(40.368)
Impuesto diferido	1.855	6.862	8.717
Diferencia de conversión filiales	(10.915)	-	(10.915)
Saldo finales al 31 de diciembre del 2011	(13.317)	(140.556)	(153.873)

(d.1) Reservas por diferencias de cambio por conversión

Se originan por las diferencias de cambio que surgen de la conversión de una inversión neta en entidades extranjeras (o nacionales con moneda funcional diferente de la matriz), y de préstamos y otros instrumentos en moneda extranjera designados como coberturas de esas inversiones, se llevan al patrimonio neto. Cuando se vende o dispone la inversión (todo o parte), y se produce pérdida de control, estas reservas se reconocen en el estado de resultados consolidado como parte de la pérdida o ganancia en la

venta o disposición. Si la venta no conlleva pérdida de control, estas reservas son transferidas a los intereses minoritarios.

(d.2) Reservas de coberturas de flujo de caja

Se originan por la valorización a valor justo al cierre de cada ejercicio, de los contratos de derivados vigentes que se han definido como de cobertura. En la medida que los mencionados contratos van venciendo, estas reservas deben ajustarse reconociendo los resultados correspondientes.

(e) Ganancias acumuladas

El movimiento de las ganancias acumuladas entre el 1 de enero de 2010 y 31 de diciembre de 2011, es el siguiente:

	MUS\$
Saldo inicial al 1 de enero de 2010	740.047
Resultado del ejercicio	419.702
Otras disminuciones	(129)
Dividendos	(210.406)
Saldo final al 31 de diciembre de 2010	949.214
Saldo inicial al 1 de enero de 2011	949.214
Resultado del ejercicio	320.197
Otras disminuciones	(632)
Dividendos	(151.981)
Saldo final al 31 de diciembre de 2011	1.116.798

f) Dividendos por acción

Al 31 de diciembre de 2011

Descripción de dividendo	Dividendos definitivos año 2010	Dividendos provisorios año 2011	Dividendos provisorios año 2011
Fecha del dividendo	29/04/2011	30/08/2011	20/12/2011
Importe de dividendo (MUS\$)	10.386	56.595	85.000
Número de acciones sobre las que se determina el dividendo	339.310.509	339.358.209	340.164.105
Dividendo por acción (US\$)	0,03061	0,16677	0,24988

Al 31 de diciembre de 2010

Descripción de dividendo	Dividendos definitivos año 2009	Dividendos provisorios año 2010	Dividendos provisorios año 2010
Fecha del dividendo	29/04/2010	27/07/2010	23/12/2010
Importe de dividendo (MUS\$)	10.940	74.466	125.000
Número de acciones sobre las que se determina el dividendo	338.790.909	338.790.909	338.790.909
Dividendo por acción (US\$)	0,03229	0,2198	0,36896

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

Al 31 de diciembre de 2011, se encuentran declarados dividendos provisorios correspondientes al 44,2% de las utilidades del ejercicio 2011.

NOTA 27 - Ingresos de actividades ordinarias

Los ingresos de actividades ordinarias se detallan a continuación:

	Por ejercicios terminados al 31 de diciembre de:	
	2011 MUS\$	2010 MUS\$
Pasajeros	4.008.910	3.109.797
Carga	1.576.530	1.280.705
Total	5.585.440	4.390.502

NOTA 28 - Costos y gastos por naturaleza

(a) Costos y gastos de operación

Los principales costos y gastos de operación y administración se detallan a continuación:

	Por ejercicios terminados al 31 de diciembre de:	
	2011 MUS\$	2010 MUS\$
Otros arriendos y tasas aeronáuticas	671.614	595.214
Combustibles	1.750.052	1.161.927
Comisiones	209.255	173.397
Otros costos de operaciones	646.051	506.730
Arriendo de aviones	174.197	98.588
Mantenimiento	182.358	120.642
Servicio a pasajeros	136.049	114.221
Total	3.769.576	2.770.719

(b) Depreciación y amortización

La depreciación y amortización se detallan a continuación:

	Por ejercicios terminados al 31 de diciembre de:	
	2011 MUS\$	2010 MUS\$
Depreciación (*)	386.644	327.136
Amortización	9.831	9.355
Total	396.475	336.491

(*) Se incluye dentro de este monto, la depreciación de las propiedades, plantas y equipos y del mantenimiento de los aviones arrendados bajo la modalidad de leasing operativo.

(c) Gastos de personal

Los gastos por este concepto se encuentran revelados en la nota provisiones por beneficios a los empleados (Nota 24).

(d) Costos financieros

Los costos financieros se detallan a continuación:

	Por ejercicios terminados al 31 de diciembre de:	
	2011 MUS\$	2010 MUS\$
Intereses préstamos bancarios	99.093	117.405
Arrendamientos financieros	10.617	5.880
Otros instrumentos financieros	29.367	31.994
Total	139.077	155.279

La suma de los costos y gastos por naturaleza presentados en esta nota, son equivalentes a la suma del costo de ventas, costos de distribución, gastos de administración, otros gastos por función y costos financieros, presentados en el estado de resultados consolidado por función.

NOTA 29 - Ganancias (pérdidas) por ventas de activos no corrientes y no mantenidos para la venta

Las ganancias (pérdidas) por ventas de activos no corrientes y no mantenidos para la venta al 31 de diciembre de 2011 y 2010, se detallan a continuación:

	Por ejercicios terminados al 31 de diciembre de:	
	2011 MUS\$	2010 MUS\$
Propiedades, plantas y equipos	(172)	1.413
Total	(172)	1.413

El resultado de las ventas del ejercicio se presenta en los rubros otros ingresos por función y costo de venta.

NOTA 30 - Otros ingresos, por función

Los otros ingresos, por función se detallan a continuación:

	Por ejercicios terminados al 31 de diciembre de:	
	2011 MUS\$	2010 MUS\$
Duty free	16.874	11.983
Arriendo de aviones	12.701	13.130
Logística y courier	10.958	36.778
Aduanas y almacenaje	24.677	24.673
Tours	43.952	28.216
Otros ingresos varios	23.642	18.046
Total	132.804	132.826

NOTA 31 – Moneda extranjera y diferencias de cambio

(a) Moneda extranjera

El detalle por moneda extranjera de los activos corrientes y no corrientes, es el siguiente:

Activos corrientes	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	216.094	436.840
Peso chileno	148.274	368.360
Euro	5.688	7.844
Peso argentino	20.020	11.230
Real brasileño	6.616	4.759
Peso colombiano	7.668	10.231
Otras monedas	27.828	34.416
Otros activos financieros, corrientes	4.352	6.726
Real brasileño	1.127	4.740
Peso colombiano	2.009	947
Otras monedas	1.216	1.039
Otros activos no financieros, corrientes	3.881	2.692
Peso chileno	1.561	1.247
Peso argentino	1.781	419
Real brasileño	52	96
Peso colombiano	117	299
Otras monedas	370	631
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	182.434	119.780
Peso chileno	63.818	28.606
Euro	8.266	8.429
Peso argentino	24.879	6.702
Real brasileño	35.467	31.329
Dólar australiano	5.567	5.588
Peso colombiano	34.583	27.156
Otras monedas	9.854	11.970
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	809	21
Peso chileno	809	21
Activos por impuestos, corrientes	67.668	62.455
Peso chileno	15.817	16.805
Peso argentino	20.236	14.477
Real brasileño	8.475	6.735
Peso mexicano	18.457	17.477
Peso colombiano	2.658	2.615
Otras monedas	2.025	4.346
Total activos corrientes	475.238	628.514
Peso chileno	230.279	415.039
Euro	13.954	16.273
Peso argentino	66.916	32.828
Real brasileño	51.737	47.659
Peso mexicano	18.457	17.477
Dólar australiano	5.567	5.588
Peso colombiano	47.035	41.248
Otras monedas	41.293	52.402

Activos no corrientes	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Otros activos financieros, no corrientes	4.276	4.504
Real brasileño	1.939	1.991
Peso colombiano	2.166	1.970
Otras monedas	171	543
Otros activos no financieros, no corrientes	18.081	1.681
Peso argentino	17.951	1.681
Peso colombiano	130	-
Cuentas por cobrar, no corrientes	7.482	7.874
Peso chileno	7.422	7.864
Otras monedas	60	10
Inversiones contabilizadas utilizando el método de la participación	990	593
Peso chileno	990	593
Plusvalía	100.529	94.747
Peso argentino	487	523
Peso colombiano	100.042	94.224
Activos por impuestos diferidos	50.272	28.943
Peso colombiano	45.173	28.943
Otras monedas	5.099	-
Total activos no corrientes	181.630	138.342
Peso chileno	8.412	8.457
Peso argentino	18.438	2.204
Real brasileño	1.939	1.991
Peso colombiano	147.511	125.137
Otras monedas	5.330	553

El detalle por moneda extranjera de los pasivos corrientes y no corrientes, es el siguiente:

Pasivos corrientes	Hasta 90 días		91 días a 1 año	
	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Otros pasivos financieros, corrientes	-	46.043	-	112.672
Peso chileno	-	41.638	-	112.672
Peso colombiano	-	4.405	-	-
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	298.551	240.419	21.082	14.012
Peso chileno	77.141	52.779	10.284	9.559
Euro	10.921	9.438	697	14
Peso argentino	35.542	43.214	-	3.725
Real brasileño	32.898	22.633	9	-
Peso colombiano	53.988	44.725	10.019	-
Otras monedas	88.061	67.630	73	714
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	118	74	-	-
Peso chileno	118	74	-	-
Pasivos por impuestos, corrientes	10.168	9.700	4.384	2.621
Peso chileno	3.678	3.007	748	1.064
Peso argentino	2.164	240	2.303	1.202
Real brasileño	1.724	1.994	334	-
Peso colombiano	942	3.125	999	17
Otras monedas	1.600	1.334	-	338
Otros pasivos no financieros, corrientes	32.393	27.729	2.527	1.071
Real brasileño	-	-	235	1.041
Peso colombiano	32.036	27.477	1.789	-
Otras monedas	357	252	503	30
Total pasivos corrientes	341.230	323.965	27.993	130.376
Peso chileno	80.937	97.498	11.032	123.295
Euro	10.921	9.438	697	14
Peso argentino	37.706	43.454	2.303	4.927
Real brasileño	34.622	24.627	578	1.041
Peso colombiano	86.966	79.732	12.807	17
Otras monedas	90.078	69.216	576	1.082

