



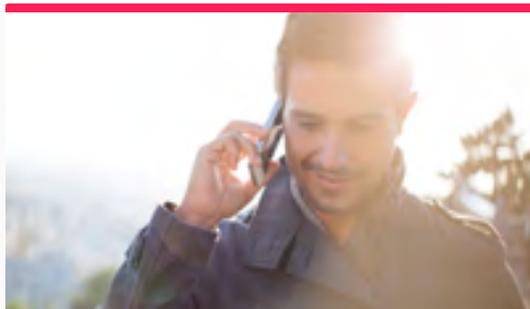
Relatório Anual 2016





NOSSA EMPESA

Carta de Boas Vindas.....	4
Estratégia e Negócios	6
História.....	8
Frota.....	17
Destinos	21
Pessoas	30
Informações Corporativas	36



GOVERNANÇA CORPORATIVA

Conselho de Administração.....	39
Principais Executivos	43
Exercício 2016	46
Práticas de Governança Corporativa	49
Estrutura de Propriedade e Principais Acionistas.....	57
Política Financeira.....	68



OPERAÇÃO

Operação Internacional de Passageiros ...	72
Brasil	75
Argentina.....	77
Chile	79
Colômbia	81
Equador.....	83
Peru.....	85
Operação de Carga.....	87
Programas de Fidelidade.....	89
Imobilizado	90



GESTÃO 2016

Ambiente do Setor.....	93
Regulamentação	95
Resultados Financeiros	99
Prêmios e Reconhecimentos	103
Fatos Relevantes	104
Informações da Bolsa	111
Fatores de Risco	114
Informações Adicionais	124
Plano de Investimentos	125



SUSTENTABILIDADE

Visão de Sustentabilidade	128
Governança de Sustentabilidade	130
Mudanças Climáticas	132
Cidadania Corporativa.....	133
Relacionamento com grupos de interesse	135



DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Demonstrações Financeiras	137
Afiliadas e Coligadas.....	221
Análise Fundamentada	256
Declaração Juramentada.....	263



NOSSA EMPESA



Prezados acionistas,

O ano de 2016 caracterizou-se por um período de baixo crescimento para os países da América Latina e o Caribe, que tiveram uma redução do Produto Interno Bruto regional da ordem de 1,1%, conforme os dados da Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL). Ressalte-se que a região já vinha de uma contração de 0,4% na sua economia.

A América do Sul foi a sub-região mais afetada, com uma queda projetada de 2,5% do PIB em 2016. No biênio de 2015/2016 o Brasil foi o responsável pelo maior impacto negativo sobre a atividade econômica de toda a região. O PIB do país caiu 3,8% em 2015 – maior queda da história da série – e 3,6% em 2016, configurando a maior queima de riqueza da história do Brasil.

O Brasil vem atravessando uma das maiores crises políticas da sua história, com as reverberações do impeachment da ex-presidenta da República amplificadas por uma ação de combate à corrupção, a Operação Lava Jato. Como resultante, o setor privado adotou estratégias defensivas, postergando os investimentos, ampliando o desemprego e reduzindo a reposição de estoques nas fábricas, o que contribuiu de forma aguda para a persistência da recessão em 2016.

Apesar do desempenho sofrível da economia brasileira, é relevante destacar que foram iniciadas pelo governo políticas corajosas voltadas ao equilíbrio das contas públicas e reformas estruturais, iniciativas sancionadas pelo mercado, que não só tem aprovado as medidas, como reviu suas projeções favoravelmente também para 2018.

Portanto, podemos afirmar que o Brasil está saindo de uma séria turbulência para um vôo mais estável, apontando para um crescimento ainda modesto do PIB, mas com efeito altamente positivo para a economia de todo o continente.

Uma das criativas e renovadoras ações empreendidas pela companhia ao longo do ano, foi a concepção de um novo modelo para redução dos custos do transporte de passageiros. Nele, os clientes podem escolher voar pagando por serviços adicionais de acordo com suas necessidades. Essa iniciativa nos colocará em condições competitivas com quaisquer de nossos concorrentes, e pode representar um aumento de 50% no volume de passageiros nos próximos anos.

Na área da sustentabilidade, cuja adesão e aprimoramento são condições necessárias para a disputa dos mercados, estamos avançando rapidamente em novas práticas e aprimoramento de antigas, com objetivo de manter uma posição de liderança e criar os alicerces para sua perenização. Um reconhecimento estimulante foi a nossa inclusão no Dow Jones Sustainability Index pelo terceiro ano consecutivo como uma das empresas líderes em sustentabilidade, com base em critérios econômicos, sociais e ambientais.

A nossa estratégia de longo prazo não mudou. Ela pode ser mencionada com três pontos cardinais: um continente, uma grande rede de destinos e uma marca. Esse três pontos são interligados por premissas comuns: ser mais simples, mais eficiente e mais competitivo.

Na LATAM, a atenção permanente a necessária redução de custos, buscando a substituição de processos e equipamentos que tenham se tornados onerosos e improdutivos é um requisito imperativo. A reestruturação de nossa frota permitiu uma redução de US\$ 2,2 bilhões nos últimos 12 meses já projetada até 2018. No Brasil, onde estamos implementando mudanças intensas devido a importância daquele mercado para a companhia, a diminuição da capacidade de vôo alcançou 12% em 2016, preparando as bases para uma retomada do mercado.

Todos os percalços surgidos nesse período difícil para a economia do nosso continente e particularmente para o setor de aviação civil somente reforçam a minha convicção de que a união da TAM e LAN não poderia ter sido mais acertada. Tenho enorme orgulho de ter participado na construção desta grande companhia, que representa um marco na história da aviação. Acredito que foi a experiência mais importante da minha vida profissional e empresarial. Não fosse a criação da LATAM o vento da crise poderia estremecer a estrutura das empresas fundadoras e desviá-las para rotas não vencedoras.

Na LATAM, a minha história teve um reinício. A começar pelos meus amigos e sócios, a família Cueto, seguindo pelos executivos e profissionais das diversas áreas, egressos da TAM e da LAN, ou que se somaram posteriormente a nós. Foram relações engrandecedoras sob todos os ângulos – empresarial, laboral e afetivo. Aprendi muito. Acredito que colaborei bastante também. Colaborarei sempre. Mas para a LATAM, renovação é a primeira palavra do nosso estatuto informal, da nossa convicção de acionistas e gestores, do princípio que rege a filosofia da empresa

Maurício Rolim Amaro

Presidente do Conselho de Administração Grupo LATAM



Prezados acionistas,

O ano de 2016 será lembrado como um dos mais desafiadores da história da nossa Companhia, no qual continuamos com o trabalho iniciado nos últimos anos de nos adequarmos a um ambiente volátil. Começamos grandes mudanças e projetos de enorme importância, para que possamos enfrentar melhor o novo cenário da indústria aérea global e a desaceleração das economias latino-americanas.

Buscamos nos consolidar como o grupo de companhias aéreas líder na região, unificando o continente com uma vasta rede de destinos e uma única marca: LATAM. Guiados por esta visão de longo prazo, estamos orgulhosos do sucesso alcançado com o lançamento da marca LATAM, que combina o mel-

hor de LAN e TAM, oferecendo ao cliente uma única imagem.

A fim de seguir fortalecendo a nossa malha aérea, mesmo com as modestas taxas de crescimento da região, inauguramos 14 novas rotas durante 2016 e anunciamos outras oito para este ano, um recorde para o Grupo LATAM. Dentre os novos destinos lançados, quatro buscam conectar a região com o resto do mundo: Puerto Natales, Jaén, Washington D.C. e Joanesburgo. Com este último, nos tornamos a única companhia aérea da América Latina a conectar diretamente o continente com a África.

Além disso, comprometidos com a ampliação da nossa malha aérea e da conectividade da América do Sul, seguimos avançando com as aprovações dos Joint Business Agreements com o IAG (grupo controlador da British Airways e da Iberia) e com a American Airlines, para que possamos conectar cada vez mais pessoas da América Latina com o resto do mundo. Estamos convencidos de que estes acordos comerciais reforçarão a conectividade da nossa região, oferecendo acesso a uma rede de destinos maior, com mais voos, melhores tempos de conexão e preços mais baixos; além de contribuir para o fortalecimento do turismo em nossa região, promovendo a chegada de mais turistas dos EUA e da Europa.

Durante 2016, trabalhamos na geração de uma das mudanças mais relevantes para a Companhia e que terá um grande impacto em nossos clientes, que é a renovação do modelo de viagens nos seis mercados domésticos onde operamos. O novo modelo, que já está sendo implementado em alguns mercados de forma gradual, permite que os nossos clientes escolham como voar, pagando somente pelos serviços adicionais que usarão. Desta forma, poderemos oferecer tarifas até 30% mais econômicas, permitindo que mais e mais pessoas possam utilizar o avião como meio de transporte, e também que aqueles que já o utilizam possam voar mais vezes. Tudo isso com uma nova experiência digital, em que o próprio passageiro poderá utilizar seu telefone celular para controlar a viagem. Além de beneficiar os nossos clien-

tes, esta mudança nos permitirá competir com companhias aéreas de baixo custo que eventualmente entrarão em operação em alguns países da região, além de resultar em um aumento de 50% no número de passageiros até 2020. Isto deve consolidar o avião como um meio de transporte massivo na região, impulsionando o crescimento econômico dos mercados onde a Companhia opera.

Os últimos três anos foram muito desafiadores. Apesar disso, e graças ao trabalho que realizamos durante este período, pudemos ver uma melhoria significativa na nossa rentabilidade, registrando em 2016 uma margem operacional de 6% e o primeiro resultado líquido positivo dos últimos cinco anos. Esta melhora na rentabilidade em um ano difícil revela a resiliência do nosso modelo de negócio e demonstra que estamos no caminho certo com as iniciativas e estratégias que escolhemos. Os bons resultados, em conjunto com a reestruturação do nosso plano de frota e o fortalecimento do nosso balanço, foram reconhecidos pelo mercado financeiro e estão refletidos na recuperação de 53% na cotação das ações da LATAM durante o ano.

Para finalizar esta mensagem, eu quero agradecer a nossa equipe pelo trabalho realizado este ano. Sem seu compromisso e dedicação, não teria sido possível promover as grandes mudanças em curso. Também quero fazer um agradecimento especial aos nossos acionistas, tanto os novos quanto os antigos, pela paciência com a qual têm enfrentado os desafios dos últimos anos, por seu apoio durante este período de ajustes importantes, e pela confiança no nosso projeto. O desafio que nos mobiliza é manter a nossa posição de liderança na indústria, fortalecer nossa posição financeira e assegurar a nossa sustentabilidade em longo prazo. É por isso que eu convido todos aqueles que fazem parte da família LATAM a seguirem confiando neste projeto e a continuarem avançando juntos em direção a este objetivo.

Enrique Cueto
CEO de LATAM Airlines Group



O grupo de companhias aéreas líder na América Latina

A LATAM Airlines Group S.A. (doravante, intercambiavelmente, “a Empresa”, “LATAM” ou “Grupo LATAM”) é a maior empresa de transportes aéreos da América Latina, da associação das companhias aéreas LAN (do Chile) e TAM (do Brasil).

O Grupo tem operações domésticas em seis países da América do Sul (Argentina, Brasil, Chile, Colômbia, Equador e Peru), uma vantagem que lhe permite oferecer a melhor conectividade em nível regional, e da América do Sul para o resto do mundo e vice-versa, chegando a cerca de 135 destinos em 25 países. Além disso, isso lhe permite contar com uma base de receitas geograficamente diversificada, tanto de passageiros como de cargas.

No final de abril de 2016, a Empresa apresentou formalmente sua marca unificada LATAM, que começou a ser vista no site, em espaços físicos e aviões, entre outros, e sob essa marca continuaremos no caminho de liderança iniciado várias décadas atrás pela LAN, TAM, e suas respectivas filiais. Essa mudança nos permitirá prestar um serviço melhor e uniforme em toda a nossa rede, fortalecendo nossa posição na região.

Durante o ano de 2016, a Empresa prosseguiu em seu processo de transformar-se numa organização mais simples, leve e eficiente, para adaptar-se às dinâmicas do setor em constante mudança e às necessidades dos clientes.

Esse processo leva em conta uma mudança na cultura organizacional, que começou a ser implementada com mais força em 2016 através do projeto Twist em aeroportos, nas centrais de atendimento e no serviço de bordo. O objetivo deste projeto é fortalecer a organização com equipes humanas capacitadas e preparadas para atender às necessidades dos passageiros com mais agilidade e simplicidade, sempre levando em conta o impacto que suas decisões possam ter sobre o cliente.

Todas as decisões tomadas pela Empresa se concentram na satisfação do cliente, o que implica um trabalho constante destinado a melhorar a experiência do passageiro nas diferentes etapas da viagem, buscando sempre a diferenciação em termos de serviço. Foi assim que, em 2016, a LATAM investindo no desenvolvimento de ferramentas digitais em todos os pontos de contato com o cliente, a fim de simplificar a experiência de viagem e prestar um serviço personalizado.

Em seu permanente objetivo de incorporar as melhores práticas e adaptar-se às tendências do setor, a Empresa anunciou, no final de 2016, a remodelagem do seu modelo de viagens nos seis mercados domésticos onde atua, o qual será implementado por país e em etapas a partir do primeiro semestre de 2017, sendo esse um dos projetos de maior envergadura e relevância para garantir a sustentabilidade da LATAM no longo prazo. Esse modelo busca atender às necessidades do passageiro atual, que valoriza uma viagem ágil, simples e eficiente, ser responsável por suas próprias decisões e ter as ferramentas para influir ativamente na sua experiência de viagem para que ela seja sob medida, pagando apenas pelos serviços que vai utilizar. O passageiro poderá escolher como quer voar, pagando pelos serviços extras de que precisar e escolhendo a tarifa mais adequada à sua necessidade.

Graças a essa nova forma de viajar, o Grupo LATAM calcula que aumentará em 50% a quantidade de passageiros transportados em seus mercados domésticos até 2020, conseguindo que o avião se consolide como um meio de transporte de massa na região e que cada vez mais pessoas possam voar, e que os que já voam voem mais.

No que diz respeito às operações internacionais, um dos grandes marcos do ano foi o anúncio da assinatura de Contratos de Negócios Conjuntos (JBAs) com a American Airlines e o grupo IAG (matriz da Iberia e da British Airways), cujo objetivo é proporcionar maior conectivi-



dade aos passageiros. Com esses contratos, a Empresa busca oferecer acesso a uma rede mais ampla de destinos internacionais, maior quantidade de vôos, melhores tempos de conexão e melhores preços para destinos não atendidos pela LATAM. O Grupo espera que os respectivos processos de aprovação avancem e se transformem logo em realidade, para conectar cada vez mais pessoas da América Latina com o resto do mundo e vice-versa.

Em seu contínuo esforço de fortalecer a rede, a Empresa abriu 18 novas rotas em 2016, um recorde histórico para a LATAM, com destaque para o primeiro vôo do Brasil para Joanesburgo, transformando-se na única companhia aérea latino-americana que liga a região com o continente africano. Cabe destacar, além disso, que grande parte das novas rotas contribuem para potencializar ainda mais seus principais hubs na região, como são os aeroportos de Lima e São Paulo.

Durante o ano de 2016, a Empresa progrediu significativamente em seu plano de diminuir o total de ativos e compromissos de frota, atingindo o nível de compromissos de frota mais baixo da história recente da LATAM para os anos de 2017 e 2018. A LATAM diminuiu seus compromissos de frota por meio de adiamentos e cancelamentos, e também diminuirá seus ativos de frota atuais, devolvendo aviões extras em comparação com o plano de frota do ano passado. Com isso, a Empresa terá conseguido uma redução de US\$2,2 bilhões em ativos de frota para o período 2016-2018, de acordo com os planos anunciados anteriormente de atingir uma diminuição de US\$2,0 a US\$3,0 bilhões em nossos ativos de frota esperados para 2018.

De acordo com a estratégia da empresa de tornar a operação mais eficiente, a LATAM recebeu, durante o ano de 2016, 24 aviões dos modelos maiores, mais modernos e mais eficientes, que permitem transportar uma quantidade maior de passageiros com menor consumo de com-

bustível, adequando-se às condições atuais de demanda de uma maneira mais eficiente. De acordo com isso, a LATAM mantém seu compromisso de oferecer aos seus passageiros a melhor frota da América Latina. Para isso, Empresa incorporou em 2016 o primeiro Airbus A320neo à sua frota, sendo a primeira companhia aérea da América a operar esse modelo de aeronave de consumo ultra eficiente, cuja maior autonomia lhe permite operar não apenas sua rede doméstica, mas também a regional. Além disso, a LATAM incorporou à sua frota seis Airbus A350, encerrando o ano com um total de sete aviões desse modelo, que se destaca por apresentar até 25% menos CASK em comparação com aviões de porte semelhante.

Com tudo isso, o Grupo LATAM deu início em 2016 a um novo capítulo na história da aviação mundial. A nova marca tem o desafio de proporcionar uma experiência de serviço diferenciada e aprimorada, oferecendo ao mundo o melhor da América do Sul, e transformar-se num grupo mais eficiente, produtivo e que trabalhe de maneira mais simples. A Empresa pretende estar entre as melhores companhias aéreas do mundo, e as iniciativas que estão atualmente em andamento são uma grande oportunidade para alcançar esse objetivo.

HISTÓRIA

Sob o LATAM, vamos continuar o caminho de liderança iniciado há várias décadas



1929



1946



1956



1958



► O Comandante Arturo Merino Benítez cria a LAN “Línea Aérea Nacional de Chile”.



► Primeiro voo internacional da LAN Santiago - Buenos Aires.



► Início das operações para Lima.



► Início das operações para Miami.

HISTÓRIA



1961



► Cinco pilotos de voo fretado criam a TAM -Taxi Aéreo Marília.



1970



► A LAN começa a oferecer voos para a Europa.

1975



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

1976



► Início dos serviços da TAM em cidades brasileiras, especialmente Mato Grosso e São Paulo.

HISTÓRIA



1983

1985

1986

1989



► Criação da Línea Aérea Nacional – Chile Limitada, a través da CORFO

► A LAN passa a ser uma sociedade anônima

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

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

HISTÓRIA

TAM

LANCHILE

1990

1993

1994

1996



▶ A Brasil Central é renomeada como TAM-Transportes Aéreos Meridionais.

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

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

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

▶ Início dos voos São Paulo - Assunção

HISTÓRIA

1997

1998

1999

2000



▶ A LAN NEGOCIA suas ações na Bolsa de Valores de Nova York, sendo a primeira companhia aérea latino-americana a negociar ADRs nesse importante mercado

▶ Chegada do primeiro Airbus A330 e realização do primeiro voo internacional da TAM, de São Paulo a Miami.

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

▶ A LAN se incorpora à oneworld.

HISTÓRIA

TAM

LAN 

2001

2002

2003

2004



▶ Parceria da LAN com a Iberia e inauguração do terminal de cargas em Miami.

▶ Criação do Centro de Tecnologia TAM e da Academia de Serviços em São Paulo.

▶ Parceria da LAN com Qantas e Lufthansa Cargo.

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

▶ Mudança da imagem corporativa para LAN Airlines S.A

▶ A TAM S.A. abre capital na BOVESPA.

▶ Lançamento dos voos para Nova York e Buenos Aires.

HISTÓRIA

2005

2006

2007

2008



- ▶ Outro país do plano de expansão regional da LAN: início das operações da LAN Argentina.
- ▶ TAM S.A. lists on the BOVESPA stock market.
- ▶ Start of flights to New York and Buenos Aires.

- ▶ Lançamento da nova classe Premium Business.
- ▶ TAM é listada publicamente na Bolsa de Nova York.
- ▶ Início dos voos para Londres, Zurique e Genebra, por meio de acordo com a Air France.

- ▶ Implementação do modelo Low Cost nos mercados domésticos.
- ▶ Aumento de capital em US\$ 320 milhões.
- ▶ Lançamento da rota Milão e Córdoba pela TAM Autorização da ANAC para iniciar voos para Madri e Frankfurt.

- ▶ Conclusão do processo de renovação da frota de curta distância de LAN, formada agora por aeronaves da família A320.
- ▶ Tam recebe seu primeiro Boieng 777-300ER.

HISTÓRIA



2009

2010

2011

2012



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

▶ Lançamento do Multiplus Fidelidade.

▶ Aquisição da companhia aérea colombiana Aires.

▶ A TAM ingressa oficialmente na Star Alliance.

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

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

▶ Emissão de 2,9 milhões de ações.

HISTÓRIA



2013

2014

2015

2016



▶ Aumento de capital de US\$940,5 milhões.

▶ TAM se junta a aliança oneworld, que se torna a aliança global LATAM Airlines Group.

▶ LATAM lança seu plano estratégico 2015-2018.

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

▶ Emissão de notas EETC estruturado para US \$ 1,020MM: O primeiro na América Latina.

▶ Aumento de capital de US \$ 608 milhões com o qual a Qatar Airways adquire 10%* do total de ações subscritas e pagas da LATAM.

* Qatar tem 9,999999918% do total das ações emitidas da LATAM



Compromisso de fornecer a frota com tecnologia mais avançada, eficiente e confortável

Durante o ano de 2016, o Grupo LATAM operou uma frota composta por 329 aeronaves, com idade média de aproximadamente sete anos, destacando-se entre as mais jovens da América do Sul e do mundo.

Um dos maiores acontecimentos do ano foi o lançamento da marca unificada LATAM. Em dezembro de 2016, a Companhia contava com 43 aeronaves portando o novo logo, um processo gradual que terminará em 2018, ano em que planejamos ter toda a frota portando a nova imagem corporativa. Vale mencionar que a pintura das aeronaves leva, em média, de 6 a 12 dias cada, e será realizada durante a manutenção de rotina das aeronaves para otimizar o processo com maior eficiência.

Neste período, a Companhia continuou avançando em seu plano de renovação da frota, incorporando aeronaves maiores e mais modernas e eliminando, gradualmente, os modelos mais antigos. No total, foram retiradas 23 aeronaves e inseridas 24 aeronaves de modelos mais eficientes, atribuindo os mais adequados para cada mercado onde a Companhia atua.

Para desenvolver sua operação de passageiros de curta distância (voos em rotas domésticas e regionais dentro da América do Sul), a LATAM utilizou 243 aeronaves, todas da família Airbus A320. A Companhia recebeu 11 modelos Airbus A321, a maior versão da família, completando um total de 47 aeronaves deste tipo ao final do exercício.

No médio prazo, a Companhia projeta ter uma frota de curta distância integralmente composta pela família A320, nas versões A320, A321 e A320neo. Em 2016, a Companhia recebeu os dois primeiros aviões deste último modelo, tornando-se a primeira operadora do A320neo no continente

americano. Com 174 assentos e uma configuração de cabine Space-Flex da Airbus, a LATAM espera receber em 2017 mais cinco aeronaves de um total de 34 do modelo A320neo em sua carteira de pedidos. Estas aeronaves possuem a tecnologia mais moderna que há disponível, incluindo motores de última geração e *sharklets* (dispositivos de tecnologia avançada instalados nas asas para reduzir sua resistência aerodinâmica), permitindo uma economia de até 15% em combustível, e a consequente redução das emissões anuais em cerca de 3.600 toneladas de CO2 por aeronave.

Para atender seus voos de longa distância, o Grupo LATAM utilizou uma frota de 76 aeronaves em 2016, dentre as quais destacaram-se os modelos Boeing 787 Dreamliner, em suas versões 8 e 9, e os novos Airbus A350-900. O plano de frota de fuselagem larga busca a renovação para incorporar a melhor tecnologia e ser líder em eficiência, reduzindo o número de aeronaves e aumentando a capacidade através de modelos maiores. Desta forma, neste período foram incorporadas cinco aeronaves Boeing 787-9, cujas vantagens incluem maior capacidade, tanto para passageiros (+27%) quanto para volume de carga (+23%) em comparação ao Boeing 787-8. Configurado para 313 passageiros (283 assentos na classe Economy e 30 assentos na Premium Business), o Boeing 787-9 consome até 20% menos combustível que aeronaves similares, e reduz em até 20% sua emissão de CO2. Em dezembro de 2016, a frota Boeing 787 Dreamliner da LATAM era composta por 12 aeronaves Boeing 787-9 e 10 aeronaves Boeing 787-8.

Ademais, em 2016 a Companhia incorporou seis aeronaves Airbus A350-900, somando sete unidades deste modelo ao final do exercício. A Companhia recebeu a primeira destas aeronaves em dezembro de 2015, tornando-se a primeira companhia da América a operá-la, e a quarta no mundo. Configurado para 348 passageiros, sendo 318 na classe Econômica e 30 na Premium Business, o Airbus A350 é um produto de tamanho médio e alta tecnologia, que se destaca por apresentar um custo por ASK (CASK) até 25% inferior em comparação a outras aeronaves de tamanho similar, como o Airbus A330, e uma redução das emissões de CO2 equivalentes.



Vale destacar que durante 2016 a LATAM deixou de operar o Airbus A330, modelo que foi completamente retirado da frota.

Para desenvolver sua operação de carga, a Companhia encerrou o ano com uma frota operacional de 10 aeronaves (um menos que aqueles operados em 2015), formada por oito Boeings 767-300F e dois Boeings 777-200F, sendo que este último modelo é a aeronave dedicada de carga mais moderna do setor. Considerando que o foco da Companhia é otimizar o uso dos compartimentos de carga das aeronaves de passageiros, a LATAM está gradualmente reduzindo sua frota de carga dedicada. Neste sentido, a Companhia manteve, em 2016, um contrato de arrendamento de três de suas aeronaves de carga Boeing 767-200F e um Boeing 777-200F para operadores de carga de fora da região.

Em resposta à desaceleração macroeconômica e à consequente diminuição da demanda por viagens aéreas, a LATAM continuou avançando em seu plano para reduzir a frota através de adiamentos e vendas de aeronaves de longa e curta distância, com o objetivo principal de ajustar a capacidade às condições de mercado da América Latina. Neste contexto, em março de 2016 a Companhia alcançou uma redução de US\$ 2,9 bilhões em suas aquisições de frota para o período de 2016 a 2018, uma diminuição de 37% no último ano.

Durante o ano, a Empresa apresentou avanços significativos em seu plano de redução de ativos totais e compromissos de frota, atingindo os níveis mais baixos de compromissos da história recente da LATAM para 2017 e 2018. A LATAM reduziu seus compromissos de frota através de adiamentos e cancelamentos, e também reduzirá seus ativos de frota existentes devolvendo aeronaves adicionais em comparação ao plano do ano anterior. Com isso, a Companhia terá atingido uma redução de US\$ 2,2 bilhões em ativos de frota para 2016-2018, em linha com os planos previamente anunciados de alcançar uma redução de US\$ 2,0 a US\$ 3,0 bilhões em ativos de frota para 2018.

Maintenance

As instalações de manutenção principal, manutenção de linha e componentes da Companhia estão equipadas e certificadas para atender toda sua frota de aeronaves Airbus e Boeing.

Com instalações no Brasil (São Carlos) e no Chile (Santiago), a unidade de Manutenção, Reparos e Revisão do Grupo LATAM (MRO) é responsável pela manutenção principal das aeronaves do grupo e atende ocasionalmente a terceiros. Ambas fornecem 76% de todos os serviços de manutenção principal solicitados pela Companhia, e aqueles que não são executados internamente são contratados na ampla rede de parceiros de MRO em todo o mundo. Esta unidade também é responsável pelo planejamento e execução das devoluções de aeronaves.

Na MRO do Brasil, que inclui suas próprias capacidades de engenharia de suporte e um centro completo de treinamento técnico, a Companhia está preparada para atender até oito aeronaves simultaneamente, com um hangar dedicado à extração e pintura. Esta instalação também dispõe de 22 de componentes técnicos, inclusive uma área completa de reparos e revisão de equipamentos de aterrissagem, equipamentos hidráulicos, pneumáticos, eletrônicos, componentes elétricos, galvanoplastia, compostos, rodas e freios, interiores e equipamentos de emergência. Além disso, conta com uma pista exclusiva de 1.720 metros.

A MRO de Santiago, localizada perto do Aeroporto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez, dispõe de dois hangares capazes de atender simultaneamente uma aeronave de fuselagem larga e duas de fuselagem estreita. Possui oito oficinas preparadas para oferecer suporte ao hangar, como cabines, *galley*, estruturas e materiais compostos, com capacidade para adaptar o interior das aeronaves, incluindo a instalação de Wireless IFE (*In-flight Entertainment*) e *winglets*.



Já a rede de manutenção de linha fornece uma gama completa de serviços de manutenção de aeronaves para garantir que a frota funcione de forma segura e em conformidade com todos os regulamentos locais e internacionais.

A LATAM se esforça para oferecer a melhor experiência aos seus passageiros através dos mais altos padrões de *on-time-performance* e imagem da cabine.

Em 2016, a rede de manutenção de linha utilizou de maneira eficaz mais de 2,1 milhões de horas/homem em tarefas de manutenção preventiva e corretiva na frota da LATAM. A Companhia também conta com serviços de terceiros certificados em alguns destinos onde é economicamente viável, como Frankfurt, onde é atendida pela Lufthansa Technik; Milão, pela Air France-KLM; e Joanesburgo, pela South African Airways.

Vale destacar que desde 2010 a manutenção da LATAM conta com processos de produção e suporte transformados a partir da metodologia LEAN, o que refletiu em uma automatização e integração de processos, melhorando tanto os níveis de produtividade das equipes técnicas quanto o tempo de resposta a contingências, além de simplificar e fortalecer os processos de manutenção, tornando-os mais escalonáveis e visíveis para toda a organização.

Juntamente com o desenvolvimento destes sistemas, em 2016 foram entregues 300 iPads para a rede de manutenção do Brasil, além de 300 iPads nos países de língua espanhola em 2015, a fim de melhorar a conectividade de manutenção em terra.

Construído em 2015, a Companhia também conta com um hangar no Aeroporto Internacional de Miami, cidade que representa uma vantagem geográfica estratégica para a obtenção de suprimentos e serviços, bem como uma maior variedade de fornecedores para realizar as tarefas de manutenção complexas. O hangar e a infraestrutura vizinha compreendem mais de 66.000 pés quadrados e demandaram investimento de US\$ 15 milhões.

A 31 de dezembro de 2016

Fora de Balanço Em Balanço Total

Frota Passageiros

Airbus A319-100	12	36	48
Airbus A320-200	53	93	146
Airbus A320- Neo	1	1	2
Airbus A321-200	17	30	47
Airbus A330-200	-	-	-
Airbus A350-900	2	5	7
Boeing 767-300	3	34	37
Boeing 777-300 ER	6	4	10
Boeing 787-8	4	6	10
Boeing 787-9	8	4	12
TOTAL	106	213	319

Frota Carga

Boeing 777-200F	2	-	2
Boeing 767-300F	3	8	11
TOTAL	5	8	13

TOTAL FROTA **111** **221** **332**

Nota: Esta tabela inclui três Boeing 767-300F atualmente sublocação a terceiros, não inclui dois Boeing 777-200F (um atualmente sublocação a terceiros), três Airbus A330 e um Airbus A320 que foram reclassificados de propriedade, instalações e equipamentos a disponíveis para venda.



AIRBUS A350



BOEING 787

FROTA NARROW BODY

AIRBUS A319-100

Longitude 33.8 mts
Envergadura 34.1 mts
Número de assento 144
Velocidade de cruzeiro 830 km/h
Máximo decolagem 70,000 kg

AIRBUS A320-200

Longitude 37.6 mts
Envergadura 34.1 mts
Número de assento 156-168-174
Velocidade de cruzeiro 830 km/h
Máximo decolagem 77,000 kg

AIRBUS A320-200 neo

Longitude 37,6 mts
Envergadura 34,1 mts
Número de assento 174
Velocidade de cruzeiro 830 Km/hr
Máximo decolagem 77,000 kg

AIRBUS A321-200

Longitude 44.5 mts
Envergadura 34.1 mts
Número de assento 220
Velocidade de cruzeiro 830 km/h
Máximo decolagem 89,000 kg

FROTA WIDE BODY

AIRBUS A350-900

Longitude 66.8 mts
Envergadura 64.8 mts
Número de assento 348
Velocidade de cruzeiro 903 km/h
Máximo decolagem 186,880 kg

BOEING 767-300

Longitude 54.9 mts
Envergadura 47.6 mts
Número de assento 221 – 238
Velocidade de cruzeiro 851 km/h
Máximo decolagem 186,880 kg

BOEING 777-300 ER

Longitude 73.9 mts
Envergadura 64.8 mts
Número de assento 379
Velocidade de cruzeiro 894 km/h
Máximo decolagem 346,500 kg

BOEING 787-8

Longitude 56.7 mts
Envergadura 60.2 mts
Número de assento 247
Velocidade de cruzeiro 903 km/h
Máximo decolagem 227,900 kg

BOEING 787-9

Longitude 62.8 mts
Envergadura 60.2 mts
Número de assento 313
Velocidade de cruzeiro 903 km/hr
Máximo decolagem 252,650 kg

FREIGHTER

BOEING 777-200F

Longitude 63.7 mts
Envergadura 64.8 mts
Volume de carga 652.7 m3
Velocidade de cruzeiro 894 km/h
Máximo decolagem 347,450 kg

BOEING 767-300F

Longitude 54.9 mts
Envergadura 47.6 mts
Volume de carga 445,3 m3
Velocidade de cruzeiro 851 km/h
Máximo decolagem 186,880 kg

27 DESTINOS INTERNACIONAIS

Construir e garantir as melhores conexões da América do Sul e sua conexão com o mundo



ARGENTINA

15 DESTINOS



BRASIL

41 DESTINOS



CHILE

16 DESTINOS + ISLA DE PASCUA



COLOMBIA

14 DESTINOS



EQUADOR

5 DESTINOS

GALÁPAGOS - BALTRA 

GALÁPAGOS - SAN CRISTÓBAL 

QUITO 

GUAYAQUIL 

CUENCA 

PERU

17 DESTINOS



CODESHARES

 **84** DESTINOS
NORTEAMERICA

 **46** DESTINOS
EUROPA

 **9** DESTINOS
ASIA

 **4** DESTINOS
AFRICA

 **22** DESTINOS
AUSTRALASIA

CARGA 11 DESTINOS*

SAN JOSÉ 

KINGSTON 

MÉRIDA 

GUADALAJARA 

SANTO DOMINGO 

CIUDAD DE GUATEMALA 

CIUDAD DE PANAMÁ 

CABO FRÍO 

AMSTERDAM 

VALENCIA 

BASEL 

*Carga exclusivo



Gerando uma conexão com nossos clientes para criar uma experiência diferenciadora

O Grupo LATAM é uma companhia aérea que se distingue pela multiculturalidade de suas equipes humanas. Isso fica evidente na diversidade de nacionalidades (mais de 60) que integram seu pessoal, que, no encerramento do exercício, totaliza 45.916 pessoas distribuídas em 25 países diferentes.

Em 2015, a empresa começou a implementar o Projeto Twist em aeroportos, nas centrais de contato e no serviço de bordo, uma iniciativa que foi aprofundada durante o ano de 2016, transformando-se na iniciativa mais relevante em termos de pessoas, uma vez que implica uma nova forma de conceber a prestação de serviços.

Essa iniciativa tem por objetivo principal criar uma ligação emocional entre os colaboradores da Empresa e os clientes, e, assim, uma fidelização maior dos passageiros. Isso será possível adaptando o trabalho das equipes humanas à evolução do setor, à autonomia dos clientes e ao porte alcançado pelo Grupo LATAM, proporcionando a elas maior autonomia para atender às diversas necessidades dos clientes nos diferentes lugares onde atua, e com a capacidade de adaptar o serviço a essas realidades.

Por exemplo, no aeroporto de Brasília, 50% das pessoas voam pela primeira vez, enquanto em Guarulhos (São Paulo), 5% das pessoas se encontram nessa situação. Isso implica que a maneira de informar e atender os clientes de um e outro lugar deve ser diferente para ter sucesso, e as equipes locais devem estar capacitadas para atender de maneira personalizada.

Com o Twist, pretendemos que os líderes saibam organizar e motivar suas equipes e interagir com nossos clientes, para, assim, estabelecer uma nova relação com cada um dos clientes e conquistar sua preferência.

Em dezembro de 2016, a Empresa encerrou o ano com cerca de 9 mil pessoas trabalhando sob o modelo Twist,

no qual estão incluídos todos os colaboradores que atuam nas centrais de contato, nos aeroportos *hub* (centros de conexões), na metade dos aeroportos do Brasil, nos grandes aeroportos não-hubs, além das tripulações de cabine da frota Wide Body do Chile.

Ainda falta que mais de 50% do pessoal em contato com o cliente sejam transformados pelo Twist, o que impõe à Empresa um desafio extra de mudar a forma de trabalhar no modelo com resultados comprovados, e que a LATAM precisa adotar para conseguir figurar entre os melhores grupos de companhias aéreas nos próximos anos.

Por outro lado, durante 2016 foram treinados 3.705 trabalhadores no âmbito de homologação dos programas de fidelidade; a eles somaram-se 1.208 pessoas que trabalham em CTOs, centrais de atendimento e aeroportos no programa “Assento Favorito” (priorização de venda de assentos, aqueles mais espaçosos e localizados mais à frente) e outras 2.864 pessoas da área de vendas indiretas, CUS, CTOs, centrais de atendimento e aeroportos, na simplificação e automação dos processos de reemissões.

Além disso, a Empresa encerrou o exercício com mais de 1.000 pessoas capacitadas em vendas a bordo para vôos domésticos no Chile, na Colômbia, na Argentina e no Peru.

Na área de suporte, desenvolvemos o curso “Gestão de Emoções”, voltado aos que trabalham em contato com o cliente, oferecendo a esses profissionais ferramentas para a própria gestão emocional e, assim, aplicar essas mesmas estratégias ao controle das emoções dos passageiros. Esse projeto foi implementado durante todo o ano de 2016, conseguindo uma cobertura de treinamento superior a 90% do pessoal de aeroportos e canais da LATAM.

Por sua vez, foi implementado nos aeroportos um novo sistema de monitoramento de menores desacompanhados



(Child Tracker), para que os pais possam “acompanha-los” e saber onde eles estão durante toda a viagem. Para isso, foram treinados 2.200 agentes de atendimento ao passageiro na Argentina, no Chile, no Peru e na Colômbia.

No que diz respeito ao plano de reação a emergências, a respectiva gerência realizou treinamentos para 2.391 pessoas em 11 filiais (Chile, Brasil, Argentina, Peru, Colômbia, Equador, Estados Unidos, Paraguai, Espanha, México e LATAM Cargo Brasil) para reagir a situações de acidente aéreo. Nesse caso, as equipes simulam uma situação de acidente aéreo e devem aplicar os procedimentos do plano de Reação a Emergências para determinar a eficácia, o nível de coordenação, a avaliação de lacunas, e aplicar as correções necessárias.

Por outro lado, durante o ano de 2016, a Empresa trabalhou na construção colaborativa de um modelo de liderança que reflita os principais desafios enfrentados por todos os que lideram equipes de pessoas. Foram realizadas oficinas participativas com líderes de todos os níveis, e, com as informações obtidas, moldou-se o modelo de liderança da LATAM, que busca alinhar, direcionar e expor de maneira transparente o que a organização exige de cada um dos líderes. Entre as práticas sugeridas por esse modelo de liderança está o Barômetro, que busca promover o diálogo e a aproximação entre o líder e sua equipe, apoiada por uma pesquisa.

Além disso, durante o ano de 2016, foram realizadas 34 oficinas de comunicação assertiva entre os executivos do Grupo LATAM. Essas oficinas foram ministradas a 362 executivos da Empresa, por duplas de executivos, e que foram preparadas especialmente para essa função.