Pasivos no corrientes	Más de 1 a 3 años		Más de 3 a 5 años		Más de 5 años	
	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Otros pasivos financieros, no corrientes	-	61.477	-	-	-	-
Peso chileno	-	61.477	-	-	-	-
Cuentas por pagar, no corrientes	7.665	7.696	76	71	10	5
Peso chileno	6.684	6.721	76	71	10	5
Otras monedas	981	975	-	-	-	-
Otras provisiones a largo plazo	21.175	-	-	1.554	-	-
Real brasileño	466	-	-	1.401	-	-
Peso colombiano	5.728	-	-	-	-	-
Otras monedas	14.981	-	-	153	-	-
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	5.528	3.153	-	-	-	698
Peso argentino	1.097	-	-	-	-	698
Peso colombiano	4.431	3.153	-	-	-	-
Total pasivos no corrientes	34.368	72.326	76	1.625	10	703
Peso chileno	6.684	68.198	76	71	10	5
Peso argentino	1.097	-	-	-	-	698
Real brasileño	466	-	-	1.401	-	-
Peso colombiano	10.159	3.153	-	-	-	-
Otras monedas	15.962	975	-	153	-	-

Resumen general de moneda extranjera:	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Total activos	656.868	766.856
Peso chileno	238.691	423.496
Euro	13.954	16.273
Peso argentino	85.354	35.032
Real brasileño	53.676	49.650
Peso mexicano	18.457	17.477
Dólar australiano	5.567	5.588
Peso colombiano	194.546	166.385
Otras monedas	46.623	52.995
Total pasivos	403.677	528.995
Peso chileno	98.739	289.067
Euro	11.618	9.452
Peso argentino	41.106	49.079
Real brasileño	35.666	27.069
Peso colombiano	109.932	82.902
Otras monedas	106.616	71.426
Posición Neta	253.191	237.861
Peso chileno	139.952	134.429
Euro	2.336	6.821
Peso argentino	44.248	(14.047)
Real brasileño	18.010	22.581
Peso mexicano	18.457	17.477
Dólar australiano	5.567	5.588
Peso colombiano	84.614	83.483
Otras monedas	(59.993)	(18.471)

(b) Diferencias de cambio

Las diferencias de cambio reconocidas en resultado, excepto para instrumentos financieros medidos a valor razonable a través de resultados, acumuladas al 31 de diciembre de 2011 y 2010, significaron un cargo de MUS\$ 256 y un abono de MUS\$ 13.792, respectivamente.

Las diferencias de cambio reconocidas en patrimonio como reservas por diferencias de cambio por conversión,

para el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2011 y 2010, significaron un cargo de MUS\$ 10.864 y abono de MUS\$ 708, respectivamente.

A continuación, se presentan las tasas de cambio vigentes para el dólar estadounidense, en las fechas indicadas:

	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Peso chileno	519,20	468,01
Peso argentino	4,30	3,97
Real brasileño	1,87	1,66
Nuevo sol peruano	2,69	2,81
Dólar australiano	0,98	0,99
Bolivar fuerte	4,30	4,30
Boliviano	6,86	6,94
Peso uruguayo	19,80	19,80
Peso mexicano	13,96	12,38
Peso colombiano	1.936,00	1.905,10
Dólar neozelandés	1,28	1,30
Euro	0,77	0,75

NOTA 32 – Ganancia por acción

Ganancias básicas	Por ejercicios terminados al 31 de diciembre de:	
	2011 MUS\$	2010 MUS\$
Ganancia atribuible a los tenedores de instrumentos de participación en el patrimonio neto de la controladora (MUS\$)	320.197	419.702
Promedio ponderado de número de acciones, básico	339.424.598	338.790.909
Ganancias básicas por acción (US\$)	0,94335	1,23882

Ganancias diluídas	Por ejercicios terminados al 31 de diciembre de:	
	2011 MUS\$	2010 MUS\$
Ganancia atribuible a los tenedores de instrumentos de participación en el patrimonio neto de la controladora (MUS\$)	320.197	419.702
Promedio ponderado de número de acciones, básico	339.424.598	338.790.909
Ajuste promedio ponderado de acciones diluído Opciones sobre acciones	271.380	954.544
Promedio ponderado de número de acciones, diluído	339.695.978	339.745.453
Ganancias diluídas por acción (US\$)	0,94260	1,23534

NOTA 33 – Contingencias

Juicios

(i) Juicios presentados por Lan Airlines S.A. y Filiales

Sociedad	Tribunal	Nº Rol de la causa	Origen	Etapas procesales e instancia	Montos comprometidos MUS\$
Atlantic Aviation Investments LLC (AAI)	Supreme Court of the State of New York County of New York	07-6022920	Atlantic Aviation Investments LLC. ("AAI"), sociedad filial indirecta de Lan Airlines S.A., constituida bajo las leyes del Estado de Delaware, demandó con fecha 29 de agosto de 2007 a Varig Logística S.A. ("Variglog") por el no pago de cuatro préstamos documentados en contratos de crédito regidos por ley de Nueva York. Dichos contratos establecen la aceleración de los créditos en caso de venta del original deudor, VRG Linhas Aéreas S.A.	En etapa de ejecución en Suiza el fallo condenatorio a Variglog para el pago de capital, intereses y costas a favor de AAI. Se mantiene el embargo de fondos de Variglog en Suiza por parte de AAI. Variglog se encuentra en proceso de recuperación judicial en Brasil y ha pedido en Suiza el reconocimiento de la sentencia que declaró su estado de recuperación judicial (*).	17.100 más intereses y costas
Atlantic Aviation Investments LLC (AAI)	Supreme Court of the State of New York County of New York	602286-09	Atlantic Aviation Investments LLC. ("AAI") demandó con fecha 24 de julio de 2009 a Matlin Patterson Global Advisers LLC, Matlin Patterson Global Opportunities Partners II LP, Matlin Patterson Global Opportunities Partners (Cayman) II LP y Volo Logistics LLC (a) como alter egos de Variglog por el no pago de los cuatro préstamos referidos en la nota precedente y (b) por el incumplimiento de su obligación de garantías y de otras obligaciones asumidas bajo el Memorandum Of Understanding suscrito entre las partes con fecha 29 de septiembre de 2006.	El tribunal desestimó parcialmente y acogió parcialmente la "motion to dismiss" presentada por los demandados reconvencionales en la causa. Ambas partes apelaron de esta decisión. AAI presentó una solicitud de "summary judgement" (juicio abreviado) la que el tribunal falló favorablemente. Los demandados apelaron de esta decisión la que fue concedida con efecto suspensivo (*).	17.100 más intereses, costas y compensación por daño
Aerolane, Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.	Tribunal Fiscal de Guayaquil	6319-4064-05	Trámite judicial en contra del Director Regional del Servicio de Rentas Internas de Guayaquil, por pago en exceso de IVA.	Sentencia favorable en primera instancia, pendiente recurso de casación en su contra.	4.210 más intereses
Lan Airlines S.A.	Tribunal Fiscal de Quito	23493-A	Trámite judicial en contra del Director Regional del Servicio de Rentas Internas de Quito, por pago en exceso de IVA.	Solicita expedición de sentencia.	3.958

(*) Ver nota 38

Sociedad	Tribunal	N° Rol de la causa	Origen	Etapas procesales e instancia	Montos comprometidos MUS\$
Lan Perú S.A.	Tribunal Administrativo de Perú	2011	Lan Perú está demandando a LAP (Concesionario del aeropuerto de Lima) por montos mal cobrados en la utilización de mangas en el Aeropuerto de Lima. Estos montos pretenden complementar lo ya obtenido en una sentencia de Ostran que ordenó a LAP devolver montos mal cobrados.	Primera instancia.	740
Aerotransportes Mas de Carga S.A. de C.V.	Tribunal Federal de Justicia Fiscal y Administrativa	24611/08	Juicio de nulidad en contra de la autoridad fiscal por la negativa de devolverle saldos a favor del IVA.	Se encuentra en la etapa de ofrecimiento y desahogo de pruebas.	1.000
Aerolane, Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.	Tribunal Distrital de lo Fiscal N°2 (Guayaquil)	09504-2010-0114	En contra del Director Regional del Servicio de Rentas Internas de Guayaquil, por determinar disminución del crédito tributario por el año 2006.	Practicada prueba.	4.565
Aerolane, Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.	Tribunal Distrital de lo Fiscal N°2 (Guayaquil)	09503-2010-0172	En contra del Director Regional del Servicio de Rentas Internas de Guayaquil, por el no pago de anticipo del impuesto a la renta del 2010.	Apertura de prueba.	696
Aerolane, Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.	Tribunal Distrital de lo Fiscal N°2 (Guayaquil)	6886-4499-06	En contra del Director Regional del Servicio de Rentas Internas de Guayaquil, rectificación impuesto a la renta de 2003.	Pendiente sentencia.	Indeterminado
Aerovías de Integración Regional S.A. AIRE S.A.	Sección Primera, Subsección A, Tribunal Administrativo de Cundinamarca.		AEROVÍAS DE INTEGRACIÓN REGIONAL S.A. AIRE S.A. busca que se declare la nulidad del Acta de sesión 043 del 20 de octubre de 2008 del Grupo Evaluador de Proyectos Aero-comerciales GEPA en lo que tiene que ver con la decisión adoptada por el Director de la UAEAC, de ordenar la suspensión de operaciones de la sociedad desde y hacia el aeropuerto Enrique Olaya Herrera de la ciudad de Medellín.	El 17 de junio de 2010 se profirió auto por medio del cual se decretaron pruebas, el cual se notificó por estado el 22 de junio del mismo año. El pasado 8 de marzo de 2011 culminó la etapa probatoria. El 16 de julio de 2011 se notificó por estado auto que ordenó pagar a la Aerocivil los honorarios de la perito, quienes recurrieron este auto y se encuentra al despacho desde el 22 de julio.	MUS\$ 2.033 Esta es una cuantía que estima los perjuicios que se le ocasionaron a AIRE S.A. por la suspensión de sus operaciones a el aeropuerto Enrique Olaya Herrera de la ciudad de Medellín, más no una suma que podría repetir en contra de la Compañía.

(ii) Juicios recibidos por Lan Airlines S.A. y Filiales

Sociedad	Tribunal	N° Rol de la causa	Origen	Etapas procesales e instancia	Montos comprometidos MUS\$
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Secretaria da Fazenda del Estado de Rio de Janeiro	2003	La autoridad administrativa de Rio de Janeiro, Brasil, notificó de un auto de infracción o multa por el supuesto no pago de ICMS (IVA) por importación de aeronave Boeing-767 matrícula PR-ABB.	Pendiente resolución de la junta de revisores para la anulación de la multa.	3.000
Lan Cargo S.A.	Juzgado Civil de Asunción, Paraguay	78-362	Demanda de indemnización de perjuicios interpuesta por quien fuera su Agente General en Paraguay.	Pendiente apelación de la resolución que rechazó una de las excepciones de falta de acción manifiesta, formulada por los abogados de la demandada.	437
Lan Airlines S.A. y Lan Cargo S.A.	Comisión Europea y Canadá		Investigación por eventuales infracciones a la libre competencia de aerolíneas cargueras, especialmente sobrecargo de combustible (Fuel Surcharge). Con fecha 26 de diciembre de 2007, la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea notificó a Lan Cargo S.A. y Lan Airlines S.A. de la instrucción de un proceso en contra de veinticinco de estas aerolíneas de carga, entre ellas Lan Cargo S.A., por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea europeo, especialmente la pretendida fijación de un sobrecargo por combustible y fletes. Con fecha 9 de noviembre de 2010, la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea notificó a Lan Cargo S.A. y Lan Airlines S.A. de la imposición de multa por el importe de MUS\$ 10.675. Esta multa está siendo apelada por Lan Cargo, S.A. y Lan Airlines, S.A. No es posible predecir el resultado de dicho proceso de apelación.	Con fecha 14 de abril de 2008, se contestó la notificación de la Comisión Europea. La apelación fue presentada el 24 de enero de 2011.	10.675
Lan Airlines S.A. y Lan Cargo S.A.	Competition Bureau Canada	-	Investigación por eventuales infracciones a la libre competencia de aerolíneas cargueras, especialmente sobrecargo de combustible (Fuel Surcharge).	Investigación pendiente.	Indeterminado

Sociedad	Tribunal	N° Rol de la causa	Origen	Etapa procesal e instancia	Montos comprometidos MUS\$
Lan Cargo S.A. y Lan Airlines S.A.	Canada - Superior Court of Quebec, Supreme Court of British Columbia, Superior Court of Ontario.	-	Como consecuencia de la investigación por eventuales infracciones a la libre competencia de aerolíneas cargueras, especialmente sobrecargo de combustible (Fuel Surcharge). Se han radicado tres demandas en Canadá (Quebec, British Colombia y Ontario).	Caso se encuentra en proceso de descubrimiento de pruebas y certificación de clase.	850
Lan Cargo S.A. y Lan Airlines S.A.	In the High Court of Justice Chancery Division (Inglaterra) y Directie Juridische Zaken Afdeling Ceveil Recht (Países Bajos).	-	Demandas radicadas en contra de líneas aéreas europeas por usuarios de servicios de transporte de carga en acciones judiciales privadas, como consecuencia de la investigación por eventuales infracciones a la libre competencia de aerolíneas cargueras, especialmente sobrecargo de combustible (Fuel Surcharge). Lan Cargo y Lan Airlines, han sido demandadas en tercería y dichos procesos judiciales, radicados en Inglaterra y Países Bajos.	Caso se encuentra en proceso de descubrimiento de pruebas.	Indeterminado
Lan Logistics, Corp	Tribunal Federal, Florida, Estados Unidos.	-	A mediados de junio de 2008, se presentó una demanda por derecho a opción de compra por venta de LanBox.	Fallo en contra de Lanlogistics, Corp. por US\$ 5 millones más intereses, el cual se está apelando a tribunal de apelaciones.	Indeterminado
Aerovías de Integración Regional S.A. AIRES S.A.	Juzgado Tercero Civil del Circuito de Bogotá	-	El 10 de Diciembre de 2008, la aeronave HK-4491 se encontraba en el aeropuerto de Bucaramanga, y después de dar inicio al motor No. 2 al iniciar el procedimiento de arranque del motor No. 1 se produjo falla en el sistema de arranque y presurización de la aeronave. La demandante, la señora Milena Paez, alega responsabilidad civil contractual dado que por lo ocurrido perdió la audición del oído derecho y se vio afectada en su vida familiar, profesional y de comunidad, incumpliendo la aerolínea la obligación de llevar sano al pasajero a su destino.	Aires S.A. se notificó la primera semana de Diciembre de 2011 de la demanda y está en tiempo para contestar la demanda venciendo el plazo el 23 de enero de 2012.	Se demanda a Aires S.A. con una pretensión principal aproximada de MUS\$ 1.768, es decir, COP 1.900 millones (equivalentes a 3.550 SMMLV, más los correspondientes intereses liquidados desde diciembre de 2008, rubro que genera una suma adicional de COP 1.500 millones, equivalentes a 2.800 SMMLV).

Sociedad	Tribunal	Nº Rol de la causa	Origen	Etapas procesales e instancia	Montos comprometidos MUS\$
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Conselho Administrativo de Defesa Económica, Brasil	-	Investigación por eventuales infracciones a la libre competencia de aerolíneas cargueras, especialmente sobrecargo de combustible (Fuel Surcharge).	Investigación pendiente. CADE aun no emite decisión final.	Indeterminado
Lan Airlines S.A. "Brasil"	Instituto de Defesa do Consumidor de São Paulo	-	El departamento de Protección y Defensa del Consumidor ("PROCON") ha aplicado una multa a Lan Airlines S.A. por la cantidad de MR\$ 1.688, equivalente, aproximadamente, a MUS\$ 905. Esta multa es con ocasión de la cancelación de vuelos a Chile producto del terremoto, sosteniéndose que Lan Airlines S.A. no actuó conforme la normativa aplicable a los pasajeros que no pudieron viajar por esta circunstancia extraordinaria.	Multa aplicada por la entidad del consumidor de São Paulo.	905
Lan Perú S.A.	Tribunal Administrativo de Perú	2011	LAP (concesionario del Aeropuerto de Lima) está cuestionando, ante un tribunal administrativo, la decisión de la autoridad administrativa Ositrán, la cual en su oportunidad declaró que LAP le tenía que devolver a Lan Perú ciertos montos mal cobrados por utilización de mangas en el Aeropuerto de Lima.	Primera instancia.	2.109
Lan Cargo S.A.	Tribunal of Arbitration, Frankfurt / Germany		Aerohandling Airport Assistance GmbH (handling company in Frankfurt/ Airport) está reclamando pago adicional para los servicios ofrecidos a Lan Cargo S.A. durante los años 2007 a 2010.	Única instancia.	820

De las causas mencionadas anteriormente, en atención al estado procesal de ellas y/o el improbable evento de obtener sentencia contra dichos juicios, al 31 de diciembre de 2011, se ha estimado en cada caso que no corresponde, la constitución de provisión alguna, sin perjuicio de una provisión de US\$ 11 millones, que se relaciona con la decisión emitida con fecha 9 de noviembre de 2010 por la Comisión Europea y que se informará con la misma fecha por la Sociedad en carácter de hecho esencial.

El pasado día 6 de mayo del 2011, los Directores de Lan Cargo S.A. y Aerolinhas Brasileiras S.A. aprobaron un acuerdo judicial con los demandantes de la acción civil de clase que se encontraba en tramitación ante el United States District Court for the Eastern District of New York. Mediante dicho acuerdo se comprometieron a pagar el monto de US\$ 59,7 millones y US\$ 6,3 millones, respectivamente, pagos que ya fueron realizados. Este acuerdo pone término a aquellas demandas en que no se opte por continuar acciones de forma individual. Aún no se ha establecido el plazo por el Juez para los demandantes que quieran considerar optar por una demanda aparte.

NOTA 34 – Compromisos

(a) Compromisos por préstamos obtenidos

En relación con los diversos contratos celebrados por la Sociedad para el financiamiento de aeronaves Boeing 767 que cuentan con la garantía del Export – Import Bank de los Estados Unidos de Norteamérica, se han establecido límites a algunos indicadores financieros de la Sociedad matriz en base consolidada. Por otra parte y relacionado con estos mismos contratos, se establecen restricciones a la gestión de la Sociedad en términos de composición accionaria y disposición de los activos.

Adicionalmente, en relación a los diversos contratos celebrados por su filial Lan Cargo S.A. para el financiamiento de aeronaves Boeing 767 que cuentan con la garantía del Export – Import Bank de los Estados Unidos de Norteamérica, se han establecido restricciones a la gestión de la Sociedad matriz y su filial Lan Cargo S.A. en términos de composición accionaria y disposición de los activos.

En relación con los diversos contratos celebrados por la Sociedad para el financiamiento de aeronaves Airbus A320 que cuentan con la garantía de las Export Credit Agencies Europeas, se han establecido límites a algunos de los indicadores financieros de la Sociedad. Por otra parte y relacionado con estos mismos contratos, se establecen restricciones a la gestión de la Sociedad, en términos de composición accionaria y disposición de los activos.

En relación con el financiamiento de motores de repuesto para su flota Boeing 767 y 777, que cuentan con la garantía del Export – Import Bank de los Estados Unidos de Norteamérica, se han establecido restricciones en cuanto a la composición accionaria de sus garantes y de su sucesor legal en caso de fusión.

En relación con los contratos de crédito celebrados por la Sociedad, con bancos de la plaza, durante el presente ejercicio, se han establecido límites a algunos indicadores financieros de la Sociedad matriz en base consolidada.

Al 31 de diciembre de 2011, la Sociedad está en cumplimiento de estos covenants.

(b) Compromisos por arrendamientos operativos como arrendatario

El detalle de los principales arrendamientos operativos es el siguiente:

Arrendador	Aeronave	Al 31 de diciembre de 2011	Al 31 de diciembre de 2010
ACS Aircraft Finance Bermuda Ltd. - Aircastle (WFBN)	Boeing 737	1	1
AerCap (WFBN)	Airbus A320	-	1
Aircraft 76B-26261 Inc. (ILFC)	Boeing 767	1	-
Aircraft 76B-26327 Inc. (ILFC)	Boeing 767	1	-
Aircraft 76B-26329 Inc. (ILFC)	Boeing 767	1	-
Aircraft 76B-27597 Inc. (ILFC)	Boeing 767	1	-
Aircraft 76B-27613 Inc. (ILFC)	Boeing 767	1	-
Aircraft 76B-27615 Inc. (ILFC)	Boeing 767	1	-
Aircraft 76B-28206 Inc. (ILFC)	Boeing 767	1	-
Aircraft Solutions Lux V S.ÀR.L. (AVMAX)	Bombardier Dhc8-200	1	-
Avolon Aerospace AOE 19 Limited	Airbus A320	1	-
Avolon Aerospace AOE 20 Limited	Airbus A320	1	-
Avolon Aerospace AOE 6 Limited	Airbus A320	1	-
AWAS 4839 Trust	Airbus A320	1	-
BOC Aviation Pte. Ltd.	Airbus A320	1	-
Celestial Aviation Trading 16 Ltd. - GECAS (WFBN)	Boeing 767	1	1
Celestial Aviation Trading 23 Ltd. - GECAS (WFBN)	Boeing 777	1	1
Celestial Aviation Trading 35 Ltd. (GECAS)	Boeing 767	1	1
Celestial Aviation Trading 39 Ltd. - GECAS (WFBN)	Boeing 777	1	1
Celestial Aviation Trading 47 Ltd. - GECAS (WFBN)	Boeing 767	1	1
Celestial Aviation Trading 48 Ltd. - GECAS (WFBN)	Boeing 767	1	-
Celestial Aviation Trading 51 Ltd. - GECAS (WFBN)	Boeing 767	1	1
CIT Aerospace International	Boeing 767	1	1

Arrendador	Aeronave	Al 31 de diciembre de 2011	Al 31 de diciembre de 2010
Delaware Trust Company, National Association (CRAFT)	Bombardier Dhc8-200	9	9
International Lease Finance Corp. (ILFC)	Boeing 737	2	2
International Lease Finance Corp. (ILFC)	Boeing 767	1	8
JB 30244, Inc. - AWAS	Boeing 737	1	1
JB 30249, Inc. - AWAS	Boeing 737	1	1
KN Operating Limited (NAC)	Bombardier Dhc8-400	4	4
MCAP Europe Limited - Mitsubishi (WTC)	Boeing 737	1	1
MSN 167 Leasing Limited	Airbus A340	1	1
MSN 32415, LLC - AWAS	Boeing 737	1	1
NorthStar AvLease Ltd.	Bombardier Dhc8-200	-	1
Orix Aviation Systems Limited	Airbus A320	2	2
Pembroke B737-7006 Leasing Limited	Boeing 737	2	2
Sunflower Aircraft Leasing Limited - AerCap	Airbus A320	2	2
TIC Trust (AVMAX)	Bombardier Dhc8-200	-	1
Total		49	45

Durante el año 2011, 7 de las 8 aeronaves Boeing 767 arrendadas a "International Lease Finance Corp. (ILFC)" fueron traspasadas por dicho arrendador a siete distintos establecimientos de propósito especial de su propiedad. Además, en diciembre de 2011, NorthStar AvLease Ltd. traspasó una aeronave Bombardier Dhc8-200 a Aircraft Solutions Lux V S.ÀR.L. (AVMAX).