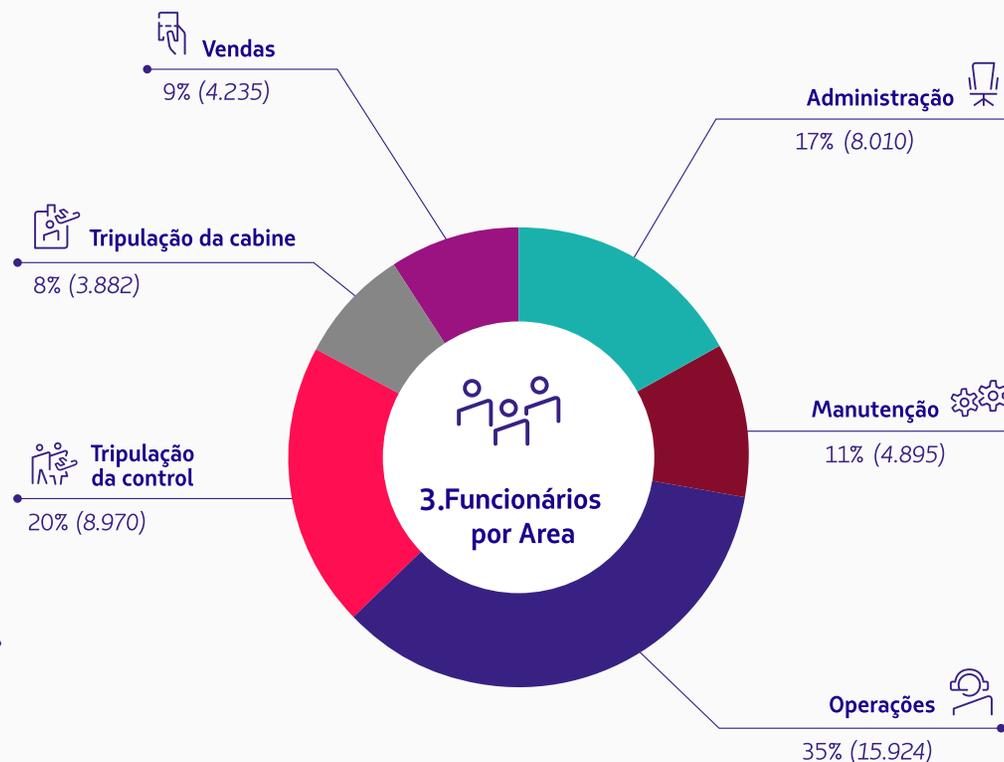
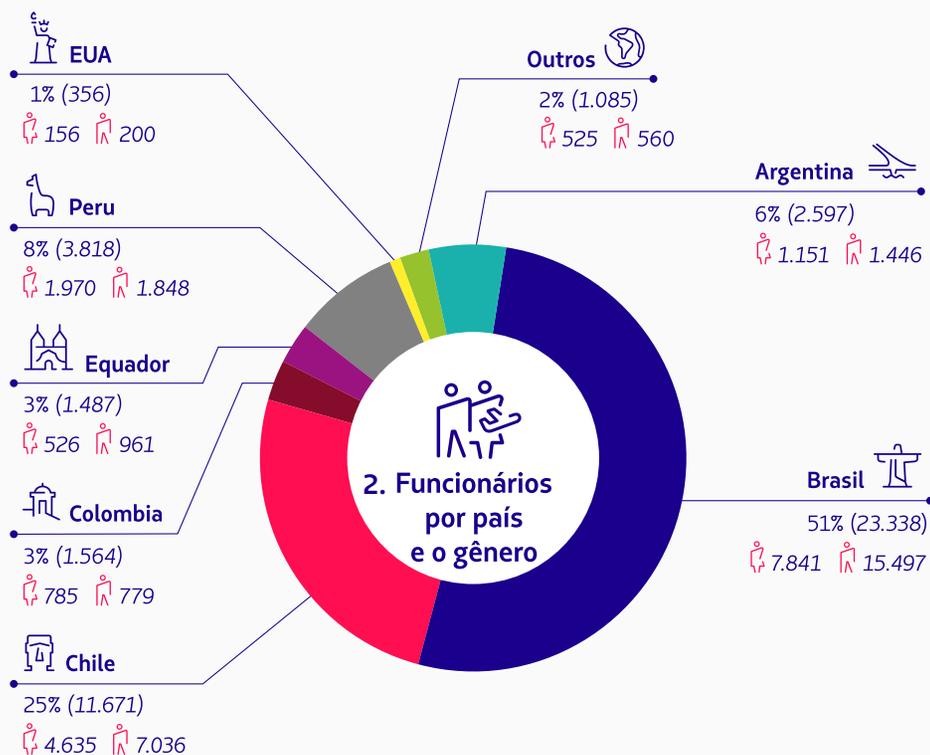
Finalmente, a fim de reconhecer os que melhor representam os modelos de conduta da LATAM (Segurança,

Atenção e Eficiência), foi lançada em 2016 a Plataforma de Reconhecimento LATAM, pela qual as pessoas que fazem parte da Empresa podem reconhecer um colega e, ao mesmo tempo, ser reconhecidas, para além do tipo de cargo que desempenham, da área ou do país em que estejam localizadas, buscando reconhecer de maneira transversal todas as pessoas que representem o espírito de atendimento de LATAM.

GERAL

1. Total Funcionários / Nacionalidade / País

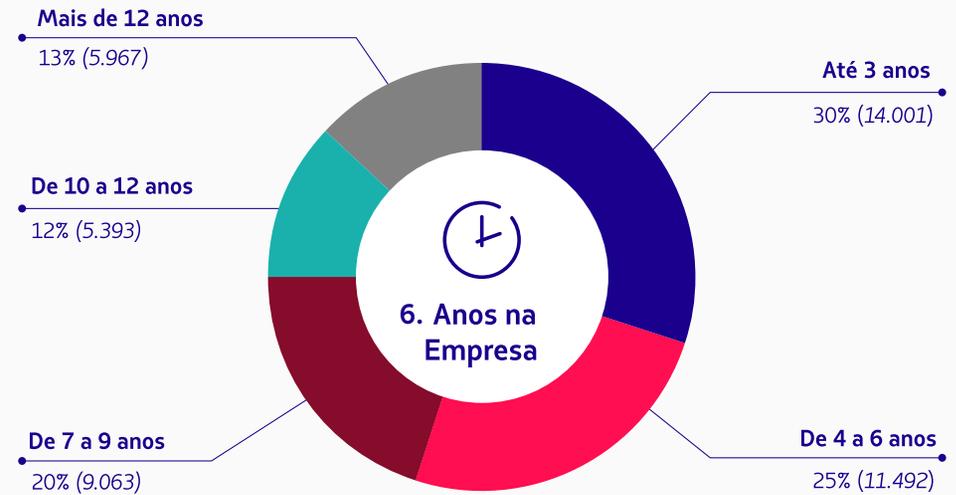
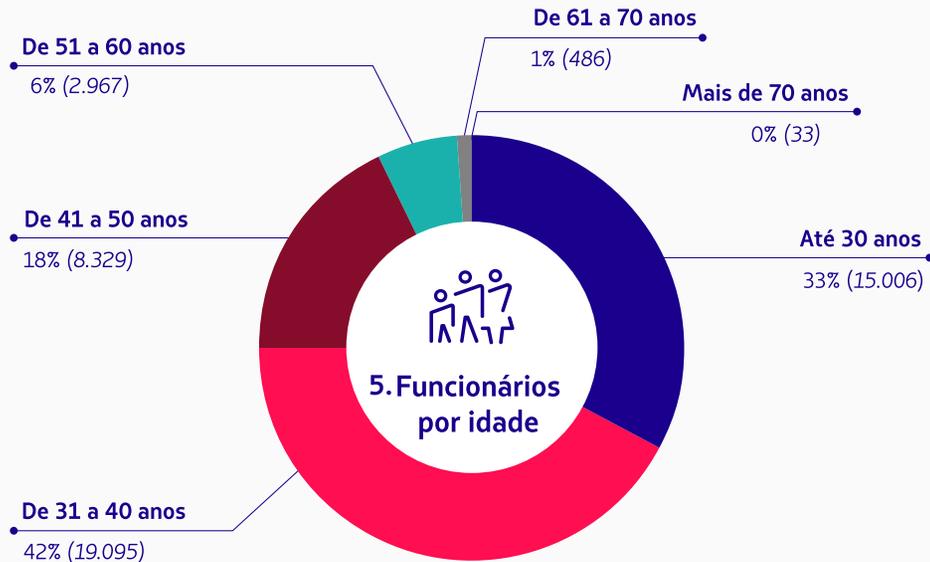
Total Funcionários	45916
Total Nacionalidade	64
Total País	25



4. Proporção do salário bruto por gênero

Nível	Proporção
Nível executivo	1.37 vezes
Nível médio	1.10 vezes
Rol geral	0.98 vezes

DIVERSIDADE DA ORGANIZAÇÃO





DIVERSIDADE DA GESTÃO

7. Pessoas por país e o gênero

Pais			Total
Argentina	10	28	38
Brasil	131	267	398
Chile	153	407	560
Colombia	10	24	34
Equador	7	13	20
Peru	11	29	40
EUA	13	53	66
Outros	14	37	51
Total geral	349	858	1.207

8. Pessoas por idade

Idade	Pessoas	%
Até 30 anos	79	7%
De 31 a 40 anos	643	53%
De 41 a 50 anos	331	27%
De 51 a 60 anos	133	11%
De 61 a 70 anos	21	2%
Total	1207	100%

9. Anos na Empresa

Anos em LATAM	Pessoas	%
Até 3 anos	235	19%
De 4 a 6 anos	274	23%
De 7 a 9 anos	214	18%
De 10 a 12 anos	175	14%
Mais de 12 anos	309	26%
Total	1207	100%



DIVERSIDADE DE DIRETORES

10. Pessoas por país e o gênero

Pais			Total
Chile	-	5	5
Brasil	-	2	2
Espanha	-	1	1
Reino Unido	-	1	1
Total geral	0	9	9

12. Anos na Empresa

Anos em LATAM	Nº Diretores	%
Até 3 anos	2	22%
De 4 a 6 anos	5	56%
De 7 a 9 anos	-	0%
De 10 a 12 anos	-	0%
Mais de 12 anos	2	22%
Total geral	9	100%

11. Pessoas por idade

Idade	Nº Diretores	%
Até 30 anos	-	0%
De 31 a 40 anos	1	11%
De 41 a 50 anos	1	11%
De 51 a 60 anos	3	33%
De 61 a 70 anos	3	33%
Mais de 70 anos	1	11%
Total geral	9	100%



LATAM AIRLINES GROUP S.A.

RUT: 89.862.200-2

Domicílio: Santiago

Nomes de fantasia: “LATAM Airlines”, “LATAM Airlines Group”, “LATAM Group”, “LAN Airlines”, “LAN Group” y/o “LAN”.

Constituição: Constituída sob a forma de companhia de responsabilidade limitada, por meio de escritura pública datada de 30 de dezembro de 1983, registrada no Cartório de Eduardo Avello Arellano, inscrita no Registro de Comercio (Junta Comercial) de Santiago na folha 20.341 número 11.248 do ano de 1983 e publicada no Diário Oficial do dia 31 de dezembro de 1983.

Transformada em sociedade anônima por meio da escritura pública datada de 20 de agosto de 1985, outorgada pelo Cartório de Miguel Garay Figueroa, sob o nome de Línea Aérea Nacional Chile S.A. (atualmente LATAM Airlines Group S.A.), que, conforme previsto expressamente na Lei no. 18.400, é sucessora legal da empresa pública do Estado criada no ano de 1929 sob o nome de Línea Aérea Nacional de Chile, com relação às concessões aeronáuticas e de comunicação por rádio, direito de tráfego e outras concessões administrativas.

A Assembleia Extraordinária da Lan Chile S.A. realizada em 23 de julho de 2004 aprovou a mudança do nome da companhia para “Lan Airlines S.A.” e a Assembleia Extraordinária da Lan Chile S.A. realizada em 21 de dezembro de 2011 aprovou a mudança do nome da Companhia para “LATAM Airlines Group S.A.”, denominação atual da Companhia. Um resumo da Ata de tal Assembleia foi registrado no Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces na folha 4.238 número 2.921 relativo ao ano de 2012 e publicado no Diário Oficial de 14 de janeiro de 2012. A data efetiva da alteração do nome foi 22 de junho de 2012.

A LATAM Airlines Group S.A. é regida pelas normas aplicáveis às sociedades anônimas de capital aberto, encontrando-se inscrita para todos os efeitos sob o No. 0306, de 22 de janeiro de 1987, no Registro de Valores de la Superintendencia de Valores y Seguros (equivalente chilena à CVM

O propósito da empresa é: a) O Comércio do transporte ar e/ou terrestre, sob qualquer forma, quer de passageiros, carga, correio e tudo o que está direta ou indiretamente relacionado a esta atividade, dentro e fora do país, ou por conta própria; b) A prestação de serviços relacionados com a manutenção e reparação de aeronaves, próprias ou de terceiros; c) Desenvolvimento e exploração de outras atividades no âmbito do objeto social e / ou associada, relacionada, adjuvantes ou complementarias destas; d) Comércio e desenvolvimento relacionados a viagens, atividades de turismo e hospitalidade; e e) Participação em empresas de qualquer tipo ou espécie que permitam a sociedade para cumprir seus propósitos.



ESCRITÓRIO PRINCIPAL

Avenida Presidente Riesco 5711, Piso 19
Las Condes, Santiago, Chile
Tel: (56) (2) 2565 2525

BASE DE MANUTENÇÃO

Aeropuerto Arturo Merino Benítez
Santiago, Chile
Tel: (56) (2) 2565 2525

CÓDIGO DE BOLSA

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

INFORMAÇÕES FINANCEIRAS

Relações com Investidores
LATAM Airlines Group S.A.
Avenida Presidente Riesco 5711, Piso 20
Las Condes, Santiago, Chile
Tel: (56) (2) 2565 3944
Email: InvestorRelations@latam.com

INFORMAÇÕES A OS ACIONISTAS

Depósito Central de Valores
Huérfanos 770, Piso 22
Santiago, Chile
Tel: (56) (2) 2393 9003
Email: atencionaccionistas@dcv.cl

BANCO DEPOSITARIO ADRS

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

BANCO DE CUSTÓDIA ADRS

Banco Santander Chile
Bandera 140, Santiago
Departamento de Custodia
Tel: (56) (2) 2320 3320

AUDITORES INDEPENDIENTES

Pricewaterhouse Coopers
Avenida Andrés Bello 2711, Piso 5
Santiago, Chile
Tel: (56) (2) 2940 0000

SITE

Mais informações sobre a LATAM Airlines:
www.latamairlinesgroup.net
www.latam.com



VIP Lounge



GOVERNANÇA CORPORATIVA

DIRETORIA

Em Assembleia Geral Ordinária 2017 irá proceder à renovação total do Conselho de Administração

O Conselho de Administração foi eleito na Assembleia Geral Ordinária de Acionistas datado de 28 de abril de 2015, por um período de dois anos.



Mauricio Rolim Amaro

Chairman of the Board

RUT: 48.143.165-4

O senhor Mauricio Rolim Amaro faz parte do Conselho de Diretores da LATAM desde junho de 2012. Ele foi nomeado Presidente do Conselho de Diretores em setembro de 2012 e reeleito em abril de 2015. Atuou em diversos cargos do Grupo TAM e, além disso, foi piloto profissional da TAM Linhas Aéreas S.A. e da TAM Aviação Executiva S.A. Ele integra o Conselho de Administração da TAM S.A. desde 2004, ocupando a vice-presidência a partir de abril de 2007. Também é Diretor Executivo da TAM Empreendimentos e Participações S.A. e preside os Conselhos de Administração da Multiplus S.A. e da TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.

**Henri Philippe Reichstul***Director*

RUT: 48.175.668-5

O senhor Henri Philippe Reichstul ingressou na Diretoria em abril de 2014 e foi reeleito Director da LATAM em abril de 2015. Foi presidente da Petrobras e do IPEA (Instituto de Planejamento Econômico e Social), e Vice-Presidente Executivo do Banco Inter American Express S.A. Atualmente, além de integrar o Conselho Administrativo do Grupo TAM e da LATAM, é também membro do Conselho de Diretores da Repsol YPF, Peugeot Citroën, AES Brasil e SEMCO Associados, entre outras empresas. Reichstul é economista formado pela Faculdade de Ciências Econômicas e Administração da Universidade de São Paulo, além de pós-graduado na mesma disciplina pelo Hertford College da Universidade de Oxford.

**Juan José Cueto Plaza***Director*

RUT: 6.694.240-6

O Sr. Juan José Cueto Plaza integra a Diretoria da LATAM Airlines desde 1994, tendo sido reeleito em abril de 2015. Cueto é Vice-Presidente Executivo da Inversiones Costa Verde S.A., cargo que ocupa desde 1990, e, além disso, presta seus serviços nas diretorias do Consorcio Maderero S.A., Inversiones del Buen Retiro S.A., Costa Verde Aeronáutica S.A., Sinergia Inmobiliaria S.A., Valle Escondido S.A., Fundación Colunga e Universidad San Sebastián. Cueto é irmão de Enrique e Ignacio Cueto Plaza, CEO da LATAM e CEO da LAN, respectivamente. Cueto é membro do Grupo Cueto (grupo controlador do LATAM Airlines Group).

**Georges de Bourguignon***Director*

RUT: 7.269.147-4

O Sr. Georges de Bourguignon Arndt é diretor da LATAM desde setembro de 2012, tendo sido reeleito em abril de 2015. O Sr. de Bourguignon foi sócio e diretor executivo da Asset Chile S.A., banco de investimentos chileno, desde o ano de 1993. Atualmente, é também diretor das empresas K+S Chile S.A. e Embotelladora Andina S.A. Anteriormente, integrou diversas diretorias de empresas públicas e privadas e de organizações sem fins lucrativos. Entre 1990 e 1993, atuou como Gerente de Instituições Financeiras do Citibank N.A. no Chile, tendo sido também professor de Economia da Pontifícia Universidade Católica do Chile. O Sr. de Bourguignon é economista pela Pontifícia Universidade Católica do Chile, e pós-graduado pela Universidade de Harvard.


Ramón Eblen Kadis
Director

RUT: 4.346.062-5

O Sr. Ramón Eblen Kadis integra a Diretoria da LATAM Airlines desde 1994, tendo sido reeleito em abril de 2015. O Sr. Eblem atuou como Presidente da Comercial Los Lagos Ltda., Inversiones Santa Blanca S.A, Inversiones Andes SpA, Granja Marina Tornagaleones S.A. e TJC Chile S.A., além de ser membro do Grupo Eblem (um dos principais acionistas da LATAM).


Carlos Heller Solari
Director

RUT: 8.717.000-4

O senhor Carlos Alberto Heller Solari, empresário, ingressou na Diretoria da LATAM Airlines em abril de 2010, tendo sido reeleito em abril de 2015. O Sr. Heller tem ampla experiência nos setores de varejo, comunicações, transporte e agricultura. É Presidente de Grupo Bethia, que, por sua vez, é proprietário da Axxiom S.A. e da Betlan Dos S.A., empresas com importante participação na LATAM Airlines. Por sua vez, preside as Diretorias da Falabella Retail S.A., Red Televisiva Megavisión S.A., Club Hípico de Santiago S.A., Sotraser S.A., Blue Express S.A., Aero Andina S.A. e Azul Azul S.A., concessionária da Corporación de Fútbol Profesional da Universidade do Chile. Além disso, integra as diretorias da Viña Indómita S.A., Viña Santa Alicia S.A. e Viña Dos Andes S.A.


Gerardo Jofré Miranda
Director

RUT: 5.672.444-3

O Sr. Gerardo Jofré Miranda, economista e administrador de empresas, ingressou na Diretoria da LATAM Airlines em maio de 2010, tendo sido reeleito em abril de 2015. É diretor da Codelco, Enel Chile e membro do conselho de investimentos dos fundos de bens imóveis do Banco Santander. Entre 2010 e 2014, foi Presidente do Conselho de Diretores da Codelco e, entre 2005 e 2010, integrou as diretorias da Endesa Chile S.A., Viña San Pedro Tarapacá S.A., D&S S.A., Construmart S.A., Inmobiliaria Titanium S.A., Inmobiliaria Playa Amarilla S.A e Inmobiliaria Parque del Sendero S.A. Além disso, presidiu a Fundación Saber Más. Foi diretor de seguros para as Américas do Grupo Santander na Espanha entre os anos de 2004 e 2005. De 1989 a 2004, foi Vice-Presidente do Grupo Santander no Chile, e trabalhou como Diretor e Presidente de diversas empresas desse Grupo.

**Giles Agutter**

Director
Extranjero

O senhor Giles Agutter foi indicado diretor pela Diretoria da LATAM em 24 de janeiro de 2017, no cargo deixado vago pelo Sr. Ricardo Caballero em virtude de sua renúncia em junho de 2016. O senhor Agutter é proprietário e CEO da Southern Sky Ltd, uma empresa de consultoria de companhias aéreas, especializada em estratégia de companhias aéreas, planejamento de frota, aquisição de aeronaves e financiamento de aeronaves. O senhor Agutter tem ampla experiência no assessoramento de companhias aéreas, entre elas a Qatar Airways, em importantes projetos de fusão e aquisição no setor aéreo. O senhor Agutter é formado em Engenharia Aeroespacial pela Universidade de Manchester e, atualmente, reside na Inglaterra.

**Francisco Luzón López**

Director
RUT: 48.171.119-3

O senhor Francisco Luzzón foi eleito diretor da LATAM em setembro de 2012, tendo sido reeleito em abril de 2015. O senhor Luzón atuou como assessor do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e Professor Líder-Visitante da Faculdade de Administração de Empresas China-Europa (CEIBS) em Xangai. Atualmente, é conselheiro da Imobilária La Haya e foi Diretor independente do Willis Group até janeiro de 2016. Entre os anos de 1999 e 2012, o senhor Luzón atuou como Vice-Presidente Executivo para a América Latina do Banco Santander. Nesse período, também foi Vice-Presidente Mundial da Universia S.A. Entre os anos de 1991 e 1996, foi Presidente e Conselheiro Adjunto do Grupo Bancario Argentaria. Anteriormente, no final de 1987, foi nomeado Conselheiro e

Diretor-Geral do Banco Vizcaya e, em 1988, Conselheiro e Diretor-Geral do Grupo Bancario BBV. Em sua carreira, o senhor Luzón ocupou cargos nos conselhos de administração de várias empresas, sendo a mais recente sua participação no conselho da empresa têxtil global Inditex-Zara de 1997 até o ano de 2012.

PRINCIPAIS EXECUTIVOS

**Nossa experiência
nos torna únicos**



Enrique Cueto Plaza

CEO LATAM Airlines Group

RUT: 6.694.239-2

O Sr. Enrique Cueto Plaza é o CEO de LATAM Airlines Group e exerce esse cargo desde a associação da LAN Airlines com a brasileira TAM Linhas Aéreas em junho de 2012. Entre 1983 e 1993, foi Gerente-Geral da Fast Air, uma companhia aérea chilena de cargas. Posteriormente, em 1993 e 1994, integrou a Diretoria da LAN Airlines, para logo assumir como CEO da LAN, cargo que ocupou até junho de 2012. O Sr. Cueto tem amplos conhecimentos na gestão de companhias aéreas de passageiros e cargas, nos aspectos tanto comercial como operacional, adquiridos durante seus mais de 30 anos no setor de companhias aéreas. É membro ativo do Conselho de Administração da Aliança **oneworld**® e do Conselho de Administração da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA). Também é membro da diretoria da fundação Endeavor, uma organização dedicada à promoção do empresariado no Chile, e presidente da Associação Latino-Americana e Caribenha de Transporte Aéreo (ALTA).



Ignacio Cueto Plaza

Presidente da TAM

RUT: 7.040.324-2

O Sr. Ignacio Cueto é o CEO da LAN. Sua trajetória no setor aéreo se estende por mais de 30 anos. Em 1985 assumiu o cargo de Vice-Presidente de Vendas da Fast Air Carrier, a maior empresa nacional de cargas da época. Comandou a área comercial e de serviços dessa empresa no mercado norte-americano. Posteriormente, fez parte da Diretoria da Ladeco (entre 1994 e 1997) e da LAN (entre 1995 e 1997) e, além disso, assumiu o cargo de Gerente-Geral da LAN CARGO entre 1995 e 1998. Em 1999, teve sob sua responsabilidade a Gerência Geral de Passageiros da LAN e, em 2005, assumiu a Gerência Geral da empresa, cargo que ocupou até que a associação com a TAM se concretizasse. Além disso, liderou a criação das filiais da LAN Airlines (Peru, Argentina, Equador e Colômbia), bem como a implementação de importantes alianças com outras companhias aéreas. O Sr. Ignacio Cueto faz parte do Grupo Cueto, grupo controlador da LATAM Airlines Group. Em 15 de abril de 2017, o Sr. Ignacio Cueto deixará seu atual cargo na LATAM para candidatar-se à diretoria da Empresa.



Armando Valdivieso

Vice-Presidente Sênior Comercial LATAM

RUT: 8.321.934-3

O Sr. Armando Valdivieso Montes é o Vice-Presidente Comercial Sênior da LATAM, cargo que assumiu em 2015. Anteriormente, o Sr. Valdivieso foi Gerente-Geral da LAN logo após a associação entre a LAN e a TAM. Anteriormente, o Sr. Valdivieso foi Gerente-Geral de passageiros da LAN a partir de 2006. Entre 1997 e 2005, atuou como Gerente-Geral de Cargas da LAN Airlines. De 1995 a 1997, foi Gerente-Geral da Fast Air. De 1991 a 1994, atuou como Vice-Presidente da Fast Air para os Estados Unidos, trabalhando em Miami. O Sr. Valdivieso é Engenheiro Civil pela Universidade Católica e graduado pelo Advance Management Program (AMP) da Universidade de Harvard. O Sr. Valdivieso deixará seu cargo atual na LATAM no mês de agosto de 2017, segundo informado pela Empresa em 16 de março de 2017.



Claudia Sender

Gerente General de TAM

Extranjero

Claudia Sender é presidente da TAM desde maio de 2013. Sender ingressou na empresa em dezembro de 2011 como vice-presidente Comercial e de Marketing. Em junho de 2012, com a conclusão da associação da TAM e da LAN e a criação do Grupo LATAM Airlines, tornou-se responsável pela unidade de negócios no mercado doméstico brasileiro e suas funções foram ampliadas, incluindo o serviço de atendimento ao cliente. Sender dedicou a maior parte de sua carreira à indústria de bens de consumo, com foco em Marketing e Planejamento Estratégico. Antes de ingressar na TAM, ela foi vice-presidente de Marketing da Whirlpool América Latina por sete anos. Ela também trabalhou como consultora na Bain&Company, desenvolvendo projetos para grandes empresas de diversos setores, incluindo TAM Linhas Aéreas e outros players do setor da aviação mundial. Ela é engenheira química formada pela Escola Politécnica da Universidade de São Paulo e com MBA pela Harvard Business School.

**Ramiro Alfonsín***Vice-Presidente Sênior de Finanças*

Rut: 22.357.225-1

O Sr. Ramiro Alfonsín foi nomeado Vice-Presidente Sênior de Finanças do Grupo LATAM Airlines em julho de 2016. Antes de ingressar na LATAM, trabalhou na Endesa, uma empresa de serviços públicos líder na Espanha, na Itália e no Chile durante os 16 anos anteriores, tendo ocupado o cargo de Subdiretor Executivo e Gerente de Finanças de suas operações na América Latina. Antes de ingressar no setor de serviços públicos, trabalhou durante 5 anos em Serviços Bancários Corporativos e de Investimentos em grandes bancos europeus. O Sr. Alfonsín é formado em Administração de Empresas pela Pontifícia Universidade Católica da Argentina.

**Juan Carlos Menció***Vice-Presidente Sênior Legal*

RUT: 24.725.433-1

O Sr. Juan Carlos Menció é o Vice-Presidente Sênior de Assuntos Jurídicos e Compliance da LATAM Airlines Group desde 1º de setembro de 2014. Anteriormente, e desde 1998, ocupou o cargo de Diretor Jurídico do LATAM Airlines Group e suas empresas afiliadas, para suas operações na América do Norte e para suas operações de cargas em todo o mundo. Antes de ingressar na LATAM, atuava em banca privada em Nova Iorque e na Flórida, representando várias companhias aéreas internacionais. O Sr. Menció se bacharelou em Finanças e Marketing Internacional pela Universidade de Miami, e obteve sua graduação de Juris Doctor (Doutor em Direito) pela Universidade de Loyola.

**Emilio del Real***Vice-Presidente Sênior de Pessoas*

RUT: 9.908.112-0

O Sr. Emilio del Real Sota é Vice-Presidente Sênior de Pessoas do LATAM Airlines Group, cargo que assumiu em agosto de 2005. Entre 2003 e 2005, foi Gerente de Recursos Humanos da D&S, uma empresa Chilena de vendas no varejo. Entre 1997 e 2003, ocupou vários cargos na Unilever, entre eles o de Gerente de Recursos Humanos da Lever Chile, Gerente de Desenvolvimento Executivo para *Customer Management* na América Latina, além de Gerente de Treinamento e Recrutamento. O Sr. Emilio del Real é Psicólogo formado pela Universidade Gabriela Mistral.



Remunerações Da Diretoria

2016					
Integrantes da Diretoria	Cargo	Verba para Diretoria (US\$)	Verba para o Comitê Diretores (US\$)	Verba para o Subcomitê (US\$)	Total (US\$)
Maurício Amaro	Presidente	25.029	-	1.992	27.021
Francisco Luzón López	Director	2.470	-	-	2.470
Juan José Cueto Plaza	Director	19.071	-	13.879	32.950
Ramón Eblen Kadis	Director	19.071	25.555	12.497	57.123
Juan Gerardo Jofré Miranda	Director	19.071	25.555	12.497	57.123
Carlos Heller Solari	Director	15.576	-	-	15.576
Georges Antoine de Bourguignon Covarrubias	Director	19.071	25.555	12.489	57.115
Ricardo J. Caballero	Director	6.212	-	2.976	9.188
Henri Philippe Reichstul	Director	13.774	-	10.024	23.798

2015					
Integrantes da Diretoria	Cargo	Verba para Diretoria (US\$)	Verba para o Comitê Diretores (US\$)	Verba para o Subcomitê (US\$)	Total (US\$)
Maurício Amaro	Presidente	38.315	-	9.224	47.539
Francisco Luzón López	Director	15.333	-	10.735	26.068
Juan José Cueto Plaza	Director	21.106	-	13.839	34.945
Ramón Eblen Kadis	Director	21.106	23.150	12.261	56.517
Juan Gerardo Jofré Miranda	Director	21.106	28.282	15.344	64.732
Carlos Heller Solari	Director	15.349	-	1.527	16.876
Georges Antoine de Bourguignon Covarrubias	Director	21.106	28.282	12.252	61.640
Ricardo J. Caballero	Director	15.360	-	9.233	24.593
Henri Philippe Reichstul	Director	21.106	-	10.804	31.910

Fica estabelecido que as remunerações informadas correspondem a verbas de assistência mensal a diretorias e comitês da Diretoria, conforme aprovado pela Assembléia Geral Ordinária de Acionistas da empresa, realizada em 28

de abril de 2015.

Durante o exercício de 2016, tanto a Diretoria como o Comitê de Diretores não realizaram despesas extras a título de assessorias.

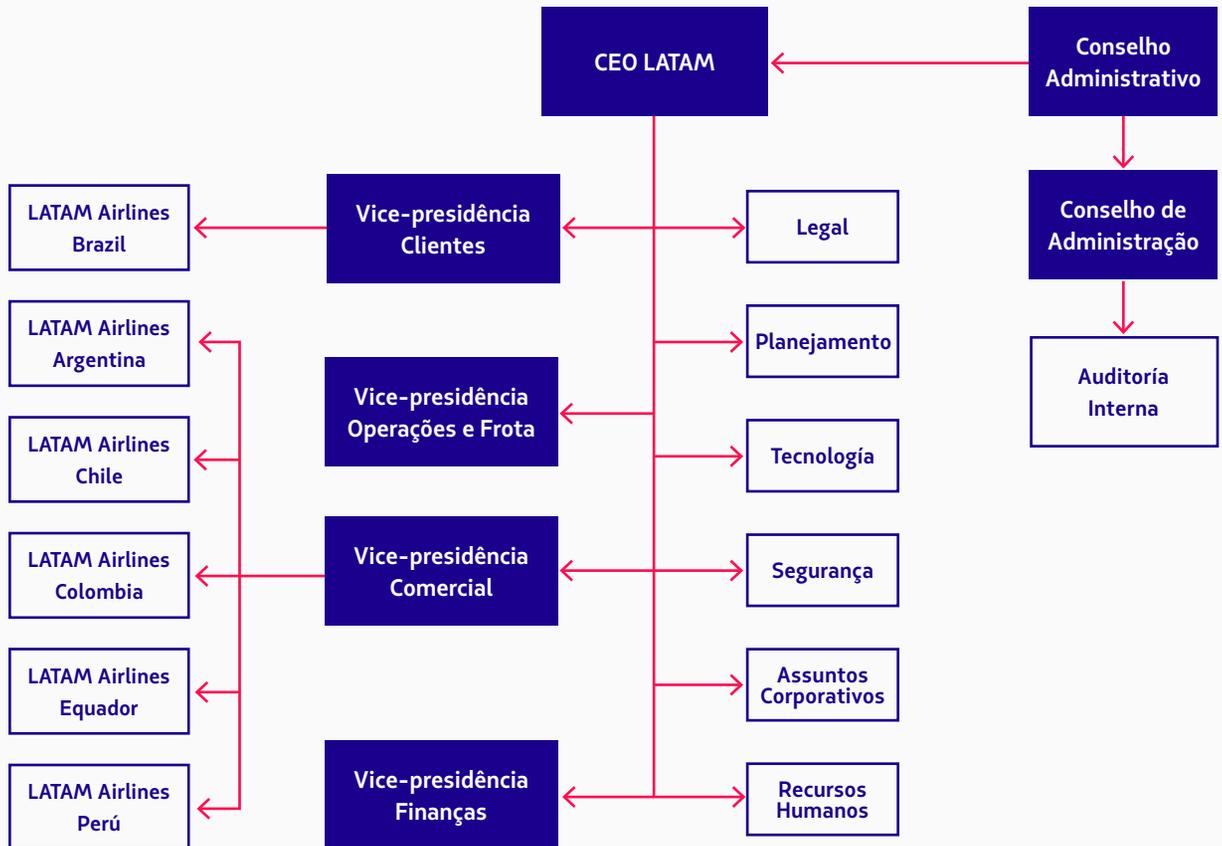


Organograma

No dia 22 de março de 2017, o LATAM Airlines Group anuncia a reorganização de sua alta administração, seguindo uma tendência mundial do setor aéreo, que busca construir uma estrutura mais simples e eficiente, que atenda às necessidades dos mercados onde atua e enfrente o ambiente competitivo cada vez mais difícil.

O Grupo se reestruturará, enfatizando quatro grandes áreas, que serão a base da estratégia de negócios e que

serão diretamente subordinadas ao CEO da empresa, Enrique Cueto: Clientes; Receitas; Operações e Frota; e Finanças; cada uma delas liderada por executivos atuais da LATAM, que já construíram uma história de destaque no Grupo, executando projetos de grande envergadura para ele. Além disso, serão subordinadas ao CEO as áreas de Recursos Humanos, Jurídica, Planejamento, Tecnologia, Segurança e Assuntos Corporativos.



Em 2016, o LATAM Airlines Group pagou ao conjunto de seus principais executivos um total de US\$40.194.453, além de US\$14.980.291 correspondentes a incentivos por desempenho pagos em março de 2017. Portanto, a Empresa pagou a seus principais executivos uma remuneração bruta total de US\$55.174.744.

Durante o ano de 2015, o LATAM Airlines Group pagou ao conjunto de seus principais executivos um total de US\$40.194.453, além de US\$13.789.916 correspondentes a incentivos por desempenho pagos em março de 2016. Portanto, a Empresa pagou a seus principais executivos uma remuneração bruta total de US\$54.194.311.

Planos De Remuneração

(a) Planos de remuneração por aumentos de capital

(a.1) Plano de remuneração 2011

Em 21 de dezembro de 2016 venceu o prazo de subscrição e pagamento das 4.800.000 ações correspondentes ao plano de remuneração aprovado na Assembléia Geral Extraordinária de Acionistas realizada em 21 de dezembro de 2011 (o “Plano de Remuneração 2011”).

Do total de ações destinadas ao Plano de Remuneração 2011, apenas 10.282 ações foram subscritas e pagas, tendo sido colocadas no mercado em janeiro de 2014. Atendido o anterior, na data de vencimento, o Plano de Remuneração 2011 contava com um saldo de 4.789.718 ações aguardando subscrição e pagamento, que foi deduzido do capital autorizado da Empresa.

(a.2) Plano de remuneração 2013

Na Assembléia Geral Extraordinária de Acionistas realizada em 11 de junho de 2013, os acionistas da Empresa aprovaram, entre outros assuntos, a emissão de 1.500.000 ações

destinadas a planos de remuneração para os trabalhadores da Empresa e de suas filiais (o “Plano de Remuneração 2013”).

O Plano de Remuneração 2013 tem as seguintes características gerais:

1. As opções atribuídas a cada trabalhador vencerão em sua totalidade no dia 15 de novembro de 2017, sujeitas à permanência deles Empresa.
2. Uma vez vencidas as opções na data mencionada acima, o trabalhador poderá exercê-las integralmente ou parcialmente, devendo, nesse caso, subscrever e pagar as respectivas ações à vista no ato da subscrição, em dinheiro, cheque, cheque administrativo, transferência eletrônicas de fundos ou qualquer outro instrumento ou efeito que represente dinheiro pagável à vista. Os exercícios parciais não poderão ser realizados em quantidade inferior a 10% do total das opções outorgadas ao Trabalhador.
3. O prazo no qual o trabalhador deverá exercer as opções, uma vez vencidas cf. exposto no item 3) anterior, vencerá no dia 11 de junho de 2018. Caso o trabalhador não tenha exercido nem renunciado às opções dentro desse prazo, se entenderá, para todos os efeitos, que ele renunciou às opções e que, portanto, extinguiram-se todos os direitos, as faculdades, as promessas ou as ofertas em relação à subscrição das ações de pagamento da empresa, e que o trabalhador renunciou irrevogavelmente a qualquer direito ou faculdade em relação a elas, ficando a empresa isenta de qualquer obrigação.
4. O valor a ser pago por cada ação destinada ao plano de Remuneração 2013 caso sejam exercidas as respectivas opções será US\$16,40. A partir do primeiro dia do período de opção preferencial e até a data de subscrição e pagamento das ações, esse valor indicado em

Dólares será reajustado de acordo com a variação do Índice de Preços ao Consumidor (Consumer Price Index, “CPI”) publicado mensalmente pelo Departamento do Trabalho dos Estados Unidos da América. O pagamento do preço de subscrição será efetuado em pesos, moeda nacional, de acordo com a taxa de câmbio Dólar Observado publicado no Diário Oficial na mesma data da subscrição e do pagamento das ações. Em relação ao plano de Remuneração 2013, ainda não há uma data definida para sua implementação, de forma que não existem ações atribuídas para lançamento neste plano.

(b) Plano de Remuneração 2016-2018

A Empresa implementou um plano de retenção de longo prazo para executivos, com duração até dezembro de 2018, com um período de exigibilidade entre outubro de 2018 e março de 2019, que consiste numa gratificação extraordinária cuja fórmula de cálculo tem por base a variação do valor das ações do LATAM Airlines Group S.A. durante um determinado período de tempo.

Práticas De Governança Corporativa

A LATAM Airlines Group S.A. é uma sociedade anônima aberta inscrita na Superintendencia de Valores y Seguros (“SVS”) com o N° 306, cujas ações estão listadas na Bolsa de Comércio de Santiago, na Bolsa Eletrônica do Chile e na Bolsa de Valores de Valparaíso. Adicionalmente, as ações da LATAM estão listadas na Bolsa de Valores de Nova York (“NYSE”), na forma de American Depositary Receipts (“ADRs”).

As práticas de Governança Corporativa da LATAM Airlines Group são regidas pelo disposto na Lei chilena N° 18.045 sobre Mercado de Valores, Lei chilena N° 18.046 sobre Sociedades Anônimas e seu Regulamento e pelas normas da Superintendencia de Valores y Seguros, leis e regulamentos dos Estados Unidos da América e da Securities and Exchange Commission (“SEC”) de tal país, no que corresponde à emissão de ADRs.