Las rentas son reflejadas en resultado en la medida en que éstas se devengan.

Los pagos mínimos de los arrendamientos no cancelables son los siguientes:

	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Hasta un año	169.842	151.781
Más de un año y hasta cinco años	443.256	440.632
Más de cinco años	92.264	107.593
Total	705.362	700.006

Los pagos mínimos por arrendamientos reconocidos en resultado son los siguientes:

	Por ejercicios terminados al 31 de diciembre de:	
	2010 MUS\$	2009 MUS\$
Pagos mínimos por arrendamientos operativos (*)	168.369	93.219
Total	168.369	93.219

En diciembre de 2010 se agregó una aeronave Airbus A320-200 por un período de 8 meses, la cual fue devuelta en mayo de 2011. Adicionalmente, en noviembre y diciembre de 2010 se incorporaron dos aeronaves Boeing 767-300F por períodos de siete y seis años, respectivamente.

En enero de 2011 se adicionan a la flota tres aeronaves: un Boeing 767-300F por un período de cinco años, un Airbus A320-200 por un período de siete años y un Airbus A319-100 por un plazo de cuatro meses, el cual fue devuelto en mayo de 2011. En julio de 2011 se recibieron dos aeronaves Airbus A320-200 por un período de 8 años, mientras que en agosto de 2011 y septiembre de 2011 se recibió cada mes una aeronave A320-200 por un período de 8 años. Por otro lado, en septiembre de 2011 fue devuelta una aeronave Bombardier Dhc8-200 por término de contrato de arriendo.

(*) Al 31 de diciembre de 2011, se incluye un monto de MUS\$ 44.011, como resultado de la incorporación de AIRE S.A. como filial a partir de diciembre de 2010.

Los contratos de arrendamiento operativo celebrados por la Sociedad matriz y sus filiales, establecen que el mantenimiento de las aeronaves debe ser realizado de acuerdo a las disposiciones técnicas del fabricante y en los márgenes acordados en los contratos con el arrendador, siendo un costo que asume el arrendatario. Adicionalmente, para cada aeronave el arrendatario debe contratar pólizas que cubran el riesgo asociado y el monto de los bienes involucrados. En cuanto a los pagos de renta, estos son irrestrictos no pudiendo ser neteados de otras cuentas por cobrar o pagar que mantengan arrendador y arrendatario.

Al 31 de diciembre de 2011, la Sociedad mantiene vigentes cartas de crédito relacionadas con leasing operativo, según el siguiente detalle:

Acreeedor garantía	Nombre deudor	Tipo	Valor MUS\$	Fecha de liberación
Air Canada	Lan Airlines S.A.	Una carta de crédito	1.800	30-jun-12
Celestial Aviation Trading 16 Ltd.	Lan Cargo S.A.	Dos cartas de crédito	3.500	25-abr-12
Celestial Aviation Trading 35 Ltd.	Lan Airlines S.A.	Una carta de crédito	2.500	13-jun-12
CIT Aerospace International	Lan Airlines S.A.	Dos cartas de crédito	3.240	10-may-12
GE Capital Aviation Services Ltd.	Lan Cargo S.A.	Ocho cartas de crédito	23.682	25-abr-12
International Lease Finance Corp.	Lan Airlines S.A.	Ocho cartas de crédito	3.880	25-ago-12
Orix Aviation System Limited	Lan Airlines S.A.	Dos cartas de crédito	6.520	05-may-12
TAF Mercury	Lan Airlines S.A.	Una carta de crédito	4.000	11-dic-12
TAF Venus	Lan Airlines S.A.	Una carta de crédito	4.000	11-dic-12
			53.122	

(c) Otros compromisos

Al 31 de diciembre de 2011, la Sociedad mantiene vigentes cartas de crédito, boletas de garantía y pólizas de seguro de garantía, según el siguiente detalle:

Acreeedor garantía	Nombre deudor	Tipo	Valor MUS\$	Fecha de liberación
Deutsche Bank A.G.	Lan Airlines S.A.	Dos cartas de crédito	20.000	31-Ene-12
The Royal Bank of Scotland plc	Lan Airlines S.A.	Dos cartas de crédito	18.000	8-Ene-12
Dirección General de Aviación Civil de Chile	Lan Airlines S.A.	Cincuenta y cinco boletas de garantía	7.282	31-Ene-12
Washington International Insurance	Lan Airlines S.A.	Seis cartas de crédito	2.990	6-Abr-12
Dirección Seccional de Aduanas de Bogotá	Línea Aérea de Colombia S.A.	Dos pólizas de seguro de garantía	2.702	7-Abr-14
Metropolitan Dade County	Lan Airlines S.A.	Cinco cartas de crédito	1.675	31-May-12
			52.649	

NOTA 35 – Transacciones con partes relacionadas

Transacciones con partes relacionadas en el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2011

Rut parte relacionada	Nombre de parte relacionada	Naturaleza de relación con partes relacionadas	País de origen	Explicación de otra información sobre partes relacionadas	Naturaleza de transacciones con partes relacionadas	Tipo de moneda o unidad de ajuste	Importe de transacción con parte relacionada MU\$
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA	Controladora	Chile	Inversiones	Arriendo de inmueble otorgado Servicios de pasajes otorgados	CLP CLP	71 19
96.847.880-K	Lufthansa Lan Technical Training S.A.	Coligada	Chile	Centro de capacitación	Arriendo de inmueble otorgados Otros pagos a cuenta recibidos Capacitación recibida Otros pagos a cuenta recibidos Capacitación recibida	CLP CLP CLP US\$ US\$	122 (19) (633) (82) (512)
78.591.370-1	Bethia S.A. y Filiales (1)	Otras partes relacionadas	Chile	Inversiones	Arriendo de inmueble otorgados Asesorías profesionales otorgadas Servicio de transporte de carga otorgada Otros servicios recibidos Otros pagos a cuenta recibidos Venta de filiales	CLP CLP CLP CLP CLP CLP	546 300 1.381 (109) (345) 53.386
87.752.000-5	Granja Marinafor-nagaleones S.A.	Otras partes relacionadas	Chile	Piscicultura	Servicio de pasajes otorgados	CLP	199
Extranjera	Inversora Aeronáutica Argentina	Otras partes relacionadas	Argentina	Inversiones	Arriendo de inmueble recibido Otros pagos a cuenta otorgados	US\$ US\$	(412) 811
96.625.340-1	Inversiones Mineras del Cantabrico S.A.	Otras partes relacionadas	Chile	Inversiones	Otros pagos a cuenta recibidos	US\$	(811)

(1) Con fecha 6 de abril de 2011, Lan Cargo S.A. e Inversiones Lan S.A., filiales de Lan Airlines S.A., como vendedores y Servicios de Transporte Limitada e Inversiones Betmin SpA, filiales de la sociedad Bethia S.A., como compradoras, celebraron un contrato de compraventa respecto al 100% del capital social de las sociedades Blue Express INTL Ltda. y Blue Express S.A. El valor de venta de Blue Express INTL Ltda. y filial fue por MU\$ 53.386.

(b) Transacciones con partes relacionadas en el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2010

Rut parte relacionada	Nombre de parte relacionada	Naturaleza de relación con partes relacionadas	País de origen	Explicación de otra información sobre partes relacionadas	Naturaleza de transacciones con partes relacionadas	Tipo de moneda o unidad de ajuste	Importe de transacción con parte relacionada MUS\$
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA	Controladora	Chile	Inversiones	Arriendo de inmueble otorgado Servicios de pasajes otorgados	CLP CLP	77 13
96.847.880-K	Lufthansa Lan Technical Training S.A.	Coligada	Chile	Centro de capacitación	Arriendo de inmueble otorgado Cesión de deuda otorgada Otros pagos a cuenta recibidos Capacitación recibida Otros pagos a cuenta recibidos Capacitación recibida	CLP CLP CLP CLP US\$ US\$	17 18 (16) (356) (95) (363)
96.921.070-3	Austral Sociedad Concesionaria S.A.	Coligada	Chile	Concesionaria	Tasas aeronáuticas recibidas Consumos básicos recibidos Conc. aeronáuticas recibidas Distribución de dividendos	CLP CLP CLP CLP	(35) (8) (153) 73
87.752.000-5	Granja Marina Tornagaleones S.A.	Otras partes relacionadas	Chile	Piscicultura	Servicio de pasajes otorgados	CLP	63
96.669.520-K	Red de Televisión Chilevisión S.A.	Otras partes relacionadas	Chile	Televisión	Servicios de pasajes otorgados Servicio de publicidad recibida	CLP CLP	65 (100)
96.894.180-1	Bancard Inversiones Ltda	Otras partes relacionadas	Chile	Asesorías profesionales	Asesorías profesionales recibidas	CLP	(7)
Extranjera	Inversora Aeronáutica Argentina	Otras partes relacionadas	Argentina	Inversiones	Arriendo de inmueble recibido Otros servicios otorgados	US\$ US\$	(271) 13

(c) Compensaciones al personal directivo clave y administradores

La Sociedad ha definido para estos efectos considerar personal clave, a los ejecutivos que definen políticas y lineamientos macro para la Sociedad y que afectan directamente los resultados del negocio, considerando los niveles de Vicepresidentes, Gerentes Generales y Directores.

	Por ejercicios terminados al 31 de diciembre de:	
	2011 MUS\$	2010 MUS\$
Remuneraciones	9.696	7.505
Honorarios de administradores	185	150
Correcciones de valor y beneficios no monetarios	665	352
Beneficios a corto plazo	5.011	4.680
Pagos basados en acciones	2.084	3.523
Total	17.641	16.210

NOTA 36 – Pagos basados en acciones

Los planes de compensación implementados mediante el otorgamiento de opciones para la suscripción y pago de acciones, que se han otorgado a partir del cuarto trimestre de 2007 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.

Durante el último trimestre del año 2009, se aprobó la modificación de los términos y condiciones originales del plan a través del cual se otorgaron las opciones para la suscripción y pago de opciones. Estas modificaciones se llevaron a cabo durante el primer trimestre del año 2010 y establecieron un nuevo plazo y precio de ejercicio.

El otorgamiento original y sus posteriores modificaciones han sido formalizados a través de la celebración de contratos de opciones para la suscripción de acciones, de acuerdo a las proporciones que se muestran en el siguiente calendario de devengamiento y que dice relación con la condición de permanencia del ejecutivo a esas fechas para el ejercicio de las opciones:

Porcentaje	Período
30%	Desde el 29 de octubre de 2010 y hasta el 31 de marzo de 2012
70%	Desde el 30 de octubre de 2011 y hasta el 31 de marzo de 2012

Estas opciones han sido valorizadas y registradas de acuerdo al valor justo a la fecha de otorgamiento, determinado a través del método "Black-Scholes-Merton".

Todas estas opciones vencen el día 31 de marzo de 2012.

Número de las opciones sobre acciones	
Opciones sobre acciones en un acuerdo de pagos basados en acciones, Saldo inicial al 1 de enero de 2011	2.209.091
Opciones sobre acciones concedidas	-
Opciones sobre acciones anuladas	-
Opciones sobre acciones ejercidas	(1.535.522)
Opciones sobre acciones en un acuerdo de pagos basados en acciones, Saldo final al 31 de diciembre de 2011	673.569

Datos de entrada de modelo de valorización de opciones utilizado para opciones sobre acciones concedidas durante el ejercicio.

Precio medio ponderado de acciones	Precio de ejercicio	Volatilidad esperada	Vida de opción	Dividendos esperados	Interés libre de riesgos
US\$ 17,3	US\$ 14,5	33,20%	1,9 años	50%	0,0348

NOTA 37 – Medio Ambiente

De conformidad con la Ley sobre Bases Generales del Medio Ambiente en vigor en Chile y su normativa complementaria, no existen disposiciones que afecten la operación de servicios de transporte aéreo.

NOTA 38 – Hechos posteriores a la fecha de los estados financieros

Los estados financieros consolidados de Lan Airlines S.A. y Filiales al 31 de diciembre de 2011 han sido aprobados en Sesión Extraordinaria de Directorio el 14 de febrero de 2012, a la que asistieron los siguientes directores:

1. Jorge Awad Mehech,
2. Darío Calderón González,
3. Juan José Cueto Plaza,
4. Juan José Cueto Sierra,
5. Ramón Eblen Kadis, y
6. Carlos Alberto Heller Solari

Juicio contra Variglog

El 2 de febrero de 2012, Variglog hizo una presentación ante el tribunal brasilero indicando que no le era posible cumplir con los términos del plan de reorganización judicial. Variglog deberá presentar entonces un nuevo plan que deberá ser aprobado o rechazado por los acreedores en Asamblea. No hay por ahora una fecha fijada en la que Variglog deba presentar el nuevo plan.

Juicio contra Matlin Patterson

El 7 de febrero de 2012, el Tribunal de Apelación de Nueva York en un fallo unánime confirmó la sentencia de primera instancia a favor de AAI. Con ello, cesa el efecto suspensivo que el Tribunal de Apelación había ordenado el 28 de julio de 2011 y AAI retomará el procedimiento ante el tribunal de primera instancia para la fijación de los damages. Matlin Patterson en principio no puede apelar de la decisión del Tribunal de Apelación a menos que consiga un permiso especial de parte de la Corte de Apelaciones de Nueva York, el tribunal supremo de ese Estado.

Con posterioridad al 31 de diciembre de 2011 y hasta la fecha de emisión de estos estados financieros, no se tiene conocimiento de otros hechos de carácter financiero o de otra índole, que afecten en forma significativa los saldos o interpretación de los mismos.

NOTA 39 – Combinación de negocios

(a) Aerovías de Integración regional, AIRES S.A.

Con fecha 26 de noviembre de 2010, Lan Pax Group S.A., filial de Lan Airlines S.A., adquirió el 98,942% de la sociedad colombiana Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A.

Esta adquisición fue realizada a través de la compra del 100% de las acciones de las sociedades panameñas Akemi Holdings S.A. y Saipan Holdings S.A., las cuales son propietarias del porcentaje antes mencionado de la sociedad AIRES S.A. El precio de compra fue de MUS\$ 12.000.

Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A., fue fundada en 1980; a la fecha de adquisición es el segundo operador del mercado doméstico colombiano con una participación de mercado de 22%. AIRES S.A. ofrece servicio regular a

27 destinos domésticos dentro de Colombia como también a 3 destinos internacionales. Se esperan sinergias entre la participación de AIRES S.A. en el mercado colombiano y la eficiencia del modelo del negocio de Lan Airlines S.A. Adicionalmente, se espera mejor rendimiento por el negocio (carga y pasajeros) de Lan Airlines S.A. a través de una ampliación en su cobertura en América Latina.

La Sociedad ha medido la participación no controladora en AIRES S.A. por la parte proporcional de la participación no controladora de los activos netos identificables de la adquirida.

Por la combinación de negocios se ha reconocido en el estado de situación financiera de Lan Airlines S.A. y Filiales una plusvalía por MUS\$ 94.224.

Estado de situación financiera resumido a la fecha de adquisición:

	MUS\$
Activos corrientes	27.315
Activos no corrientes	31.652
Total activos	58.967
Porción controladora	(82.224)

	MUS\$
Pasivos corrientes	125.193
Pasivos no corrientes	20.327
Patrimonio	(86.553)
Total pasivos	58.967

Determinación Plusvalía:

	MUS\$
Porción controladora	82.224
Precio de compra	12.000
Plusvalía	94.224

(b) AEROASIS S.A.

Con fecha 15 de febrero de 2011, Lan Pax Group S.A., filial de Lan Airlines S.A., adquirió el 100% de la sociedad colombiana AEROASIS S.A. El precio de la compra fue de MUS\$ 3.541.

AEROASIS S.A., es una sociedad mercantil constituida conforme a la Leyes de la República de Colombia mediante Escritura Pública No. 1206 de fecha 2 de mayo de 2006.

Por la combinación de negocios se ha reconocido en el estado de situación financiera de Lan Airlines S.A. y Filiales, una plusvalía por MUS\$ 6.736.

Estado de situación financiera resumido a la fecha de adquisición:

	MUS\$
Activos corrientes	1.802
Activos no corrientes	3.010
Total activos	4.812
Porción controladora	(3.195)

	MUS\$
Pasivos corrientes	8.007
Pasivos no corrientes	-
Patrimonio	(3.195)
Total pasivos	4.812

Determinación Plusvalía:

	MUS\$
Porción controladora	3.195
Precio de compra	3.541
Plusvalía	6.736

De acuerdo a lo permitido por la NIIF 3, el valor determinado por la plusvalía es provisional.

Capítulo VIII

Información Filiales y Coligadas

Información Filiales y Coligadas

LAN Airlines S.A.

**Nombre: LAN Airlines S.A.,
R.U.T. 89.862.200-2**

Constitución

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

Por escritura pública de fecha 20 de agosto de 1985, otorgada en la Notaría de Miguel Garay Figueroa, la sociedad se transforma en una sociedad anónima, bajo el nombre de Línea Aérea Nacional Chile S.A. (hoy Lan Airlines 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." 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 25.128 número 18.764 correspondiente al año 2004 y se publicó en el Diario Oficial de 21 de agosto de 2004. La fecha efectiva del cambio de nombre fue el 8 de septiembre de 2004.

Lan Airlines 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 Superintendencia de Valores y Seguros.

Nota: Los Estados Financieros de las filiales se presentan en este informe en forma resumida. Los antecedentes completos se encuentran a disposición del público en nuestras oficinas y en la Superintendencia de Valores y Seguros.

Información Filiales y Coligadas

LAN Cargo S.A. y Filiales

Constitución

Constituida como sociedad anónima cerrada por escritura pública de fecha 22 de mayo de 1970, otorgada en la Notaría de Sergio Rodríguez Garcés, constitución que se materializó con el aporte de los activos y pasivos de la sociedad Línea Aérea del Cobre Limitada (Ladeco Limitada), constituida con fecha 3 de Septiembre de 1958 en la Notaría de Jaime García Palazuelos. La Sociedad ha experimentado diversas reformas, siendo la última aquella que consta en la escritura pública de fecha 20 de Noviembre de 1998, y cuyo extracto fue inscrito a fojas 30.091 número 24.117 del Registro de Comercio de Santiago y publicado en Diario Oficial de fecha 3 de Diciembre de 1998, en virtud de la cual Ladeco S.A. fusionó por incorporación a la filial de Lan Chile S.A. denominada Fast Air Carrier S.A.

Por escritura pública de 22 de octubre de 2001 a la que se redujo el acta de la Junta Extraordinaria de Accionistas de Ladeco S.A. de misma fecha, se modificó la razón social a "Lan Chile Cargo S.A." Un extracto de dicha escritura se inscribió en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago a fojas 27.746 número 22.624 correspondiente al año 2001 y se publicó en el Diario Oficial de 5 de Noviembre de 2001. El cambio de nombre tuvo vigencia a contar del 10 de diciembre de 2001.

Por escritura pública de 23 agosto de 2004 a la que se redujo el acta de la Junta Extraordinaria de Accionistas de Lan Chile Cargo S.A. de 17 de agosto de 2004, se modificó la razón social a "Lan Cargo S.A." Un extracto de dicha escritura se inscribió en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago a fojas 26.994 número 20.082 correspondiente al año 2004 y se publicó en el Diario Oficial de 30 de agosto de 2004.

Objeto

Realizar y desarrollar, sea por cuenta propia o ajena, lo siguiente: el transporte en general en cualquiera de sus formas y, en particular, el transporte aéreo de pasajeros, carga y correspondencia, dentro y fuera del país; las actividades turísticas, de hotelería y demás complementarias a ellas, en cualquiera de sus formas, dentro y fuera del país; la compra, venta, fabricación y/o integración, mantenimiento, arrendamiento o cualquier otra forma de uso o goce, sea por cuenta propia o de terceros, de aviones, repuestos y equipos aeronáuticos, y la explotación de ellos a cualquier título; la prestación de toda clase de servicios y asesorías relacionados con el transporte en general y, en particular, con el transporte

aéreo en cualquiera de sus formas, sea de apoyo terrestre, de mantenimiento, de asesoría técnica o de otra especie, dentro y fuera del país, y toda clase de actividades y servicios relacionados con el turismo, hotelería y demás actividades y bienes antes referidos, dentro y fuera del país. En el cumplimiento de los objetivos anteriores, la Compañía podrá realizar inversiones o participar como socia en otras sociedades, sea adquiriendo acciones o derechos o intereses en cualquier otro tipo de asociación, así fuere en las ya existentes o que se formen en el futuro y, en general, ejecutar todos los actos y celebrar todos los contratos necesarios y pertinentes a los fines indicados.