As práticas de Governança Corporativa da LATAM Airlines Group estão em contínua revisão, com vistas a que seus processos de autorregulação internos estejam completamente alinhados às normas vigentes e aos valores da LATAM.

A base das decisões e atividades comerciais realizadas na LATAM Airlines Group se sustenta em seus princípios éticos, estabelecidos no Código de Conduta da LATAM.

Quanto aos principais órgãos de Governança Corporativa LATAM Airlines Group, estes são a Diretoria e do Conselho de Administração (que também serve como a Comissão de Auditoria para os fins da Lei Sarbanes-Oxley dos Estados Unidos da América) juntamente com os Comitês de Estratégia, Finanças, Liderança e produto, marca e Programa de Passageiro frequente criado após a associação entre LAN e TAM. As principais funções de tais órgãos sociais são detalhadas abaixo.

Conselho De Administração Da Latam Airlines Group

O Conselho de Administração da LATAM Airlines Group, formado por nove membros titulares, é o órgão que analisa e

estabelece a visão estratégica da LATAM, cumprindo, assim, um papel fundamental na Governança Corporativa. A cada dois anos, todos os seus membros são renovados. De acordo com os estatutos da LATAM Airlines Group, os conselheiros são eleitos por votação cumulativa.

Cada acionista conta com um voto por ação e pode emitir todos os seus votos a favor de um candidato ou reparti-los entre qualquer número de candidatos. Essas disposições asseguram que um acionista que tenha mais de 10% das ações em circulação possa eleger ao menos um representante na instância. O Conselho atual foi eleito na assembleia ordinária de acionistas realizada em 28 de abril de 2015.

O Conselho da LATAM Airlines Group se reúne em sessões ordinárias mensais e em sessões extraordinárias, sempre que as necessidades sociais assim o exigirem. A remuneração dos conselheiros deve ser aprovada mediante voto na assembleia ordinária de acionistas. O Comitê de Diretores habitualmente se reúne mensalmente, e suas funções e atribuições são estabelecidas por lei e pelo regulamento aplicável.

Comitê de Administração da Latam Airlines Group

A lei chilena dispõe que as sociedades anônimas abertas devem designar pelo menos um diretor independente e um Comitê de Diretores, no caso de ter uma capitalização de mercado igual ou superior a 1.500.000 unidades de fomento e pelo menos 12,5% de suas ações com direito a voto em poder de acionistas que, individualmente, controlem ou possuam menos de 10% de tais ações. Dos nove integrantes do Conselho, três fazem parte do Comitê de Diretores, que cumpre tanto o papel previsto na Lei de Sociedades Anônimas, quanto as funções do Comitê de Auditoria exigido pela Sarbanes-Oxley Act dos Estados Unidos da América e as respectivas normas da SEC.

O Comitê de Diretores e o Conselho de Administração têm as funções previstas no artigo 50 da Lei N° 18.046 de So-



ciedades Anônimas e demais normas aplicáveis, podendo-se destacar as seguintes matérias:

- ▶ Examinar os pareceres dos auditores externos da LATAM Airlines Group, os balanços e outras demonstrações financeiras que os administradores da LATAM entregam aos acionistas e emitir opinião sobre tais pareceres antes da apresentação aos acionistas para sua aprovação;
- ▶ Propor auditores externos e agências de classificação de riscos ao Conselho de Administração;
- ▶ Examinar os relatórios de controle interno e denúncias a respeito;
- ▶ Examinar e informar tudo o que se relaciona a transações com partes relacionadas; e
- ▶ Examinar a escala de pagamentos da alta direção da LATAM Airlines Group.

Os requerimentos correspondentes à independência dos conselheiros estão estipulados na Lei Nº 18.046 de Sociedades Anônimas e suas modificações posteriores pela Lei Nº 19.705, relativa à relação entre os diretores e os acionistas que controlam uma sociedade.

Um diretor é considerado independente quando não tem, em geral, vínculos, interesses, dependência econômica, profissional, de crédito ou comercial, de natureza ou volume relevante, com a sociedade, as demais sociedades do grupo de que faz parte, seu controlador, nem com os Principais Executivos, nem relações de parentesco com esses últimos, tampouco outro tipo de vínculo previsto na Lei Nº 18.046.

As normas dos Estados Unidos da América exigem que haja um Comitê de Auditoria composto por, pelo menos, três membros do Conselho, que se ajuste aos requisitos de independência estabelecidos na Regra 10A do Exchange Act.

Em 31 de dezembro de 2016, todos os membros do Comitê de Diretores, que também são parte do Comitê de Auditoria, eram independentes, de acordo com a Regra 10A do Exchange Act. Nessa data, os membros do comitê eram Ramón Eblen Kadis, Georges de Bourguignon Arndt e Juan

Gerardo Jofré Miranda (Presidente do Comitê de Diretores). Para os efeitos da Lei No 18.046 das Sociedades Anônimas, o conselheiro Sr. Ramón Eblen Kadis não se enquadra como conselheiro independente. Os membros do Comitê não mudaram nos últimos dois anos.

Relatório anual da gestão do comitê do conselho de administração

Conforme previsto no item 5, inciso 8 do Artigo 50 Bis da Lei No 18.046 das Sociedades Anônimas, o Conselho Fiscal da LATAM Airlines Group S.A. publica o seguinte relatório anual da sua gestão com relação ao exercício de 2016.

I. Composição do Conselho de Administração.

O Conselho de Administração da Companhia é composto pelos senhores Gerardo Jofré Miranda, Georges de Bourguignon Arndt e Ramón Eblen Kadis. Os senhores Jofré e De Bourguignon atendem aos critérios de conselheiro independente da Companhia. Preside o Conselho Fiscal o Sr. Gerardo Jofré Miranda.

Os conselheiros foram eleitos pela Assembleia Geral Ordinária realizada em 28 de abril de 2015 para um mandato de dois anos, conforme os estatutos da Companhia.

II. Relatório de Atividades do Conselho de Administração.

No exercício de 2016, o Conselho de Administração reuniu-se 21 vezes no exercício das suas funções e em cumprimento dos seus deveres previstos no Artigo 50 Bis da Lei No 18.046 das Sociedades Anônimas, bem como para tratar de quaisquer outros temas que o Conselho Fiscal tenha julgado necessário examinar, revisar ou avaliar. A seguir são apresentados os principais temas abordados.

Exame e Revisão do Balanço Patrimonial e Demonstrações Financeiras

O Conselho de Administração examinou e revisou as demonstrações financeiras da Companhia referentes ao período findo em 31 de dezembro de 2015, bem como aos

trimestres findos em 31 de março, 30 de junho e 30 de setembro de 2016, considerando ainda o parecer emitido sobre as respectivas demonstrações pelos auditores externos da Companhia. Nas reuniões do Comitê em relação às demonstrações financeiras da Companhia em 31 de dezembro de 2015 a 31 de Março e 30 de Junho participou o Auditor Externo da Companhia, visando apresentar seu parecer e destacar os pontos relevantes da sua revisão, os principais aspectos de controle interno e as publicações exigidas pelos reguladores dos Auditores Externos, incluindo em cada ocasião a confirmação de que: (i) não houve dificuldade na realização da sua auditoria; (ii) não houve divergência de opinião em relação à Administração; e (iii) não houve fatos que ameaçassem a sua independência.

Além disso, a empresa Ernst & Young (EY), na qualidade de auditores externos da TAM S.A. e suas afiliadas, participou da reunião do Conselho de Administração datada de 30 de setembro de 2016, com o objetivo de apresentar os principais aspectos da auditoria externa da TAM, os principais focos do seu processo de revisão e aspectos de controle interno.

Revisão dos Relatórios de Redução do Valor Recuperável (Impairment) das Unidades Geradoras de Caixa.

Na reunião de 7 de março de 2016, o Conselho de Administração revisou e analisou relatórios de prejuízo para unidades da Companhia para determinados ativos incluídos nas demonstrações financeiras de 31 de dezembro de 2015 geradoras de caixa relacionadas, de acordo com relatórios para esse efeito emitido pela administração da Companhia e Deloitte como empresa de consultoria contratada para esse fim e que ele estava presente nessa reunião. Na reunião datada de 1 de agosto de 2016, o Conselho de Administração revisou e analisou os relatórios correspondentes às unidades geradoras de caixa da Companhia para determinados ativos incluídos nas demonstrações financeiras de 30 de junho de 2016, como relatórios para efeito emitido pela administração da Companhia e KPMG, como uma empresa de consultoria contratada para esse fim e que estava presente nessa reunião.

Na reunião do Conselho de Administração datada de 04 de

julho de 2016, a área de Controladoria LATAM apresentou ao Conselho de Administração uma metodologia desenvolvida internamente para realizar uma avaliação precoce de indícios de imparidade. Esta nova ferramenta metodológica para determinar a necessidade de testes de impairment em profundidade de certos ativos de unidades geradoras de caixa.

Sistemas de Remuneração de Executivos e Funcionários.

O Comitê de Diretores discutido na reunião ordinária realizada em 25 de janeiro de 2016, os sistemas de remuneração e planos de remuneração para os gestores, os principais executivos e empregados da Companhia. Nessa reunião foram examinadas as políticas de remuneração atuais e planos de remuneração para altos executivos e operação de bônus de cálculo. Na reunião do Conselho de Administração datada de 30 de setembro de 2016, a contabilidade plana de tratamento de incentivo de longo prazo para executivos foi revisada.

Na reunião realizada em 07 de novembro de 2016, o Comitê de Diretores analisou as principais questões discutidas pelo Comitê de Liderança durante o ano, que compõem a maior liderança de iniciativas tem planejado para desenvolver a empresa, “Desafio Headcount” e a nova estrutura organizacional da LATAM. Em matéria de acordos de compensação e programa de incentivo de curto prazo para executivos e avaliação de desempenho de longo prazo de altos executivos que são revistos.

Exame relativo a operações com partes relacionadas e Aprovação da Política de Controle de Transações com Partes Relacionadas.

Em sessões de 6 de Junho de 2016 e 29 de Junho, 2016, o Conselho de Administração analisou e aprovou uma proposta de Política de Controle de Transações de Partes Relacionadas aplicáveis a LATAM e suas partes subsidiárias, que foi recomendado para e em última análise, aprovado pelo Conselho de Administração. Essa política considera os regulamentos legais e contábeis no controle e comunicação de transações com partes relacionadas, a política geral de ope-

rações regulares aprovado pelo Conselho e informado pelo fato essencial, os controles associada com as operações e as pessoas Indicações relacionada que deve ser preenchido por diretores e executivos seniores da Companhia. Adicionalmente transações de acordo com os regulamentos legais e contábeis aplicáveis à Companhia, têm a natureza de transações com partes relacionadas, a concessão pela Comissão examinou as aprovações relevantes.

Práticas de Governança Corporativa.

Em atendimento à Norma de Carácter General No. 385 emitida pela Superintendencia de Valores y Seguros do Chile (“NCG 385”), o Conselho Fiscal, nas reuniões realizadas em 6 de junho de 2016, 10 de novembro de 2016, 23 de janeiro de 2017 e 6 de março de 2017, analisou e examinou as práticas de governança corporativa da LATAM no ano de 2015, conforme o questionário previsto no Anexo I de tal NCG 385. Em tais reuniões, foram avaliados aprimoramentos às práticas de governança corporativa da Companhia, alguns dos quais foram recomendados ao Conselho de Administração para implementação, tais como treinamento para os membros do Conselho, planejamento e revisão anual do plano de melhoria contínua das funções e organização do Conselho, reuniões regulares com determinadas áreas da Companhia e implementação de procedimentos para a contratação de peritos que aconselham a Comissão sobre questões específicas.

Política de seleção de Serviços de Auditoria Externa.

Na reunião realizada em 1º de abril de 2016, o Conselho de Administração examinou e avaliou as regras e diretrizes para o controle dos serviços adicionais prestados pelos auditores externos, uma vez que as propostas que foram feitas no passado, tais como aqueles feitos no futuro, mostrar a firme intenção de LATAM Airlines Group para garantir a independência do seus auditores externos e avaliá-los, mudança, substituição ou rotação, na medida considerada necessária para a finalidade de garantir ao longo do tempo um fornecimento adequado de auditores de auditoria externa, o acima exposto, sem prejuízo das normas legais no Chile e no ex-

terior que se aplica à Companhia sobre a aprovação de uma política de seleção de serviços de auditoria externa, que foi recomendado e aprovado em última análise, pelo Conselho de Administração.

Política de Sustentabilidade.

Nas reuniões do Conselho de Administração de 6 de Junho de 2016 e 4 julho de 2016, o Conselho de Administração analisou a Política de Sustentabilidade proposto pela Administração, que foi recomendado e aprovado em última análise, pelo Conselho de Administração sociedade. Esta política inclui os objetivos da LATAM nesta área, responsabilidades atribuídas dentro da Administração para cumprir estes objetivos e as principais linhas de orientação, incluindo os compromissos internacionais, identificação das partes interessadas, metas e realizações.

Auditoria interna

Nas reuniões regulares do Conselho de Administração datada de 2 de maio de 2016, 5 de setembro de 2016 e 6 de Dezembro, 2016, eles examinaram e analisaram os relatórios sobre auditoria interna e de controlo emitido pelo auditor interno da LATAM. Nestas sessões a auditoria de 2016 foi aprovada, e durante todo o ano relatado suas principais conclusões. Na reunião do Conselho de Administração datada de 06 de junho de 2016, a auditoria interna mais relevante relata LATAM Airlines Brasil (TAM) emitidos até abril 2016 foram revisados.

Gestão de Riscos Corporativos

O Conselho de Administração, na reunião ordinária realizada em 02 de maio de 2016 recebeu uma atualização sobre o andamento do plano de gestão de riscos corporativos da Companhia, incluindo os riscos identificados, o progresso do projeto nos países do Grupo LATAM, avanços na gestão da “mesa de risco” e as sessões subsequentes de 4 de Julho e 7 de novembro de 2016 a análise de risco específica solicitada pela Comissão foram realizadas.

Compliance

O Conselho de Administração em sessão ordinária de 25 de janeiro de 2016 e 1 de agosto de 2016 receberam treinamento sobre o Programa de Conformidade que está atualmente em vigor a Companhia e seus principais conteúdos, entre os quais o Código de Conduta, políticas e procedimentos, Due Diligence de terceiros Intermediários (TPIs), “Crime Prevention manual”, assessoria contínua de Compliance, Programa Embaixadores, Hotline e investigações internas, avaliação de riscos, certificação e treinamento.

Recomendações do Conselho de Administração.

O Conselho Fiscal realizou ainda recomendações conforme indicado adiante neste relatório de gestão anual, com relação à indicação dos auditores externos da Companhia e agências de classificação de risco (rating) para o exercício de 2016.

Relatório de Atividades por Reunião do Conselho de Administração

Sem prejuízo ao exposto anteriormente, o Conselho Fiscal reuniu-se em sessões instaladas nas seguintes oportunidades, sobre as quais é apresentado um breve resumo das matérias examinadas em cada uma delas:

- 1) Sessão Ordinária Nº162 25/01/2016
 - Os activos por impostos diferidos no TAM.
 - Apresentação de Compliance.
 - Sistemas de remuneração e plano de remuneração de executivos. LATAM.
 - Carta resposta à Superintendencia de Valores de Chile (SVS).
- 2) Sessão Ordinária Nº163 07/03/2016
 - Comunicado de imprensa sobre os resultados em 31 de dezembro de 2015 (“Press Release”).
 - Análise do teste de “Impairment” (deterioração) de certos ativos incluídos nas demonstrações financeiras de 31 de dezembro de 2015.
 - Os ativos fiscais diferidos no TAM.
 - Licitação serviços de auditoria externa em 2016.

- 3) Sessão Extraordinária Nº42 15/03/2016
 - Análise de documentos exigidos pela regra geral 385.
- 4) Sessão Extraordinária Nº43 21/03/2016
 - Revisão das demonstrações financeiras de 31 de dezembro de 2015.
- 5) Sessão Extraordinária Nº44 30/03/2016
 - Apresentações de propostas de serviços de auditoria externa.
- 6) Sessão Ordinária Nº164 01/04/2016
 - Proposição de Auditores Externos e privados agências de notação para o exercício de 2016.
 - Política de Seleção de Serviços de Auditoria Externa de LATAM e de suas filiais.
 - Relatório Anual da Gestão de Conselho de Administração.
 - Agenda Anual do Conselho de Administração.
- 7) Sessão Ordinária Nº165 02/05/2016
 - Relatórios de Auditoria Interna Corporativa.
 - Atualize informações sobre Gestão de Riscos Corporativos.
 - Resumo dos pedidos feitos pelo Comitê de Administração.
- 8) Sessão Extraordinária Nº45 11/05/2016
 - Revisão das demonstrações financeiras de 31 de março de 2016.
 - Resumo dos pedidos feitos pelo Conselho de Administração.
- 9) Sessão Ordinária Nº166 06/06/2016
 - Rever o status das questões pendentes solicitados pelo Conselho.
 - Apresentação dos relatórios de auditoria interna sobre LATAM Brasil.
 - Análise da proposta para apresentação ao Conselho de Gestão de Riscos Corporativos.
 - Análise das questões pelo departamento jurídico incluído na lista de questões pendentes.

- Resumo dos pedidos feitos pelo Conselho de Administração.

10) Sessão Extraordinária Nº46 29/06/2016

- Análise das políticas de controle de operação com partes relacionadas LATAM.

11) Sessão Ordinária Nº167 04/07/2016

- Análise das políticas de controle de operação com partes relacionadas LATAM.
- Modelo de avaliação de sinais de deterioração antecipada
- Revisão SOX, planejar o ano.
- Gerenciamento de riscos corporativos, análise de risco dos Jogos Olímpicos.
- Apresentação sobre Sustentabilidade e DJSI (Dow Jones Sustainability Index).
- Resumo dos pedidos feitos pelo Conselho de Administração.

12) Sessão Ordinária Nº168 01/08/2016

- Análise do teste de "Impairment" (deterioração) de certos ativos incluídos nas demonstrações financeiras em 30 de junho de 2016.
- Carta recebida dos auditores externos.
- Apresentação da área de Revenue Accounting.
- Apresentação de área Compliance.
- Resumo dos pedidos feitos pelo Conselho de Administração.

13) Sessão Extraordinária Nº47 04/08/2016

- Revisão da investigação relacionada com a notificação a TAM Linhas Aéreas SA ("TAM") pela Secretaria da Receita Federal do Brasil.

14) Sessão Extraordinária Nº48 11/08/2016

- Revisão de Demonstrações Financeiras de 30 de junho de 2016.
- Resumo dos pedidos feitos pelo Conselho de Administração.

15) Sessão Ordinária Nº169 05/09/2016

- Plano de Auditoria Interna.
- Plano de Auditoria Externa PwC 2016.

- Apresentação sobre um aspecto do acordo com a SEC / DOJ.
- Resumo dos pedidos feitos pelo Conselho de Administração.

16) Sessão Ordinária Nº170 30/09/2016

- Apresentação da empresa de auditoria EY sobre a revisão das demonstrações financeiras da LATAM Brasil.
- Tratamento contábil de plano de incentivo de longo prazo para executivos.
- Questões de Compliance.
- Resumo dos pedidos feitos pelo Conselho de Administração.

17) Sessão Ordinária Nº171 07/11/2016

- Questões fiscais.
- Assunto de Gestão de Riscos Corporativos: Centros de Dados LATAM.
- Questões de Compliance.
- Comitê de Liderança.
- Resumo dos pedidos feitos pelo Conselho de Administração.

18) Sessão Extraordinária Nº49 10/11/2016

- Revisão de Demonstrações Financeiras de 30 de setembro de 2016.
- Resumo dos pedidos feitos pelo Conselho de Administração.

19) Sessão Extraordinária Nº50 10/11/2016

- Análise das práticas de governança corporativa da empresa, sob a regra geral No. 385.

20) Sessão Ordinária Nº172 06/12/2016

- Relatórios de Auditoria Interna.
- Status do Projeto "AGORA" (LATAM Brasil).
- Situação atual Revisão 2016 SOX e estatutos de Controle Interno.
- Carta recebida dos Auditores Externos.
- Questões legais e de Compliance.
- Resumo dos pedidos feitos pelo Conselho de Administração.

21) Sessão Extraordinária Nº 51 16/12/2016

- Questões legais e de Compliance.

III. Remuneração e Gastos do Conselho de Administração.

A Assembleia Geral Ordinária da Companhia realizada em 28 de abril de 2015 definiu a remuneração de cada Conselheiro membro do Conselho Fiscal em um valor equivalente a 67 Unidades de Fomento, na forma de subsídio mensal por participação nas reuniões do Conselho de Administração.

Para os fins do funcionamento do Conselho de Administração e seus assessores, a lei das Sociedades Anônimas estabelece que o seu orçamento de gastos deverá ser pelo menos igual à remuneração anual dos membros do Conselho de Administração e, nesse sentido, tal Assembleia Geral Ordinária aprovou um orçamento de 2.412 Unidades de Fomento para o exercício de 2015.

Com isso, os gastos do Conselho de Administração estão relacionados ao subsídio mensal por participação nas reuniões, não havendo quaisquer outros gastos ou despesas a informar.

IV. Recomendações do Conselho de Administração.

IV.1 Proposta de Indicação dos Auditores Externos.

Em uma reunião do Conselho de Administração de 1 de Abril de 2016 e em conformidade com as disposições do parágrafo 2) o inciso 8 do artigo 50bis da Lei nº 18.046, o Conselho de Administração decidiu propor ao Conselho de Administração os auditores externos que foram recomendados à Assembleia Geral Ordinária da Companhia em 26 de abril de 2016. Este, tendo anteriormente na reunião do Conselho de Administração datada de 30 de março de 2016, as empresas versões revistas participantes auditorias do processo de licitação. A este respeito, a Comissão decidiu propor ao Conselho a nomeação de empresas da sociedade PriceWaterhouseCoopers consultores, auditores e empresa. Limited ("PWC"), Ernst & Young Professional Serviços de Auditoria e Conselhos Limited ("EY") e KPMG LLP ("KPMG") como empresa de auditoria da Companhia, nessa ordem de prioridade, mas sem prejuízo recomendando a manutenção da PWC

como Empresa de Auditoria da Companhia para o ano no ano de 2016. A recomendação do Conselho de Administração para manter PWC como auditor externo da Companhia para 2016 baseou-se nas seguintes razões e fundamentos:

- (i) A Companhia colocou em prática um processo de licitação para serviços de auditoria externa para os anos de 2016, 2017 e 2018, que está sujeita a cada ano para a decisão da respectiva Assembleia Geral Anual de Acionistas da LATAM, todos nos termos do n.º 2 do oitavo parágrafo do artigo 50 bis da Lei 18.046 de Sociedades Anônimas. Neste processo de licitação que envolveu as três empresas acima mencionada. Note-se que para o período especificado acima, não foi solicitado a PWC para listar seus serviços de auditoria externa à TAM S.A e suas subsidiárias. Apenas EY e KMPG foram convidados a fazer ofertas de serviços de auditoria externa para a (a) LATAM Airlines Group S.A. e controladas (excluindo TAM S.A.), (b), a TAM S.A. e afiliadas, e (c) LATAM Airlines Group S.A. e TAM SA e suas controladas e subsidiárias. No caso da TAM S.A a decisão sobre a escolha do auditor externo para cada exercício corresponde ao respectivo conselho de administração e da proposta em causa não contempla a possibilidade de que PWC é eleito como auditor externo da TAM S.A e subsidiárias.
- (ii) Em termos de honorários e de horas e recursos disponíveis, em relação a LATAM Airlines Group S.A. e subsidiárias (excluindo TAM SA tem uma assinatura diferentes auditores), existem diferenças entre as três empresas de auditoria sugeriu aos acionistas da Companhia, correspondentes a PwC o menor lance em relação a honorários pelos serviços de auditoria para LATAM Airlines Group SA e suas subsidiárias (excluindo TAM S.A.) também estimou que o nível profissional dos auditores das três empresas seria equivalente.
- (iii) A três empresas de auditoria possuem sistemas de controle interno que visam garantir um nível adequado e equivalente de independência na prestação do serviço de auditoria. Conforme o disposto acima, apesar de a PWC

ser o auditor externo da LATAM Airlines Group S.A. pelos últimos 23 anos, a independência desta empresa de auditoria é garantida através da política observada pela PriceWaterhouseCoopers internacionalmente de rotação do sócio responsável por um cliente a cada cinco anos, de acordo com o disposto na letra f) do Artigo 243 da Lei No 18.045 do Mercado de Capitais do Chile. O atual sócio responsável pela auditoria da LATAM está a quatro anos desempenhando tal função.

- (iv) A qualidade do serviço da PWC prestado ao Grupo LATAM Airlines não apresenta nenhuma observação ou ressalva por parte da administração da Companhia ou do seu Conselho de Administração.
- (v) Desde o ano de 2014, os auditores externos da TAM S.A. e suas afiliadas é a empresa KPMG Auditores Independentes, integrante da rede global da KPMG. A esse respeito, a TAM S.A. e suas afiliadas compõem uma parte importante do balanço patrimonial e demonstrações financeiras consolidadas da LATAM Airlines Group S.A., o que constitui a existência de uma segunda empresa de auditoria externa, sendo esta também uma das mais importantes internacionalmente e que, adicionalmente à PWC, participará da prestação de serviços de auditoria externa.
- (vi) Foi considerada positiva a interação e coordenação entre as duas empresas de auditoria externa, PWC e KPMG, para o exercício de 2014 e 2015, na qualidade de auditorias externas do Grupo LATAM Airlines e da TAM S.A., respectivamente.
- (vii) Além disso, e de acordo com os resultados do processo de licitação acima referidos, a recomendação do Conselho de Administração, de acordo com o Comitê competente de Administração, o Conselho de Administração da TAM S.A é a designação de EY para auditor externo de TAM S.A. e suas subsidiárias, substituindo KPMG. Isto tendo em consideração a prestação econômica de EY e que isso permitiria que futuro houvesse três empresas de auditoria perfeitamente qualificadas para assumir o

comando da auditoria externa da LATAM.

IV.2 Proposta de Agências de Classificação de Risco (rating).

Em reunião realizada em 1 de abril de 2016, e com relação ao disposto no item número 2), inciso 8 do Artigo 50 Bis da Lei No 18.046 das Sociedades Anônimas, o Conselho Fiscal decidiu propor ao Conselho de Administração as agências classificadoras de risco que serão recomendadas à Assembleia Geral Ordinária da Companhia a ser realizada no dia 28 de abril de 2015. Nesse sentido, o Comitê decidiu propor ao Conselho de Administração da Companhia a indicação das empresas classificadoras de risco Fitch Chile Clasificadora de Riesgo Limitada e Feller-Rate Clasificadora de Riesgo Limitada.

Comitês de Diretorio de Latam Airlines Group

Em cumprimento ao acordo de acionistas (shareholders agreement) celebrado em 25 de janeiro de 2012 entre a LATAM Airlines Group S.A. e a TEP Chile S.A., em reunião ordinária do Conselho de Administração de 03 de agosto de 2012, os seguintes quatro Comitês foram criados para revisar, discutir e promover recomendações ao Conselho de Administração da companhia sobre matérias pertinentes a cada um deles.

(i) Comitê de Estratégia, (ii) Comitê de Liderança, (iii) Comitê de Finanças e (iv) Comitê de Marca, Produto e Programa de Passageiro Frequente. De acordo com o disposto no acordo de acionistas mencionado acima, cada um dos comitês será composto por dois ou mais membros do Conselho de Administração da LATAM, sendo que no mínimo um deles deverá ser um conselheiro eleito pela TEP Chile S.A.

O Comitê de Estratégia se concentrará na estratégia corporativa, assuntos estratégicos atuais, planos de três anos e premissas para as principais unidades de negócios e áreas funcionais, além de estratégias de revisões do alto escalão.

O Comitê de Liderança se concentrará, entre outras coisas, na cultura do grupo, estrutura organizacional de alto escalão, escolha do Vice-Presidente Executivo da LATAM Airlines Group

(doravante denominado “CEO da LATAM”) e aos que se reportam a ele; filosofia de remuneração corporativa, estruturas e níveis de remuneração e objetivos para o CEO da LATAM e outros funcionários essenciais, plano de sucessão ou contingência para o CEO da LATAM e avaliação de desempenho do CEO da LATAM.

O Comitê Financeiro se concentrará nas políticas e estratégia financeira, estrutura de capital, controle de políticas de compliance, estratégia de otimização fiscal e qualidade e confiabilidade das informações financeiras.

Por fim, o Comitê de Marca, Produto e Programa de Passageiro Frequentador se concentrarão em estratégias de marcas e iniciativas de construção da marca para as marcas corporativas e das principais unidades de negócios, as características de produtos e serviços para cada uma das principais unidades de negócio, estratégia do Programa de Passageiro Frequentador e características principais do programa e auditoria do desempenho da marca.

Ademais, mediante acordo do Conselho de Administração da LATAM Airlines Group S.A., firmado na reunião do conselho no. 389 em 10 de junho de 2014, foi criado um Comitê de Risco para supervisionar a implementação do pilar de riscos do plano estratégico da sociedade e, principalmente, monitorar a gestão de riscos do Grupo LATAM Airlines e zelar pela estruturação de uma matriz de riscos corporativos.

Transacciones con Partes Relacionadas

Em 02 de agosto de 2016, o Conselho de Administração aprovou uma Política de Control de operações de partes relacionadas aplicável a LATAM e todas as suas filiais, com base na LSA, que afirma que todas as operações de uma empresa de capital aberto uma parte relacionada deverão contribuir para o interesse social, realizadas em condições de mercado, bem como atender a certos requisitos exame prévio pelo comitê de diretores autorizados pelo conselho ou o conselho e divulgação, que diferem das que se aplicam a uma corporação fechada. Esta política inclui a definição pelo Conselho de transações

que são consideradas padrão, que foi aprovada na reunião do conselho de 29 de dezembro de 2009 e foi informado de que mesma data pelo fato relevante a SVS. Operações indicadas como de costume, pode ser executado sem os requisitos de análise e aprovação prévia do Conselho ou da junta.

LATAM Airlines Group realizou diversas transações com suas afiliadas, incluindo as entidades de propriedade de ou controladas por alguns de seus acionistas majoritários. Durante o curso normal dos negócios da LATAM, foram entregues e recebidos diversos tipos de serviços para e de empresas relacionadas, incluindo arrendamentos e troca de aviões, serviços de transporte de carga e de reservas.

A política da LATAM Airlines Group é não realizar transações com ou em benefício de qualquer acionista ou membro do Conselho de Administração, ou com qualquer entidade controlada por essas pessoas ou na qual elas tenham interesse econômico importante, salvo quando a transação estiver relacionada à LATAM e o preço e outras condições forem, pelo menos, tão favoráveis para a empresa quanto o que se poderia obter de um terceiro sob condições de mercado.

Tais transações estão resumidas nas demonstrações financeiras consolidadas auditadas para o exercício fiscal encerrado em 31 de dezembro de 2016.

Principios de un Buen Gobierno Corporativo

El buen Gobierno Corporativo de LATAM Airlines Group 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 LATAM Airlines Group 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 LATAM Airlines Group. Conforme lo anterior, LATAM Airlines Group tiene un compromiso con la transparencia y el cumplimiento de los estándares éticos y re-

gulatorios fijados por el Directorio para estos efectos.

Pilares da Governança Corporativa do Latam Airlines Group

Com o objetivo de assegurar uma Governança Corporativa adequada na LATAM Airlines Group e sem prejuízo das responsabilidades do Conselho de Administração e do Comitê de Diretores da LATAM, a administração tomou uma série de medidas, dentre as quais se destacam:

1. Publicação de um Código de Conduta para LATAM Airlines Group, único para todos os trabalhadores do grupo, que têm como objetivo zelar pelo cumprimento dos mais altos padrões éticos pede transparência por parte de todos os seus colaboradores, além do cumprimento normativo exigido pela LATAM Airlines Group.

O Grupo LATAM tem uma Reclamações Ética Channel (www.etica-grupolatam.com), através da qual os colaboradores podem realizar suas queixas diretamente por meio eletrônico, com privacidade e a segurança de que as queixas serão devidamente tratadas ou investigadas, com a garantia de que não haverá nenhuma represália contra o denunciante.

2. Código de Ética para altos executivos financeiros, que promove condutas honestas e éticas na divulgação de informações financeiras, o cumprimento de normas e a ausência de conflitos de interesse.

3. Manual de Manejo de Informações de Interesse, uma exigência da Superintendência de Valores y Seguros e, a partir da promulgação da Lei chilena N° 20.382 de Governança Corporativa, uma exigência também da legislação chilena sobre Mercado de Valores. Além das normas, a LATAM Airlines Group regula os critérios de divulgação de operações, os períodos de bloqueio voluntários para compra e venda de ações da companhia, os mecanismos de difusão contínua de informações de interesse para o mercado e os mecanismos de sigilo de informações confidenciais por parte dos colaboradores e executivos da LATAM.

4. Programa de Cumprimento (“Compliance”), conforme



o qual a Gerência de Compliance LATAM, que faz parte da Vice-Presidência Jurídica da LATAM Airlines Group, em coordenação com e sob a supervisão do Conselho de Administração e seu Comitê de Diretores, zela pelo cumprimento das leis e regulamentos que se aplicam aos negócios e atividades da LATAM Airlines Group nos diversos países em que opera.

Práticas de Governança Corporativa

Em 28 de março de 2017, foi enviado à Superintendência de Valores y Seguros do Chile o Relatório de Práticas Corporativas da LATAM, aprovado pelo Conselho de Administração da LATAM Airlines Group S.A. e elaborado segundo a Norma de Caráter Geral No. 385, antes N° 341, emitida em 8 de junho de 2015 pela Superintendencia de Valores y Seguros. Tal norma prevê o dever de informação até o dia 31 de dezembro de cada ano, a ser divulgado até, no máximo, 31 de março do ano seguinte.

A informação prestada anualmente à Superintendência deve compreender as seguintes matérias:

- ▶ Funcionamento do Conselho de Administração;
- ▶ Relação entre a sociedade, os acionistas e o público em geral;
- ▶ Substituição e remuneração dos principais executivos;
- ▶ Definição, implantação e supervisão de políticas e procedimentos de controle interno e gestão de riscos na empresa.

Estrutura De Propriedade E Principais Acionistas

Em 31 de janeiro de 2017, o LATAM Airlines Group contava com um total de 1.585 acionistas registrados, sendo controlada pelo Grupo Cueto.

terça-feira, 31 de janeiro de 2017

Nome ou Razão Social	Ações suscritas e pagadas em 31/01/2017	Porcentagem
1. Costa Verde Aeronautica SA	90.427.620	14,9%
2. Qatar Airways Investments (Uk) Ltd	60.837.452	10,0% ¹
3. Costa Verde Aeronautica Tres SPA	35.300.000	5,8%
4. Banco de Chile por Cuenta de Terceros No Residentes	28.809.081	4,8%
5. J P Morgan Chase Bank	27.608.310	4,6%
6. Inversiones Nueva Costa Verde Aeronautica Ltda	23.578.077	3,9%
7. Banco Itau Corpbanca por Cta de Inversionistas Extranjeros	21.481.918	3,5%
8. Axxion S.A.	18.473.333	3,0%
9. Tep Chile S.A.	18.342.913	3,0%
10. Inversiones Andes SPA	17.146.529	2,8%
11. Inversiones HS SPA	14.894.024	2,5%
12. Costa Verde Aeronautica SPA	12.000.000	2,0%

quinta-feira, 31 de dezembro de 2015

Nome ou Razão Social	Ações suscritas e pagadas em 31/12/2015	Porcentagem
1. Costa Verde Aeronautica SA	90.427.620	16,6%
2. Tep Chile SA	65.554.075	12,0%
3. Inversiones Nueva Costa Verde Aeronautica Ltda	23.578.077	4,3%
4. Banco de Chile por Cuenta de Terceros No Residentes	22.557.207	4,1%
5. J P Morgan Chase Bank	21.339.756	3,9%
6. Banco Itau por Cuenta de Inversionistas Extranjeros	18.653.574	3,4%
7. Axxion SA	18.473.333	3,4%
8. Inversiones Andes SPA	17.146.529	3,1%
9. Inversiones HS SPA	14.894.024	2,7%
10. Larrain Vial S A Corredora de Bolsa	12.986.050	2,4%
11. Banchile C de B S A	12.416.588	2,3%
12. Costa Verde Aeronautica SPA	12.000.000	2,2%

¹ Qatar tem 9,999999918% do total das ações emitidas da LATAM.

	31 jan 2017	31 dez 2015
Grupo Cueto	171.430.090	136.394.023
Qatar Airways	60.837.452	-
Grupo Eblen	35.945.199	35.945.199
Grupo Bethia	33.367.357	33.367.357
Grupo Amaro	18.342.913	65.554.075
ADRs	27.608.310	21.339.756
BDRs	-	2.418.235
AFPs	117.687.316	102.265.164
Inv. Extranjeros	61.700.947	51.909.593
Otros	79.488.109	96.364.699
Total	606.407.693	545.558.101

	31 jan 2017	31 dez 2015
Grupo Cueto	28,3%	25,0%
Qatar Airways	10,0% ²	0,0%
Grupo Eblen	5,9%	6,6%
Grupo Bethia	5,5%	6,1%
Grupo Amaro	3,0%	12,0%
ADRs	4,6%	3,9%
BDRs	0,0%	0,4%
AFPs	19,4%	18,7%
Inv. Extranjeros	10,2%	9,5%
Otros	13,1%	17,7%

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

1. O Grupo Cueto é o sócio controlador da LATAM, sendo formado pelos Srs. Juan José Cueto Plaza (um de nossos diretores), Ignacio Cueto Plaza (CEO da LAN), Enrique Cueto Plaza (CEO da LATAM) e alguns outros membros da família. Em 31 de janeiro de 2017 o Grupo Cueto detinha 28,27% das ações ordinárias da LATAM através das seguintes empresas (Tabela 1):

Tabela 1			
RUT	Participante	Quantidade Atual de Ações	%
81.062.300-4	Costa Verde Aeronáutica S.A.	90.427.620	14,91%
76.116.741-3	Inversiones Nueva Costa Verde Aeronáutica Ltda.	23.578.077	3,89%
76.213.859-K	Costa Verde Aeronáutica SpA	12.000.000	1,98%
76.237.329-7	Inversiones Caravia Dos y Cia. Ltda.	3.553.344	0,59%
76.237.354-8	Inversiones Priesca Dos y Cía. Ltda.	3.568.352	0,59%
76.237.343-2	Inversiones El Fano Dos y Cía. Ltda.	2.704.533	0,45%
76.327.426-8	Inv. La Espasa Dos y Cia. Ltda.	252.097	0,04%
76.809.120-K	Inv. La Espasa Dos S.A.	32.324	0,01%
96.625.340-1	Inv. Mineras del Cantabrico S.A.	13.743	0,00%
76.592.181-3	Costa Verde Aeronáutica Tres SpA	35.300.000	5,82%
	Total GRUPO	171.430.090	28,27%

² Qatar tem 9,9999999918% do total das ações emitidas da LATAM

2. Em relação à empresa **COSTA VERDE AERONÁUTICA S.A.**, seus acionistas são os seguintes (Tabela 2):

Tabela 2	
Acionista	%
Inversiones Costa Verde Aeronáutica Limitada	77,96%
TEP Chile S.A.	21,88%
Inversiones Mineras del Cantábrico S.A.	0,0001%
Inversiones Costa Verde Limitada y CIA en C.P.A.	0,13%
Acionistas minoritários	0,0001%

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

Tabela 3	
Acionista	%
Inversiones Costa Verde Limitada y CIA en C.P.A.	99,85%
Inversiones Costa Verde y CIA Limitada	0,131%
Inversiones Costa Verde Limitada	0,014%

4. **INVERSIONES COSTA VERDE LIMITADA Y COMPAÑÍA EN COMANDITA POR ACCIONES** mencionada anteriormente, (I na Tabela 3), tem os seguintes sócios (Tabela 4):

Tabela 4			
Acionista	Porcentagem	Sócio principal	RUT
Inmobiliaria e Inversiones El Fano Limitada	8%	Enrique Miguel Cueto Plaza	6.694.239-2
Inmobiliaria e Inversiones Caravia Limitada	8%	Juan José Cueto Plaza	6.694.240-6
Inmobiliaria e Inversiones Priesca Limitada	8%	Ignacio Javier Cueto Plaza	7.040.324-2
Inmobiliaria e Inversiones La Espasa Limitada	8%	Juan Jose Cueto Plaza	7.040.325-0
Inmobiliaria e Inversiones Puerto Claro Limitada	8%	Isidora Cueto, Felipe Cueto y María Emilia Cueto	18.391.071-K
Inmobiliaria e Inversiones Colunga Limitada	30%	Os mesmos acionistas da Inv. Mineras del Cantábrico S.A.	76.180.199-6
Inversiones del Cantábrico Limitada	30%	Os mesmos acionistas da Inv. Mineras del Cantábrico S.A.	76.006.936-1

5. Quanto à **INMOBILIARIA E INVERSIONES COLUNGA LIMITADA e INVERSIONES DEL CANTÁBRICO LTDA.** 100% da propriedade do Grupo Cueto, e seus acionistas finais, são dos senhores (i) Juan José Cueto Plaza, já qualificado; (ii) Ignacio Javier Cueto Plaza, já qualificado; (iii) Enrique Miguel Cueto Plaza, já qualificado; (iv) María Esperanza Cueto Plaza, rut 7.040.325-0, (v) Isidora Cueto Cazes, rut 18.391.071-k; (vi) Felipe Jaime Cueto Ruiz-Tagle, rut 20.164.894-7 (vii) María Emilia Cueto Ruiz-Tagle, rut 20.694.332-7 (viii) Andrea Raquel Cueto Ventura, rut 16.098.115-6 (ix) Daniela Esperanza Cueto Ventura, 16.369.342-9; (x) Valentina Sara Cueto Ventura, rut 16.369.343-7 (xi) Alejandra Sonia Cueto Ventura, rut 17.700.406-5; (xii) Francisca María Cueto

Ventura, rut 18.637.286-7; (xiii) Juan José Cueto Ventura, rut 18.637.287-5; (xiv) Manuela Cueto Sarquis, rut 19.078.071-6; (xv) Pedro Cueto Sarquis, rut 19.246.907-4; (xvi) Juan Cueto Sarquis, rut 19.639.220-3; (xvii) Antonia Cueto Sarquis, rut 20.826.769-8 (xviii) Fernanda Cueto Délano, rut 18.395.657-4 (xix) Ignacio Cueto Délano, rut 19.077.273-k; (xx) Javier Cueto Délano, rut 20.086.836-6 (xxi) Pablo Cueto Délano, rut 20.086.837-4 (xxii) José Cueto Délano, rut 20.963.574-7; (xxiii) Nieves Isabel Alcaíno Cueto, rut 18.636.911-4; (xxiv) María Elisa Alcaíno Cueto, rut 19.567.835-9 e (xxv) María Esperanza Alcaíno Cueto, rut 17.701.730-2.