Capital Suscrito y Pagado	MUS\$ 83.225
Utilidad del ejercicio	MUS\$ 97.053
Participación	99,8980%
% sobre Activos de la Matriz	6,83%

Directorio

Presidente	José Cox Donoso
Directores	Juan José Cueto Plaza Ramón Eblen Kadis Ignacio Cueto Plaza Enrique Cueto Plaza

Sociedades Filiales de Lan Cargo S.A. y Participación

Laser Cargo S.R.L.	99,99%
Aircraft Internacional Leasing Limited	99,98%
Ediciones Ladeco América S.A.	99,00%
Ladeco Cargo S.A. (Ex Ladeco Turismo S.A.)	99,01%
Fast Air Almacenes de Carga S.A.	99,90%
Prime Airport Services Inc. y filial	100,00%
Lan Cargo Overseas Limited (Ex-Ladeco Overseas S.L.) and subsidiaries	99,98%
Transporte Aéreo S.A.	99,99%
Consortio Fast Air Almacenes de Carga S.A. - Laser Cargo S.R.L. Unión Transitoria de Empresas	100,00%
Lan Cargo Inversiones S.A. y filial	99,00%
Connecta Corporation	100,00%

LAN Cargo S.A. y Filiales

(Sociedad anónima cerrada)

Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado	Al 31 de Diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de Diciembre de 2010 MUS\$
Activos		
Activos corrientes en operación	499.321	444.303
Activos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta	2.318	2.318
Total activos corrientes	501.639	446.621
Total activos no corriente	528.033	541.240
Total activos	1.029.672	987.861
Pasivos y patrimonio neto		
Pasivos		
Pasivos corrientes en operación	215.112	177.157
Pasivos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta	-	-
Total pasivos corrientes	215.112	177.157
Total pasivos no corrientes	292.417	352.174
Total pasivos	507.529	529.331
Patrimonio neto		
Patrimonio neto atribuible a los tenedores de instrumentos de patrimonio neto de la controladora	518.600	455.778
Participaciones minoritarias	3.543	2.752
Total patrimonio neto	522.143	458.530
Total pasivos y patrimonio neto	1.029.672	987.861

Estado de Resultados Consolidado por Función	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Ingresos ordinarios	1.292.997	1.025.685
Margen bruto	59.930	33.700
Ganancia (pérdida) antes de impuesto a las ganancias	111.710	74.167
Impuesto a las ganancias	(14.657)	(9.282)
Ganancia (pérdida) del ejercicio	97.053	64.885
Ganancia (pérdida) del ejercicio atribuible a tenedores de instrumentos de participación en el patrimonio neto de la controladora	96.365	65.260
Ganancia (pérdida) del ejercicio atribuible a participación minoritaria	688	(375)
Ganancia (pérdida) del ejercicio	97.053	64.885

Estado de Resultados Integrales Consolidado por Función	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Ganancia (pérdida) del ejercicio	97.053	64.885
Ingresos y gastos integrales del ejercicio	(1.162)	1.594
Resultados integrales del ejercicio	95.891	66.479
Resultados integrales atribuibles a:		
Accionistas mayoritarios	95.199	66.853
Participación minoritarias	692	(374)
Resultados integrales del ejercicio	95.891	66.479

Estado de Cambios en el Patrimonio Neto	Cambios en patrimonio neto atribuible a la controladora MUS\$	Cambios en patrimonio participaciones minoritarias MUS\$	Cambios en patrimonio neto total MUS\$
Saldo inicial al 1 de enero de 2010	420.381	3.391	423.772
Resultados integrales del ejercicio	66.853	(374)	66.479
Dividendos	(31.584)	-	(31.584)
Otras incrementos (disminuciones) en patrimonio neto	456	(265)	191
Saldo final al 31 de diciembre de 2010	456.106	2.752	458.858
Saldo inicial al 1 de enero de 2011	456.106	2.752	458.858
Resultados integrales del ejercicio	95.199	692	95.891
Dividendos	(32.544)	(14)	(32.558)
Otras incrementos (disminuciones) en patrimonio neto	(161)	113	(48)
Saldo final al 31 de diciembre de 2011	518.600	3.543	522.143

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Flujos de efectivo netos de actividades de operación	67.889	108.872
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	107.493	(9.196)
Flujos de efectivo netos de actividades de financiamiento	(177.013)	(94.807)
Incremento neto en efectivo y equivalente al efectivo	(1.631)	4.869
Efectos de las variaciones en las tasas de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(74)	(619)
Efectivo y equivalentes al efectivo, presentados en el Estado de flujos de efectivo, saldo final	17.225	18.930

Información Financiera Filiales

LAN Perú S.A.

Constitución

Sociedad anónima constituida en el Perú el 14 de Febrero de 1997.

Objeto

Prestación de servicios de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo, a nivel nacional e internacional, de conformidad con la legislación de aeronáutica civil.

Capital Suscrito y Pagado	MUS\$ 4.341
Utilidad del ejercicio	MUS\$ 993
Participación	70,00%
% sobre Activos de la Matriz	0,21%

Directorio

Presidente	Emilio Rodríguez Larraín Salinas
Directores	Enrique Cueto Plaza Ignacio Cueto Plaza Alejandro de la Fuente Goic Jorge Harten Costa Alejandro García Vargas Luis Enrique Gálvez de la Puente

LAN Perú S.A.

(Sociedad anónima cerrada)

Balance General	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Activos	145.007	128.281
Pasivos	128.676	114.574
Patrimonio	16.331	13.707
Pasivos y patrimonio	145.007	128.281

Estado de Resultados	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Ingreso de explotación	975.522	802.216
Resultado operacional	2.182	2.115
Resultado no operacional	685	51
Impuesto a la renta	(1.874)	(521)
Utilidad del ejercicio	993	1.645

Estado de Cambios en el Patrimonio Neto	Cambios en capital emitido MUS\$	Cambios en excedente de revaluación MUS\$	Cambios en reserva legal MUS\$	Cambios en resultados acumulados MUS\$	Patrimonio neto total MUS\$
Saldo inicial al 1 de enero de 2010	4.341	-	868	5.610	10.819
Revaluación de terreno	-	4.756	-	-	4.756
impuesto diferido de revaluación	-	(1.427)	-	-	(1.427)
Distribución de utilidades	-	-	-	(2.086)	(2.086)
Utilidad del año	-	-	-	1.645	1.645
Saldo final al 31 de diciembre de 2010	4.341	3.329	868	5.169	13.707
Saldo inicial al 1 de enero de 2011	4.341	3.329	868	5.169	13.707
Revaluación de terreno	-	2.330	-	-	2.330
impuesto diferido de revaluación	-	(699)	-	-	(699)
Utilidad del año	-	-	-	993	993
Saldo final al 31 de diciembre de 2011	4.341	4.960	868	6.162	16.331

Estado de Flujos de Efectivo – Método Directo	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Flujos de efectivo netos de actividades de operación	(3.209)	27.611
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	(5.377)	(1.573)
Flujos de efectivo netos de actividades de financiamiento	-	(1.648)
Disminución neta en efectivo y equivalente al efectivo	(8.586)	24.390
Efectivo y equivalentes al efectivo, presentados en el Estado de flujos de efectivo, saldo final	56.132	64.718

Información Financiera Filiales

Inversiones LAN S.A. y Filiales

Constitución

Constituida como sociedad anónima cerrada por escritura pública de fecha 23 de enero de 1990, otorgada en la Notaría de Humberto Quezada M., inscrita en el Registro de Comercio de Santiago a fs. 3.462 N°1.833 del año 1990, y publicada en el Diario Oficial del día 2 de febrero de 1990.

Objeto

Realizar inversiones en toda clase de bienes, sean éstos muebles o inmuebles, corporales o incorporeales. Además, la Sociedad podrá formar otros tipos de sociedades, de cualquier especie; adquirir derechos en sociedades ya formadas, administrarlas, modificarlas y liquidarlas.

Capital Suscrito y Pagado	MUS\$ 458
Perdida del ejercicio	MUS\$ (354)
Participación	99,71%
% sobre Activos de la Matriz	0,08%

Directorio

Presidente	Enrique Cueto Plaza
Directores	Ignacio Cueto Plaza Alejandro de la Fuente Goic Roberto Alvo Milosawlewitsch Enrique Elsaca Hirmas

Sociedades Filiales de Lan Cargo S.A. y Participación

Transport Aviation Leasing Limited	100,00%
Hawk Aviation Management Ltd	100,00%
Falcon Aviation Management Ltd	100,00%
Aviation Administration Services Ltd	100,00%
Cargo Aircraft Leasing Limited	100,00%
Passenger Aircraft Leasing Limited	100,00%
Andes Airport Services S.A.	98,00%

Inversiones LAN S.A. y Filiales

(Sociedad anónima cerrada)

Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado	Al 31 de Diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de Diciembre de 2010 MUS\$
Activos		
Activos corrientes en operación	4.230	3.320
Activos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta	948	948
Total activos corrientes	5.178	4.268
Total activos no corriente	9.121	8.221
Total activos	14.299	12.489
Pasivos y patrimonio neto		
Pasivos		
Pasivos corrientes en operación	7.650	5.023
Pasivos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta	-	-
Total pasivos corrientes	7.650	5.023
Total pasivos no corrientes	171	138
Total pasivos	7.821	5.161
Patrimonio neto		
Patrimonio neto atribuible a los tenedores de instrumentos de patrimonio neto de la controladora	6.476	7.320
Participaciones minoritarias	2	8
Total patrimonio neto	6.478	7.328
Total pasivos y patrimonio neto	14.299	12.489

Estado de Resultados Consolidado por Función	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Ingresos ordinarios	22.546	19.178
Margen bruto	3.232	3.825
Ganancia antes de impuesto a las ganancias	(427)	2.897
Impuesto a las ganancias	73	(578)
Ganancia del ejercicio	354	2.319
Ganancia del ejercicio atribuible a tenedores de instrumentos de participación en el patrimonio neto de la controladora	(347)	2.278
Ganancia del ejercicio atribuible a participación minoritaria	(7)	41
Ganancia del ejercicio	(354)	2.319

Estado de Resultados Integrales Consolidado por Función	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Ganancia del ejercicio	(354)	2.319
Ingresos y gastos integrales del ejercicio	49	250
Resultados integrales del ejercicio	(305)	2.569
Resultados integrales atribuibles a:		
Accionistas mayoritarios	(306)	2.529
Participación minoritarias	1	40
Resultados integrales del ejercicio	(305)	2.569

Estado de Cambios en el Patrimonio Neto	Cambios en patrimonio neto atribuible a la controladora MUS\$	Cambios en patrimonio participaciones minoritarias MUS\$	Cambios en patrimonio neto total MUS\$
Saldo inicial al 1 de enero de 2010	10.285	14	10.299
Resultados integrales del ejercicio	2.530	39	2.569
Dividendos	(5.546)	(5)	(5.551)
Otras incrementos (disminuciones) en patrimonio neto	51	(40)	11
Saldo final al 31 de diciembre de 2010	7.320	8	7.328
Saldo inicial al 1 de enero de 2011	7.320	8	7.328
Resultados integrales del ejercicio	(306)	1	(305)
Otras disminuciones en patrimonio neto	(538)	(7)	(545)
Saldo final al 31 de diciembre de 2011	6.476	2	6.478

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Flujos de efectivo netos de actividades de operación	814	2.581
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	(859)	17
Flujos de efectivo netos de actividades de financiamiento	-	(2.570)
Incremento neto en efectivo y equivalente al efectivo	(45)	28
Efectos de las variaciones en las tasas de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(24)	1
Efectivo y equivalentes al efectivo, presentados en el Estado de flujos de efectivo, saldo final	66	135

Información Financiera Filiales

Inmobiliaria Aeronáutica S.A.