6. Os acionistas da **Costa Verde Aeronáutica Tres SpA** são os seguintes (Tabela 5):

Tabela 5		
Acionista	%	Sócio principal
Costa Verde Aeronáutica S.A.	100%	Inversiones Costa Verde Aeronáutica Limitada (77,96%)

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

Tabela 6		
Socios	%	Sócio principal
Costa Verde Aeronáutica S.A.	99,99%	Inversiones Costa Verde Aeronáutica Ltda (99,8%)
Inversiones Costa Verde Aeronáutica Ltda	0,01%	Inv. Costa Verde Ltda y Cia en C.P.A.

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

Tabela 7	
Acionista	%
Inversiones Nueva Costa Verde Aeronáutica Dos Limitada	100%

9. Os sócios da **INVERSIONES PRIESCA DOS Y CIA. LTDA.** são os seguintes (Tabela 8):

Tabela 8	
Acionista	%
Ignacio Cueto	99%
Otros	1%

10. Os sócios da **INVERSIONES CARAVIA DOS Y CIA. LTDA.** são os seguintes (Tabela 9):

Tabela 9	
Acionista	%
Juan José Cueto	99%
Otros	1%

11. Os sócios da **INVERSIONES EL FANO DOS Y CIA. LTDA.** são os seguintes (Tabela 10):

Tabela 10	
Acionista	%
Enrique Cueto	99%
Otros	1%

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

Tabela 11	
Socios	%
Inversiones La Espasa Dos S.A.	99%
María Esperanza Alcaíno Cueto Uno y Cia. Ltda.	1%

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

Tabela 12	
Acionista	%
Inmobiliaria e Inversiones La Espasa Limitada	99%
María Esperanza Alcaíno Cueto Uno y Compañía Limitada	1%

A **INVERSIONES MINERAS DEL CANTÁBRICO LIMITADA**, é uma empresa 100% de propriedade do Grupo Cueto, e seus acionistas finais são as pessoas individualizadas no item 5 anterior.

O restante da base de acionistas é formada por diversos investidores institucionais, pessoas jurídicas e pessoas físicas. Em 31 de janeiro de 2017, 4,6% da propriedade da LATAM encontrava-se na forma de ADRs.

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

Acionista	Participação (em 31 de janeiro de 2017)	
	Número de ações subscritas e pagas	Porcentagem de propriedade sobre ações subscritas e pagas
Grupo Cueto³	171.430.090	28,3%
Costa Verde Aeronáutica S.A.	90.427.620	14,9%
Costa Verde Aeronáutica Tres SpA	35.300.000	5,8%
Inversiones Nueva Costa Verde Aeronáutica Ltda.	23.578.077	3,9%
Costa Verde Aeronáutica SpA	12.000.000	2,0%
Otros	10.124.393	1,7%
Qatar Airways	60.837.452	10,0%⁴
QATAR Airways Investments (UK) LTD	60.837.452	10,0%
Grupo Amaro⁵	18.342.913	3,0%
TEP Chile S.A.	18.342.913	3,0%
Grupo Eblen	35.945.199	5,9%
Inversiones Andes SpA	17.146.529	2,8%
Inversiones Andes II SpA	8.000.000	1,3%
Inversiones Pia SpA	5.403.804	0,9%
Comercial Las Vertientes SpA	5.394.866	0,9%
Grupo Bethia	33.367.357	5,5%
Axxion S.A.	18.473.333	3,0%
Inversiones HS SpA	14.894.024	2,5%
Outros acionistas minoritários	286.484.682	47,2%
Total	286.484.682	47,2%

³ O Grupo Cueto, ao qual também nos referimos como "Acionistas Controladores da LATAM", firmou um acordo de acionistas com os acionistas controladores da LATAM, TEP Chile e TAM, cujos termos estão detalhados a seguir.

⁴ Qatar tem 9,999999918% do total das ações emitidas da LATAM

⁵ O Grupo Amaro, ao qual também nos referimos como "Acionistas Controladores da TAM", firmou um acordo de acionistas com a LATAM e os acionistas controladores da LATAM, cujos termos estão detalhados a seguir.

Após a combinação com a TAM 2012, o Grupo Amaro, que inclui o Presidente, Mauricio Amaro e ex Diretoria Maria Claudia Amaro, entre outros, também se tornou acionista majoritário da LATAM Airlines Group, através TEP Chile SA (Rut No. 76152798-3), empresa 100% detida Grupo Amaro e através da participação majoritária da Holdco I, que tem 100% das ações ordinárias da TAM. Durante 2016, o Grupo Amaro reduziu a sua participação na LATAM, sendo a 31 de Janeiro de 2017, proprietário direto de 3,02% das ações ordinárias da LATAM Airlines Group e 5,82% indiretamente através de 21,88% de propriedade que detém Grupo Amaro na Costa Verde Aeronáutica S.A., o principal veículo de investimento do Grupo Cueto na LATAM.

Também durante 2016 e por ocasião do aumento de capital aprovado na Reunião Extraordinária de Accionistas de 18 de Agosto de 2016, a Qatar Airways entrou na propriedade da LATAM, a empunhar a 31 de janeiro de 2017 10,0%⁶ do total subscrito e integralizado LATAM Airlines Group através da empresa Qatar Airways Investments (UK) Ltd.

Finalmente declaramos que, até a presente data, os acionistas não formularam comentários nem propostas à marcha das negociações da empresa.

A seguir, apresentamos o número de ações subscritas e pagas de participação e porcentagem na propriedade da LATAM que possuíam cada um dos diretores e executivos principais da referida empresa:

Total Acciones Directorio		
	N° acciones	Porcentaje
Georges de Bourguignon Arndt⁴	0	-
Juan José Cueto Plaza⁵	171.430.090	28,27%
Ramón Eblen Kadis⁵	35.945.199	5,93%
Carlos Heller Solari⁵	33.367.357	5,50%
Juan Gerardo Jofré		
Maurício Rolim Amaro⁵	18.342.913	3,02%
Francisco Luzón López	0	-
Henri Philippe Reichstul	0	-
Giles Agutter	0	-

Total Acciones Ejecutivos		
	N° acciones	Porcentaje
Enrique Cueto Plaza e Ignacio Cueto Plaza⁵	171.430.090	28,27%
Armando Valdivieso Montes	95.859	0,02%
Ramiro Alfonsín	0	-
Claudia Sender	0	-
Juan Carlos Menció	0	-
Emilio del Real	0	-

4. Declaramos que Georges de Bourguignon Arndt não é detentor direto de ações da LATAM, e sim Representante Legal de uma empresa de propriedade de seus filhos, que detém 3.153 ações da LATAM.

5. Declaramos que Juan José Cueto Plaza, Enrique Cueto Plaza e Ignacio Cueto Plaza fazem parte do Grupo Cueto, Ramón Eblem Kadis do Grupo Eblen, Carlos Heller Solari do Grupo Bethia e Maurício Rolim Amaro do grupo Amaro, e nenhum detém por si mesmo as ações mencionadas acima, e sim através do grupo de que participam.

6 Qatar tem 9,999999918% do total das ações emitidas da LATAM

Acordo de acionistas

Após a fusão entre LAN e TAM em junho de 2012, a LAN Airlines S.A. passou a ser o “LATAM Airlines Group S.A.” e a TAM continua existindo como subsidiária da Holdco I e da LATAM. Para implementar essa fusão, os acionistas controladores da TAM constituíram quatro novas sociedades anônimas de capital fechado, nos termos das leis chilenas: TEP Chile, Holdco I, Holdco II e Sister Holdco. Após concretizada a operação, a Holdco II e a Sister Holdco deixaram de existir.

Antes da fusão de operações, o LATAM Airlines Group e seus acionistas controladores celebraram vários acordos de acionistas com a TAM, seus acionistas controladores (atuando através da TEP Chile) e Holdco I, estabelecendo assim acordos e restrições relacionados à governança corporativa na tentativa de equilibrar os interesses do LATAM Airlines Group, como proprietário de substancialmente todos os direitos econômicos sobre a TAM, e os acionistas controladores da TAM, como os sempre acionistas controladores da TAM nos termos da legislação brasileira. Para atingir tais objetivos, os diferentes acordos de acionistas estabeleceram a proibição de tomar determinadas medidas e decisões corporativas de relevo sem a aprovação prévia por maioria qualificada de seus acionistas e/ou da diretoria da Holdco I ou da TAM. Além disso, esses acordos de acionistas estabelecem os acordos das partes em relação à governança corporativa e à administração do LATAM Airlines Group após a fusão das operações da LAN e TAM.

Governança e Administração do Grupo LATAM

Em relação à governança e à administração do Grupo LATAM, existem diferentes acordos de acionistas:

1. Acordo de Acionistas do Grupo Controlador: celebrado entre os acionistas controladores da LATAM e da TEP Chile, que estabelece os acordos relativos à governança corporativa, ao control e à operação da LATAM, Holdco I, TAM e suas respectivas subsidiárias, e regulamenta os votos e as transferências

das ações ordinárias do LATAM Airlines Group e das ações com direito a voto da Holdco I de propriedade da TEP Chile.

2. Acordo de Acionistas do LATAM Airlines Group-TEP: celebrado entre a LATAM e a TEP Chile, que, entre outros aspectos, estabelece os acordos relativos à governança corporativa, à administração e à operação da LATAM, e regulamenta as relações entre a LATAM e outros membros do Grupo LATAM.
3. Acordo de Acionistas da Holdco I: celebrado entre a LATAM, a Holdco I e a TEP Chile, que estabelece os acordos relativos à governança corporativa, à administração e à operação da Holdco I, e às votações e transferências de ações com direito a voto da Holdco I.
4. Acordo de Acionistas da TAM: celebrado entre LATAM, Holdco I, TAM e TEP Chile, que estabelece os acordos relacionados à governança corporativa, administração e operação da TAM e suas subsidiárias.

Logo após a fusão das operações da LAN e da TAM, o Acordo de Acionistas da Holdco I e o Acordo de Acionistas da TAM estabeleceram os acordos entre as partes em relação à governança e administração da Holdco I, da TAM e de suas subsidiárias (em conjunto, o “Grupo TAM”).

Descrevemos a seguir as principais disposições dos acordos de acionistas mencionados nos itens 1 e 2 acima. É importante deixar claro que os direitos e as obrigações dos membros do Grupo Controlador são regulamentados pelos termos e pelas condições desses acordos de acionistas, e não pelo resumo de qualquer informação contida neste relatório anual.

Composição da Diretoria do LATAM Airlines Group

El señor Maurício Rolim Amaro fue reelegido director de LATAM Airlines Group en abril de 2015. Si el señor Amaro deja su cargo vacante por cualquier razón durante el periodo de dos años, TEP Chile tiene el derecho a designar su reem-

plazo para completar con el mencionado plazo. Con posterioridad, el directorio de LATAM Airlines Group designará cualquiera de sus miembros como Presidente del mismo, en conformidad a sus estatutos vigentes. Maria Cláudia Oliveira Amaro fue elegida como directora de LATAM Airlines Group en junio de 2012, y renunció a su cargo en septiembre de septiembre 2014. En la misma fecha, y de acuerdo a la ley chilena, Henri Philippe Reichstul fue designado por el directorio para reemplazar a Maria Cláudia Oliveira Amaro hasta la próxima junta de accionistas que tuvo lugar en Santiago de Chile el día 28 de abril de 2015, en la que fue igualmente designado miembro del directorio.

Administração do Grupo LATAM

Em junho de 2012, Enrique Cueto Plaza assumiu o cargo de CEO da LATAM (“LATAM CEO”). O cargo de LATAM CEO é o mais elevado do LATAM Airlines Group, sendo diretamente subordinado à Diretoria da LATAM. O CEO da LATAM é encarregado da supervisão geral, da direção e do controle dos negócios da LATAM Airlines Group e de algumas outras responsabilidades estabelecidas no Acordo de Acionistas do LATAM Airlines Group-TEP. Em caso de eventual saída do LATAM CEO atual, a Diretoria da LATAM designará seu sucessor assim que receber a recomendação do Comitê de Liderança.

Em junho de 2012, Ignacio Cueto Plaza assumiu o cargo de CEO da LAN (“LAN CEO”). O CEO da LAN é diretamente subordinado ao CEO da LATAM, sendo encarregado da supervisão geral, da direção e do controle das operações de passageiros e cargas do Grupo LATAM, exceto aquelas realizadas pela Holdco I, pela TAM e por suas subsidiárias, sendo também encarregado da atividade internacional de passageiros do Grupo LATAM. O CEO da LAN, junto com o CEO da TAM, tem a responsabilidade de recomendar o candidato a CEO da LATAM para atuar como chefe da operação internacional de passageiros do Grupo LATAM (inclusive operações de vôos regionais e de longo alcance), cuja subordinação é

conjunta com o CEO da TAM. Os principais executivos do Grupo LATAM (além do CEO da LATAM e aqueles do Grupo TAM) serão designados pelo CEO da LATAM, sendo diretamente ou indiretamente subordinados a ele. Ignacio Cueto deixará seu cargo de CEO da LAN no dia 15 de abril de 2017 para candidatar-se à diretoria da LATAM, e, de acordo com a estratégia de construir uma empresa mais simples, o cargo não será substituído.

A sede corporativa do LATAM Airlines Group continuará localizada em Santiago, no Chile.

Descrevemos a seguir as principais disposições dos acordos de acionistas mencionados nos itens 3 e 4 acima. É importante deixar claro que os direitos e as obrigações dos integrantes desses acordos são regulamentados pelos termos e pelas condições desses acordos de acionistas, e não pelo resumo de qualquer informação contida neste relatório anual.

Composição das Diretorias da Holdco I e da TAM

O Acordo de Acionistas da Holdco I e o Acordo de Acionistas da TAM prevêem, em termos gerais, diretorias idênticas e o mesmo CEO para a Holdco I e a TAM, sendo a LATAM responsável por indicar dois diretores e a TAM, quatro diretores (inclusive o Presidente do Conselho de Diretores).

Maria Cláudia Oliveira Amaro renunciou a seu cargo de diretora no dia 8 de setembro de 2014 e, para substituí-la, a diretoria indicou o Sr. Henri Philippe Reichstul. Uma renovação total da Diretoria da TAM foi realizada em abril de 2015.

O Acordo de Acionistas do Grupo Controlador estabelece que as pessoas eleitas pelos acionistas controladores da LATAM ou pelos acionistas controladores de TAM (ou em representação deles) como membros da Diretoria da LATAM serão também membros das diretorias da Holdco I e da TAM.

Administração da Holdco I e da TAM

Os assuntos e negócios diários da Holdco I serão administrados pelo CEO do Grupo TAM sob a supervisão da Diretoria da Holdco I. Os assuntos e negócios diários da TAM serão administrados pelos Diretores da TAM sob a supervisão da Diretoria da TAM. Os “Diretores da TAM” são o CEO do Grupo TAM, o CFO da TAM, o COO da TAM e o CCO da TAM. Atualmente, o cargo de CEO da TAM é ocupado por Cláudia Sender. O CEO do Grupo TAM será encarregado da supervisão geral, da direção e do controle dos negócios e das operações do Grupo TAM (no que diz respeito ao que não forem os negócios internacionais de passageiros do Grupo LATAM), e cumprirá todas as ordens e resoluções dos diretores da TAM. O primeiro CFO da TAM, “CFO da TAM CFO”, foi designado em conjunto pela LATAM e pela TEP Chile, e qualquer sucessor do CFO será designado pela TEP Chile entre três candidatos propostos pela LATAM. O COO da TAM, “COO da TAM”, e o gerente comercial da TAM, “CCO da TAM”, serão designados em conjunto e recomendados à Diretoria da TAM pelo CEO do Grupo TAM e o CFO da TAM, devendo, além disso, ser aprovado pela Diretoria da TAM. Esses acordos de acionistas regulamentam, ainda, a composição das diretorias subsidiárias da TAM.

Após a fusão, a TAM mantém sua sede em São Paulo, Brasil.

Atos que exigem Maioria Qualificada

Determinados atos da Holdco I ou da TAM exigem a aprovação, por maioria qualificada, da Diretoria ou dos acionistas da Holdco I ou da TAM, exigindo efetivamente a aprovação da LATAM e da TEP Chile antes de serem levados a cabo.

Os atos que exigem a aprovação, por maioria qualificada, das diretorias da Holdco I ou da TAM, são os seguintes:

- ▶ aprovar o orçamento anual, o plano de negócios e os negócios plurianuais (em conjunto, os “Planos Aprovados”), e, além disso, as alterações desses planos;

- ▶ cumprir ou acordar qualquer ato que implique ou possa implicar, individualmente ou de forma agregada, qualquer gasto de capital, operacional ou outro gasto de qualquer empresa da TAM e suas subsidiárias acima de (i) 1% das receitas ou 10% dos lucros (o que for menor) nos termos dos planos aprovados, em relação aos atos que afetem as partidas da demonstração de resultados; ou (ii) 2% dos ativos ou 10% do caixa e equivalentes de caixa (cf. a definição do IFRS), o que for menor, de acordo com o estabelecido nos Planos Aprovados e em vigor, em relação aos atos que afetem a situação de fluxo de caixa;
- ▶ criar, afastar ou admitir novos acionistas em alguma das subsidiárias da respectiva empresa, exceto na medida em que esteja expressamente contemplado nos planos aprovados;
- ▶ aprovar a aquisição, alienação, modificação ou oneração, por parte de qualquer empresa da TAM, de qualquer ativo superior a US\$15 milhões ou de qualquer valor acionário ou de valores conversíveis em ações de qualquer empresa da TAM ou da Empresa, exceto na medida em que isso esteja expressamente contemplado nos Planos aprovados;
- ▶ aprovar qualquer investimento em ativos não relacionados com o objeto social de qualquer empresa da TAM, salvo na medida em que isso esteja expressamente contemplado nos Planos aprovados;
- ▶ firmar qualquer contrato de valor superior a US\$15 milhões, salvo na medida em que isso esteja expressamente contemplado nos Planos aprovados;
- ▶ firmar qualquer contrato relacionado a distribuição de lucros, associações de empresas, colaborações de negócios, participação em alianças, acordos de código compartilhado, exceto pelo aprovado nos planos de negócios e no previsto e realizado, exceto na medida em que isso esteja expressamente contemplado nos Planos aprovados;
- ▶ liquidar, modificar, ou renunciar a qualquer direito ou demanda de uma empresa correspondente ou suas subsidiárias em valor superior a US\$15 milhões, exceto na medida em que isso esteja expressamente contemplado nos Planos aprovados;
- ▶ iniciar, tomar parte em, comprometer ou estabelecer qualquer ato relevante em relação a qualquer litígio ou processo

em valor superior a US\$15 milhões, relacionado com a respectiva empresa, exceto na medida que isso esteja expressamente contemplado nos Planos aprovados;

- ▶ aprovar a assinatura, o aditamento, a rescisão ou a ratificação de contratos com terceiros, exceto na medida que isso esteja expressamente contemplado nos Planos aprovados;
- ▶ aprovar qualquer demonstração financeira, modificação, ou qualquer política contábil, de dividendos ou impositiva da respectiva empresa;
- ▶ aprovar a outorga de qualquer interesse sobre valores ou garantias de obrigações de terceiros;
- ▶ designar executivos que não sejam o CEO da Holdco I ou os Diretores da TAM, ou reeleger os atuais CEO da TAM ou CFO da TAM; e
- ▶ aprovar qualquer voto da respectiva empresa ou suas subsidiárias em sua qualidade de acionista.

Os atos que exigem a aprovação de maioria qualificada dos acionistas são as seguintes:

- ▶ aprovar qualquer modificação nos estatutos de qualquer respectiva empresa ou suas subsidiárias em relação às seguintes matérias: (i) objeto social; (ii) capital corporativo; (iii) direitos inerentes a cada classe de ações e seus acionistas; (iv) as atribuições de assembléias ordinárias de acionistas ou as limitações às atribuições da Diretoria; (v) alterações no número de diretores ou executivos; (vi) o prazo; (vii) alteração das sedes corporativas de uma respectiva empresa; (viii) a composição, as atribuições e os compromissos da administração de qualquer respectiva empresa; e (ix) dividendos e outras distribuições;
- ▶ aprovar a dissolução ou liquidação de uma respectiva empresa;
- ▶ aprovar a transformação, fusão, separação ou qualquer tipo de reorganização societária de uma respectiva empresa;
- ▶ pagar ou distribuir dividendos ou realizar qualquer outro tipo de distribuição aos acionistas;
- ▶ aprovar a emissão, o resgate ou a amortização de instrumentos de dívida, valores acionários ou valores conversíveis;
- ▶ aprovar um plano de alienação de 50% ou mais dos ativos

da Holdco I, por meio de venda, oneração ou a outro título, conforme determinado no balanço do ano anterior;

- ▶ aprovar a alienação de 50% ou mais dos ativos de uma subsidiária da Holdco I que represente ao menos 20% da Holdco I, por meio de venda, oneração ou a outro título, ou aprovar a venda, oneração ou alienação de valores acionários de forma que a Holdco I perca o controle;
- ▶ aprovar a concessão de interesses sobre instrumentos ou garantias para garantir as obrigações superiores a 50% dos ativos de uma respectiva empresa; e
- ▶ aprovar a execução, modificação, rescisão ou ratificação dos atos ou contratos com partes relacionadas, mas apenas nos casos em que a legislação pertinente exija a aprovação dessas matérias.

Acordos de Votos, Transferências e Outros Acordos

O grupo controlador da LATAM e as TEP Chile definiram no Acordo de Acionistas do Grupo Controlador que duas respectivas ações ordinárias do LATAM Airlines Group serão usadas da seguinte forma nas votações

- ▶ até esse momento, TEP Chile vende qualquer uma de suas ações ordinárias da LAN (que não sejam as ações isentas, cf. definido a seguir e em poder da TEP Chile), o Grupo Controlador do LATAM Airlines Group usará suas ações ordinárias do LATAM Airlines Group para eleger a diretoria do LATAM Airlines Group a qualquer indivíduo designado pela TEP Chile, salvo se a TEP Chile possuir ações ordinárias suficientes do LATAM Airlines Group para eleger diretamente dois membros da Diretoria do LATAM Airlines Group;
- ▶ as partes aceitam usar suas ações ordinárias do LATAM Airlines Group para apoiar as outras partes no afastamento ou na substituição de diretores ou outros indicados pela diretoria do LATAM Airlines Group;
- ▶ as partes aceitam consultar umas às outras e envidar esforços de boa-fé para estabelecer acordos e atuar em conjunto em todos os atos (exceto os atos que exijam a aprovação da maioria nos termos da legislação chilena) e ser consideradas

pela diretoria do LATAM Airlines Group ou pelos acionistas do LATAM Airlines Group;

- ▶ as partes aceitam manter a Diretoria do LATAM Airlines Group com um total de nove membros e manter o quórum exigido pela maioria da Diretoria do LATAM Airlines Group; e
- ▶ caso, após ter envidado esforços de boa-fé para chegar a um acordo em relação a qualquer ato que exija aprovação por maioria qualificada nos termos da legislação chilena e um período de mediação, as partes não consigam chegar a esse acordo, a TEP Chile aceita dar seu voto na matéria que exija maioria qualificada cf. indicado pelos acionistas controladores do LATAM Airlines Group, ao qual nos referimos como “voto direto”.

O número de “ações isentas” da TEP Chile significa que o número de ações ordinárias do LATAM Airlines Group que a TEP Chile detenha, imediatamente após a data de vigência, acima de 12,5% das ações ordinárias vigentes do LATAM Airlines Group, será determinado com base na diluição total.

As partes do Acordo de Acionistas da Holdco I e do Acordo de Acionistas da TAM aceitaram usar suas ações com direito a voto da Holdco I e as ações da TAM para dar efeito aos acordos relacionados com a representação da Diretoria da TAM discutido anteriormente.

Restrições às Transferências

Nos termos do Acordo de Acionistas do Grupo Controlador, os acionistas controladores do LATAM Airlines Group e da TEP Chile estão sujeitos a determinadas restrições relacionadas a vendas, transferências e gravames das ações ordinárias do LATAM Airlines Group e (apenas no caso da TEP Chile) as ações com direito a voto da Holdco I. Salvo por um número limitado das ações ordinárias do LATAM Airlines Group, nem os acionistas controladores do LATAM Airlines Group nem os da TEP Chile poderão vender as ações ordinárias do LATAM Airlines Group, e a TEP Chile não poderá vender os direitos acionários da Holdco I, até junho de 2015. Posteriormente,

qualquer uma das partes estará autorizada a vender ações ordinárias do LATAM Airlines Group, sem prejuízo de (i) determinadas limitações de volume e frequência dessa venda e (ii) apenas no caso da TEP Chile, a TEP Chile deverá cumprir determinados requisitos mínimos de propriedade. Após junho de 2022, a TEP Chile poderá vender em bloco todas as suas ações do LATAM Airlines Group e os direitos acionários da Holdco I, sem prejuízo das seguintes condições: (i) a aprovação da Diretoria da LATAM em relação ao cessionário; (ii) que a venda não tenha efeito adverso; e (iii) que o direito de aquisição preferencial seja em favor dos acionistas controladores do LATAM Airlines Group, condições às quais nos referimos em conjunto como “disposições de venda em bloco”. Um “efeito adverso” é definido no Acordo de Acionistas do Grupo Controlador como um efeito adverso relevante sobre a capacidade da Holdco I de receber os benefícios totais da propriedade da TAM e suas subsidiárias para conduzir os negócios de companhia aérea em nível mundial. O grupo controlador do LATAM Airlines Group aceitou transferir todas as ações com direito a voto da Holdco I adquiridas em conformidade com tal direito de aquisição preferencial da LATAM, pelo mesmo valor pago por essas ações.

Além disso, a TEP Chile pode vender, a partir de junho de 2015, todas as ações ordinárias do LATAM Airlines Group e as ações com direito a voto da Holdco I, sem prejuízo do cumprimento das cláusulas de venda em bloco, caso ocorra um evento de liberação (cf. descrito anteriormente) ou se a TEP Chile for obrigada a realizar um ou mais votos dirigidos durante qualquer período de 24 meses em duas assembleias (consecutivas ou não) de acionistas do LATAM Airlines Group realizadas com intervalo de pelo menos 12 meses, e caso o LATAM Airlines Group não tenha exercido integralmente a conversão de opções descrita anteriormente. Um “evento de liberação” ocorrerá caso (i) seja realizado um aumento de capital do LATAM Airlines Group, (ii) a TEP Chile não exerça na íntegra seus direitos preferenciais outorgados nos termos da legislação chilena pertinente em relação ao aumento de capital em relação a todas as ações ordinárias restritas do LATAM Airlines Group, e (iii) após a conclusão do aumento de capital, o indivíduo designado pela TEP Chile para a votação da Dire-

toria do LATAM Airlines Group, com a colaboração do Grupo Controlador do LATAM Airlines Group, não seja eleito membro da Diretoria do LATAM Airlines Group.

Além disso, após 22 de junho de 2022 e depois da data de vigência da propriedade total (cf. descrito a seguir na seção “Opção de Conversão”), a TEP Chile poderá vender integralmente ou parcialmente suas ações ordinárias do LATAM Airlines Group, sem prejuízo a (i) do direito de preferência de aquisição em favor dos acionistas controladores da LATAM; e (ii) das restrições à venda de ações ordinárias do LATAM Airlines Group mais de uma vez num período de 12 meses.

O Acordo de Acionistas do Grupo Controlador prevê determinadas exceções a essas restrições à transferência para determinadas ações em poder do LATAM Airlines Group realizadas pelas partes e para transferências às empresas afiliadas, em cada caso sob certas circunstâncias limitadas.

Além disso, a TEP Chile, no Acordo de Acionistas da Holdco I, aceitou não usar suas ações com direito a voto da Holdco I, nem tomar qualquer outra medida, para apoiar qualquer transferência, por parte da Holdco I, de ações ou valores conversíveis em ações emitidos por ela ou por pela TAM, ou qualquer uma de suas filiais sem o consentimento prévio por escrito da LATAM.

Restrições às transferências de ações da TAM

A LATAM aceitou, no Acordo de Acionistas da Holdco I, não vender nem transferir ações da TAM a qualquer pessoa (que não sejam nossas filiais), enquanto a TEP Chile detiver ações com direito a voto da Holdco I. Sem prejuízo do anterior, a LATAM terá o direito de realizar tal venda ou transferi-las se, simultaneamente a tal venda ou transferência, a LATAM (ou sua cessionária) adquirir todas as ações com direito a voto da Holdco I que sejam de propriedade da TEP Chile por um valor igual à então base tributável da TEP Chile em tais ações e qualquer custo com que a TEP Chile deva arcar para concretizar tal venda ou transferência. A TEP Chile outorgou irrevogavelmente à LATAM o direito atribuível de comprar todas as

ações com direito a voto da Holdco I que sejam propriedade da TEP Chile, em relação a tal venda.

Opção de Conversão

Nos termos do Acordo de Acionistas do Grupo Controlador e do Acordo de Acionistas da Holdco I, a LATAM tem o direito unilateral de converter nossas ações sem direito a voto da Holdco I em ações com direito a voto da Holdco I, no limite máximo permitido por lei, e a aumentar nossa representação nas diretorias da TAM e da Holdco I nos termos permitidos pelas leis brasileiras que dispõem sobre a propriedade estrangeira e por outras leis pertinentes, caso a conversão não tenha efeito adverso (definido anteriormente na seção “Restrições às Transferências”).

Durante ou depois de junho de 2022, e depois que a LATAM tiver convertido todas as ações sem direito a voto da Holdco I em ações com direito a voto da Holdco I nos termos permitidos pelas leis brasileiras e outras legislações pertinentes, a LATAM terá o direito de adquirir todas as ações com direito a voto da Holdco I que estejam em poder dos acionistas controladores da TAM por um valor igual à sua base tributável nessas ações, e os custos com que deva arcar para concretizar tal venda, valor ao qual nos referimos como “contraprestação de venda”. Caso a LATAM não exerça oportunamente o direito de compra dessas ações ou se, após 22 de junho de 2022, a LATAM tiver o direito, nos termos da legislação brasileira e outras leis pertinentes, de converter todas as ações sem direito a voto da Holdco I em ações com direito a voto da Holdco I, e se tal conversão não tiver efeito adverso, mas não tenhamos exercido o direito em sua totalidade num período específico, os acionistas controladores da TAM terão o direito de oferecer a nós suas ações com direito a voto da Holdco I por um valor igual ao preço de venda.

Aquisições de Ações da TAM

As partes ham acordado que todas as aquisições de ações comuns da TAM por parte do LATAM Airlines Group, Holdco I, TAM ou qualquera de sus respectivas subsidiárias a partir e



depués do prazo efectivo da combinação de negócios serão realizadas por Holdco I.

Os principais órgãos de Governança Corporativa do LATAM Airlines Group são a Diretoria e o Comitê de Diretores (que exerce, ainda, as funções de Conselho Fiscal para os fins da Lei Sarbanes-Oxley dos Estados Unidos da América), junto com os Comitês de Estratégia, Finanças, Liderança e Produto, Marca e Programa de Fidelidade criados após a fusão da LAN com a TAM. As principais atribuições desses órgãos corporativos são detalhadas a seguir.

Dividendos

Em termos de dividendos, a Empresa estabeleceu que sejam iguais ao mínimo exigido por lei, ou seja, 30% dos lucros, de acordo com as normas vigentes. Isso não impede que, eventualmente, possam ser distribuídos dividendos acima desse mínimo obrigatório, atendendo às particularidades e circunstâncias factuais que possam surgir no decurso do ano. De agora em diante, a Empresa não espera alterações na política de dividendos.

Durante os anos de 2014 e 2015, a Empresa não apresentou lucros e, portanto, não houve distribuição de dividendos. Em 2016, foram provisionados US\$ 20.766.119 referentes a dividendos que serão pagos durante o ano de 2017.

Política Financeira

A Diretoria Corporativa de Finanças é responsável por administrar a Política Financeira da Companhia. Esta Política permite à Companhia responder de maneira eficiente às condições externas à operação do negócio e, desse modo, manter e antecipar um fluxo de recursos estável para assegurar a continuidade das operações.

Além disso, o Comitê de Finanças, composto pela Vice-Presidência Executiva e por membros do Conselho de Administração da LATAM, reúne-se periodicamente para analisar e propor ao Conselho de Administração a aprovação de temas não previstos pela Política Financeira.

A Política Financeira do Grupo LATAM Airlines tem os seguintes objetivos:

- ▶ Garantir um nível de liquidez mínimo para a operação. Preservar e manter níveis de caixa adequados, a fim de garantir o atendimento às necessidades da operação e seu crescimento. Manter um nível adequado de linhas de crédito com bancos locais e estrangeiros para responder a eventuais contingências.
- ▶ Manter um nível e perfil de endividamento adequado, de acordo com o crescimento das operações e considerando o objetivo de minimizar os custos de financiamento.
- ▶ Rentabilizar os saldos de caixa, mediante aplicações financeiras que garantam risco e liquidez consistentes com a Política de Aplicações Financeiras.
- ▶ Reduzir os impactos dos riscos de mercado, tais como variações no preço do combustível, nas taxas de câmbio e na taxa de juros, sobre a margem líquida da Companhia.
- ▶ Reduzir o Risco de Contraparte, mediante diversificação e estabelecimento de limites para investimentos e operações com as contrapartes.
- ▶ Garantir sempre a previsibilidade da situação financeira projetada da companhia no longo prazo, de modo a antecipar situações de descumprimento de *covenants*, redução da liquidez, deterioração dos índices financeiros assumidos com agências de rating, etc.

A Política Financeira estabelece diretrizes e restrições para a gestão das operações de Liquidez e Aplicações Financeiras, Atividades de Financiamento e Gestão de Risco de Mercado.

Política de Liquidez e Aplicações Financeiras

Ao longo de 2016, o Grupo LATAM Airlines manteve um nível de liquidez adequado, com o objetivo de se proteger contra possíveis choques externos, bem como a volatilidade e ciclicidade inerentes ao setor, tendo encerrado dezembro de 2016 com um índice de liquidez de aproximadamente 19% sobre a receita total dos últimos 12 meses, o que inclui uma linha de crédito comprometida em um valor total de US\$ 325 milhões com nove instituições financeiras locais e internacionais, que se encontrava disponível ao final do exercício.

Além disso, em 2016 a companhia continuou financiando com recursos próprios uma parte significativa dos adiantamentos associados à fabricação de aviões (*pre-delivery payments*), vinculados às aeronaves Boeing e Airbus que a LATAM receberá futuramente. O saldo de em antecipações de aeronaves financiadas com recursos próprios em 31 de dezembro de 2016 totalizaram US\$ 170 milhões.

Em 2016, a companhia foi capaz de reduzir sua dívida bruta em aproximadamente US\$412 milhões, através da quitação de dívidas a vencer no montante aproximado de US\$1.816 milhões e extensão através de novas dívidas no valor de US\$1.404 milhões. Entre as principais atividades de financiamento realizadas em 2016 estão a emissão de dívida relacionada à aquisição de aeronaves e motores por aproximadamente US\$903 milhões, e aproximadamente US\$501 milhões de dívida bancária para fins gerais.

O objetivo da Política de Aplicações Financeiras é centralizar as decisões de investimento de forma a otimizar a rentabilidade, ajustada pelo risco moeda, sujeita à manuten-



ção de um nível adequado de segurança e liquidez.

Além disso, a Companhia busca administrar o risco através da diversificação de contrapartes, prazos, moedas e instrumentos.

Política de Financiamento

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

A grande maioria dos investimentos realizados pelo Grupo LATAM Airlines corresponde aos programas de aquisição de frota, que costumam ser financiados através de uma combinação entre recursos próprios e dívida financeira estruturada de longo prazo. Normalmente, a LATAM financia entre 80% e 85% do valor dos ativos através de linhas de crédito bancário, bônus securitizados pelas agências de fomento à exportação ou títulos sem garantia das agências de promoção das exportações como o EETC, sendo o restante financiado através de linhas de crédito comercial ou recursos próprios.

Os prazos de pagamento das diversas estruturas de financiamento variam entre 12 e 16 anos, sendo a grande maioria de 12 anos. Além disso, a LATAM contrata uma porcentagem relevante dos seus compromissos de aquisição de frota através de arrendamentos operacionais, como medida complementar aos financiamentos.

A fim de diversificar as alternativas de financiamento de aeronaves, no dia 29 de maio de 2015 a LATAM realizou a emissão e colocação privada de títulos de dívida denominados *Enhanced Equipment Trust Certificates* (“EETC”), no valor total de US\$ 1,020.8 milhões. A execução desta operação permitiu ampliar o leque de alternativas de financiamento de aeronaves e, principalmente, permitiu financiar a aquisição de onze novas aeronaves Airbus A321-200, dois Airbus A350-900 e quatro Boeing 787-9, entregues ocorreram

entre 2015 e o primeiro semestre de 2016. Em 2016, foi emitido o valor de US\$345 milhões em dívida.

Além disso, em 18 de maio de 2016, a Companhia celebrou um financiamento comercial em formato Sênior e Júnior no valor total de US\$456 milhões para a aquisição de três aeronaves Airbus A350-900 e um Airbus A320neo.

Com relação ao financiamento de curto prazo, a LATAM possuía, em 31 de dezembro de 2016, aproximadamente 3% de sua dívida total em empréstimos com exportadores e importadores, com o objetivo de financiar necessidades de capital de giro.

Outros objetivos da Política de Financiamento incluem assegurar um perfil estável de vencimento da dívida e dos compromissos de arrendamento, incluindo o serviço da dívida e pagamento por arrendamento da frota, que seja consistente com a geração de caixa operacional da LATAM.

Política de Riscos de Mercado

Devido à natureza de suas operações, o Grupo LATAM Airlines está exposto a riscos de mercado, tais como: (i) risco do preço de combustível, (ii) risco das taxas de juros e (iii) risco cambial. A fim de cobrir total ou parcialmente estes riscos, a LATAM opera com instrumentos derivativos para fixar ou limitar o aumento dos ativos subjacentes. A gestão de Risco de Mercado é realizada de maneira integral e considera a correlação entre as diversas exposições. Para operar com cada contraparte, a Companhia deve manter uma linha aprovada e um contrato específico assinado com a contraparte escolhida. As contrapartes devem ter uma Classificação de Risco, emitida por alguma das agências de risco internacionais, igual ou superior ao equivalente a “A-”.

i. Risco de preço do combustível:

A variação nos preços do combustível depende substancialmente da oferta e demanda de petróleo no mundo, das

decisões tomadas pela Organização dos Países Exportadores de Petróleo (“OPEP”), da capacidade mundial de refino, dos níveis internacionais de estoque, da ocorrência ou não de fenômenos climáticos e de fatores geopolíticos. A LATAM adquire o combustível para aeronaves denominado Jet Fuel grau 54. Existe um índice de referência no mercado internacional para este ativo subjacente, o US Gulf Coast Jet 54, que foi utilizado pelo Grupo LATAM Airlines para realizar o hedge de combustível durante 2016.

A Política de Hedge de Combustível estabelece os limites mínimo e máximo de combustível a ser coberto, em função da capacidade de transferência das variações desses custos aos clientes e do cenário de mercado refletido no preço do combustível. Além disso, ela determina um prazo máximo de cobertura e permite a reestruturação da carteira. Com relação aos instrumentos de hedge de combustível, a Política permite contratar Swaps e Opções combinadas.

ii. Risco de taxa de juros dos fluxos de caixa:

A variação nas taxas de juros está fortemente relacionada à situação econômica mundial. Uma melhora nas perspectivas econômicas de longo prazo imprime um aumento nas taxas de longo prazo, sendo que uma baixa provoca um decréscimo por efeitos do mercado. Entretanto, considerando a intervenção governamental, em períodos de contração econômica costuma-se reduzir as taxas básicas de juros, com o objetivo de incentivar a demanda agregada ao tornar o crédito mais acessível e aumentar a produção (da mesma forma, a taxa básica de juros passa por aumentos em períodos de expansão econômica).

A incerteza sobre o comportamento do mercado e dos governos, e também sobre a variação da taxa de juros, cria um risco associado à dívida da LATAM, que é sujeita a juros variáveis e aos investimentos mantidos. O risco das taxas de juros sobre a dívida equivale ao risco dos fluxos de caixa futuros dos instrumentos financeiros, devido à flutuação das taxas de juros nos mercados.

A exposição da LATAM frente a riscos de variação das taxas de juros de mercado está relacionada, principalmente, a obrigações de longo prazo vinculadas à taxa variável.

A fim de diminuir o risco de um eventual aumento nas taxas de juros, o Grupo LATAM Airlines mantém contratos de taxa fixa e contratos de swap.

Os instrumentos aprovados na Política de Hedge de Taxa de Juros são Swaps e Opções de taxa de juros.

iii. Risco cambial:

A moeda funcional utilizada pela Companhia é o dólar norte-americano, em termos da fixação dos preços dos seus serviços, composição do seu balanço patrimonial e efeitos sobre os resultados das operações. Existem dois tipos de risco cambial: risco de fluxos e risco de balanços. O risco de fluxos ocorre como consequência da posição líquida de receitas e custos em dólares norte-americanos.

A LATAM comercializa a maior parte de seus serviços em dólares norte-americanos, em preços equivalentes ao dólar norte-americano e ao Real. Aproximadamente 58% das receitas estão denominadas em dólar norte-americano e aproximadamente 21% em Reais. Grande parte das despesas está denominada em dólares norte-americanos ou equivalentes ao dólar norte-americano, especialmente custos de combustível, tarifas aeronáuticas, arrendamento de aeronaves, seguros e peças e acessórios para aeronaves. As despesas com remuneração são denominadas em moedas locais. A porcentagem total de custos denominados em dólar norte-americano é aproximadamente 56%, e a porcentagem aproximada de custos em Reais é 17%.

O Grupo LATAM Airlines precifica as tarifas dos negócios de carga e passageiros internacionais principalmente em dólares norte-americanos. Uma parcela das tarifas dos negócios de passageiros internacionais está substancialmente vinculada ao Euro. Nas operações domésticas, a maioria das tarifas são denominadas em moeda local, sem relação com o dólar.

No caso da operação doméstica no Equador, tanto as tarifas quanto as vendas são realizadas em dólares. Por conta disso, a LATAM está exposta à flutuação de diversas moedas, principalmente do Real e do Euro.

O Grupo LATAM Airlines realizou coberturas (hedge) de exposição ao risco cambial utilizando principalmente contratos *forward* e opções de moeda. Em 31 de dezembro de 2016, a LATAM mantém, principalmente, uma cobertura para o Real de US\$ 60 milhões, válida para o período de janeiro a março de 2017.

Por outro lado, o risco de balanço ocorre quando itens registrados no balanço patrimonial estão expostos a variações cambiais, uma vez que tais itens são expressos em unidades monetárias diferentes da moeda funcional. Apesar de a LATAM poder assinar contratos de derivativos de cobertura para se proteger do impacto de uma possível valorização ou desvalorização de moedas em relação à moeda funcional utilizada pela controladora, em 2016 a LATAM não realizou cobertura para o risco de balanço.

O principal caso de descasamento ocorre na companhia TAM S.A., que apesar de utilizar o Real como moeda funcional, possui grande parte dos seus passivos expressos em dólares, no entanto, que os seus ativos são denominados em moeda local. Ao final de 2016, TAM assinou um contrato de derivativos de cobertura (Cross Currency swap) para cobrir parcialmente esse descasamento, cujo valor no balanço da TAM era de aproximadamente US\$1.100 milhões.



OPERAÇÃO



Doze novas rotas internacionais durante 2016

A operação internacional de passageiros contempla os voos regionais dentro da América do Sul e Caribe, além dos voos de longa distância com destino a outros países do mundo. Em 2016, a Companhia atendeu 50 destinos em 25 países, com 29 rotas regionais (incluindo quatro cidades do Caribe) e 32 de longa distância.

Durante 2016, o negócio internacional continuou desenvolvendo-se em um cenário macroeconômico complexo na região, caracterizado pelo fraco crescimento nos países onde a LATAM opera e pelo segundo ano de queda no crescimento do Brasil, além de grandes desvalorizações das moedas latino-americanas.

Além disso, neste período, o mercado se caracterizou por uma forte pressão competitiva na região, principalmente por conta da entrada de novas operadoras em rotas internacionais de e para os países de língua espanhola, e pelo aumento da oferta do setor como um todo, resultado dos ajustes realizados no Brasil e da consequente realocação dessa capacidade.

A fim de amenizar os efeitos deste cenário complexo, o Grupo LATAM diminuiu ainda mais sua oferta nas rotas do Brasil para os Estados Unidos, com reduções de até 35% na capacidade no final de 2016. Paralelamente, continuou fortalecendo sua oferta nas rotas com maior demanda, principalmente nos países de língua espanhola, tanto para voos regionais quanto de longa distância, lançando novas rotas para os Estados Unidos, Europa e África.

Como resultado da redução da capacidade aplicada por diversas operadoras brasileiras, somada à valorização das moedas, principalmente do Real, as condições de mercado melhoraram a partir do segundo semestre do ano, o que refletiu em recuperação das tarifas médias em voos internacionais.

Neste contexto, o Grupo LATAM manteve-se como a prin-

cipal operadora destes voos na região com 15 milhões de passageiros transportados, representando um aumento de 6,7% sobre o ano anterior. Do total de passageiros mobilizados no período, 9,2 milhões voaram em rotas regionais e 5,9 milhões em voos de longa distância.

O tráfego consolidado de passageiros transportados em voos internacionais (medido em RPK) cresceu 7,4% em relação ao ano anterior, enquanto que a capacidade (medida em ASK) aumentou 5,6%, resultando em uma forte taxa de ocupação de 86,2%, 1,4 ponto percentual superior à de 2015.

As operações internacionais do Grupo LATAM apresentaram um crescimento significativo nos últimos anos, graças à entrega de uma proposta de serviço única, aprimorada e diferenciada, além do contínuo fortalecimento da malha de conexões, atributo muito valorizado pelos passageiros neste tipo de operação.

Em linha com o seu objetivo de consolidar a liderança em malha e oferecer a melhor conectividade aos seus passageiros, em 2016 a Companhia abriu 12 novas rotas internacionais, sendo sete regionais e cinco de longa distância.

Voos regionais

Regionalmente, em 2016 foram inauguradas as rotas Lima-Montevidéu, com cinco voos por semana; Lima-Rosario e Lima-Salta, com quatro e três voos semanais, respectivamente, fortalecendo a capital peruana como um dos principais centros de conexão (*hubs*) da LATAM na região. Na mesma direção, a Companhia anunciou a abertura da rota Lima-Cartagena das Índias (Colômbia) a partir de janeiro de 2017, tornando-se a primeira operadora do setor a conectar as duas cidades. Com quatro frequências semanais, esta nova rota busca reforçar a conectividade entre Peru e Colômbia, que até o momento conta com sete frequências semanais na rota Lima-Bogotá operadas pela LATAM Peru



e 14 frequências semanais na rota Bogotá-Lima operadas pela LATAM Colômbia.

A Companhia também anunciou a abertura da rota Lima-Mendoza (Argentina) a partir de fevereiro de 2017. Desta forma, a LATAM Peru terá adicionado nove novos destinos internacionais em apenas dois anos, ampliando para 29 sua malha de voos e conexões diretas a partir da capital do Peru para o mundo.

Outras rotas regionais inauguradas em 2016 incluem Bogotá-Buenos Aires, Iquique-La Paz, Iquique-Santa Cruz e Santiago-La Paz. Por sua vez, a Companhia anunciou o início de voos diretos de Santiago do Chile para Santa Cruz (Bolívia) a partir de março de 2017, com três frequências semanais, tornando-se também a única companhia aérea a operar voos diretos entre as duas cidades, oferecendo maior comodidade e tempo de viagem mais rápido do que qualquer outra operadora.

Ainda assim, nas rotas regionais a Companhia manteve a liderança de mercado, aumentando em 45% sua participação medida em capacidade (ASK). Seus principais concorrentes nestas rotas são Avianca, Aerolíneas Argentinas e GOL, que em 2016 alcançaram participações de mercado de 23%, 11% e 9%, respectivamente, dentre outras.

Operações de longa distância

Nas rotas de longa distância, em dezembro de 2016 a Companhia atendia 20 destinos, sendo Estados Unidos e Europa os dois mercados mais relevantes e, portanto, estratégicos para a LATAM.

Neste exercício, a Companhia inaugurou cinco novas rotas, três das quais são para os Estados Unidos, com destaque para o voo direto e sem escalas entre Lima e Washington, sendo a única companhia aérea da região a conectar diretamente (com três frequências semanais) as capitais do Peru e dos Estados Unidos. Desta forma, Washington se tornou o quinto destino atendido pelo Grupo LATAM nos

EUA a partir de Lima, somando-se às operações em Nova York, Miami, Los Angeles e Orlando, de onde os passageiros podem conectar-se a mais de 60 cidades nos Estados Unidos, graças aos acordos com companhias aéreas parceiras. As outras rotas para os Estados Unidos inauguradas neste exercício são Recife-Miami e Santiago-Los Angeles.

Além disso, em dezembro de 2016 a Companhia inaugurou a rota sem escala entre Lima e Barcelona, com três voos por semana, operação que complementa os voos diários diretos do Grupo LATAM entre São Paulo e Barcelona, bem como seus serviços diretos a partir de Lima, São Paulo, Santiago e Guayaquil (Equador) para Madri, em que clientes podem fazer conexão para e a partir de Barcelona através da Iberia, sua parceira na **oneworld**.

Dentre os principais feitos do ano destaca-se a inauguração, em outubro, do voo direto a partir de Guarulhos (São Paulo) para Joanesburgo, a maior e mais povoada cidade da África do Sul, tornando-se a única companhia aérea latino-americana que conecta a região a um país do continente africano, com voo próprio e três frequências semanais.

Nos voos para a América do Norte (que além dos cinco destinos nos Estados Unidos incluem Cancun e Cidade do México), a LATAM se posicionou como a segunda maior operadora do mercado (medido em ASK), com 20% de participação, contra 21% da American Airlines e 13% da Copa, duas de suas principais concorrentes. Nas operações para a Europa, a Companhia ficou em terceiro lugar com 13,0% de participação (contra 12% em 2015) medida em ASK, em um mercado liderado pela Air France-KLM e pelo grupo IAG que detêm, respectivamente, 21% e 19% do mercado.

Entretanto, nas operações para a Oceania, a LATAM se consolidou como a principal operadora, aumentando sua participação de mercado para 44% (versus 43% em 2015), onde concorre com a australiana Qantas e com a Air New Zealand, que atingiram participação de 36% e 20%, respectivamente. Neste caso, a Companhia voa para Auckland, Sydney, Papeete e Ilha de Páscoa.



INTERNACIONAL

 15,1 milhão de passageiros 122 aeronaves 27 quota de mercado

Vale destacar que a LATAM anunciou em 2016 um novo voo direto entre Santiago do Chile e Melbourne, a partir de outubro de 2017, reforçando seu compromisso com a Ásia Pacífico, bem como a conectividade entre a América do Sul e a Oceania. O trecho é superior a 11 mil km de distância e tem 15 horas de duração, sendo o voo mais longo da história da LATAM. Além disso, a LATAM será a primeira companhia aérea a conectar, sem escalas, a América Latina a Melbourne, a segunda maior cidade da Austrália com 4,5 milhões de habitantes. A Companhia deverá operar esta rota três vezes por semana, e será a segunda cidade australiana onde a LATAM opera além de Sydney (via Auckland, na Nova Zelândia).

Além disso, em 2016 a Companhia continuou fortalecendo as alianças comerciais com outras companhias aéreas, com acordos entre companhias, códigos compartilhados e participação na aliança **oneworld**. Neste sentido, destaca-se a ampliação do acordo de código compartilhado entre a LATAM Airlines Colômbia e a Iberia, destinado a reforçar os voos sem escala na Europa. As rotas oferecidas através deste acordo são Bogotá-Madri, com sete frequências semanais, Cali-Madri e Medellín-Madri, com três frequências semanais, respectivamente.

Contudo, o projeto mais relevante e estratégico para a LATAM neste sentido é o anúncio dos *Joint Business Agreements* (JBAs) com a American Airlines e o International Airlines Group (para

suas companhias aéreas British Airways e Iberia), que permitirão ampliar a malha internacional do Grupo para mais de 420 destinos na América do Norte e Europa, principalmente, com mais voos e melhores tempos de conexão, além de melhores preços para destinos não atendidos pela LATAM. Estes acordos aprofundam a relação entre o Grupo LATAM e os outros membros da aliança **oneworld**, respondendo a uma tendência global do setor que teve início há mais de duas décadas. A Companhia espera que os respectivos processos de aprovação avancem e se tornem realidade em breve, conectando cada vez mais pessoas da América Latina ao resto do mundo e vice-versa.

Frota

Para desenvolver suas operações internacionais, em 2016 a Companhia utilizou uma frota composta por 122 aeronaves, em média, durante o exercício. Para atender às rotas regionais, a Companhia operou aeronaves da família Airbus A320, mas para voos de longa distância foram utilizadas aeronaves Boeing 767 e 787 (em suas versões 8 e 9), além dos novos Airbus A350 incorporados à sua frota, que em dezembro de 2016 totalizaram sete unidades. Estes últimos destinaram-se principalmente a fortalecer as rotas de São Paulo a Miami e Orlando, nos Estados Unidos, e de São Paulo a Madri e Milão, na Europa.

Vale destacar que em dezembro ocorreu a incorporação do terceiro Boeing 767-300 à frota da LATAM Airlines Argentina, após 10 anos de trabalho e comprometimento no país, permitindo-lhe ampliar a oferta de voos para a rota Buenos Aires-Miami e aumentando de 7 para 11 as frequências semanais.

Com relação ao serviço, além de oferecer voos com a frota mais moderna do continente, a Companhia continuou investindo este ano em plataformas e/ou soluções tecnológicas que otimizam a experiência de viagem dos passageiros. Além do sistema de entretenimento que os passageiros podem acessar a partir de seus próprios dispositivos móveis durante os voos, destacamos o aplicativo que permite um maior controle de sua viagem, como fazer check-in, escolher poltronas, guardar os cartões de embarque sem necessidade de imprimi-los, revisar o status do voo e fazer um registro de suas viagens através do smartphone, dentre outras opções.

Além disso, o Grupo LATAM colocou à disposição de seus clientes outro aplicativo que lhes permite consultar o status do seu voo e escolher, através do website, as melhores opções para reprogramá-lo em caso de atrasos e contingências, tornando o processo mais rápido e eficaz. Tudo isto está em linha com o objetivo de melhorar e simplificar cada vez mais a experiência de viagem dos passageiros.



BRASIL

Melhorando a conectividade desde os principais hubs: São Paulo e Brasília

Com 210 milhões de habitantes, o Brasil é de longe o maior mercado doméstico de passageiros da América do Sul e o terceiro maior do mundo, transportando mais de 88 milhões de passageiros dentro do país em 2016. Trata-se de um mercado com baixa penetração do transporte aéreo e alto potencial de crescimento, e por isso continua sendo uma oportunidade para o Grupo LATAM.

2016 foi um ano especialmente complexo para o transporte de passageiros no Brasil, onde a economia atravessa uma recessão severa. Como resultado, as projeções do Fundo Monetário Internacional para 2016 apontam para uma queda de 3,5% no PIB, sendo a primeira vez que o país registra dois anos consecutivos de retração econômica. Em 2015, a queda do PIB foi de 3,8%, o pior desempenho desde 1990.

No início de 2016, o Dólar dos EUA superou R\$ 4,00, o nível mais alto da história do Plano Real, apesar de ter tido uma queda significativa de 18% ao longo do ano. A inflação, por outro lado, foi de 6,4%.

Esta recessão teve um impacto direto no setor de aviação comercial, afetando principalmente a demanda de passageiros corporativos (pessoas que viajam a negócios). Para o Grupo LATAM, a operação doméstica do Brasil representa aproximadamente 43% do número total de passageiros transportados, com número superior à soma de todas as suas operações locais nos países de língua espanhola onde atua.

Um fator essencial para reduzir o impacto da desaceleração econômica do país, principalmente a desvalorização do Real, tem sido a disciplina de oferta que a Companhia aplica desde sua entrada no Brasil, em 2012, um mercado ainda caracterizado pelo excesso de oferta.

Em 2016, a Companhia continuou focada em manter sua posição estratégica dentro do Brasil, melhorando a conectividade a partir de seus principais hubs, que são os terminais de Guarulhos e Brasília.

Neste contexto, durante 2016 a LATAM Airlines Brasil reduziu em 11,5% sua oferta medida em ASK (assento-quilômetro oferecido), somando-se às reduções de 2,5% em 2015, 1,4% em 2014 e 8,4% em 2013. Por sua vez, a demanda apresentou queda de 10,7% medida em RPK (passageiros transportados por quilômetro), resultando em uma saudável taxa de ocupação total no ano de 82,3%, com crescimento de 0,8 ponto percentual em comparação ao ano anterior.

Em dezembro de 2016, a Companhia operava em 44 aeroportos, com aproximadamente 580 voos domésticos diários. Com 29 milhões de passageiros transportados no ano e uma queda de 9,7% em comparação a 2015, encerrou o ano como a segunda operadora do mercado em rotas nacionais, com participação de 35% medida em RPK (passageiros transportados por quilômetro), ou seja, 1 ponto percentual a menos que a GOL, seguida pela Azul, com 17%, dentre as principais concorrentes.

Para desenvolver suas operações domésticas, utilizou uma frota média de 100 aeronaves, dentre elas 30 Airbus A321 (três a mais que em 2015), que permitem atender com maior eficiência as rotas de alta densidade. Vale destacar que o Grupo LATAM é atualmente a única operadora deste tipo de aeronave no Brasil. Outro feito importante no ano foi a incorporação da primeira aeronave A320neo das Américas à frota da LATAM Airlines Brasil, cujo voo inaugural foi realizado em 19 de setembro.

 **BRASIL** 29 milhão de passageiros 100 aeronaves 41 destinos 35% quota de mercado

Ainda enfrentando um cenário desafiador, a Companhia teve grandes avanços na consolidação da sua identidade enquanto Grupo LATAM, marca utilizada como a companhia aérea oficial dos Jogos Olímpicos (agosto) e Paraolímpicos (setembro) Rio 2016. No dia 2 de maio, decolou do Rio de Janeiro a primeira aeronave com a nova imagem corporativa, com destino a Genebra, na Suíça, para coletar a tocha olímpica e transportá-la até o terminal de Brasília, seu centro de conexões mais importantes para voos dentro do país. Posteriormente, a Companhia transportou a chama olímpica por oito mil quilômetros em 12 voos domésticos, durante 15 dias, até 13 cidades das regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste do Brasil, em uma operação especial realizada em um Airbus A319. Para atender à demanda dos jogos, a malha de voos foi adaptada com mais de 140 voos adicionais, sendo que no mês de agosto o sistema Rio de Janeiro-São Paulo operou com uma taxa de ocupação de 81% (frente a 68% no mesmo período de 2015).

Em 2016, pelo oitavo ano consecutivo, a TAM foi a marca mais lembrada na categoria companhias aéreas do ranking “Top of Mind”, promovido pelo jornal Folha de S. Paulo. Também pelo oitavo ano consecutivo, a Companhia foi a vencedora da categoria companhia aérea da 19ª edição do ranking das empresas mais admiradas do Brasil, elaborado pelo instituto de pesquisas Officina Sophia. Além disso, a CEO da LATAM Airlines Brasil, Claudia Sender, também recebeu prêmios, sendo selecionada pela revista Forbes Brasil entre os líderes de negócios mais bem-sucedidos do país e a sexta líder de empresa mais admirada do Brasil em pesquisa realizada pela Officina Sophia.



ARGENTINA

Servimos 15 destinos domésticos no país

Presente no país há 11 anos, a LATAM Airlines Argentina se posicionou como a segunda maior operadora de voos domésticos em um mercado caracterizado por uma forte predominância da empresa estatal Aerolíneas Argentinas, que concentra 75% do negócio.

Durante o ano de 2016, a Companhia transportou 2,6 milhões de passageiros em rotas domésticas, um aumento de 7,0% em relação a 2015, atingindo participação de mercado de 25%, um acréscimo de 0,6 ponto percentual sobre o ano anterior. O tráfego médio consolidado medido em quilômetro-passageiro (RPK) aumentou 7,2%, enquanto que a capacidade (ASK) aumentou 5,5%, levando a uma taxa de ocupação de 77,0%, ou 1,3 ponto percentual acima do ano anterior.

Este resultado foi possível graças a um trabalho perseverante, focado em oferecer uma proposta de valor diferenciada, com os mais altos padrões de segurança e qualidade do serviço.

A LATAM Airlines Argentina conta com 15 destinos domésticos que conectam Buenos Aires às cidades Bahía Blanca, Bariloche, Comodoro Rivadavia, Córdoba, El Calafate, Iguazú, Mendoza, Neuquén, Río Gallegos, Rosario, Salta, San Juan, Tucumán e Ushuaia. A fim de fortalecer a conectividade para o interior do país e atender à demanda, em 2016 a Companhia aumentou de 5 para 6 os voos diários a partir de Buenos Aires com destino a Córdoba, chegando a 40 frequências semanais nesta rota. Também aumentou de 21 para 26 seus voos semanais a partir de Buenos Aires com destino a Neuquén, e fortaleceu a oferta para Tucumán com três voos semanais.



ARGENTINA

 2,6 milhão de passageiros

 15 aeronaves

 15 destinos

 25% quota de mercado

Além de fortalecer os itinerários, os processos de check-in e as tarefas preventivas para evitar demoras foram reforçados. Houve, também, melhora na utilização das passarelas de acesso e nos tempos de entrega de equipamentos em todos os aeroportos do país.

Para voos em rotas nacionais, foram utilizadas 15 aeronaves Airbus da família A320, uma a mais do que no ano anterior. Estas aeronaves são consideradas as mais eficientes da indústria para operações de cabotagem, já que contam com as maiores e mais confortáveis cabines de passageiros da categoria. Além disso, todas dispõem do novo serviço Wireless IFE de entretenimento de bordo, que permite que os passageiros acessem o conteúdo de filmes, música, jogos e informações através de seus próprios dispositivos móveis, tornando sua experiência de voo mais prazerosa.

Graças a todas estas iniciativas, a Companhia se consagrou em 2016 como líder do setor aeronáutico no quesito experiência do cliente, conforme estudo que determina a porcentagem de pessoas que “promovem as marcas” e medem a relação entre a fidelidade do cliente e a geração de valor das empresas.

A LATAM Airlines Argentina opera a partir de Buenos Aires no aeroporto Ministro Pistarini (Ezeiza) e no Aeroparque Jorge Newbery, o terminal de cabotagem mais importante do país. Dentro destas instalações, a Companhia possui seu próprio hangar, inaugurado em novembro de 2009.



CHILE

Número recorde de passageiros transportados em 2016

Durante o ano de 2016, a operação aérea do Chile registrou um comportamento dinâmico, refletido em um número recorde de passageiros transportados dentro do país, com 10,6 milhões de pessoas e um crescimento de 9,4% (excluindo a Ilha de Páscoa) em relação ao ano anterior, conforme estatísticas da Junta de Aeronáutica Civil (JAC). Apesar de a economia local ter apresentado um fraco desempenho, com PIB de 1,7% de acordo com estimativas do Fundo Monetário Internacional, a contínua diminuição de tarifas aplicada pelo setor nos últimos anos tem sido de suma importância para estimular a demanda por viagens aéreas em rotas nacionais e aumentar o tráfego.

No Chile, as políticas aerocomerciais permitem o acesso de todas as empresas ao mercado sempre que cumprirem com alguns requisitos técnicos, onde cada companhia aérea pode desenvolver seus modelos de negócio livremente, situação que permitiu a introdução do modelo low cost no mercado, tanto para rotas nacionais quanto internacionais.

Neste ambiente de maior concorrência, a LATAM Airlines Chile se manteve como a operadora líder em rotas nacionais, graças aos seus constantes esforços em oferecer tarifas competitivas, mantendo sua proposta de serviço diferenciada e focada na satisfação do cliente. Com isto, em 2016 a Companhia transportou mais de 7,8 milhões de passageiros, 8,8% a mais que em 2015, atingindo uma participação de mercado de 73,1% medida em número de passageiros transportados, com queda de 0,4 pontos percentual em relação ao ano anterior. Nas rotas nacionais, sua principal competidora é a SKY Airlines, que neste ano aumentou sua participação para 25,9%.

O tráfego consolidado de passageiros (RPK) de LATAM Airlines Chile aumentou 9,6% e a capacidade aumentou 10,0% medida em ASK (assento-quilômetro oferecido) em comparação ao ano anterior, levando a uma taxa de ocupação média de 83,0%, similar a 2015.

A LATAM Airlines Chile atende 16 destinos nacionais (sem considerar a Ilha de Páscoa), chegando às principais cidades de norte a sul, como Santiago, Arica, Iquique, Calama, Antofagasta, Copiapó, La Serena, Concepción, Temuco, Valdivia, Osorno, Puerto Montt, Castro, Balmaceda, Puerto Natales e Punta Arenas. Vale destacar que Puerto Natales, localizado no extremo sul do país, na Patagônia chilena, foi inaugurado em dezembro, inicialmente com dois voos semanais diretos a partir de Santiago, e que em 2017 foi ampliado para quatro frequências semanais, que se mantiveram em operação até fevereiro de 2017.

Com a abertura desta nova rota, a Companhia visa continuar contribuindo para o desenvolvimento nacional e de suas regiões, aproximando uma das principais atrações turísticas do mundo a todos os passageiros nacionais e internacionais. De acordo com o National Geographic, Puerto Natales é o quinto lugar mais bonito da Terra, e mais de cinco milhões de pessoas o escolheram como a “oitava maravilha do mundo” em uma pesquisa feita na internet pelo guia de viagens online Virtual Tourist.

Além disso, em 2016 a Companhia aumentou significativamente a oferta de rotas turísticas (17% a mais de assentos do que no ano anterior), incluindo voos para Arica, Iquique, Puerto Montt, Castro, Balmaceda, Puerto Natales e Punta Arenas. Este resultado foi alcançado, em parte, pelo au-




CHILE

 7,8 milhão de passageiros

 27 aeronaves

 16 destinos

 73% quota de mercado

mento das frequências de voo nestes mercados e pela utilização de uma porcentagem maior de aeronaves A321, que contam com capacidade para 220 passageiros (46 assentos a mais do que o A320).

Neste sentido, a LATAM Airlines Chile modificou seu itinerário para oferecer um voo direto à ilha de Chiloé (que antes tinha escala em Puerto Montt), reduzindo em mais de uma hora o tempo de viagem para o destino.

Para atender as rotas domésticas, a Companhia utilizou uma frota composta por 27 aeronaves da família Airbus A320, duas a mais que no ano anterior. Durante este período, foram incorporadas quatro aeronaves A321 à frota, completando um total de 12 aeronaves deste modelo no final do ano. O Airbus A321 é o maior e mais moderno modelo da família, cuja tecnologia, material e aerodinâmica permitem uma operação mais eficiente e redução significativa das emissões de CO2 devido ao menor consumo de combustível.

Entretanto, para operar a rota com destino à Ilha de Páscoa, a Companhia utiliza o Boeing 787 Dreamliner desde 2015.

Vale destacar que toda a frota da LATAM Airlines Chile conta com um serviço de entretenimento de bordo moderno após a conclusão, no primeiro trimestre do ano, da instalação da tecnologia Wireless IFE em todas as aeronaves que a Companhia utiliza para atender voos domésticos.

COLOMBIA

A companhia aérea mais pontual da Colômbia, pelo quarto ano consecutivo

A Colômbia é o terceiro maior mercado de tráfego aéreo da América Latina, com uma taxa de 0,7 viagens per capita ao ano, indicador que apesar de superar a média dos países da região onde a Companhia está presente, ainda está muito distante das taxas apresentadas em países desenvolvidos, como Estados Unidos e Inglaterra, com duas ou mais viagens por pessoa ao ano.

O ano de 2016 apresentou grandes desafios para o setor aéreo internacional na Colômbia, devido à alta do dólar e à desaceleração econômica do país, somados à crescente concorrência que segue caracterizando o mercado (no final do ano tiveram início as operações da Wingo, uma nova companhia aérea de baixo custo de propriedade da Copa Airlines). Apesar de as tarifas terem caído 13%, a quantidade de passageiros transportados em voos internos cresceu 4,4%, evidenciando uma redução do dinamismo que a operação doméstica vinha apresentando na última década, com taxa de expansão média de 11% ao ano.

Neste cenário, a LATAM Airlines Colômbia continuou consolidando sua proposta de valor focada no cliente e, ao mesmo tempo, sua competitividade e eficiência, através da redução dos custos operacionais a fim de repassá-los às tarifas e, assim, manter níveis de rentabilidade sustentáveis ao longo do tempo.

Presente no país há cinco anos, durante este período a Companhia se manteve como segunda maior companhia aérea do mercado nacional com 4,8 milhões de passageiros transportados em voos domésticos, 4,4% a mais que em 2015, e participação de 21,1% medida em RPK, com crescimento de 0,7 ponto percentual sobre o ano anterior.

Nas rotas domésticas, a Companhia concorre com a colombiana Avianca, líder do mercado com 58,1%, bem como Viva Colombia (13,8%), Satena (3,0%), Easy Fly e Copa/Wingo, com menos de 2% cada, entre as principais.

A LATAM Airlines Colômbia atende 14 destinos no mercado local, oferecendo uma ampla conectividade a partir de Bogotá e Medellín. Em 2016, seu tráfego consolidado de passageiros (RPK) aumentou 8,9%, enquanto que a capacidade (ASK) cresceu 6,8%, levando a uma taxa de ocupação de 80,3%, representando um aumento de 1,5 ponto percentual em relação a 2015. Vale destacar que a partir de julho a Companhia suspendeu a operação da rota Cali-Medellín-Cali, que operava com duas frequências diárias, mas a conectividade entre as duas cidades permaneceu inalterada a partir de Bogotá. A decisão de suspender esta rota foi tomada considerando o baixo índice de ocupação de passageiros nos voos.

A partir de março de 2017, a Companhia começará a operar duas novas rotas dentro do país, como Cartagena-San Andrés e Medellín-Santa Marta, inicialmente com quatro frequências semanais para cada uma. Desta forma, o Grupo LATAM busca fortalecer sua malha de conexões na Colômbia e continuar dinamizando a demanda de passageiros para o norte do país, com voos que conectam diretamente cidades diferentes de Bogotá, dando um novo passo em direção à descentralização de suas operações domésticas.

Para atender seus voos nacionais, em 2016 a Companhia utilizou uma frota composta por 17 aeronaves Airbus da família A320, duas a mais que no ano anterior, das quais oito correspondem ao modelo Airbus A320 e nove ao Airbus A319, que a LATAM Airlines Colômbia começou a operar em



COLOMBIA

 4,8 milhão de passageiros

 17 aeronaves

 14 destinos

 21% quota de mercado

outubro de 2016, todos equipados com o moderno sistema de entretenimento de bordo sem fio da LATAM, que funciona através de um aplicativo móvel.

Em termos de atendimento, um dos marcos do período foi a consolidação da LATAM Airlines Colômbia, pelo quarto ano consecutivo, como a companhia aérea mais pontual do país em rotas domésticas, com 97,4%, de acordo com o último relatório de conformidade de companhias aéreas publicado pela autoridade aeronáutica colombiana no primeiro semestre de 2016. Este reconhecimento vai ao encontro do grande esforço empreendido pela Companhia para continuar promovendo a cultura da pontualidade dentro da organização, investindo em treinamento, tecnologia e frota moderna. Para a LATAM Airlines Colômbia, a pontualidade é um atributo que a diferencia perante o cliente.

Além disso, a Secretaria do Meio Ambiente reconheceu a LATAM Airlines Colômbia como uma das empresas líderes em gestão e desempenho ambiental de Bogotá (Programa

Excelência Ambiental Distrital, PREAD). Após uma avaliação rigorosa de mais de 100 empresas, a Companhia ingressou no nível “Excelência ambiental, gerando desenvolvimento sustentável”, do qual fazem parte as organizações que, além de cumprirem com as normas ambientais, possuem um sistema de gestão ambiental baseado no melhoramento contínuo, que permite cumprir com seus indicadores de desempenho ambiental.

Neste sentido, e pelo terceiro ano consecutivo, vale destacar que a LATAM Airlines Colômbia compensou suas emissões de CO₂ em terra do ano de 2015 com a compra de 1.335 bônus de carbono no projeto de restauração de áreas degradadas em Cáceres, localizado no noroeste da Colômbia, no departamento de Antioquia. No total, a Companhia compensou 3.346 toneladas de dióxido de carbono correspondentes às suas emissões em terra entre 2013 e 2015.



EQUADOR

Cerca de 1 milhão de passageiros

Durante o ano de 2016, as operações aéreas no Equador se desenvolveram em um cenário econômico complexo, causado, principalmente, pela queda no preço do petróleo, uma de suas principais fontes de receitas fiscais, a valorização do Dólar, a desvalorização monetária em países vizinhos, e o terremoto devastador que atingiu o litoral do país em abril. Todas estas questões acabaram afetando significativamente sua economia, encerrando o ano com queda de 2,3% no PIB, de acordo com estimativas do Fundo Monetário Internacional, sendo o segundo pior desempenho da região, atrás apenas do Brasil.

Neste contexto, a LATAM Airlines Equador transportou cerca de 1,0 milhão de passageiros em rotas domésticas, com queda de 8,3% em relação a 2015. O tráfego consolidado de passageiros caiu 2,4% medido em RPK, e a capacidade medida em ASK diminuiu 0,7% em comparação ao ano anterior. Com isso, a taxa de ocupação média foi de 79,3%, representando uma queda de 1,4 ponto percentual sobre 2015.

A Companhia iniciou suas operações domésticas no Equador em 2009, e desde então tem se posicionado cada vez mais como uma operadora relevante em rotas nacionais, graças a um trabalho constante que visa oferecer ao cliente uma proposta de valor diferenciada em termos de serviço. Em 2016, alcançou participação de mercado de 30,5% medida em ASK, com leve aumento de 0,2 ponto percentual em comparação ao ano anterior. Seus principais concorrentes são a companhia aérea estatal Tame, com 40,8% de participação no final do exercício, e a Avianca, com 28,7%.

A LATAM Equador opera em cinco cidades do país, através das rotas Quito-Guayaquil e Quito-Cuenca, bem como Quito/Guayaquil com destino a San Cristóbal e Baltra, no arquipélago de Galápagos, além do voo direto Quito-Baltra, inaugura-

do em 2016, oferecendo uma conectividade que busca promover o turismo e o desenvolvimento econômico nacional.

Devido ao forte terremoto que atingiu o país, em abril foi acionado o Programa de Avião Solidário da LATAM Airlines Equador e da LATAM Airlines Cargo, o que ocorre em situações de emergência que exijam transporte urgente de ajuda humanitária. Desta forma, ao longo de um mês o programa transportou voluntários e mais de 600 toneladas de ajuda humanitária às áreas afetadas pelo terremoto. Além disso, a Companhia acionou voos solidários na rota especial Quito-Manta-Quito, para o transporte de doações e voluntários do Distrito Metropolitano de Quito.

Ademais, os voos regulares atendidos pela Companhia de e para Cuenca foram afetados entre o final de abril e a metade de setembro, devido à restrição de aterrissagem em pista molhada imposta pela autoridade aeronáutica do país, bem como pelo posterior fechamento do Aeroporto Mariscal La Mar durante um mês, para a realização de trabalhos de reparo na pista. Esta situação resultou no cancelamento de aproximadamente 140 voos, afetando a LATAM e a Tame, as duas companhias aéreas que atendem Cuenca. Neste período, a LATAM Airlines Equador manteve os clientes permanentemente informados e implementou facilidades comerciais para os passageiros afetados, retomando seus voos regulares no dia 19 de setembro logo após a abertura do terminal.

Dentre as iniciativas implementadas para incentivar as viagens de turismo, a Companhia lançou um novo catálogo em parceria com operadoras de turismo nacionais e internacionais, com uma ampla oferta de tarifas promocionais disponíveis em agências de viagem. Até dezembro de 2016, foram ofertados nove destinos com 20 combinações de



EQUADOR

 1,0 milhão de passageiros

 3 aeronaves

 5 destinos

 31% quota de mercado

serviços terrestres, incluindo hospedagem e passeios oferecidos pelas operadoras de turismo.

Para atender as rotas domésticas, a LATAM Airlines Equador utilizou uma frota de três aeronaves Airbus A319, sem variações com relação ao ano anterior. Estas são as aeronaves de menor capacidade em relação aos A320, adequadas para as condições de demanda deste mercado. Além disso, estão equipadas com o moderno sistema de entretenimento de bordo da LATAM, que proporciona a melhor experiência de viagem aos passageiros.

Em linha com as tendências do setor e com o desenvolvimento da experiência digital em todas as etapas da viagem, a LATAM Airlines Equador transformou um de seus escritórios comerciais em Quito em um quiosque com três módulos de autoatendimento. Em cada módulo, os passageiros podem acessar o site LATAM.com para realizar a busca, reserva e pagamento de suas passagens, administrar sua conta LATAMPass e consultar produtos e serviços.

Vale destacar que em 2016 a LATAM Airlines Equador foi premiada com o eCommerce Award como Líder em Comércio Eletrônico na categoria Turismo, uma iniciativa do eCommerce Institute com co-organização da Câmara Equatoriana de Comércio Eletrônico, além do prêmio eDay Award, na categoria Grandes Empresas, oferecido pela Câmara de Comércio de Guayaquil. Ambas as premiações confirmam e consolidam a liderança da Companhia no comércio eletrônico.