Constitución

Constituida como sociedad anónima cerrada por escritura pública de fecha 01 de agosto de 1995, otorgada en la Notaría de Gonzalo de la Cuadra Fabres e inscrita en el Registro de Comercio de Santiago a fs. 21.690 bajo el N° 17.549 del año 1995 y publicado en el Diario Oficial el día 14 de septiembre de 1995.

Objeto

Realizar adquisiciones y enajenaciones de bienes raíces y de derechos sobre ellos; el desarrollo, planificación, enajenación y construcción de inmuebles y proyectos inmobiliarios; el arrendamiento, administración y cualquier otra forma de explotación de bienes raíces, ya sea por cuenta propia o de terceros.

Capital Suscrito y Pagado	MUS\$ 1.147
Utilidad del ejercicio	MUS\$ 3.484
Participación	100,00%
% sobre Activos de la Matriz	0,41%

Directorio

Presidente	Enrique Cueto Plaza
Directores	Alejandro de la Fuente Goic Armando Valdivieso Montes

Inmobiliaria Aeronáutica S.A.

(Sociedad anónima cerrada)

Estado de Situación Financiera Clasificado	Al 31 de Diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de Diciembre de 2010 MUS\$
Activos		
Activos corrientes en operación	2.908	3.350
Activos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta	-	-
Total activos corrientes	2.908	3.350
Total activos no corriente	62.672	64.289
Total activos	65.580	67.639
Pasivos y patrimonio neto		
Pasivos		
Pasivos corrientes en operación	1.676	4.387
Pasivos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta	-	-
Total pasivos corrientes	1.676	4.387
Total pasivos no corrientes	32.425	32.757
Total pasivos	34.101	37.144
Patrimonio neto		
Patrimonio neto atribuible a los tenedores de instrumentos de patrimonio neto de la controladora	31.479	30.495
Participaciones minoritarias	-	-
Total patrimonio neto	31.479	30.495
Total pasivos y patrimonio neto	65.580	67.639

Estado de Resultados por Función	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Ingresos ordinarios	8.961	5.588
Margen bruto	4.765	4.232
Ganancia antes de impuesto a las ganancias	4.444	4.354
Impuesto a las ganancias	(960)	(796)
Ganancia del ejercicio	3.484	3.558
Ganancia del ejercicio atribuible a tenedores de instrumentos de participación en el patrimonio neto de la controladora	3.484	3.558
Ganancia del ejercicio atribuible a participación minoritaria	-	-
Ganancia del ejercicio	3.484	3.558

Estado de Resultados Integrales por Función	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Ganancia del ejercicio	3.484	3.558
Ingresos y gastos integrales del ejercicio	-	-
Resultados integrales del ejercicio	3.484	3.558
Resultados integrales atribuibles a:		
Accionistas mayoritarios	3.484	3.558
Participación minoritarias	-	-
Resultados integrales del ejercicio	3.484	3.558

Estado de Cambios en el Patrimonio Neto	Cambios en capital emitido MUS\$	Cambios en resultados retenidos MUS\$	Cambios en patrimonio neto total MUS\$
Saldo inicial al 1 de enero de 2010	1.147	27.790	28.937
Resultados integrales del ejercicio	-	3.558	3.558
Dividendos	-	(2.000)	(2.000)
Saldo final al 31 de diciembre de 2010	1.147	29.348	30.495
Saldo inicial al 1 de enero de 2011	1.147	29.348	30.495
Resultados integrales del ejercicio	-	3.484	3.484
Dividendos	-	(2.500)	(2.500)
Saldo final al 31 de diciembre de 2011	1.147	30.332	31.479

Estado de Flujos de Efectivo – Método Directo	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Flujos de efectivo netos de actividades de operación	1.366	439
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	332	(438)
Flujos de efectivo netos de actividades de financiamiento	(1.680)	-
Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalente al efectivo	18	1
Efectos de las variaciones en las tasas de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(6)	(1)
Efectivo y equivalentes al efectivo, presentados en el Estado de flujos de efectivo, saldo final	14	2

Información Financiera Filiales

Lantours División Servicios Terrestres S.A

Constitución

Constituida como sociedad anónima cerrada por escritura pública de fecha 22 de Junio de 1987, otorgada en la Notaría de Santiago de don Raúl Undurraga Laso, inscrita en el Registro de Comercio de Santiago a fs. 13.139 N°8495 del año 1987 y publicada en el Diario Oficial del día 2 de Julio de 1987. La sociedad ha experimentado diversas reformas, siendo la última aquella que consta en la escritura pública de fecha 24 de Agosto de 1999 otorgada en la Notaría de Santiago de don Eduardo Pinto Peralta inscrita en el Registro de Comercio de Santiago a fs. 21.042 N°16.759 del año 1999 y publicada en el Diario Oficial del día 8 de Septiembre de 1999.

Objeto

Explotación, administración y representación de empresas o negocios nacionales o extranjeros dedicados a actividades hoteleras, navieras, aéreas y turismo; explotación por cuenta propia o de terceros, arrendamiento automóviles; importación, exportación, producción, comercialización y distribución por cuenta propia o ajena, en mercados nacionales e internacionales cualquiera clase mercaderías, sean materias primas, insumos o productos terminados.

Capital Suscrito y Pagado	MUS\$ 225
Utilidad del ejercicio	MUS\$ 860
Participación	100,00%
% sobre Activos de la Matriz	0,00%

Directorio

Presidente	Damián Scokin Rimolo
Directores	Armando Valdivieso Montes Andrés del Valle Eitel

Lantours División Servicios Terrestres S.A.

(Sociedad anónima cerrada)

Estado de Situación Financiera Clasificado	Al 31 de Diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de Diciembre de 2010 MUS\$
Activos		
Activos corrientes en operación	2.283	1.572
Activos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta	-	-
Total activos corrientes	2.283	1.572
Total activos no corriente	251	224
Total activos	2.534	1.796
Pasivos y patrimonio neto		
Pasivos		
Pasivos corrientes en operación	1.745	1.489
Pasivos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta	-	-
Total pasivos corrientes	1.745	1.489
Total pasivos no corrientes	4	2
Total pasivos	1.749	1.491
Patrimonio neto		
Patrimonio neto atribuible a los tenedores de instrumentos de patrimonio neto de la controladora	785	305
Participaciones minoritarias	-	-
Total patrimonio neto	785	305
Total pasivos y patrimonio neto	2.534	1.796

Estado de Resultados por Función	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Ingresos ordinarios	7.872	5.657
Margen bruto	4.575	2.813
Ganancia antes de impuesto a las ganancias	1.082	33
Impuesto a las ganancias	(222)	(3)
Ganancia del ejercicio	860	30
Ganancia del ejercicio atribuible a tenedores de instrumentos de participación en el patrimonio neto de la controladora	860	30
Ganancia del ejercicio atribuible a participación minoritaria	-	-
Ganancia del ejercicio	860	30

Estado de Resultados Integrales por Función	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Ganancia del ejercicio	860	30
Ingresos y gastos integrales del ejercicio	-	-
Resultados integrales del ejercicio	860	30
Resultados integrales atribuibles a:		
Accionistas mayoritarios	860	30
Participación minoritarias	-	-
Resultados integrales del ejercicio	860	30

Estado de Cambios en el Patrimonio Neto	Cambios en capital emitido MUS\$	Cambios en resultados retenidos MUS\$	Cambios en patrimonio neto total MUS\$
Saldo inicial al 1 de enero de 2010	225	50	275
Resultados integrales del ejercicio	-	30	30
Saldo final al 31 de diciembre de 2010	225	80	305
Saldo inicial al 1 de enero de 2011	225	80	305
Resultados integrales del ejercicio	-	480	480
Saldo final al 31 de diciembre de 2011	225	560	785

Estado de Flujos de Efectivo – Método Directo	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Flujos de efectivo netos de actividades de operación	444	(3)
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	(69)	(48)
Flujos de efectivo netos de actividades de financiamiento	(380)	-
Incremento neto en efectivo y equivalente al efectivo	(5)	(51)
Efectivo y equivalentes al efectivo, presentados en el Estado de flujos de efectivo, saldo final	8	1

Información Financiera Filiales

LAN Pax Group S.A. y Filiales

Constitución

Constituida como sociedad anónima cerrada por escritura pública de fecha 27 de Septiembre de 2001, otorgada en la Notaría de Santiago de don Patricio Zaldivar Mackenna, inscrita en el Registro de Comercio de Santiago a fs. 25.636 N° 20.794 de 04 de octubre del año 2001 y publicada en el Diario Oficial del día 6 de Octubre de 2001.

Objeto

Realizar inversiones en toda clase de bienes, sean estos muebles o inmuebles, corporales o incorporales. Dentro de su giro, la sociedad podrá formar todo tipo de sociedades, de cualquier especie; adquirir derechos en sociedades ya formadas, administrarlas, modificarlas, liquidarlas. En general podrá adquirir y enajenar todo tipo de bienes y explotarlos, sea por cuenta propia o ajena, así como realizar todo tipo de actos y celebrar toda clase de contratos que sean conducentes a sus finalidades. Ejercer el desarrollo y explotación de toda otra actividad derivada del objeto social y/o vinculadas, conexas, coadyuvantes o complementarias del mismo.