A LATAM Airlines Equador também recebeu o Reconhecimento em Gestão de Segurança Operacional 2016, fornecido pelo Aeroporto Internacional Mariscal Sucre. Outros prêmios incluem o reconhecimento dado pela Cruz Vermelha do Equador e pelo Corpo de Bombeiros do Distrito Metropolitano de Quito, tanto pelas ações de transporte de ajuda humanitária para as áreas afetadas pelo terremoto quanto pelo transporte de bombeiros voluntários até essas regiões.



PERU

Líderes em uma das economias com melhor desempenho na região

O Peru se destacou novamente em 2016 como uma das economias com melhor desempenho na região, encerrando o exercício com um crescimento de aproximadamente 3,8% no PIB (contra 3,3% em 2015), de acordo com as estimativas do Fundo Monetário Internacional. Neste contexto, o tráfego aéreo de passageiros no mercado doméstico continuou crescendo, chegando a mais de 10 milhões de pessoas transportadas no período.

Com 17 anos de presença no Peru, o modelo de tarifas econômicas utilizado pelo Grupo LATAM desde 2006 tem sido determinante para o crescimento do mercado doméstico, que quase triplicou na última década.

Com 6,6 milhões de passageiros transportados em voos nacionais, 6,7% a mais que em 2015, a LATAM Airlines Peru manteve sua posição como principal operadora destas rotas, com 61,4% do mercado. Suas principais concorrentes são a Peruvian Airlines e a Avianca, que neste período alcançaram participações de 12,5% e 11,9%, respectivamente, seguidas pela LC Perú, com 8,4%, e a Star Perú, com 4,5%.

Seu tráfego consolidado de passageiros (RPK) aumentou 6,5%, enquanto que a capacidade (ASK) cresceu 8,0% em relação a 2015, levando a uma taxa de ocupação de 80,4%, representando uma queda de 1,2 ponto percentual em relação ao exercício anterior.

A LATAM Airlines Peru atende 17 destinos dentro do país, oferecendo uma ampla variedade de voos diários a fim de atender à demanda e gerar maior tráfego de passageiros. A Companhia oferece, por exemplo, 22 voos diários para Cusco, além de 10 para Arequipa, 6 para Piura, 5 para Iquitos, 4 para Chiclayo, Juliaca, Tarapoto e Trujillo, 3 para Tacna e Pucallpa, 2 para Ayaacucho Cajamarca, Puerto Maldonado, Tumbes e Talara.

Em setembro de 2016, a Companhia lançou seu 17º destino no país com a inauguração da nova rota para Jaén (província de Cajamarca), com voo diário a partir de Lima. Isto só foi possível graças às melhorias implementadas pela *Dirección de Aeronáutica Civil* (DGAC) e pela *Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial* (CORPAC) no terminal aéreo desta cidade, localizado na região noroeste do Peru, cuja grande atração turística é o sítio arqueológico de Kuelap. Desta forma, a Companhia avançou em seu objetivo de continuar melhorando a conectividade dentro do país, oferecendo mais opções de voo aos peruanos e contribuindo para o desenvolvimento do turismo e do comércio.

Para atender as rotas domésticas, a Companhia utilizou uma frota composta por 18 aeronaves da família Airbus A320, uma a mais que em 2015. Como parte da melhoria constante do serviço oferecido aos passageiros, neste período a LATAM Airlines Peru deu início ao seu plano de renovação de frota, incorporando no mês de outubro cinco modernos Airbus A320, substituindo cinco Airbus A319 que operavam até esta data. Com capacidade para 174 passageiros, contra 144 no modelo A319, estas aeronaves permitem transportar mais pessoas sem a necessidade de aumentar as frequências, proporcionando grandes vantagens em eficiência e conforto para os passageiros.

Dentre os feitos mais importantes do ano destaca-se o reconhecimento obtido pela LATAM Airlines Peru, pelo segundo ano consecutivo, na premiação “Empresas Mais Admiradas do Peru” de 2016 (EMA), em sua quinta edição, ficando em 5º lugar no ranking elaborado pela consultoria internacional PwC Peru e pela Revista G de Gestión, conforme avaliação realizada por 4,5 mil executivos do país (pertencentes a 1,5 mil empresas) através de uma pesquisa que determina o desempenho das empresas em oito atributos fundamentais



PERU

 6,6 milhão de passageiros

 18 aeronaves

 17 destinos

 61% quota de mercado

para serem consideradas referência em excelência. Além disso, a Companhia também foi eleita uma das 10 empresas peruanas mais atrativas para se trabalhar no país, e obteve a 11ª colocação no ranking Top 15 Empregadores Favoritos do Mercado 2016 (de reputação corporativa).

Pelo segundo ano consecutivo, a LATAM Airlines Peru também recebeu o prêmio da Fundación Corresponsables de España pelo projeto “Voos Noturnos para Cusco com Tecnologia RNP (Required Navigation Performance)” de navegação por satélite, no âmbito das iniciativas de Responsabilidade Social Empresarial (RSE). O sistema RNP utilizado na rota Lima-Cusco (desde setembro de 2013) é um exemplo de sucesso das práticas de geração de receita implementadas pela Companhia. Esta tecnologia utiliza aviônica avançada (disciplina que estuda as técnicas eletrônicas que se aplicam à navegação aérea) e é apoiada por um guia de satélites, permitindo trajetos mais precisos e operação com maior segurança em condições de baixa visibilidade, evitando atrasos e cancelamentos de voos.

Ademais, pelo terceiro ano consecutivo a LATAM Airlines Peru foi a única empresa de transporte do país e da América do Sul a obter o Selo Empresa Socialmente Responsável (ESR®) da Asociación Civil Perú 2021 no Centro Mexicano para la Filantropía (CEMEFI). Esse é um reconhecimento conferido às empresas que assumem pública e voluntariamente o compromisso de integrar a gestão socialmente responsável à sua cultura e estratégia de negócio.

A Companhia também ficou em primeiro e segundo lugar na Categoria Spot e Vídeo Online do Prêmio DIGI 2016, por suas campanhas “Navidad en modo avión” e “Te quiero hasta el cielo”, respectivamente.



CARGA

Somos o maior operador de cargas na região

O Grupo LATAM é o maior grupo operador de carga aérea na América Latina, proporcionando aos seus clientes a mais ampla rede de conexões entre cidades da região e do mundo, atendendo 139 destinos em 29 países. A Companhia transporta carga nos compartimentos de carga de 319 aeronaves de passageiros e em 10 aeronaves de carga exclusivas (dois Boeing 777-200F e oito Boeing 767-300F, excluindo aeronaves que foram subarrendadas para outras operadoras).

Durante o ano de 2016, transportou 944 mil toneladas, uma redução de 6,4% em comparação a 2015. A oferta medida em ATKs teve redução de 5,3%, levando a uma taxa de ocupação de 51,7%, com queda de 1,9 pontos percentuais em comparação ao ano anterior. Estes resultados ocorrem em um cenário complexo para a demanda de carga aérea internacional, que há vários anos apresenta baixos índices de crescimento. Em 2016, este índice aumentou apenas 2,6% em relação ao ano anterior.

Nos mercados, as condições econômicas e políticas extremamente desafiadoras na região continuaram influenciando negativamente os negócios de carga. Apesar de os fluxos da América do Sul para a América do Norte terem sido beneficiados pelo fortalecimento da economia dos EUA, o tráfego total da América Latina apresentou queda de 5,7%.

O tráfego de carga dentro da América do Sul foi o mais fraco, com contração de 14% em relação ao ano anterior, sendo o Brasil o país mais afetado, com queda de 12% no volume transportado domesticamente. Este cenário resultou em uma queda de 3 pontos percentuais na participação de mercado da LATAM Cargo, mas apesar disso a Companhia se manteve na liderança entre as operadoras de carga do país.

Os mercados de importação continuaram apresentando queda em 2016, principalmente o tráfego de carga para o

Brasil. Para enfrentar esta situação, a Companhia reduziu a oferta estrutural de voos de carga a partir da Europa e dos Estados Unidos com destino para o Brasil, bem como em suas operações domésticas.

Com relação aos mercados de exportação a partir da América Latina, a produção de salmão no Chile foi fortemente afetada pelo surgimento de algas nocivas, que aumentou a mortalidade dos peixes e gerou queda de 15% sobre 2015. O transporte de frutas do Chile e da Argentina apresentou crescimento robusto, e o tráfego de flores da Colômbia e do Equador permaneceu estável, porém com menor participação da LATAM devido a uma mudança de estratégia da Companhia.

Neste período, foi mantida a pressão de baixa sobre as tarifas, com yields globais 4,1% inferiores a 2015, principalmente por conta da situação de excesso de oferta na região, tanto de frota de carga quanto de passageiros, e o baixo preço dos combustíveis. Apesar de o combustível ter apresentado aumento de 48,5% em 2016, manteve-se em níveis baixos em relação aos últimos anos.

A Companhia continuou focada em fortalecer sua eficiência operacional para alcançar uma estrutura organizacional mais ágil e simples, que busque oferecer uma melhor experiência aos clientes. Neste sentido, trabalhou para reduzir e otimizar os custos estruturais básicos através de diversas iniciativas de produtividade, reestruturação da frota de carga, abastecimento de terceiros e processos de suporte à operação.

A fim de maximizar o uso dos compartimentos de carga das aeronaves de passageiros e melhorar a rentabilidade dos ativos, a LATAM Cargo continua ajustando sua capacidade. Em janeiro de 2017, a companhia retirará de operação uma aeronave Boeing 767F que encontrava-se arrendada, e du-



CARGA

 0,9 milhões de toneladas

 11 aeronaves

 139 destinos

 73% quota de mercado

rante o primeiro semestre do ano pretende retirar duas aeronaves de carga Boeing 777-F da frota.

Adicionalmente, neste período foi possível aumentar a produtividade da frota de carga exclusiva através de serviços de arrendamento para operadores externos, melhorando sua utilização. Neste sentido, o ano de 2016 também foi um ano de muito sucesso em operações especiais e fretados, que totalizaram 176, principalmente na região.

Além disso, foi desenvolvido o novo portfólio de produtos LATAM Cargo, com uma proposta inovadora e alinhada às necessidades dos clientes, permitindo oferecer maior consistência e uma promessa clara ao mercado. Neste âmbito, houve avanços na transformação dos processos internos da empresa para garantir o cumprimento dos compromissos com os clientes, e foi criada a área de Melhoria Contínua & Continuidade para dar seguimento e foco aos projetos.

No segundo semestre do ano, foi lançado o Net Promoter Score (NPS), indicador que mede a fidelidade dos clientes, uma iniciativa que representa o intuito da Companhia de colocar o cliente e suas preferências no centro das decisões.

Ainda assim, 2016 foi um ano desafiador para a unidade de carga do Grupo LATAM, que superou cenários externo e interno complexos e avançou na consolidação de uma malha integrada de carga e passageiros, fortalecendo a conectividade, a proposta de valor e o portfólio de produtos para os clientes, além de continuar otimizando os processos e custos para garantir a competitividade futura da Companhia.

PROGRAMAS DE FIDELIDADE

Mais de 26 milhões de usuários registrados

Os programas de fidelidade visam reconhecer a fidelidade dos passageiros que voam com maior frequência, através de benefícios e prêmios, sendo uma característica diferenciadora das companhias aéreas que fazem parte do Grupo LATAM. É uma das maneiras que as companhias aéreas encontraram para agradecer a preferência dos clientes, sendo um atributo muito apreciado pelos passageiros.

No âmbito do processo de unificação da marca LATAM, em 2016 os dois programas de fidelidade mantidos pela Companhia adotaram um novo nome: LATAM Pass (ex-LAN Pass) e LATAM Fidelidade (ex-TAM Fidelidade), incluindo melhorias e mais benefícios a fim de contribuir significativamente para a experiência de viagem do Grupo LATAM.

Ademais, os nomes das categorias de membros existentes foram unificados, mantendo um total de quatro categorias únicas para todas as afiliadas do grupo: Gold (ex-Premium e ex-Azul); Platinum (ex-Premium Silver e ex-Vermelho); Black (ex-Comodoro e ex-Vermelho Plus) e Black Signature (ex-Black em ambos os programas). Estas quatro categorias também manterão seus equivalentes na **oneworld**, onde Gold corresponde a Ruby, Platinum a Sapphire, e Black e Black Signature correspondem a Emerald.

Vale destacar que os benefícios das quatro novas categorias continuam sendo os mesmos para passageiros que voam com as companhias aéreas do Grupo LATAM, bem como para o restante dos membros da aliança **oneworld**.

A mudança de nome do programa de fidelidade do Grupo LATAM incorpora melhorias e facilita os processos de acúmulo de quilômetros e acesso a categorias superiores, ampliando os benefícios para clientes. Uma das mudanças mais importantes é que agora os membros que solicitarem upgrade de cortesia recebem a confirmação do benefício 12 horas antes do voo (antes, o benefício era concedido

após o encerramento do voo, e sua confirmação dependia de vagas disponíveis). Os membros LATAM Pass e LATAM Fidelidade que possuírem cupons de upgrade de cabine poderão acessar este benefício em todos os voos realizados com afiliadas do grupo, independentemente do programa de que são membros.

A moeda dos programas não sofrerá alterações; ou seja, os membros LATAM Pass continuam acumulando quilômetros, enquanto que os membros LATAM Fidelidade acumulam pontos. Vale destacar que o Grupo LATAM Airlines estabeleceu diversas alianças com as marcas líderes de cada mercado, a fim de aumentar o acúmulo de quilômetros/pontos.

Ao final de 2016, a Companhia tinha mais de 26 milhões de membros inscritos em seus programas de fidelidade, um aumento de 15,4% em relação a 2015, distribuídos em 13,0 milhões de sócios LATAM Pass (1,9 milhões a mais do que no ano passado) e 13,2 milhões de sócios LATAM Fidelidade (1,6 milhões a mais do que no ano passado).

Em 2016, o Grupo LATAM teve 2,3 milhões de passagens trocadas, 31% acima do ano anterior.



13,0 Membros (milhões)



13,2 Membros (milhões)



Imobilizado

CHILE

Sede

Nossas instalações principais estão localizadas perto do Aeroporto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez. O complexo conta com escritórios, salas de reunião e instalações de treinamento, refeitórios e cabines de simulação utilizadas para instrução da tripulação. Nossos escritórios corporativos estão localizados num setor mais central de Santiago, Chile.

Base de manutenção

Nossa base de manutenção está localizada dentro do terreno do Aeroporto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez. Essas instalações incluem nosso hangar de aeronaves, armazéns, oficinas e escritórios, e um espaço com capacidade para estacionar até 30 aeronaves de curto alcance ou 10 aeronaves de longo alcance.

Outras instalações

Contamos com um centro de treinamento de voo ao lado do Aeroporto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez. Criamos também uma instalação recreativa para nossos funcionários, com o apoio da Airbus. A instalação, denominada “Parque LAN”, está localizada num terreno de nossa propriedade perto do Aeroporto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez.

BRASIL

Sede

As principais instalações da TAM estão localizadas em São Paulo, nos hangares dentro do aeroporto de Congonhas e seus arredores. No aeroporto de Congonhas, a TAM arrenda hangares pertencentes à INFRAERO (Administradora Local do aeroporto). A Academia de Serviços está localizada a aproximadamente 2,5 km do aeroporto de Congonhas, sendo uma propriedade separada de propriedade da LATAM Airlines Brasil, exclusivamente para as áreas de seleção, assistência médica, treinamento e simulações.

Base de manutenção

A LATAM Airlines Brasil mantém escritórios e hangares no aeroporto de Congonhas, que incluem também as áreas de manutenção de aeronaves, aquisição e logística de materiais aeronáuticos. Além disso, a LATAM Airlines Brasil tem sus instalações de manutenção, reparo e revisão (MRO) em São Carlos (Brasil), que pode atender até oito aeronaves apo mesmo tempo, e conta com 22 oficinas de componentes técnicos.

Outras instalações

Em São Paulo, a LATAM Airlines Brasil tem outras instalações, tais como a sede comercial, edifício de uniformes, edifício Morumbi Office Tower e edifício da central de atendimento. Além disso, em São Paulo, a LATAM Airlines Brasil tem escritórios das subsidiárias pertencentes ao Grupo, como a Multiplus e a LATAM Travel.



OUTRAS LOCALIDADES

A LATAM conta com instalações no Aeroporto Internacional de Miami, que são arrendadas pelo aeroporto através de um acordo de concessão. Entre elas há um edifício corporativo de aproximadamente 4.150 m², armazéns de carga (inclusive uma área de refrigeração) aproximadamente 35.300 m², e uma plataforma de estacionamento de aeronaves de aproximadamente 72.700 m², além de escritórios totalmente equipados. Além disso, no ano de 2015, foi inaugurado o primeiro hangar de manutenção da Empresa em Miami, com uma área de 6.140 m², destinada à manutenção de aviões, além da infra-estrutura adjacente (oficina, armazéns e escritórios). O projeto considerou um investimento final de US\$16,4 milhões, 100% financiados pela empresa.

Além disso, a LATAM mantém contratos de arrendamento através de concessões aeroportuárias, escritórios administrativos e de vendas, hangares e áreas de manutenção na Argentina, na Colômbia, no Equador e no Peru.



GESTÃO 2016



As economias emergentes impulsionam a indústria

durante o ano de 2016, o crescimento econômico mundial foi ligeiramente menor que o de 2015 devido a um crescimento menor das economias desenvolvidas, principalmente dos Estados Unidos e, em menor escala, do Reino Unido e da zona do Euro, produto da incerteza causada pelo Brexit, enquanto as economias emergentes se mantêm com crescimentos semelhantes aos do ano anterior. Por sua vez, o setor aéreo mundial beneficiou-se com a queda do preço do combustível, que, em janeiro de 2016, chegou aos níveis mais baixos desde 2003, e cuja média situou-se em US\$53,1/barril (Combustível de Aviação), 16,8% menor que o preço médio de 2015.

Em geral, o ano de 2016 foi um bom ano para o setor, o que se reflete no crescimento de 6,3% observado no tráfego de passageiros no período, superando o crescimento médio dos últimos 10 anos e atingindo níveis historicamente altos de fator de ocupação, com 80,5% no ano de 2016, o que significou uma melhora nos resultados operacionais e lucros do setor em âmbito mundial, os quais são calculados em US\$35,6 bilhões (contra US\$35,3 bilhões em 2015).

Em nível doméstico e regional, continuamos observando uma tendência no sentido do modelo *low cost*, no qual vemos uma segmentação maior dos passageiros de acordo com suas necessidades de viagem. Além disso, mantém-se a tendência do aprofundamento de alianças e acordos de cooperação entre as companhias aéreas do mundo, melhorando, assim, a conectividade para os passageiros.

Em relação aos diferentes mercados geográficos, as companhias aéreas norte-americanas foram as que tiveram os melhores resultados em termos de lucros, em virtude dos baixos do combustível, somado a uma forte demanda doméstica e à disciplina de capacidade dos operadores, elevando os fatores de ocupação aos níveis mais altos do setor, com 83,5%.

Na Europa, o crescimento do setor aéreo foi afetado vários ataques terroristas na região. Por outro lado, existe uma pressão competitiva maior por parte de companhias aéreas regionais e internacionais. Apesar disso, a partir do segundo semestre, as condições melhoraram em virtude da melhoria das expectativas macroeconômicas e do aumento nos níveis de confiança do consumidor, que levaram as companhias aéreas européias a obter lucros semelhantes aos de 2015.

A região da Ásia-Pacífico foi a segunda região que mais cresceu em termos de tráfego de passageiros (depois do Oriente Médio), impulsionada principalmente pelo aumento do tráfego regional. As companhias aéreas asiáticas tiveram lucros menores do que os de 2015, principalmente pela fragilidade do negócio de cargas, que começou a estabilizar-se durante a segunda metade do ano.

Na América Latina, durante o ano de 2016, as maiores economias da região (Brasil e Argentina) apresentaram retração, somada à fragilidade dos outros mercados locais e a uma desvalorização das moedas da região, afetando os resultados do setor aéreo durante o ano. Por outro lado, a partir do segundo semestre, começou-se a observar uma mudança de tendência, com melhorias nos resultados das companhias aéreas da região, além da melhoria das perspectivas macroeconômicas e da valorização das moedas. A América Latina foi a região mais disciplinada em termos de aumento de capacidade (+1,9% A/A), principalmente pelos ajustes realizados no mercado doméstico e internacional do Brasil. Em virtude disso, o setor aéreo obteve lucros de US\$0,3 bilhões, contra um prejuízo de US\$1,7 bilhão no ano de 2015.

Quanto ao negócio de cargas, o tráfego apresentou um crescimento de 3,8%, acima do crescimento de 2,2% em 2015. A partir do segundo semestre do ano, o negócio de cargas começou a observar um aumento na demanda,



atribuído principalmente às regiões da Europa (+7,6%) e Oriente Médio (+6,9%). Por outro lado, o negócio de cargas na América Latina foi o de pior desempenho, apresentando uma queda de 4,2% no tráfego em virtude da queda das importações a partir do Brasil.

Em virtude da atual estrutura da setor e das perspectivas de aumento do preço do combustível, a Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA) espera uma diminuição dos lucros do setor aéreo mundial durante o ano de 2017, alcançando US\$28,9 bilhões e uma margem operacional de 6,6% (-1,7 pontos percentuais em relação a 2016). Essa queda seria explicada pelo aumento dos custos unitários, em parte pelo aumento esperado no preço do combustível, e por aumentos de demanda que não conseguirão absorver a oferta, fazendo com que os fatores de ocupação diminuam. É importante destacar que os fatores de crescimento do tráfego mundial em 2017 continuarão sendo as economias emergentes, principalmente da Ásia-Pacífico, do Oriente Médio e da América Latina. Essa tendência se manterá nos próximos 20 anos, devido às projeções de crescimento econômico dessas regiões e à baixa penetração do transporte aéreo em seus países.

Regulamentação

A seguir, apresentamos uma breve explicação dos impactos relevantes da regulamentação aeronáutica, de livre concorrência e similares vigentes no Chile.

Regulamentação Aeronáutica Chilena

O setor de aviação chileno é supervisionado pelo órgão Dirección General de Aeronáutica Civil (“DGAC”) e pela Junta de Aeronáutica Civil (“JAC”). A DGAC responde diretamente à Força Aérea Chilena e é responsável por garantir o cumprimento das leis e normas chilenas que regem a navegação aérea. A JAC é a autoridade chilena para assuntos de aviação civil.

Principalmente em virtude do Decreto Lei no. 2.564, que regulamenta a aviação comercial, a JAC estabelece as principais políticas comerciais para a indústria aeronáutica no Chile e regulamenta a atribuição das rotas domésticas e internacionais, e a DGAC regulamenta as operações de voo que incluem pessoal, aeronaves, níveis de segurança, controle de tráfego aéreo e administração aeroportuária.

Nós obtivemos, e ainda possuímos, a autorização solicitada ao governo chileno para realizar operações de voo, incluindo os certificados de autorização da JAC e os certificados técnicos operacionais da DGAC, cuja vigência está sujeita à continuidade do cumprimento aos estatutos, normas e regulamentos que regem o setor aeronáutico, inclusive todas as normas e regulamentos que possam ser adotados no futuro.

O Chile é um estado contratante e membro permanente da ICAO (Organização da Aviação Civil Internacional), agência das Nações Unidas estabelecida em 1947 para auxiliar no planejamento e desenvolvimento do transporte aéreo internacional.

A ICAO estabelece as regras técnicas do setor aeronáutico internacional, que foram incorporadas às leis e normas chilenas pelas autoridades do país.

Dada a inexistência de uma norma chilena aplicável às questões relacionadas a segurança ou manutenção, a DGAC incorporou a maioria das regras técnicas da OACI mediante referências. Temos certeza de que cumprimos com todas as regras técnicas pertinentes.

Direitos de Rota

► Rotas Nacionais

As companhias aéreas chilenas não são obrigadas a obter permissão para transportar passageiros ou carga nas rotas domésticas, mas apenas cumprir com as exigências técnicas e de seguro estabelecidas, respectivamente, pela DGAC e a JAC. Contudo, não existem barreiras normativas que impeçam que uma companhia aérea estrangeira crie uma afiliada chilena e passe a atuar no mercado nacional chileno através dessa afiliada. No dia 18 de janeiro de 2012, o Ministério dos Transportes e o Ministério da Fazenda do Chile anunciaram a abertura unilateral dos céus do Chile. Isto foi confirmado em novembro de 2013 e permanece vigente.

► Rotas internacionais

Por ser uma companhia aérea que presta serviços em rotas internacionais, a LATAM Airlines também está sujeita a uma série de acordos bilaterais de transporte aéreo civil que contemplam a reciprocidade de direitos de tráfego aéreo entre o Chile e diversos outros países. Não há garantia alguma de que os atuais acordos bilaterais entre o Chile e os governos estrangeiros permanecerão vigentes, e qualquer alteração, suspensão ou renovação de um ou mais desses acordos bilaterais poderá prejudicar nossas operações e resultados financeiros.



Os direitos de rotas internacionais, bem como os direitos correspondentes de aterrissagem, originam-se de uma série de acordos de transporte aéreo negociados entre o Chile e governos estrangeiros. Com estes acordos, o governo de um dos países concede ao outro governo o direito de designar a operação de serviços programados entre determinados destinos do país para uma ou mais de suas companhias aéreas domésticas.

No Chile, quando são criadas rotas para e de cidades estrangeiras, qualquer companhia aérea que atender aos requisitos necessários poderá solicitar seu uso. Quando houver mais de um solicitante para uma determinada rota, a JAC concede por um período de cinco anos mediante leilões públicos. A JAC concede o uso das rotas mediante a condição de que a companhia aérea beneficiada as opere permanentemente. Caso uma companhia aérea deixe de operar uma rota durante um período de seis meses ou mais, a JAC poderá revogar seus direitos sobre a rota. É possível transferir a utilização das rotas internacionais sem custo. No passado, geralmente pagávamos apenas valores nominais pelo conceito de direitos de uso das rotas internacionais concedidos em leilões públicos em que éramos o único solicitante.

Política de definição de Tarifas Aéreas

As companhias aéreas chilenas podem definir suas próprias tarifas nacionais e internacionais sem regulamentação alguma por parte do governo.

Em 1997, a Resolução nº. 496 da H. Comissão Reguladora (*Comisión Resolutiva*) - antecessora do Tribunal de Defesa da Livre Concorrência (*Tribunal de Defensa de la Libre Competencia*) aprovou um plano autorregulatório de tarifas apresentado pela LATAM para nossas operações nacionais no Chile.

O plano foi apresentado em cumprimento à Resolução nº. 445 da Comissão Reguladora, de 1995. Em termos gerais,

de acordo com este plano, devemos garantir que os yields das rotas definidas como “não competitivas” pela Resolução nº. 445 de 1995 não superem os yields das rotas de distância similar definidas como “competitivas” pela mesma resolução, bem como devemos informar à Junta Aero-náutica Civil (JAC) qualquer aumento ou redução nas tarifas das rotas “não competitivas” e “competitivas”, conforme estabelecido no plano autorregulatório.

Registro de Aeronaves

O registro de aeronaves no Chile é regido pelo Código Aeronáutico Chileno (“CAC”). Para matricular ou manter a matrícula de uma aeronave no Chile, seu proprietário deve ser:

- ▶ Pessoa física de nacionalidade chilena.
- ▶ Pessoa jurídica estabelecida no Chile, com domicílio principal e sede real e efetiva no Chile, e cuja maior parte do capital social pertença a pessoas físicas ou jurídicas do Chile, além dos outros requerimentos estabelecidos no artigo 38 do CAC.
- ▶ O Código Aeronáutico faculta expressamente à DGAC permitir a matrícula de aeronaves cujos proprietários não sejam pessoas naturais ou jurídicas chilenas, sempre e quando tiverem um domicílio comercial permanente no Chile. Além disso, poderão matricular-se no Chile aeronaves cujos proprietários não são chilenos, mas que são operadas por chilenos ou por uma companhia aérea afiliada a uma entidade aérea chilena. A matrícula de qualquer aeronave pode ser revogada caso não atenda aos requisitos de matrícula, principalmente nos casos a seguir.
- ▶ Requisitos de propriedade não são atendidos.
- ▶ A aeronave não cumpre com nenhum dos requisitos aplicáveis de segurança estipulados pela DGAC.

Prevenção

A DGAC exige que todas as aeronaves operadas por companhias aéreas chilenas sejam matriculadas na DGAC ou entidade fiscalizadora equivalente de outro país. Todas as aeronaves deverão possuir um certificado de aeronavegabilidade, emitido pela DGAC ou por uma entidade de fiscalização equivalente de outro país. Por outro lado, a DGAC somente emite as autorizações de manutenção para uma companhia aérea chilena após avaliar a capacidade da companhia de realizar a manutenção.

A DGAC renova as autorizações de manutenção anualmente e aprovou nossas operações de manutenção. Somente as instalações de manutenção que possuem certificação da DGAC ou de uma entidade fiscalizadora equivalente do país onde a aeronave encontra-se matriculada poderão realizar a manutenção e o reparo de aeronaves operadas por companhias aéreas chilenas.

Além disso, a equipe de manutenção das aeronaves dessas instalações deverá contar com a certificação da DGAC ou de uma entidade fiscalizadora equivalente de outro país antes de assumir qualquer cargo de manutenção de aeronaves.

Segurança

A DGAC estabelece e fiscaliza a implementação dos padrões e normas de segurança para o setor aeronáutico comercial do Chile.

Estes padrões e normas são baseados nos padrões desenvolvidos por organizações internacionais de aeronáutica comercial. Cada uma das companhias aéreas e aeroportos do Chile deverá apresentar à DGAC um manual de segurança aérea descrevendo os procedimentos de segurança implementados em suas operações aéreas comerciais diárias, bem como os procedimentos de treinamento dos funcionários com relação à segurança. A LATAM já apresentou seu manual de seguran-

ça aérea à DGAC. As companhias aéreas do Chile que operam rotas internacionais deverão adotar medidas de segurança conforme os requerimentos aplicáveis dos acordos bilaterais internacionais.

Políticas Aeroportuárias

A DGAC fiscaliza e administra os aeroportos do Chile, incluindo a fiscalização das cobranças por decolagem e aterrissagem. A DGAC sugere os custos aeroportuários, que são aprovados pela JAC e são os mesmos para todos os aeroportos.

Desde meados dos anos 90, diversos aeroportos chilenos foram privatizados, dentre eles o Aeroporto Internacional Arturo Merino Benítez, de Santiago. Nos aeroportos privatizados, a administração aeroportuária administra as instalações sob fiscalização da DGAC e da JAC.

Regulamentação Ambiental e de Ruídos

Não existem normas de meio ambiente relevantes, nem controles impostos às companhias aéreas, aplicáveis às aeronaves ou que nos afetem no Chile, exceto pelas leis de meio ambiente e normas de aplicação geral. Atualmente, também não há nenhuma norma aplicável às companhias aéreas dentro do Chile que limite o ruído. Contudo, as autoridades chilenas pretendem implementar um regulamento para ruídos ambientais de aeronaves que voam para e dentro do Chile.

O regulamento proposto exigirá que estas aeronaves atendam a determinadas restrições com relação ao ruído, que no mercado são chamadas de padrões da Etapa 3.

A maior parte da frota da LATAM já atende a estas restrições propostas, portanto não acreditamos que a implementação dos padrões propostos afetará significativamente nossas operações.

Regulamento Antitruste

A autoridade antitruste do Chile, à qual nos referimos como Tribunal de Defesa da Livre Concorrência (anteriormente chamado de Comissão Antitruste, e doravante denominada “TDL”), supervisiona questões antitruste regidas pelo Decreto Lei nº. 211 de 1973, conforme alterada, ou Lei Antitruste. A Lei Antitruste proíbe qualquer sociedade de impedir, restringir ou distorcer a livre concorrência em qualquer mercado ou qualquer setor.

A Lei Antitruste também proíbe que qualquer empresa com posição dominante ou substancial em qualquer mercado abuse de tal posição.

Pessoas que se sentirem prejudicadas podem processá-la por danos materiais resultantes da não observância à Lei Antitruste e/ou fazer uma reclamação no Tribunal Antitruste para que este exija o cumprimento à Lei Antitruste.

O Tribunal Antitruste tem a capacidade de impor uma série de sanções para infrações à Lei Antitruste, que incluem a rescisão dos contratos que violem a Lei Antitruste, a dissolução de uma empresa e a imposição de multas e sanções diárias às empresas. O tribunal poderá determinar o pagamento de indenização por perdas e danos, bem como outras reparações (como um requerimento judicial) quando pertinente. Em outubro de 1997, o Tribunal Antitruste aprovou nosso plano autorregulatório de tarifas.

Desde outubro de 1997, a LAN Airlines S.A. e a LAN Express seguem um plano autorregulatório, que foi modificado e aprovado pelo Tribunal de Defesa da Livre Concorrência em julho de 2005 e setembro de 2011.

Em fevereiro de 2010, a *Fiscalía Nacional Económica* concluiu a investigação iniciada em 2007 sobre nosso cumprimento do plano autorregulatório, e nenhuma outra observação foi feita.

Em 21 de setembro de 2011, por meio da Resolução Nº. 37/2011 (“Resolução”), o TDLC aprovou a associação entre LAN e TAM, impondo 14 medidas de mitigação à LATAM, cuja regulamentação e alcance encontram-se estabelecidos na Resolução, e que estão brevemente resumidas a seguir para fins de referência:

1. Troca de 4 pares de slots diários no Aeroporto de Guarulhos, em São Paulo, para utilização exclusiva na rota SCL - GRU, em voos diretos.
2. Extensão, por um período de cinco anos, do programa de fidelidade para companhias aéreas que operem (ou manifestam intenção de operar) as rotas de Santiago - São Paulo, Santiago - Rio de Janeiro, Santiago - Montevidéu e Santiago - Assunção; e que solicitem à LATAM a extensão do referido programa para a(s) rota(s).
3. Execução dos contratos com outras companhias aéreas que operem as rotas de Santiago - São Paulo, Santiago - Rio de Janeiro e/ou Santiago - Assunção, e que assim o solicitem.
4. Cumprimento de determinadas restrições transitórias aplicáveis à oferta na rota Santiago - São Paulo.
5. Implantação de determinadas alterações ao Plano Autorregulatório de Tarifas da LATAM, aplicável às suas operações domésticas.
6. Saída, antes de 22 de junho de 2014, de alguma das alianças internacionais às quais pertenciam LAN e TAM na data da Resolução.
7. Atendimento a algumas restrições na celebração e manutenção, sem consulta prévia ao Tribunal de Defesa da Livre Concorrência, de acordos de código compartilhado em determinadas rotas, e com companhias aéreas membro ou associadas a uma aliança diferente daquela à qual a LATAM pertence.

8. Atendimento a determinadas restrições à sua participação em futuras licitações de direitos de tráfego de 3ª, 4ª e 5ª liberdade entre Santiago e Lima, e saída de quatro frequências de 5ª liberdade para Lima.
9. Fornecimento de uma declaração às autoridades de transporte aéreo em apoio à abertura unilateral dos céus domésticos chilenos (cabotagem) por companhias aéreas de outros países, sem exigência de reciprocidade.
10. Comprometimento, no que for pertinente, com a promoção do crescimento e operação regular dos aeroportos de Guarulhos (São Paulo) e Arturo Merino Benítez (Santiago).
11. Atendimento a determinadas diretrizes ao conceder incentivos às agências de viagem.
12. Manutenção temporária, salvo em casos de força maior: i) de pelo menos 12 voos semanais, diretos, de ida e volta, operados diretamente pela LATAM em rotas entre o Chile e os Estados Unidos; e ii) de pelo menos 7 voos semanais, diretos, de ida e volta, operados diretamente pela LATAM em rotas entre o Chile e a Europa.
13. Observação de determinadas restrições relativas a: receita média de passagens aéreas para o transporte de passageiros, nas rotas Santiago - São Paulo e Santiago - Rio de Janeiro; e nas tarifas vigentes e publicadas na data da Resolução, para o transporte de carga em cada das rotas entre Chile e Brasil.
14. Contratação de um consultor independente para assessorar a *Fiscalía Nacional Económica* por um período de 3 anos no monitoramento do cumprimento, pela LATAM, das condições impostas pela Decisão.

O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (“CADE”) aprovou a associação entre LAN e TAM por decisão unânime em uma sessão do dia 14 de dezembro de 2011, sujeita às seguintes condições: (1) o novo grupo (LATAM) deve sair de

uma das duas alianças internacionais das quais participava (Star Alliance ou Oneworld), e oferecer para troca dois pares de slots no Aeroporto Internacional de Guarulhos, para serem utilizados por um terceiro interessado em oferecer voos diretos entre São Paulo e Santiago do Chile. Tais imposições estão em linha com as medidas de mitigação adotadas pelo TDLC, no Chile.

Além disso, a associação entre LAN e TAM foi submetida às autoridades antitruste da Alemanha, Itália e Espanha. Todas essas jurisdições aprovaram incondicionalmente a operação.



LATAM informa lucros de US \$ 69,2 milhões

O Grupo LATAM Airlines registrou resultado operacional de US\$ 567,9 milhões em 2016, um aumento de 10,5% comparado ao resultado operacional de 2015. A margem operacional foi de 6,0%, um aumento de 0,9 p.p. em relação ao ano anterior. A melhora dos resultados da LATAM é explicada, principalmente, pela redução dos custos operacionais resultante da queda no preço dos combustíveis, além das iniciativas de redução de custo implementadas pela LATAM.

Em 2016, a receita total atingiu US\$ 9.527,1 milhões, comparada a uma receita de US\$ 10.125,8 milhões em 2015. A diminuição de 5,9% é explicada pela queda de 6,3% nas receitas de passageiros e de 16,5% nas receitas de carga, parcialmente compensada por um aumento de 39,7% em outras receitas. A menor receita reflete a piora do cenário macroeconômico na América do Sul e a desvalorização das moedas locais no período, com destaque para a desvalorização de 59% do peso argentino, de 11% do peso colombiano e de 6% do sol peruano. Em 2016, as receitas de passageiros e de carga corresponderam a 82,7% e 11,7%, respectivamente, das receitas operacionais totais.

A queda de 6,3% nas receitas de passageiros no ano reflete o aumento de 0,6% na oferta, compensado pela redução de 6,9% na receita unitária consolidada por passageiro (RASK) em relação a 2015. A diminuição do RASK é explicada pela queda de 8,1% nos *yields*, e pelo aumento de 1,1 p.p. na taxa de ocupação, que atingiu 84,2%. O desempenho dos *yields* segue impactado negativamente pelo fraco cenário macroeconômico na América do Sul.

Em 2016, a LATAM registrou aumento da oferta de 0,6%, explicado pelo crescimento de 5,6% na oferta do negócio internacional, focado no fortalecimento dos nossos hubs internacionais, com destaque para a adição de novos destinos, tais como Washington, a partir de Lima, e Joanesburgo, a partir de São Paulo, compensada por uma redução nas rotas com menor demanda, tais como as operações

entre Brasil e Estados Unidos. Já nos mercados domésticos de língua espanhola, a oferta cresceu 8,0%, impulsionada, principalmente, pelos mercados do Chile e do Peru. Por outro lado, em 2016 seguimos adequando o tamanho das nossas operações no mercado doméstico brasileiro, através da redução da oferta pelo quinto ano consecutivo, encerrando o ano com uma redução de 11,5% em relação a 2015 e liderando a redução da oferta no país.

As receitas das operações de carga diminuiram 16,5% em 2016, como resultado da redução de 8,7% no volume de carga transportada e de uma queda de 8,5% nos *yields*. Durante o ano, a demanda por serviços de carga permaneceu baixa, principalmente nos mercados doméstico e internacional do Brasil, como resultado da desaceleração econômica do país, impactando diretamente as importações. Soma-se a isso a redução das exportações a partir do Chile, que teve a produção de salmão impactada pelo florescimento de algas. Estes, juntamente com a queda no preço do combustível, foram os principais fatores na redução dos *yields* do negócio de carga.

Em 2015, as despesas operacionais totalizaram US\$ 8.959,2 milhões, com redução de 6,8% em relação às despesas operacionais de 2015, levando a uma diminuição de 5,1% no custo por ASK-equivalente (incluindo despesas financeiras líquidas). A redução nos custos é explicada, principalmente, pela queda de 16,8% no preço do combustível, bem como pelo programa de redução de custos implementado pela companhia.

A despesa com combustível diminuiu 22,4%, atingindo US\$ 2.056,6 milhões, comparada a uma despesa de US\$ 2.651,7 milhões em 2015. A redução é explicada pela queda no preço do combustível, além da diminuição de 1,4% no consumo de combustível por ASK-equivalente, refletindo os programas de eficiência no uso do combustível e uma frota cada vez mais eficiente de aeronaves.

Adicionalmente, a LATAM reconheceu em 2016 uma perda com hedge de US\$ 48,1 milhões, comparada a uma perda com hedge de US\$ 239,4 milhões em 2015. Com relação ao hedge cambial, a Companhia reconheceu nesta rubrica uma perda de US\$ 40,8 milhões em 2016, comparada a um ganho de US\$ 19,2 milhões em 2015.

A linha de Remunerações e benefícios registrou queda de 5,9% em 2016, refletindo principalmente a menor folha de pagamento em relação a 2015, em linha com a redução da oferta no Brasil e as iniciativas de eficiência que a Companhia continua implementando.

Quanto ao resultado não operacional, a Companhia registrou um ganho contábil (sem efeito caixa) com variação cambial de US\$ 121,7 milhões, explicado principalmente pela valorização do Real durante o ano, comparado a uma perda de US\$ 467,9 milhões reconhecida no exercício anterior.

No ano, a LATAM registrou lucro líquido atribuível aos acionistas controladores de US\$ 69,2 milhões, comparado a um prejuízo líquido de US\$ 219,3 milhões em 2015. Esse resultado levou a uma margem líquida positiva de 0,7%, representando um aumento de 2,9 p.p. em relação à margem líquida de 2015.

	Para os doze meses que termina 31 de dezembro		
	2016	2015	% Change
RECEITAS			
Passageiros	7.877.715	8.410.614	-6,3%
Carga	1.110.625	1.329.431	-16,5%
Outras	538.748	385.781	39,7%
TOTAL RECEITAS OPERACIONAIS	9.527.088	10.125.826	-5,9%
DESPESAS			
Pessoal	-1.951.133	-2.072.805	-5,9%
Combustíveis	-2.056.643	-2.651.067	-22,4%
Comissões	-269.296	-302.774	-11,1%
Depreciação e Amortização	-960.328	-934.406	2,8%
Outros Arrendamentos e Tarifas de Aterrisagem	-1.077.407	-1.109.826	-2,9%
Serviço de Passageiros	-286.621	-295.439	-3,0%
Arrendamento de Aeronaves	-568.979	-525.134	8,3%
Manutenção	-366.153	-437.235	-16,3%
Outras Despesas Operacionais	-1.422.625	-1.283.221	10,9%
TOTAL DESPESAS OPERACIONAIS	-8.959.185	-9.611.907	-6,8%
RESULTADO OPERACIONAL	567.903	513.919	10,5%
Margem Operacional	6,0%	5,1%	0,9 pp
Receitas Financeiras	74.949	75.080	-0,2%
Despesas Financeiras	-416.336	-413.357	0,7%
Outras Receitas / Despesas	47.358	-532.757	-108,9%
RESULTADO ANTES DO IMPOSTO E MINORITÁRIOS	273.874	-357.115	-176,7%
Imposto	-163.204	178.383	-191,5%
RESULTADO ANTES DO MINORITÁRIOS	110.670	-178.732	-161,9%
Atribuível a:			
Sócios da Empresa Controladora	69.220	-219.274	-131,6%
Acionistas Minoritários	41.450	40.542	2,2%
RESULTADO LÍQUIDO	69.220	-219.274	-131,6%
Margem Líquida	0,7%	-2,2%	2,9 pp
Alíquota Efetiva de Imposto	-59,6%	-50,0%	-9,6 pp
EBITDA	1.528.231	1.448.325	5,5%
EBITDA Margem	16,0%	14,3%	1,7 pp.
EBITDAR	2.097.210	1.973.459	6,3%
EBITDAR Margem	22,0%	19,5%	2,5 pp.


Para os doze meses findos 31 de dezembro

	2016	2015	Var. %
SISTEMA			
ASKs-equivalente (milhão)	205.538	208.723	-1,5%
RPKs-equivalente (milhão)	150.110	151.478	-0,9%
Taxa de Ocupação (com base em ASKs-equivalente)%	73,0%	72,6%	0,5 pp
T.O. de Equilíbrio (com base em ASKs-equivalente)%	71,2%	71,3%	-0,1 pp
Yield com base em RPKs-equivalente (US Cent)	6,0	6,4	-6,9%
Receitas Op. por ASK-equivalente (US Cent)	4,4	4,7	-6,3%
Despesas por ASK-equivalente (US Cent)	4,52	4,77	-5,1%
Despesas por ASK-equivalente ex fuel (US Cent)	3,52	3,50	0,8%
Galões de Combustível Usado (milhão)	1.185,5	1.221,1	-2,9%
Galões de Combustível por 1.000 ASK-equivalente	5,8	5,9	-1,4%
Preço médio do combustível (com hedge)	1,7	2,2	-22,9%
Preço médio do combustível (sem hedge)	1,6	2,0	-17,6%
Distância Rota Média (km)	1,7	1,6	3,2%
Número Total de Pessoal (promédio)	49.619	52.887	-6,2%
Número Total de Pessoal (fim do período)	45.916	50.413	-8,9%
PASSAGEIROS			
ASKs (milhão)	134.968	134.167	0,6%
RPKs (milhão)	113.627	111.510	1,9%
Passageiros Transportados (milhares)	66.960	67.835	-1,3%
Taxa de Ocupação (com base em ASKs) %	84,2%	83,1%	1,1 pp
Yield com base em RPKs (US Centavos)	6,9	7,5	-8,1%
Receitas por ASK (US Centavos)	5,8	6,3	-6,9%
CARGA			
ATKs (milhão)	6.704	7.083	-5,3%
RTKs (milhão)	3.466	3.797	-8,7%
Toneladas Transportadas (milhares)	944	1.009	-6,4%
Taxa de Ocupação (com base em ATKs) %	51,7%	53,6%	-1,9 pp
Yield com base em RTKs (US Centavos)	32,0	35,0	-8,5%
Receitas por ATK (US Centavos)	16,6	18,8	-11,7%

*Galões de Combustível por 1.000 ASK-equivalente



Miles de US\$	Para os doze meses findos 31 de dezembro		
	2016	2015	Var. %
Peru	627.215	681.340	-7,9%
Argentina	1.030.973	979.324	5,3%
U.S.A	933.130	1.025.475	-9,0%
Europe	714.436	723.062	-1,2%
Colombia	343.001	353.007	-2,8%
Brazil	2.974.234	3.464.297	-14,1%
Equador	198.171	238.500	-16,9%
Chile	1.512.570	1.575.519	-4,0%
Asia Pacífico & Outros Latinoamérica	654.610	699.521	-6,4%



Nossos reconhecimentos mais destacados

As empresas pertencentes ao Grupo LATAM Airlines receberam aproximadamente 20 reconhecimentos em diversos setores: Serviços, Sustentabilidade, Entretenimento a bordo, entre outros. Enumeramos a seguir os reconhecimentos mais destacados recebidos pelo Grupo LATAM durante o ano de 2016:

PRÊMIOS DE SERVIÇO

World Line Airline Awards- Skytrax 2016: É o prêmio mais reconhecido do setor.

- ▶ LAN: Primeiro lugar na categoria “Melhor Companhia Aérea da América do Sul”.
- ▶ TAM: Quarto lugar na categoria “Melhor Companhia Aérea da América do Sul”.
- ▶ LAN: Segundo lugar na categoria “Melhor Serviço da América do Sul”.
- ▶ TAM: Quarto lugar na categoria “Melhor Serviço da América do Sul”.

Global Traveler’s 2016 - Prêmio Tested Reader Survey

- ▶ LATAM: Primeiro lugar na categoria “Melhor companhia aérea da América do Sul” (pelo terceiro ano consecutivo).

PRÊMIOS DE SUSTENTABILIDADE

Dow Jones Sustainability Index 2016:

- ▶ Terceiro ano na categoria “DJSI World”.

Prêmio Empresa Alas20:

- ▶ Primeiro lugar na categoria “Empresa Líder em Sustentabilidade”.
- ▶ Segundo lugar na categoria “Empresa Líder em Relações com Investidores”.

Distintivo Empresa Socialmente Responsável – Peru 2021

- ▶ LATAM: distintivo por assumir uma cultura de competitividade sustentável e responsável.

Revista Capital

- ▶ Segundo lugar no índice de Sustentabilidade Corporativa ISC

Relatório de Transparência Corporativa 2016 – IdN

- ▶ LATAM: Primeiro lugar na categoria “Empresa mais transparente do Setor de Serviços” em Sociedades Anônimas Abertas
- ▶ LATAM: Terceiro lugar na categoria “Melhores Práticas 2016” em Sociedades Anônimas Abertas

OUTROS PRÊMIOS

Empresas Mais Admiradas de 2016 do Peru (EMA 2016) – “G de Gestión” e PwC

- ▶ LATAM: Estratégia comercial de destaque

Merco Empresas y Líderes Chile - 7ª Edição

- ▶ LATAM: Segundo lugar na categoria “Melhor reputação corporativa”

IF Design Awards – World Design Guide: Uno dos prêmios de design mais prestigiados em nível internacional.

- ▶ LATAM e Interbrand, Primeiro lugar na categoria “Nova Identidade de Marca” pela criação da nova marca LATAM.

E Commerce Awards 2015: O prêmio mais importante do setor de comércio eletrônico.

- ▶ LAN CL: “Líder em Comércio Eletrônico no Setor Turístico”.
- ▶ LAN PE: “Líder em Comércio Eletrônico no Setor Turístico”.
- ▶ LAN EC: “Líder em Comércio Eletrônico no Setor Turístico”.

Prêmio Folha Top of Mind 2016 (BR):

- ▶ TAM: A marca mais lembrada na categoria linhas aéreas (pela oitava vez consecutiva)

Hall of Fame (Grupo Valora): Distingção “Grande marca chilena” por sua relevância no exterior



Fatos Relevantes

14 DE JANEIRO / ASSINATURA OU RENOVAÇÃO DE CONTRATOS

1. A LATAM anuncia que assinou dois acordos comerciais independentes - um com a British Airways e a Iberia (esta última pertencente ao International Airlines Group S.A. - IAG) e outro com a American Airlines. Estes acordos representam o fortalecimento da colaboração comercial entre a LATAM e membros da Aliança **oneworld**.
2. Estes acordos trarão grandes benefícios aos passageiros e clientes, pois ampliarão a quantidade de destinos disponíveis, oferecerão preços mais convenientes, melhorarão a experiência de viagem através da oferta de mais opções de itinerário e menor tempo de conexão, e aumentarão o potencial de abertura de novas rotas e a quantidade de voos diretos para destinos novos ou já existentes pelas companhias aéreas mencionadas. Estes novos serviços e opções também estarão disponíveis para os programas de fidelidade LANPASS e TAM Fidelidade. Os acordos também beneficiarão a América do Sul, melhorando a conectividade de e para a região e o mundo, impulsionando o turismo e as viagens de negócios.
3. Os referidos acordos seguem uma tendência mundial no setor, que consiste no fortalecimento da colaboração entre companhias aéreas da mesma aliança, sendo que a maioria das principais companhias aéreas do mundo possuem acordos deste tipo já implementados.
4. O acordo comercial com a British Airways e a Iberia compreenderá a gestão da operação das rotas entre Europa e todos os países em que estas companhias aéreas atuam na América do Sul.
5. Já o acordo comercial com a American Airlines compreenderá os voos entre Estados Unidos e Canadá e seus países da América do Sul - Brasil, Chile, Colômbia, Paraguai, Peru e Uruguai.

6. Estes dois acordos entre a LATAM e membros da **oneworld** permitirão, por um lado, que as companhias aéreas que fazem parte do Grupo LATAM Airlines, British Airways e Iberia administrem as malhas entre América do Sul e Europa, e também que estas mesmas companhias do Grupo LATAM Airlines e a American Airlines administrem determinadas rotas entre a América do Sul e os Estados Unidos/Canadá.
7. Estes acordos são de caráter comercial, não envolvem participação acionária na LATAM e não implicam em mudança alguma na administração de nenhuma das companhias aéreas que fazem parte do Grupo LATAM. Após sua implementação, cada companhia aérea manterá sua marca e continuará operando de maneira independente, mantendo o controle de cada um de seus voos.
8. A implementação destes acordos comerciais está sujeita às aprovações de autoridades competentes nos diversos países onde atuam as companhias aéreas que fazem parte dos referidos acordos, processo que deve levar entre 12 e 18 meses. Além disso, após a obtenção das aprovações, cada acordo comercial deverá ser implementado por suas respectivas partes dentro dos prazos previstos, sujeito a encerramento dos acordos comerciais em todos os aspectos pendentes neles contemplados.i

8 MARÇO / OUTROS

Nessa data, e sem prejuízo à re-emissão das demonstrações financeiras correspondentes dentro dos prazos aplicáveis, a Diretoria e o Conselho de Administração da LATAM Airlines Group S.A. aprovaram a publicação de um fato relevante contendo as informações financeiras anexas a este documento. Estas correspondem às informações financeiras resumidas da Demonstração de Resultados e do Balanço Consolidado da companhia, além de incluírem uma explicação qualitativa do desempenho operacional, tanto no ano quanto no quarto trimestre encerrado em 31 de dezembro de 2015.



É informado que a LATAM Airlines Group S.A. fornece estas informações financeiras aos seus acionistas, investidores e o mercado em geral, a fim de divulgar informações verdadeiras, suficientes e oportunas antes da entrega das respectivas demonstrações financeiras, conforme os prazos aplicáveis.

Por fim, faz-se constar que estas informações financeiras não substituem ou modificam as demonstrações financeiras correspondentes da companhia, que serão divulgadas com relação ao ano de 2015 dentro dos prazos previstos nas normas da *Superintendencia de Valores y Seguros*.

21 DE MARÇO / ASSEMBLEIA GERAL ORDINÁRIA, CITAÇÕES, ACORDOS E PROPOSTAS

Em Sessão Ordinária realizada no dia 21 de março de 2016, o Conselho de Administração da LATAM Airlines Group S.A. (doravante denominada “Companhia”), Registro de Valores No. 306, decidiu convocar a Assembleia Geral Ordinária para o dia 26 de abril de 2016 às 10:00 horas, para tratar das seguintes matérias:

- a) Aprovação do Relatório Anual, Balanços e Demonstrações Financeiras da Companhia relativas ao exercício findo em 31 de dezembro de 2015;
- b) Estabelecimento da remuneração do Conselho de Administração da Companhia;
- c) Estabelecimento da remuneração da Diretoria da Companhia e de seu orçamento;
- d) Escolha da empresa de auditoria externa da Companhia; escolha das Agências Classificadoras de Risco da Companhia; e esclarecimentos sobre as matérias estabelecidas no item XVI da Lei 18.046 das Sociedades Anônimas.
- e) Informação sobre o custo de processamento, impressão e envio da informação a que se refere a Circular 1.816 da *Superintendencia de Valores y Seguros*;

- f) Escolha do jornal em que serão realizadas as publicações legais da Companhia; e
- g) Outras matérias sociais que devam ser deliberadas em Assembleia Geral Ordinária da Companhia.

5 DE ABRIL / OUTROS

- a) No dia 2 de fevereiro de 2016, a Comissão de Valores Mobiliários (“CVM”) autorizou, através do Ofício No. 70/2016-CVM/SRE/GER-2, o cancelamento do programa de Brazilian Depository Receipts (“BDRs”) da LATAM Airlines Group S.A., que deve ser efetuado de acordo com o procedimento aprovado pelo órgão regulador no referido ofício (doravante denominado “Procedimento de Cancelamento”).
- b) No dia 5 de fevereiro de 2016, a Companhia divulgou informações de interesse para o mercado sobre a aprovação da CVM do projeto em avaliação para o encerramento do programa de BDRs, destacando que o projeto seria futuramente submetido para consideração do Conselho de Administração da Companhia.
- c) O Conselho de Administração da LATAM Airlines Group S.A. aprovou, nessa data, o cancelamento do programa de BDRs registrado na CVM, de acordo com o Procedimento de Cancelamento mencionado anteriormente e, consequentemente, o cancelamento de seu registro de emissora estrangeira na CVM, de acordo com as normas aplicáveis no Brasil. O Conselho de Administração da LATAM afirma que isto não afeta o comprometimento de longo prazo do Grupo LATAM Airlines com o Brasil.
- d) Informa-se que cada título de BDR representa (1) ação ordinária da LATAM Airlines Group S.A., e que no dia 31 de março de 2016 o programa de BDRs representava 0.44% do total de ações emitidas pela Companhia.
- e) Desta forma, a partir desta data, os detentores de BDRs terão, durante trinta (30) dias a partir desta data, as seguintes opções:

- i. Aderir ao procedimento denominado “*Sale Facility*”, ou
 - ii. Manter a titularidade das ações da LATAM Airlines Group S.A. subjacentes ao respectivo BDR.
- f) Caso um detentor de BDRs não manifeste sua opção de acordo com o Procedimento, ficará entendido, para todos os efeitos, que sua opção é aderir ao procedimento denominado “*Sale Facility*”.
- g) O procedimento de “*Sale Facility*” é realizado mediante venda das ações ordinárias subjacentes aos BDRs (as “Ações Ordinárias”) na Bolsa de Comércio de Santiago. Os detentores de BDRs que manifestarem sua intenção de manter a titularidade das respectivas Ações Ordinárias, se tornarão acionistas da LATAM Airlines Group S.A. através da transferência dessas ações para um corretor de bolsa ou custodiante local no Chile, conforme instrução a ser executada, sujeito a cumprimento das condições previstas no Procedimento de Cancelamento.
- h) Anexadas a este documento encontra-se uma cópia da tradução livre para espanhol do Fato Relevante arquivado na CVM nessa mesma data. É informado que o Aviso aos Detentores de BDRs, que informa o Procedimento de Cancelamento do programa de BDRs da LATAM Airlines Group S.A. e as instruções, os termos e as condições aplicáveis a este, será arquivado na CVM no dia 6 de abril e publicado no Brasil pela LATAM Airlines Group S.A. no dia 7 de abril de 2016, no Diário Oficial do Estado de São Paulo, no Valor Econômico, e no site da LATAM: <http://www.latamairlinesgroup.net>.
- i) Por fim, fica registrado que os BDRs são valores estrangeiros não registrados na *Superintendencia de Valores y Seguros*.

23 MAIO / OUTROS

- a) No dia 5 de abril de 2016, a LATAM publicou um Fato Relevante informando o procedimento de cancelamento do programa de *Brazilian Depositary Receipts* (“BDRs”) da LATAM Airlines Group S.A., que deve ser realizado de acordo com o

procedimento aprovado descrito no comunicado (doravante denominado “Procedimento de Cancelamento”).

- b) Conforme o Procedimento de Cancelamento, cujos termos foram publicados pela LATAM no dia 7 de abril de 2016 no Diário Oficial do Estado de São Paulo, no Valor Econômico e no site da LATAM (<http://latamairlinesgroup.net>) (doravante denominado “Aviso”), o prazo para que os detentores de BDRs manifestassem sua opção de manter as ações ordinárias subjacentes aos BDRs (as “Ações”) encerrou-se em 9 de maio de 2016, e a BM&FBOVESPA bloqueou, em 23 de maio de 2016, os respectivos saldos dos titulares de BDRs que optaram por aderir ao procedimento de venda das Ações na Bolsa de Comércio de Santiago - Bolsa de Santiago através de um procedimento denominado *Sale Facility*.
- c) Juntamente com o bloqueio, foi atribuído no Brasil um valor teórico de venda das Ações na Bolsa de Comércio de Santiago de \$ 4.333,80 (quatro mil, trezentos e trinta e três pesos e oitenta centavos, em moeda corrente do Chile), correspondente ao valor de mercado das Ações no dia 23 de maio de 2016 e equivalente, em Reais, à quantia de R\$ 22,25 (vinte e dois reais e vinte e cinco centavos, em moeda corrente do Brasil) por Ação, convertido com base no PTAX, definido como a média dos tipos de câmbio de venda dessas moedas no mercado de câmbio no dia 23 de maio de 2016, média divulgada pelo Banco Central do Brasil na internet.
- d) Maiores informações e instruções relacionadas ao Procedimento de Cancelamento podem ser obtidas no Fato Relevante do dia 5 de abril e no Aviso.
- e) Por fim, a LATAM informa que a divulgação do próximo Fato Relevante relacionado ao Procedimento de Cancelamento está prevista para o dia 9 de junho de 2016, a fim de informar a quantidade total de Ações vendidas no Chile de acordo com o procedimento denominado *Sale Facility*, o preço médio, em pesos chilenos, de cada BDR, a data de pagamento aos detentores de BDRs, o preço final em

Reais (moeda corrente legal) a ser pago por cada BDR, dentre outras informações relevantes com relação à venda das Ações.

7 DE JUNHO / MUDANÇAS NA ADMINISTRAÇÃO

Nessa data, o Conselho de Administração aceitou a renúncia apresentada por Ricardo J. Caballero ao cargo de diretor, tendo assumido novas funções em seu país de residência (Estados Unidos) que o impediam de exercer suas funções como diretor da LATAM. O Conselho de Administração ainda não definiu um substituto, o que poderá ocorrer em uma próxima reunião do órgão. Além disso, deverá ser realizada a renovação total do Conselho de Administração da Companhia na próxima Assembleia Geral Ordinária.

9 DE JUNHO / OUTROS

- a) No dia 5 de abril de 2016, a LATAM publicou um Fato Relevante informando o procedimento de cancelamento do programa de *Brazilian Depositary Receipts* (“BDRs”) da LATAM Airlines Group S.A., que deve ser realizado de acordo com o procedimento aprovado descrito no comunicado (doravante denominado “Procedimento de Cancelamento”).
- b) Conforme o Procedimento de Cancelamento, cujos termos foram publicados pela LATAM no dia 7 de abril de 2016 no Diário Oficial do Estado de São Paulo, no Valor Econômico e no site da LATAM (<http://www.latamairlinesgroup.net>) (doravante denominado “Aviso”), o prazo para que os detentores de BDRs manifestassem sua opção de manter as ações ordinárias subjacentes aos BDRs (as “Ações”) se encerrou em 9 de maio de 2016, e a BM&FBOVESPA bloqueou, em 23 de maio de 2016, os respectivos saldos dos titulares de BDRs que optaram por aderir ao procedimento de venda das Ações na Bolsa de Comércio de Santiago - Bolsa de Santiago através de um procedimento denominado *Sale Facility*.
- c) No dia 24 de maio de 2016, a LATAM publicou um Fato Relevante sobre o vencimento, em 23 de maio, do prazo

para que os detentores de BDRs manifestassem sua opção de manter as Ações, e sobre o bloqueio por parte da BM&FBOVESPA, na mesma data, dos respectivos saldos de Ações dos titulares de BDRs que optaram por aderir ao procedimento de venda das Ações denominado *Sale Facility*, atribuindo-lhes um valor teórico de venda na Bolsa de Comércio de Santiago.

d) Nessa data, informamos que a BTG Pactual Chile S.A. Corredores de Bolsa (“BTG Pactual Chile”), instituição chilena contratada pela Companhia para este fim, realizou a venda na Bolsa de Valores de Santiago das Ações dos respectivos detentores que aderiram ao procedimento *Sale Facility*.

e) Neste sentido, no dia 2 de junho de 2016, através de um leilão na Bolsa de Valores de Santiago, foram vendidas 672.500 (seiscentas e setenta e duas mil e quinhentas) Ações a um preço médio de \$4.150,038 (quatro mil, cento e cinquenta pesos e trinta e oito centavos, moeda corrente do Chile) por Ação, equivalentes a R\$ 20,528003378 (vinte reais e cinco dois oito zero zero três sete oito centavos, moeda corrente do Brasil) por Ação, convertidos com base no tipo de câmbio de compra da moeda realizada no mercado de câmbio em 8 de junho de 2016, sendo este o valor por BDR a ser pago aos respectivos detentores. O pagamento será realizado no dia 16 de junho de 2016, quando a Itaú Corretora de Valores S.A. (“Itaú Corretora”) transferirá à BM&FBOVESPA os recursos dos detentores de BDRs que mantinham seus títulos depositados na central depositária da BM&FBOVESPA, que por sua vez será responsável por transferir os recursos aos respectivos titulares através de seus agentes custodiantes. Os detentores de BDRs que mantinham seus títulos diretamente na Itaú Corretora receberão os valores diretamente da corretora.

f) Maiores informações e instruções relacionadas ao Procedimento de Cancelamento podem ser obtidas nos Fatos Relevantes de 5 de abril e 23 de maio, bem como no Aviso.

12 DE JULHO / OUTROS

1. Aumento de Capital. O mais tardar na próxima reunião ordinária do Conselho de Administração, agendada para 2 de agosto de 2016, a Companhia convocará uma Assembleia Geral Ordinária (“a Assembleia Geral”) com o objetivo de propor um aumento de capital de US\$ 613.164.240 mediante emissão de 61.316.424 novas ações (“Novas Ações”) a um preço por ação de **US\$ 10** (“Preço de Subscrição”). Em razão da Assembleia Geral, a ser realizada, o mais tardar, no dia 2 de setembro de 2016, o capital social da LATAM Airlines aumentará de 551.847.819 ações para 613.164.243 ações, com as Novas Ações representando 10% do total de ações da Companhia após o aumento de capital.

2. Investidor. Nessa data, a **Qatar Airways** (“Investidor”) se comprometeu perante à LATAM Airlines a adquirir até 10% do total das ações da Companhia.

O Investidor se comprometeu a subscrever e integralizar as Novas Ações que possibilitem as Cessões de Opções (conforme definido no parágrafo a seguir) antes do término do período de opção de subscrição, bem como permitam subscrever as Novas Ações não inscritas oferecidas pela Companhia imediatamente após o final do referido período (conjuntamente, “Subscrições”).

3. Suporte. Nessa mesma data, cada um dos acionistas pertencentes aos grupos Cueto, Amaro, Eblen e Bethia (os “Acionistas de Suporte”), que representam 49,72% das ações atualmente inscritas e integralizadas da LATAM Airlines, se comprometeu a comparecer à Assembleia Geral e votar a favor das matérias propostas. Além disso, assim que a Companhia der início ao período de opção de subscrição das Novas Ações, cada Acionista de Suporte se comprometerá a ceder e transferir ao Investidor seu direito de subscrever as Novas Ações em proporção correspondente, a um valor nominal (em conjunto, “Cessões de Opções”).

4. Ordem de Compra. Se após a realização das Subscrições as ações detidas pelo Investidor forem inferiores a 10% do total das ações emitidas pela Companhia, o Investidor se compromete a realizar uma ordem de compra incondicional por 20 dias na Bolsa de Comércio de Santiago pela quantia faltante, de forma a atingir 10% do total das ações da Companhia a um preço por ação igual ao Preço de Subscrição (“Ordem de Compra”).

Se o Investidor receber ofertas por um valor superior ao faltante para atingir 10% do total das ações da Companhia, a Ordem de Compra será realizada proporcionalmente entre todos os acionistas que a aceitarem.

5. Compra da TEP. Apenas se após a realização das Subscrições e da Ordem de Compra as ações detidas pelo Investidor forem inferiores a 10% do total de ações emitidas pela Companhia, e com o único fim de facilitar o atingimento de 10% do total de ações da Companhia pelo Investidor, o acionista TEP Chile S.A. – empresa pertencente ao grupo Amaro – se comprometeu a vender ao Investidor, que obrigou-se a comprar, a um preço por ação equivalente ao Preço de Subscrição, as ações faltantes para atingir os 10% (“Compra da TEP”). Entende-se que este compromisso não se estende a mais de 2,5% do total de ações da Companhia.

6. Mercado. Se após a realização das Subscrições, da Ordem de Compra e da Compra da TEP, as ações detidas pelo Investidor ainda forem inferiores a 10% do total de ações emitidas pela Companhia, o Investidor poderá adquirir o restante no mercado secundário do Chile (ações na bolsa de valores) e em Nova York (ADRs na *New York Stock Exchange*).

7. Transferências e Compromissos. O Investidor terá a liberdade de transferir sua participação acionária na Companhia, tendo estabelecido alguns *registration rights* para fazer uma colocação secundária ordenada e outras restrições comuns.

Reconhecendo a importância da aliança oneworld® para a Companhia, o Investidor concordou que a venda de suas ações da Companhia para uma companhia aérea que não faça parte da aliança requer aprovação prévia do Conselho de Administração, ou deverá ser realizada através de um mecanismo que permita que todos os acionistas da Companhia realizem a venda.

Além das restrições indicadas no parágrafo anterior, a fim de evitar maiores perturbações no mercado de ações, o Investidor se comprometeu a não vender, durante o primeiro ano após a última Subscrição, ações que representem mais de 2% do total de ações emitidas pela Companhia, e a não exceder 5% do total de ações da Companhia em qualquer período de 12 meses dali em diante.

Durante um prazo de 30 meses contados a partir da última Subscrição, o Investidor se comprometeu a não aumentar sua participação na Companhia para além dos 10% do total das ações emitidas pela Companhia, e a não propor a anulação do Conselho de Administração eleito pelos acionistas ou uma transição que possa causar mudança no controle da Companhia.

8. Conselho de Administração. Caso haja uma vaga no Conselho de Administração antes da Assembleia Geral Ordinária de 2017 e o Investidor seja titular de pelo menos 7,4% do total de ações emitidas pela Companhia, o Conselho de Administração nomeará como substituto para esta vaga a pessoa sugerida pelo Investidor, na medida em que for aceitável para o Conselho.

Além disso, se na Assembleia Geral Ordinária de 2017 o Investidor não conseguir eleger um membro do Conselho de Administração e, após a assembleia, houver uma vaga no Conselho e o Investidor for titular de pelo menos 7,4% do total de ações emitidas pela Companhia, o Conselho de Administração nomeará como substituto para a referida vaga a pessoa sugerida pelo Investidor, na medida em que for aceitável para o Conselho.

Nessa data, foi retirado o sigilo da comunicação enviada em caráter de Fato Relevante Reservado, datado de 7 de junho de 2016, cujo conteúdo está incluso nos acordos aos quais este comunicado se refere.

Nessa data, não é possível determinar os efeitos financeiros que as matérias informadas poderão ter sobre os ativos, passivos ou resultados da Companhia. Estima-se que o encerramento das Subscrições será realizado no quarto trimestre de 2016. A Companhia manterá a *Superintendencia* devidamente informada sobre todos os desenvolvimentos relevantes relacionados aos fatos publicados.

13 DE JULHO / OUTROS

Em complemento ao Fato Relevante enviado para a *Superintendencia* no dia 12 de julho de 2016, informamos que os recursos obtidos pelo aumento de capital proposto serão destinados a preservar a solidez do balanço da Companhia e pagar compromissos financeiros de curto prazo (cuja definição e quantia estão em processo de avaliação). Isto significará um aumento nas disponibilidades de caixa para o final de 2016 de aproximadamente US\$ 1,5 bilhão, o que proporcionará uma base financeira sólida para os planos estratégicos da LATAM.

No momento da publicação do primeiro edital de convocação da Assembleia Geral, será publicada no site www.lata-mairlinesgroup.net a fundamentação das propostas a serem votadas.

18 DE JULHO / ASSEMBLEIA GERAL ORDINÁRIA, CITAÇÕES, ACORDOS E PROPOSTAS

O Conselho de Administração decidiu convocar uma Assembleia Extraordinária para o dia 18 de agosto de 2016, a fim de propor um aumento no capital da LATAM Airlines no valor de US\$ 613.164.240, através da emissão de 61.316.424 novas ações, todas ordinárias e sem valor nominal, a um preço de

colocação de US\$ 10, autorizando a Companhia a colocar o restante das ações não subscritas após o vencimento do período de opção de subscrição para a Qatar Airways.

Os avisos e cartas de convocação, bem como a fundamentação das propostas a serem votadas, serão publicados, enviados e disponibilizados aos acionistas nos termos previstos pela Lei das Sociedades Anônimas do Chile.

25 DE JULHO / OUTROS

A LATAM informa que celebrou acordos com o *U.S. Department of Justice* (“DOJ”) e com a *U.S. Securities and Exchange Commission* (“SEC”), ambas autoridades dos Estados Unidos da América, vigentes a partir desta data, de conteúdo substancialmente similar ao descrito no fato relevante enviado à *Superintendencia* no dia 03 de maio de 2016, uma cópia do qual encontra-se anexa a este e constitui parte integrante deste para todos os fins. Os valores finais acordados a pagar são de US\$ 12.750.000 ao DOJ e de US\$ 6.700.000, mais juros, à SEC.

03 de maio / Fato Relevante Reservado

1. Com relação à investigação conduzida pela *U.S. Securities and Exchange Commission* (“SEC”) e pelo *U.S. Department of Justice* (“DOJ”), ambas autoridades dos Estados Unidos da América, com relação a pagamentos no valor total de US\$ 1.150.000 realizados entre 2006 e 2007 pela LAN Airlines S.A. (“LAN”) a um consultor que assessorou a empresa na resolução de questões trabalhistas na Argentina, investigação com a qual a LATAM tem cooperado ativamente, o Conselho de Administração informa por meio deste fato relevante reservado que, após extensa interação entre os advogados da LATAM e representantes da SEC e do DOJ sobre os objetos de tal investigação e a avaliação jurídica do tema, os assessores concluíram que o caminho possível para resolução do tema seria a busca e celebração de acordos com tais autoridades, mediante o pagamento de multas e outras exigências descritas abaixo.

2. A investigação teve por objetivo questionar se tais pagamentos infringiam as normas anticorrupção dos Estados Unidos da América (“FCPA”), que: (i) proíbem pagamentos de propina a autoridades governamentais estrangeiras com o objetivo de obter vantagem comercial; e (ii) exigem que as empresas sujeitas a tal regulação realizem e mantenham registros contábeis adequados, bem como mantenham um sistema adequado de controles internos. A FCPA se aplica à LATAM através de seu programa de ADRs, vigente no mercado de valores norte-americano.

3. Após extensa investigação, o DOJ e a SEC concluíram que não houve infração às normas da FCPA que proíbem o pagamento de propina, em linha com os resultados da investigação interna da LATAM. Contudo, o DOJ e a SEC avaliam que a LAN teria contabilizado incorretamente os pagamentos, consequentemente infringido as normas da FCPA que exigem que as empresas realizem e mantenham registros contábeis precisos. Os órgãos em questão avaliaram que os controles internos da LAN existentes em 2006-2007 eram deficientes, portanto a LAN também teria infringido as normas da FCPA que exigem a manutenção de um sistema adequado de controles internos.

4. Considerando tais circunstâncias, os advogados da LATAM mantiveram diversas e prolongadas trocas de opinião e conversas com o DOJ e a SEC. Com base nas informações prestadas aos advogados da LATAM durante tais intercâmbios e conversas, este Conselho de Administração decidiu buscar fechar um acordo com ambas as autoridades.

5. Assim, os advogados da LATAM recomendaram hoje a este Conselho de Administração chegar a um acordo com as autoridades, nos seguintes termos:

a) Com relação ao DOJ, o acordo contempla principalmente: (i) celebração de um contrato denominado *Deferred Prosecution Agreement* (“DPA”), que consiste em um contrato público através do qual o DOJ apresentaria publicamente as acusações de infração às normas de registros contábeis da FCPA; A LATAM não é obrigada

a responder a estas acusações, o DOJ não dá continuidade às acusações por um período de 3 anos, e o DOJ indefere as acusações após o referido prazo, supondo que a LATAM tenha cumprido com todos os termos do DPA; tudo isto em troca de a LATAM admitir uma série de fatos negociados e descritos no DPA e concordar em pagar a multa acordada, conforme mencionada abaixo, dentre outras condições previstas em tal acordo; (ii) cláusulas pelas quais a LATAM admitiria o equívoco na contabilidade dos pagamentos realizados ao consultor na Argentina e que, na época em que os pagamentos foram realizados (anos de 2006 e 2007), não possuía controles internos adequados; (iii) o aceite, por parte da LATAM, de receber um consultor externo, durante 27 meses, que teria a função de monitorar, avaliar e reportar ao DOJ a eficácia do programa de conformidade da LATAM, bem como o aceite, por parte da LATAM, de continuar, durante 9 meses após a conclusão do trabalho do consultor externo, avaliando e reportando diretamente ao DOJ a eficácia de seu programa de conformidade; e (iv) pagamento de uma multa estimada de aproximadamente US\$ 12.500.000, conforme acordado no DPA.

b) Com relação à SEC, o acordo contempla principalmente: (i) celebração de um acordo contendo uma *Cease and Desist Order*, ou seja, uma resolução administrativa da SEC para encerramento da investigação, através da qual a LATAM aceitaria determinadas obrigações e assunção de fatos descritos no documento; (ii) uma reprodução das obrigações relativas ao consultor mencionadas no item 5(a)(iii) acima; e (iii) pagamento de uma quantia aproximada de US\$6.500.000, acrescida de juros.

6. Os documentos contemplados nos acordos entre a LATAM, o DOJ e a SEC estão ainda em processo de negociação; e é importante para fins de determinar se serão celebrados ou não acordos definitivos revisar e concordar com cada um dos fatos descritos e obrigações assumidas, em cada um dos documentos a serem celebrados definitivamente.

7. Com relação à pendência de tais negociações, não é possível neste momento afirmar com certeza que serão finalmente celebrados acordos definitivos. Contudo, o Conselho de Administração instruiu os advogados que sigam dialogando nos termos descritos neste instrumento e que o mantenham devidamente informado sobre o progresso das negociações através da Gerência Geral.

8. Estima-se que as informações deste fato relevante reservado não sofram alteração por um prazo aproximado de 60 dias.

O Conselho de Administração, na presença dos Srs. Henri Philippe Reichstul, Georges Antoine de Bourguignon Arndt, Ricardo J. Caballero Gibbons, Ramón Eblen Kadis, Carlos Alberto Heller Solari, Juan Gerardo Jofré Miranda e Juan José Cueto Plaza, instruiu a comunicação destas informações de maneira reservada, já que se referem a conversas pendentes, cuja divulgação neste momento prejudicaria o interesse social, entre outros, já que as autoridades norte-americanas que conduzem a investigação se manifestaram contra a divulgação do conteúdo de um possível acordo enquanto as negociações estiverem pendentes.

Finalmente, informamos que as seguintes pessoas têm conhecimento da resolução deste Conselho de Administração aqui comunicada: os diretores da LATAM mencionados anteriormente; o gerente geral da LATAM Sr. Enrique Miguel Cueto Plaza; o CEO da LAN Airlines S.A. Sr. Ignacio Cueto Plaza; o Vice-Presidente Sênior de Finanças da LATAM Sr. Andrés Osorio Hermansen; a Diretora Sênior de Relações com Investidores Sra. Gisela Escobar Koch; o Vice-Presidente de Assuntos Corporativos da LATAM Sr. Gonzalo Undurraga Pellegrini; o Vice-Presidente Sênior Jurídico da LATAM Sr. Juan Carlos Menció; o Vice-Presidente Jurídico da LATAM Sr. Cristián Toro Cañas; e os assessores jurídicos externos Srs. Roger Witten, Claudio Salas, Cristóbal Eyzaguirre Baeza, José Miguel Huerta Molina, Juan Pablo Celis Morgan e Tomás Ignacio Kreft Carreño.