Capital Suscrito y Pagado	MUS\$ 425
Utilidad del ejercicio	MUS\$ (29.290)
Participación	100,00%
% sobre Activos de la Matriz	0,00%

Directorio

Presidente	Ignacio Cueto Plaza
Directores	Andres del Valle Eitel Enrique Elsaca Hirmas

Sociedades Filiales de Lan Pax Group S.A. y Participación

Inversora Cordillera S.A. y filiales	95,78%
Lantours S.A. (Ex Siventas S.A.)	95,00%
Atlantic Aviation Investments LLC	99,00%
Perdiz Leasing LLC	99,00%
AKEMI Holdings S.A.	100,00%
SAIPAN Holdings S.A.	100,00%
Aeroasis S.A.	100,00%
Aerolane, Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.	71,92%
Puerto Montt Holding S.A. y filiales	99,875%

LAN Pax Group S.A. y Filiales

(Sociedad anónima cerrada)

Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado	Al 31 de Diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de Diciembre de 2010 MUS\$
Activos		
Activos corrientes en operación	228.532	282.494
Activos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta	-	-
Total activos corrientes	228.532	282.494
Total activos no corriente	236.257	165.350
Total activos	464.789	447.844
Pasivos y patrimonio neto		
Pasivos		
Pasivos corrientes en operación	447.140	399.075
Pasivos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta	-	-
Total pasivos corrientes	447.140	399.075
Total pasivos no corrientes	55.144	59.026
Total pasivos	502.284	458.101
Patrimonio neto		
Patrimonio neto atribuible a los tenedores de instrumentos de patrimonio neto de la controladora	(41.935)	(7.082)
Participaciones minoritarias	4.440	(3.175)
Total patrimonio neto	(37.495)	(10.257)
Total pasivos y patrimonio neto	464.789	447.844

Estado de Resultados Consolidado por Función	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Ingresos ordinarios	722.701	382.414
Margen bruto	88.125	86.129
<hr/>		
Ganancia antes de impuesto a las ganancias	(46.074)	3.191
Impuesto a las ganancias	16.784	(1.261)
Ganancia del ejercicio	(29.290)	1.930
<hr/>		
Ganancia del ejercicio atribuible a tenedores de instrumentos de participación en el patrimonio neto de la controladora	(27.622)	1.343
Ganancia del ejercicio atribuible a participación minoritaria	(1.668)	587
Ganancia del ejercicio	(29.290)	1.930

Estado de Resultados Integrales Consolidado por Función	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Ganancia del ejercicio	(29.290)	1.930
Ingresos y gastos integrales del ejercicio	(5.690)	(1.455)
Resultados integrales del ejercicio	(34.980)	475
<hr/>		
Resultados integrales atribuibles a:		
Accionistas mayoritarios	(33.228)	178
Participación minoritarias	(1.752)	297
Resultados integrales del ejercicio	(34.980)	475

Estado de Cambios en el Patrimonio Neto	Cambios en patrimonio neto atribuible a la controladora MUS\$s	Cambios en patrimonio participaciones minoritarias MUS\$	Cambios en patrimonio neto total MUS\$
Saldo inicial al 1 de enero de 2010	(7.131)	612	(6.519)
Resultados integrales del ejercicio	178	297	475
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio neto	(129)	(4.084)	(4.213)
Saldo final al 31 de diciembre de 2010	(7.082)	(3.175)	(10.257)
Saldo inicial al 1 de enero de 2011	(7.082)	(3.175)	(10.257)
Resultados integrales del ejercicio	(33.324)	(1.752)	(35.076)
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio neto	(1.529)	9.367	7.838
Saldo final al 31 de diciembre de 2011	(41.935)	4.440	(37.495)

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Flujos de efectivo netos de actividades de operación	(117.682)	7.876
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	145.910	(64.833)
Flujos de efectivo netos de actividades de financiamiento	(984)	72.167
Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalente al efectivo	27.244	15.210
Efectos de las variaciones en las tasas de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(1)	6
Efectivo y equivalentes al efectivo, presentados en el Estado de flujos de efectivo, saldo final	55.807	28.564

Información Financiera Filiales

LAN Chile Investments Limited y Filiales

Constitución

Constituida como sociedad limitada por escritura pública de fecha 30 de julio de 1999 en Islas Cayman, procediendo a su inscripción en el Registro de Compañías de Islas Cayman, en la misma fecha.

Objeto

Su objeto social es el de realizar inversiones en toda clase de bienes, sean estos muebles o inmuebles, corporales o incorporeales.

Capital Suscrito y Pagado	MUS\$ 10
Utilidad del ejercicio	MUS\$ 2.467
Participación	100,00%
% sobre Activos de la Matriz	0,00%

Directorio

Presidente	Enrique Cueto Plaza
Directores	Alejandro de la Fuente Goic Andrea Williams

Sociedades Filiales de Lan Chile Investments Limited y Participación

Inversiones La Burguería S.A.

99,90%

Lan Chile Investments Limited y Filiales (Sociedad Limitada)

Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado	Al 31 de Diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de Diciembre de 2010 MUS\$
Activos		
Activos corrientes en operación	4.420	19.095
Activos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta	-	-
Total activos corrientes	4.420	19.095
Total activos no corriente	-	30.893
Total activos	4.420	49.988
Pasivos y patrimonio neto		
Pasivos		
Pasivos corrientes en operación	2.088	39.082
Pasivos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta	-	-
Total pasivos corrientes	2.088	39.082
Total pasivos no corrientes	3.150	13.534
Total pasivos	5.238	52.616
Patrimonio neto		
Patrimonio neto atribuible a los tenedores de instrumentos de patrimonio neto de la controladora	(818)	(2.634)
Participaciones minoritarias	-	6
Total patrimonio neto	(818)	(2.628)
Total pasivos y patrimonio neto	4.420	49.988

Estado de Resultados Consolidado por Función	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Ingresos ordinarios	278.039	235.877
Margen bruto	37.692	30.055
<hr/>		
Ganancia antes de impuesto a las ganancias	1.578	2.112
Impuesto a las ganancias	889	(626)
Ganancia del ejercicio	2.467	1.486
<hr/>		
Ganancia del ejercicio atribuible a tenedores de instrumentos de participación en el patrimonio neto de la controladora	1.820	1.200
Ganancia (pérdida) del ejercicio atribuible a participación minoritaria	647	286
Ganancia del ejercicio	2.467	1.486

Estado de Resultados Integrales Consolidado por Función	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Ganancia del ejercicio	2.467	1.486
Ingresos y gastos integrales del ejercicio	-	-
Resultados integrales del ejercicio	2.467	1.486
<hr/>		
Resultados integrales atribuibles a:		
Accionistas mayoritarios	1.820	1.200
Participación minoritarias	647	286
Resultados integrales del ejercicio	2.467	1.486

Estado de Cambios en el Patrimonio Neto	Cambios en patrimonio neto atribuible a la controladora MUS\$	Cambios en patrimonio participaciones minoritarias MUS\$	Cambios en patrimonio neto total MUS\$
Saldo inicial al 1 de enero de 2010	(3.835)	(278)	(4.113)
Resultados integrales del ejercicio	1.202	284	1.486
Otros incrementos en patrimonio neto	(1)	-	(1)
Saldo final al 31 de diciembre de 2010	(2.634)	6	(2.628)
Saldo inicial al 1 de enero de 2011	(2.634)	6	(2.628)
Resultados integrales del ejercicio	1.820	647	2.467
Otros incrementos en patrimonio neto	(4)	(653)	(657)
Saldo final al 31 de diciembre de 2011	(818)	-	(818)

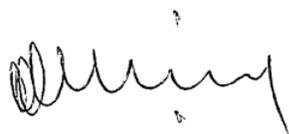
Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo	Al 31 de diciembre de 2011 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2010 MUS\$
Flujos de efectivo netos de actividades de operación	18.494	4.822
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	(27.479)	(919)
Flujos de efectivo netos de actividades de financiamiento	6.325	(2.912)
Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalente al efectivo	(2.660)	991
Efectos de las variaciones en las tasas de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	-	(1)
Efectivo y equivalentes al efectivo, presentados en el Estado de flujos de efectivo, saldo final	1	2.661

Declaración Jurada

En nuestra calidad de Directores y Vicepresidente de Finanzas de la sociedad Lan Airlines S.A., declaramos bajo juramento nuestra responsabilidad respecto de la veracidad de toda la información contenida en esta Memoria Anual.



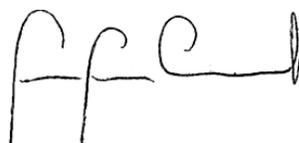
Juan Cueto Sierra
Director



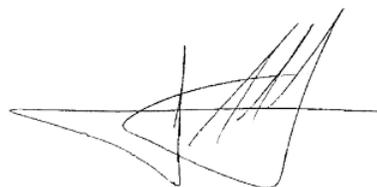
Darío Calderón González
Director



José Cox Donoso
Director



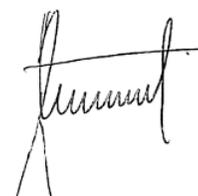
Juan José Cueto Plaza
Director



Alejandro de la Fuente Goic
Vicepresidente de Finanzas



Jorge Awad Mehech
Director



Carlos Heller Solar
Director



Juan Gerardo Jofré Miranda
Director



Bernardo Fontaine Talavera
Director



Ramón Eblen Kadis
Director

Glosario

ATK Sistema | Sistema medida de capacidad agregada de pasajeros y carga.

“Available Ton Kilometers Sistema”, número de toneladas de capacidad disponible para el transporte de pasajeros y carga multiplicado por número de kilómetros volados.

RTK Sistema | Sistema medida de tráfico agregado de pasajeros y carga.

“Revenue Ton Kilometers Sistema”, número de toneladas transportadas de pasajeros y carga multiplicado por número de kilómetros volados.

ASK | Medida de capacidad de pasajeros.

“Available Seat Kilometers”, asientos disponibles multiplicados por kilómetros volados

ATK | Medida de capacidad de carga.

“Available Ton Kilometers”, toneladas de carga disponibles multiplicado por kilómetros volados.

RPK | Medida de tráfico de pasajeros.

“Revenue Passenger Kilometers”, pasajeros transportados multiplicados por kilómetros volados.

RTK | Medida de tráfico de carga.

“Revenue Ton Kilometers”, toneladas de carga transportada multiplicada por kilómetros volados.

Yield Pasajeros | Medida de ingreso unitario de pasajeros.

Ingresos provenientes del negocio de pasajeros, dividido por RTKs de pasajeros o RPKs (en centavos de US\$).

Yield Carga | Medida de ingreso unitario de carga.

Ingresos provenientes del negocio de carga, dividido por RTKs (en centavos de US\$).

Factor de Ocupación | Medida de utilización de capacidad disponible, tanto a nivel de sistema, pasajeros y/o carga.

Sistema: “Revenue ton kilometers Sistema” dividido por “Available Ton Kilometers Sistema”.

Pasajeros: “Revenue Passenger Kilometers” dividido por “Available Seat Kilometers”.

Carga: “Revenue Ton Kilometers” dividido por “Available Ton Kilometers”.