05 DE OUTUBRO / COLOCAÇÃO DE VALORES EM MERCADOS INTERNACIONAIS E/OU NACIONAIS

- (a) A LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” ou “Companhia”) comunicou sua intenção de emitir e colocar no mercado internacional, bônus de longo prazo sem garantia nos termos da Norma 144-A e *Regulation S* da legislação de valores mobiliários dos Estados Unidos da América (“Bônus 144-A” ou “Emissão”).
- (b) Para a realização da Emissão, foi constituído um veículo especial de investimento denominado Latam Finance Limited (“LATAM Finance”), entidade constituída nas Ilhas Cayman e detida 100% pela LATAM, a qual será a emissora dos Bônus 144-A e cujas obrigações assumidas em virtude da Emissão serão garantidas pela LATAM, tudo devidamente aprovado através do Conselho de Administração da Companhia.
- (c) O Citigroup Global Markets Inc. (“Ofertante”), em virtude de uma declaração de oferta de compra em inglês nesta mesma data denominada *Offer to Purchase* (doravante, a “Oferta”) e por sua vez, como representante da LATAM Finance, TAM Capital Inc. (“TK”) e TAM Capital 3 Inc. (“TK3”) – as duas últimas afiliadas da TAM S.A., devidamente constituídas e existentes de acordo com as leis das Ilhas Cayman – anunciou a recompra, troca e resgate parcial de uma parcela a ser determinada do valor em aberto dos bônus da TAM Capital Inc. (“TK”) e TAM Capital 3 Inc. (“TK3”) (“*Intermediated Tender Offer*”), os quais foram colocados no mercado conforme detalhado a seguir: (i) TK no ano de 2007 com juros de 7,375% no valor de US\$ 300.000.000 e vencimento original em 2017 (“TAM 2017”), e (ii) TK3 no ano de 2011, com juros de 8,375% no valor de US\$ 500.000.000 e vencimento original em 2021 (“TAM 2021”). Ambas emissões foram realizadas nos termos da Norma 144-A e *Regulation S* da legislação de valores mobiliários dos Estados Unidos da América.

O Ofertante tem a intenção de trocar com a LATAM Finance todos os Bônus TAM 2021 e Bônus TAM 2017 adquiridos na referida Oferta por uma parcela dos Bônus 144-A emitidos e colocados pela LATAM Finance no âmbito da Emissão. Portanto, a colocação dos Bônus 144-A terá por objetivo: (i) financiar parte da recompra, troca e resgate parcial dos Bônus TAM 2021 e TAM 2017; e (ii) caso haja qualquer valor remanescente, financiar outros fins corporativos em geral.

A oferta de recompra, troca e resgate parcial dos Bônus TAM 2021 e TAM 2017 será realizada de maneira escalonada, sendo primeiro os Bônus TAM 2021, em uma parcela determinada a ser definida pela Companhia e, em seguida, dependendo do resultado da Emissão, os Bônus TAM 2017 em um valor determinado a ser definido pela Companhia.

Em conformidade com as disposições da Circular N° 988 da *Superintendencia de Valores y Seguros* do Chile, informamos que no momento não é possível quantificar os efeitos que a possível realização da operação poderá ter nos resultados da LATAM.

Finalmente, registra-se que a LATAM Airlines Group S.A. emitirá para fins de informação ao mercado, os comunicados anexos ao presente Fato Relevante, a fim de prestar maiores esclarecimentos com relação às operações de emissão dos Bônus 144-A e recompra, troca e resgate parcial dos Bônus TAM 2021 e TAM 2017, a serem divulgados nos mercados relevantes em que tais operações serão realizadas.

06 DE OUTUBRO / OUTROS

Em complemento ao fato relevante divulgado pela LATAM a esta *Superintendencia* no dia 05 de outubro de 2016, anexamos aqui os comunicados emitidos para fins de informação ao mercado.

20 DE OUTUBRO / COLOCAÇÃO DE VALORES EM MERCADOS INTERNACIONAIS E/OU NACIONAIS

A LATAM Airlines Group S.A. (“Companhia”) informa que decidiu não seguir adiante com a oferta de compra realizada através do Citigroup Global Markets Inc. datada de 05 de outubro de 2016, denominada “*Offer to Purchase*”, com o objetivo de recomprar, trocar e resgatar parcialmente os bônus em aberto emitidos pela TAM Capital Inc. e pela TAM Capital 3 Inc., ambas afiliadas da TAM S.A., constituídas segundo as leis das Ilhas Cayman, com vencimento em 2017 e 2021, respectivamente (doravante denominada a “Oferta”) conforme já devidamente comunicado a esta *Superintendencia* no último dia 05 de outubro.

Tal *Offer to Purchase* contemplava determinadas condições prévias para o prosseguimento da Oferta, uma das quais não foi cumprida, o que levou a Companhia a descontinuar a oferta e não seguir adiante com a sua intenção e emitir e colocar no mercado internacional bônus de longo prazo sem garantia nos termos da Norma 144-A e *Regulation S* da legislação de valores mobiliários dos Estados Unidos da América, nos termos indicados em tal Fato Relevante do último dia 05 de outubro.

Informações da Bolsa

Durante o ano de 2016, as ações locais do Grupo LATAM Airlines apresentaram rentabilidade positiva de 51,6%, e ADRs e BDRs apresentaram uma rentabilidade positiva de 51,8%. Em 31 de dezembro de 2016, a capitalização de mercado da Companhia foi de US\$ 4.475,2 milhões. Em 2016, as ações do Grupo LATAM Airlines apresentaram rentabilidade superior à do IPSA, índice que teve rentabilidade positiva de 12,8% no mesmo período. Com relação às movimentações na Bolsa de Santiago, este ano as ações do Grupo LATAM Airlines tiveram índice de negociação de 100%.

VOLUMES NEGOCIADOS POR TRIMESTRE – AÇÕES LOCAIS (Bolsa de Santiago)

2014	Nº Ações negociadas	Preço médio (CLP)	Valor Total (CLP)
Primeiro Trimestre	61.484.884	8.211	504.829.447.686
Segundo Trimestre	35.965.643	8.131	292.436.121.151
Terceiro Trimestre	35.231.909	7.191	253.336.632.783
Quarto Trimestre	44.766.542	6.939	310.646.587.594
2015			
Primeiro Trimestre	35.580.564	6.408	228.009.403.400
Segundo Trimestre	44.884.792	5.311	238.380.996.445
Terceiro Trimestre	39.396.992	3.945	155.423.718.868
Quarto Trimestre	27.348.459	3.790	103.651.321.266
2016			
Primeiro Trimestre	31.693.231	4.014	127.210.391.201
Segundo Trimestre	25.756.176	4.510	116.170.253.790
Terceiro Trimestre	65.396.759	5.411	353.855.527.638
Quarto Trimestre	29.632.143	5.950	176.318.488.865



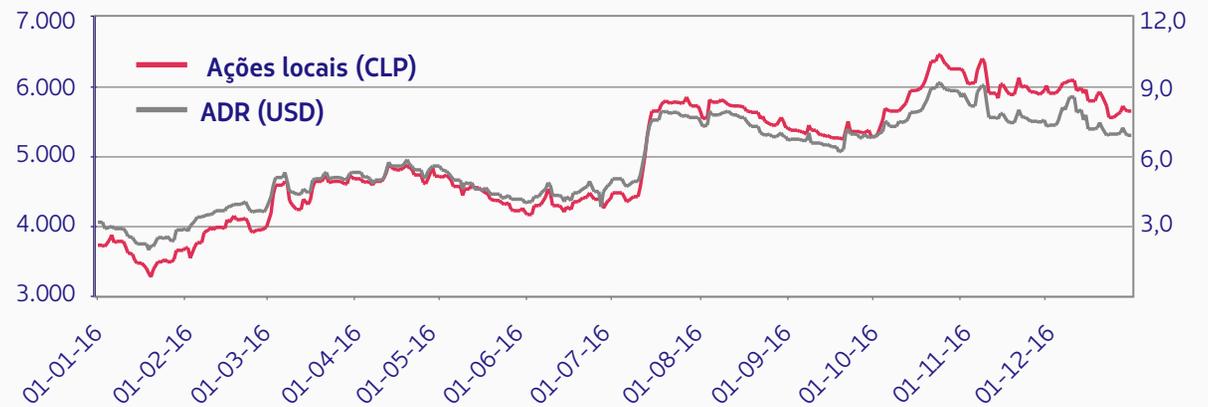
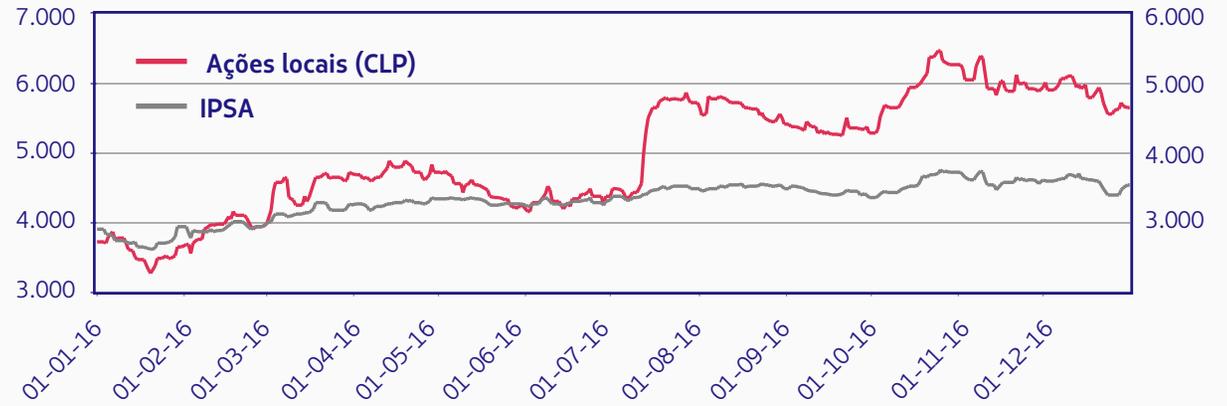
Observação: No dia 18 de julho de 2016, a LATAM recebeu aprovação da Comissão de Valores Mobiliários (CVM) para descontinuar o programa de BDRs nível III (BDRs), sustentado por ações ordinárias da empresa, e consequentemente o registro de emissor estrangeiro.

VOLUMES NEGOCIADOS POR TRIMESTRE – ADRs (NYSE)

2014	Nº Ações negociadas	Preço médio (USD)	Valor Total (USD)
Primeiro Trimestre	39.001.153	14,9	580.445.848
Segundo Trimestre	37.203.364	14,7	545.714.297
Terceiro Trimestre	39.309.163	12,4	487.095.808
Quarto Trimestre	35.321.250	11,6	409.025.594
2015			
Primeiro Trimestre	50.592.157	10,2	515.359.910
Segundo Trimestre	58.290.119	8,5	497.760.607
Terceiro Trimestre	40.747.698	5,8	236.597.688
Quarto Trimestre	27.744.021	5,5	152.171.620
2016			
Primeiro Trimestre	32.739.012	5,8	189.108.047
Segundo Trimestre	33.327.301	6,6	220.309.082
Terceiro Trimestre	42.231.494	8,2	347.459.617
Quarto Trimestre	30.197.724	8,9	268.457.766

VOLUMES NEGOCIADOS POR TRIMESTRE – BDRs (BOVESPA)

2014	Nº Ações negociadas	Preço médio (BRL)	Valor Total (BRL)
Primeiro Trimestre	223.600	34,7	7.765.397
Segundo Trimestre	90.000	33,1	2.977.950
Terceiro Trimestre	147.600	26,9	3.966.750
Quarto Trimestre	105.600	28,5	3.008.393
2015			
Primeiro Trimestre	145.600	28,3	4.125.576
Segundo Trimestre	264.900	26,1	6.911.535
Terceiro Trimestre	28.200	19,9	561.627
Quarto Trimestre	59.700	21,4	1.279.542
2016			
Primeiro Trimestre	50.500	21,7	1.096.860
Segundo Trimestre	29.700	21,3	633.798
Terceiro Trimestre	-	-	-
Quarto Trimestre	-	-	-





Fatores de Risco

Os seguintes fatores importantes, e os fatores descritos em outros relatórios que apresentamos ou registramos junto à Comissão de Valores Mobiliários e Câmbio dos EUA (SEC, em sua sigla em inglês), podem afetar nossos resultados reais e fazer com que os resultados reais sejam consideravelmente diferentes daqueles expressos em qualquer declaração de perspectiva futura feita por nós ou em nosso nome. Especificamente, em nossa qualidade de empresa não-norte-americana, há riscos relacionados ao investimento em nossos Certificados de Depósito em Instituições Norte-Americanas (*American Depositary Shares*, ADS em sua sigla em inglês) que não são típicos dos investimentos realizados em empresas norte-americanas. Antes de tomar uma decisão de investimento, deve-se levar cuidadosamente em conta todas as informações presentes neste documento, inclusive os seguintes fatores de risco.

Fatores de risco relacionados à nossa empresa

A LATAM não controla as ações com direito a voto nem a diretoria da TAM.

Devido às restrições legais impostas à propriedade de companhias aéreas brasileiras por estrangeiros, a LATAM não controla as ações com direito a voto nem a diretoria da TAM. Em 28 de fevereiro de 2017, a estrutura acionária da TAM é a seguinte:

- ▶ A Holdco I detém 100% das ações ordinárias da TAM que já estavam em circulação;
 - A família Amaro (o “Grupo Amaro”) é proprietária de 51% das ações em circulação com direito a voto da Holdco I através da TEP Chile (uma pessoa jurídica chilena integralmente controlada pelos acionistas controladores da TAM), e a LAN é proprietária do saldo das ações com direito a voto;
 - A LATAM é proprietária de 100% das ações da Holdco I em circulação sem direito a voto, o que lhe concede, essencialmente, a totalidade dos direitos econômicos sobre as ações ordinárias da TAM de propriedade da Holdco I; e

- ▶ A LATAM é a proprietária de 100% das ações preferenciais da TAM que já estavam em circulação.

Em virtude dessa esta estrutura acionária:

- ▶ Os acionistas controladores do Grupo Amaro mantêm os votos e o controle da Diretoria da TAM e de cada subsidiária da TAM; e
- ▶ A LATAM detém todos os direitos econômicos sobre a TAM.

O LATAM Airlines Group e a TEP Chile e terceiros firmaram acordos de acionistas que estabelecem acordos e restrições em relação à governança corporativa da TAM. Determinados atos exigem aprovações por maioria qualificada, o que, por sua vez, significa que exigem aprovação prévia tanto da LATAM como da TEP Chile. Alguns exemplos de ações que exigem aprovações por maioria qualificada da Diretoria da Holdco I ou da TAM são, entre outros, estabelecer aquisições ou colaborações comerciais; modificar ou aprovar orçamentos, planos de negócios, demonstrações financeiras e políticas contábeis; contrair dívidas; onerar ativos; firmar determinados contratos; realizar determinadas investimentos; modificar direitos ou demandas; ser parte e contratos; indicar executivos; criar interesses (garantias, acordos); emitir, resgatar ou readquirir valores e votar sobre assuntos na qualidade de acionista de subsidiárias da TAM. Os atos que exigem a aprovação por maioria qualificada da Holdco I ou da TAM são, entre outros, os seguintes: introduzir determinadas modificações nos estatutos da Holdco I, da TAM ou das subsidiárias da TAM ou qualquer dissolução/liquidação; realizar reestruturações societárias, pagar dividendos, emitir valores, alienar ou onerar determinados ativos, criar determinados interesses sobre bens móveis ou imóveis, ou firmar garantias ou acordos com partes relacionadas. Para obter mais informações sobre acordos de acionistas, consulte o “Item 7. Acionistas controladores e operações entre partes relacionadas – Acordos de acionistas.”

Nossos ativos têm uma quantidade significativa de valor agregado.

Nossos ativos incluem US\$ 2.710,4 milhões de valor agregado em 31 de dezembro de 2016; dos quais US\$ 2.582,5 milhões correspondem ao resultado da fusão entre LAN e TAM. Conforme as Normas Internacionais de Informação Financeira, NIIF (IFRS, na sigla em inglês), o valor agregado é submetido a uma depreciação anual, podendo ser submetida a tal depreciação com maior frequência em caso de circunstâncias ou eventos que indiquem uma possível depreciação. Em 2016, principalmente em virtude da valorização do Real brasileiro ante o dólar norte-americano, o valor do nosso valor agregado aumentou 18,8% em comparação com o ano de 2015. Qualquer depreciação poderia implicar o reconhecimento de uma alteração significativa das receitas nas nossas demonstrações de resultados, o que, por sua vez, poderia afetar de maneira significativa e negativa nossos resultados consolidados para aquele período durante o qual essa depreciação tivesse ocorrido.

Não conseguirmos executar ou adaptar nossa estratégia à situação econômica atual poderia prejudicar nossos negócios e o valor de mercado dos nossos ADSs e das nossas ações ordinárias.

Desenvolvemos um plano estratégico com o objeto de nos transformar numa das melhores companhias aéreas do mundo e de renovar nosso compromisso com uma rentabilidade sustentável e com melhores retornos para nossos acionistas. Nossa estratégia nos exige identificar propostas de valor que sejam atraentes e atrativas para os nossos clientes, buscar eficiências em nossas operações diárias, e transformar-nos numa empresa mais sólida e resistente ao risco. Um dos passos para atingir nosso objetivo consiste em adotar um novo modelo de viagens para nossos serviços domésticos nos seis países em que operamos vôos nacionais, de maneira a nos adaptar às dinâmicas em constante mudança, tanto dos nossos passageiros como do setor, além de aumentar nossa competitividade. O novo modelo de viagem tem por base numa redução

contínua das tarifas aéreas, de maneira a fazer com que esses viagens sejam acessíveis a um público mais amplo e, especialmente, para aqueles que desejam viajar com maior frequência. Esse modelo exige uma redução contínua de custos, para a qual a empresa está executando uma série de iniciativas voltadas à diminuição do custo por ASK em todos os seus vôos domésticos.

Não conseguir transferir com êxito a proposta de valor das marcas LAN e TAM para uma nova marca única poderia afetar negativamente nossos negócios e o valor de mercado dos nossos ADSs e das nossas ações ordinárias.

Após a fusão em 2012, a LAN e a TAM continuaram operando com suas marcas originais. Durante o ano de 2016, começamos a transição da LAN e da TAM para uma marca única. A LAN e a TAM tinham propostas de valor diferentes, e não podemos garantir a transferência total do valor original das marcas LAN e TAM para uma nova marca única LATAM. Eventuais dificuldades na execução da nossa marca única podem impedir que nos consolidemos como a companhia aérea preferida dos clientes, o que poderia afetar negativamente nossos negócios, os resultados das operações e os valores de mercado dos nossos ADSs e das nossas ações ordinárias.

A fusão dos programas de fidelidade da LAN e da TAM pode demorar.

Nós integramos os programas de fidelidade da LAN e da TAM de maneira que nossos passageiros possam utilizar suas milhas de fidelidade tanto na LAN como na TAM, indistintamente e de maneira intercambiável. Durante o ano de 2016, a LAN e a TAM anunciaram seus programas de fidelidade renovados, denominados: *Pass LATAM* e *LATAM Fidelidade*, respectivamente. A mudança faz parte do processo de consolidação da nova identidade de marca do grupo de companhias aéreas (LATAM) e da evolução dos programas, que confirmam os benefícios existentes e oferecem novos benefícios aos associados do programa. Porém, não existe garantia alguma de que esses dois planos se inte-

grem completamente num futuro próximo, nem sequer que se integrem em algum momento. Inclusive, se essa integração ocorrer, seu êxito pode demorar e implicar despesas extras. Além disso, durante o ano de 2016, LATAM Pass e LATAM Fidelidade aprovaram mudanças na sua política de acumulação de milhas, o que pode afetar os atrativos dos programas para os passageiros. Enquanto não combinarmos efetivamente esses programas, os passageiros podem preferir programas de fidelidade oferecidos por outras companhias aéreas, o que poderia afetar negativamente nossos negócios.

Nossos resultados financeiros estão expostos às flutuações das moedas estrangeiras.

Nós preparamos e apresentamos nossas demonstrações financeiras consolidadas em dólares norte-americanos. Atuamos em vários países e enfrentamos o risco de variação das taxas de câmbio das suas moedas frente ao dólar norte-americano ou entre as moedas desses diferentes países. Eventuais variações das taxas de câmbio entre o dólar norte-americano e as moedas dos países onde atuamos podem afetar negativamente nossos negócios, as condições financeiras e os resultados das operações. Quase 100% da nossa dívida em 31 de dezembro de 2016 era denominada em dólares norte-americanos, e aproximadamente 42% das nossas receitas e 44% das nossas despesas operacionais desse mesmo ano eram denominadas em moedas diferentes do dólar norte-americano, principalmente o real brasileiro e o peso chileno. Na eventualidade de que o Real brasileiro, o peso chileno ou alguma das outras moedas em que nossas receitas estejam denominadas se desvalorize frente ao dólar norte-americano, o resultado das nossas operações e das nossas demonstrações financeiras seria negativamente afetado. A taxa de câmbio do peso chileno, do Real brasileiro e de outras moedas frente ao dólar norte-americano pode flutuar consideravelmente no futuro.

Os câmbios no Chile e no Brasil e outras políticas econômicas governamentais que afetam as taxas de câmbio podem também afetar nossos negócios, nossa condição financeira, os resultados das operações e o retorno dos nossos acionistas por suas ações ordinárias ou seus ADSs.

Dependemos de alianças estratégicas ou relações comerciais em muitos países onde atuamos, e nossos negócios podem ser afetados se alguma das nossas alianças estratégicas ou relações comerciais terminar.

Mantemos várias alianças e outras relações comerciais em muitos países em que atuamos. Essas alianças ou relações comerciais nos permitem melhorar nossa rede e, em alguns casos, prestar aos nossos clientes serviços que, de outra maneira, não conseguiríamos prestar. Se alguma dessas alianças estratégicas ou relações comerciais se deteriorar ou se qualquer um desses acordos for rescindido, nossos negócios, nossa condição financeira e os resultados das nossas operações podem ser negativamente afetados.

Nossos negócios e nossos resultados operacionais podem ser afetados se não conseguirmos obter e manter rotas, aeroportos convenientes, slots e outras autorizações de operação.

Nossos negócios dependem do nosso acesso aos principais aeroportos e às principais rotas. Acordos bilaterais de aviação, bem como aprovações de aviação local, muitas vezes envolvem considerações políticas e outras alheias ao nosso controle. Nossas operações poderiam ser limitadas por qualquer atraso ou incapacidade de ter acesso a rotas ou aeroportos importantes, inclusive:

- ▶ limitações na nossa capacidade de atender mais passageiros;
- ▶ a imposição de restrições à capacidade de voo;
- ▶ a incapacidade de garantir ou manter os direitos de rota nos mercados locais ou nos termos de acordos bilaterais; ou
- ▶ a incapacidade de manter nossos slots atuais e de obter mais slots

Nós operamos numerosas rotas internacionais nos termos de acordos bilaterais, além de vôos internos no Chile, no Peru, no Brasil, na Argentina, no Equador, na Colômbia e em outros países, sem prejuízo de aprovações de acesso a rotas e aeroportos locais. Consulte o “Item 4. Informações sobre a empresa – B. Panorama do negócio – Regulamentações.”

Não é possível garantir a continuidade dos acordos bilaterais vigentes com os países onde nossas empresas estão sediadas, bem como de autorizações do Poder Público. A modificação, suspensão ou revogação de um ou mais acordos bilaterais pode afetar muito negativamente os nossos negócios, nossa condição financeira e os resultados das nossas operações. A suspensão da nossa autorização para operar em determinados aeroportos, destinos ou cotas, ou a imposição de outras sanções, também poderia ter um efeito adverso considerável. Qualquer mudança na administração das leis e regulamentações vigentes ou a adoção de novas leis e regulamentações em qualquer um dos países em que operamos que restrinjam nossas rotas, nossos aeroportos ou outros acessos, pode ter um efeito adverso significativo sobre nossos negócios, nossa condição financeira e nossos resultados operacionais.

Uma parte significativa das nossas receitas de cargas provém de relativamente poucos tipos de produtos que poderiam ser afetados por eventos que afetem sua produção, seu comércio ou sua demanda.

Nossa demanda por cargas, especialmente de exportadores da América Latina, se concentra num pequeno número de categorias de produtos, tais como exportações de pescado, produtos do mar e frutas do Chile, aspargos do Peru, e exportações de flores frescas do Equador e da Colômbia. Eventos que afetem negativamente a produção, o comércio ou a demanda desses produtos podem afetar negativamente o volume de mercadorias que transportamos, além de poder afetar significativamente os nossos resultados operacionais. Alguns dos nossos produtos de cargas são sensíveis às taxas de câmbio e, portanto, os volumes de tráfego podem ser afetados pela valorização ou desvalorização das moedas locais.

Nossas operações estão sujeitas às flutuações do fornecimento e do custo de combustíveis, o que pode afetar negativamente nossos negócios.

O aumento dos preços do combustível de aviação (jet fuel) pode ter um efeito significativamente negativo sobre nossos negócios, nossa condição financeira e nossos resultados

operacionais. Os custos de combustível de aviação sempre representaram uma parcela considerável das nossas despesas operacionais, e representaram 23,0% das nossas despesas operacionais do ano de 2016. Tanto o custo como a disponibilidade de combustível estão sujeitos a muitos fatores econômicos e políticos e a eventos que escapam a nosso controle e nossa capacidade de previsão. Firmamos acordos de cobertura (*hedging*) de combustível, mas não é possível garantir que esses acordos serão suficientes para proteger-nos de um aumento significativo nos preços do combustível num futuro próximo ou no longo prazo. Além disso, embora esses mecanismos de cobertura tenham sido concebidos para limitar os efeitos de um aumento nos preços do combustível, nossos métodos de cobertura podem também limitar nossa capacidade de tirar proveito de qualquer diminuição nos preços do combustível, como foi o caso em 2015 e, em menor escala, em 2016. Embora tenhamos implementado medidas para repassar uma parte dos custos incrementais de combustível aos nossos clientes, nossa capacidade de diminuir o impacto de qualquer aumento por meio desse tipo de mecanismo pode ser limitada.

Dependemos da manutenção de uma alta taxa de utilização diária de aeronaves para aumentar nossas receitas e diluir nossos custos fixos, o que nos torna especialmente vulneráveis aos atrasos.

Um elemento essencial da nossa estratégia consiste em manter uma alta taxa de utilização diária de aeronaves, a que mede o número de horas de voo diárias dos nossos aviões. Uma taxa elevada de utilização diária de aeronaves nos permite maximizar as receitas geradas pelos nossos aviões. É possível conseguir isso, em parte, diminuindo os prazos nos aeroportos e desenvolvendo programas que nos permitam aumentar a média diária de horas de voo. Nossa taxa de utilização de aeronaves pode ser afetada por uma série de fatores diferentes alheios ao nosso controle, entre eles o congestionamento do tráfego aéreo e aeroportuário, condições climáticas adversas e atrasos causados por terceiros prestadores de serviços, tais como fornecimento de combustível e serviços em solo. Caso um avião atrase seu horário, os atrasos resultantes podem alterar nosso desempenho operacional.

Operamos e dependemos de aviões Airbus e Boeing, e nossos negócios podem ser negativamente afetados se não recebermos as entregas de aeronaves a tempo, se os aviões dessas empresas não estiverem disponíveis ou se o público tiver uma impressão negativa dos nossos aviões.

À medida que expandimos nossa frota, também aumentou nossa dependência tanto dos Airbus como dos Boeings. Em 31 de dezembro de 2016, LATAM Airlines Group tinha uma frota de 250 aviões Airbus e 82 aviões Boeing. Os riscos relativos aos Airbus e Boeings são:

- ▶ Impossibilidade ou incapacidade de obter a tempo aviões Airbus ou Boeing, peças de reposição ou serviços relacionados, devido a uma demanda elevada ou outros fatores;
- ▶ A interrupção de serviços de frota em virtude de necessidades de manutenção não-programadas ou imprevistas para essas aeronaves;
- ▶ A emissão, por parte das autoridades chilenas ou aeronáuticas, de outras diretrizes que restrinjam ou proíbam o uso de aviões Airbus ou Boeing, ou a exigência de demoradas inspeções e manutenções;
- ▶ A percepção negativa de algum fabricante em virtude de algum acidente ou outra publicidade negativa; ou
- ▶ Atrasos entre o momento em que percebemos a necessidade de dispor de novos aviões e o tempo necessário para organizar tais pedidos à Airbus, à Boeing ou algum terceiro fornecedor para a entrega desses aviões.

A ocorrência de um ou mais desses fatores pode limitar nossa capacidade de usar aviões para gerar lucros, reagir a um aumento de demanda, ou pode, por outro lado, limitar nossas operações e afetar negativamente nossos negócios.

Se não formos capazes de incorporar aeronaves arrendadas à nossa frota a preços e em condições aceitáveis no futuro, nossos negócios podem ser negativamente afetados.

Uma grande parte dos nossos aviões está sujeita a arrendamentos operacionais de longo prazo. Nossos arrendamentos operacionais costumam variar de 3 a 12 anos a partir de sua

data de entrega. Poderíamos enfrentar uma concorrência ou um fornecimento limitado de aviões arrendados, dificultando nossa capacidade de negociar em termos competitivos no vencimento dos nossos atuais arrendamentos operacionais, ou de arrendar a capacidade extra exigida pelo nosso nível ou por nossas metas de operações. Caso, no futuro, sejamos obrigados a pagar taxas superiores de arrendamento para manter a capacidade e o número de aviões da nossa frota, nossa rentabilidade pode ser negativamente afetada.

Nossos negócios podem ser negativamente afetados se não formos capazes de pagar nossas dívidas para atender nossas necessidades de financiamento futuro.

A empresa tem um alto nível de endividamento e de obrigações de pagamento nos termos de arrendamentos operacionais de aeronaves, e dívidas financeiras. Precisamos de um volume considerável de financiamento para atender às exigências de capital das nossas aeronaves, e podemos precisar de financiamento extra para financiar nossas outras necessidades comerciais. Não podemos garantir que teremos acesso nem que seremos capazes de assegurar financiamentos futuros em termos favoráveis. Após a fusão da LAN com a TAM, as agências de classificação de risco Fitch Ratings Inc. e Standard and Poor's estabeleceram a classificação de crédito do LATAM Airline Group S.A. abaixo do nível de investimento (*investment grade*). Qualquer outro rebaixamento por parte das agências de classificação de risco podem aumentar nosso custo de financiamento. Custos de financiamento mais elevados podem afetar nossa capacidade de ampliar ou renovar nossa frota, o que, por sua vez, pode afetar negativamente nossos negócios.

Além disso, a maioria das nossas propriedades e equipes presta respaldo à nossa dívida garantida. No caso de inadimplência em relação aos pagamentos de dívidas garantidas, nossos credores podem executar essas garantias, limitando ou encerrando nossa capacidade de usar a propriedade afetada e esses equipamentos para atender nossas necessidades operacionais e, assim, gerar receitas.

Por outro lado, as condições externas nos mercados financeiros e de crédito podem limitar a disponibilidade de fundos em momentos específicos ou aumentar seu custo, podendo afetar nossa rentabilidade e nossa posição competitiva e diminuir as margens de juros líquidos, nossas receitas e nosso fluxo de caixa, bem como diminuir os retornos sobre o patrimônio líquido e o capital investido. Alguns fatores que podem afetar a disponibilidade de fundos ou levar ao aumento dos nossos custos de financiamento são crises macroeconômicas, redução repentina da nossa classificação de crédito ou outras possíveis alterações no mercado.

Estamos consideravelmente expostos à LIBOR e outras taxas de juros flutuantes; aumentos nas taxas de juros aumentariam nossos custos de financiamento e podem afetar negativamente nossa condição financeira e nossos resultados operacionais.

Estamos expostos ao risco de variações da taxa de juros, principalmente em relação à taxa interbancária de Londres (LIBOR, na sigla em inglês) em dólares norte-americanos. Muitos de nossos arrendamentos operacionais e financeiros estão denominados em dólares e geram juros a uma taxa flutuante. Trinta e seis vírgula nove por cento (36,9%) da nossa dívida consolidada em 31 de dezembro de 2016 têm relação com uma taxa de juros flutuante após a vigência dos nossos acordos de cobertura de taxas de juros. A volatilidade da taxa LIBOR ou outras taxas de referência pode aumentar nossos juros periódicos e o pagamento de arrendamentos, afetando negativamente nossos custos financeiros totais. Podemos não ser capazes de ajustar adequadamente nossos preços para compensar qualquer aumento de custos financeiros, o que afetaria negativamente nossas receitas e o resultado das nossas operações.

Aumentos no custo de seguros e/ou reduções significativas de cobertura podem prejudicar nossa condição financeira e nossos resultados operacionais.

Acontecimentos de maior envergadura que afetem o setor dos seguros de aviação (como ataques terroristas, seqüestros ou acidentes aéreos) podem implicar aumentos significativos dos

prêmios de seguro das companhias aéreas ou uma diminuição significativa de sua cobertura de seguro, assim como ocorreu após os ataques terroristas de 11 de setembro de 2001. Aumentos nos custos de seguros e/ou reduções significativas de cobertura podem prejudicar nossa condição financeira e nossos resultados operacionais, aumentando nosso risco de sofrer prejuízos sem cobertura.

Problemas com sistemas de controle de tráfego aéreo ou outras falhas técnicas podem interromper nossas operações e afetar negativamente nossos negócios.

Nossas operações, inclusive nossa capacidade de prestar serviços aos nossos clientes, dependem do funcionamento eficaz de nossos equipamentos, inclusive nossos aviões, a manutenção de sistemas e os sistemas de reserva. Nossas operações dependem também do funcionamento eficaz dos sistemas de controle de tráfego aéreo nacionais e internacionais e da infra-estrutura de controle de tráfego aéreo por parte das respectivas autoridades dos mercados em que atuamos. Falhas de equipamentos, escassez de pessoal, problemas de controle de tráfego aéreo e outros fatores que possam interromper as operações podem afetar negativamente nossas operações e nossos resultados financeiros, além da nossa reputação.

Dependemos de um número limitado de fornecedores para alguns aviões e algumas peças de reposição de motores.

Dependemos de um número limitado de fornecedores para aviões, motores de aviões e muitas peças de reposição para aviões e motores. Por isso, somos vulneráveis a qualquer problema relacionado ao fornecimento dessas aeronaves, de suas peças de reposição e de seus motores, inclusive defeitos de projeto, problemas mecânicos, cumprimento contratual por parte de fornecedores, ou percepção negativa por parte do público, que podem levar os clientes a nos evitar ou dar origem a ações das autoridades aeronáuticas, cujo resultado nos impeça de operar nossos aviões.

Nossos negócios se apóiam consideravelmente na terceirização de serviços. Um descumprimento por parte desses fornecedores

quanto ao desempenho esperado, ou interrupções das nossas relações com eles ou com suas prestações, afetar negativamente nossa posição financeira e nossos resultados operacionais.

Contratamos os serviços de cada vez mais fornecedores externos para realizar um grande número de funções que são parte integrante dos nossos negócios, inclusive operações regionais, funcionamento de centros de atendimento ao cliente, distribuição e venda de estoques de assentos em vôos em aeronaves, fornecimento de infra-estrutura e serviços de tecnologia da informação, prestação de manutenção de aeronaves e reparos, serviços de buffet, serviços terrestres, prestação de vários serviços públicos e realização de operações de abastecimento de combustível nos aviões, entre outras funções e outros serviços vitais. Nós não controlamos diretamente esses prestadores de serviços, embora assinemos com eles contratos que definem o desempenho esperado de suas operações. Qualquer um desses fornecedores externos pode, porém, descumprir significativamente seus compromissos de serviço, pode sofrer em seus sistemas interrupções capazes de afetar seus serviços, ou os contratos com esses fornecedores podem ser cancelados. Por exemplo, as reservas de vôos realizadas por nossos clientes e/ou agências de viagem através de sistemas mundiais de distribuição (*Global Distribution Systems, GDS*, na sigla em inglês) de terceiros podem ser negativamente afetadas por perturbações das nossas relações comerciais com os operadores de GDS. Esses transtornos, inclusive a falta de acordo em relação às condições contratuais no vencimento dos contratos ou em sua renegociação, podem limitar a disponibilidade e visualização de informação de vôos, aumentar significativamente as tarifas para nós e os usuários do GDS, e deteriorar nossas relações com clientes e agências de viagem. Caso qualquer um de nossos prestadores de serviços externos deixe de cumprir adequadamente suas obrigações de serviços, ou em caso de outras interrupções de serviços, nossas receitas podem diminuir e nossos gastos podem aumentar, ou podemos ficar impedidos de operar nossos vôos e prestar outros serviços a nossos clientes. Além do exposto acima, nossos negócios, nosso desempenho financeiro e nossa reputação podem ser gravemente prejudicados caso nossos clientes acreditem que nossos serviços não são confiáveis ou satisfatórios.

Interrupções ou violações da segurança da nossa infra-estrutura ou dos nossos sistemas de tecnologia da informação podem interferir com nossas operações, comprometer informações dos nossos passageiros ou funcionários e expor-nos a eventual responsabilização legal, podendo prejudicar nossos negócios e nossa reputação.

Um erro ou uma falha tecnológica interna relevante que afete sistemas armazenados internamente em nossos centros de dados ou externamente com terceiros, ou interrupções externas de grande escala na infra-estrutura tecnológica de qual dependemos, como eletricidade, telecomunicações ou internet, podem afetar nossa rede tecnológica e prejudicar nossas operações. Nossos sistemas de tecnologia e seus respectivos dados podem também ser vulneráveis a várias fontes (origens) de interrupção, entre elas desastres naturais, ataques terroristas, falhas de telecomunicações, vírus de computador, *hackers* e outros problemas de segurança. Embora tenhamos implementado e continuemos investindo em iniciativas de segurança tecnológica e em planos e medidas de recuperação de desastres, é possível que esses planos e essas medidas não sejam adequados ou não sejam corretamente executados de modo a impedir uma interrupção de negócios e suas conseqüências negativas sobre as finanças e a reputação dos nossos negócios.

Além disso, como parte de nossa rotina operacional de negócios, obtemos e armazenamos dados sigilosos, inclusive informações pessoais dos nossos passageiros e funcionários e informações dos nossos parceiros comerciais. A operação segura das redes e dos sistemas em que esses dados são armazenados, processados e mantidos é fundamental para nossa operação e estratégia comercial. Pessoas não autorizadas podem tentar acessar nossos sistemas ou nossas informações por meio de fraude ou outros meios de engano. Tanto o hardware como o software que desenvolvemos ou adquirimos podem conter defeitos que, por sua vez, podem comprometer a segurança dessas informações. A violação a invasão dos nossos sistemas de tecnologia que causem a perda, a divulgação, a apropriação indébita ou o acesso a informações dos nossos clientes, funcionários ou parceiros comerciais pode dar

origem a ações ou processos na Justiça ou sanções de órgãos reguladores de acordo com as leis de proteção da privacidade de informações pessoais; à interrupção das nossas operações; e a prejuízos à nossa reputação, podendo qualquer um desses eventos afetar negativamente nossos negócios.

Aumentos em nossos custos de mão-de-obra, que constituem uma parte substancial do total de despesas operacionais, podem afetar diretamente nossas receitas.

Os custos de mão-de-obra constituem uma porcentagem significativa das nossas despesas operacionais totais (21,8% em 2016) e, em determinadas ocasiões da nossa história operacional, sofremos pressões pelo aumento dos salários e benefícios dos nossos funcionários. Um aumento significativo dos nossos custos de mão-de-obra acima do projetado pode representar uma redução significativa dos nossos lucros.

Nossos negócios podem sofrer conseqüências adversas caso não sejamos capazes de chegar a acordos coletivos satisfatórios com nossos funcionários sindicalizados.

Em 31 de dezembro de 2016, aproximadamente 72,9% dos nossos funcionários, inclusive o pessoal administrativo, tripulação de cabine, auxiliares de voo, pilotos e técnicos de manutenção são filiados a sindicatos e têm contratos e convenções coletivas que vencem periodicamente. Nossos negócios, nossa condição financeira e nossos resultados operacionais podem ser consideravelmente afetados pela falta de acordo com qualquer sindicato que represente tais funcionários ou por algum acordo com algum sindicato que preveja condições gerais que não estejam de acordo com nossas expectativas ou que nos impeçam de concorrer de maneira eficaz com outras companhias aéreas.

Ações coletivas de funcionários podem causar alterações operacionais e afetar negativamente nossos negócios.

Alguns grupos de funcionários, tais como pilotos, auxiliares de voo, mecânicos e nosso pessoal de aeroporto, têm competências altamente especializadas. Por isso, algumas ações desses

grupos, tais como greves, abandono de funções (*walk-outs*) ou interrupções podem perturbar gravemente nossas operações e afetar negativamente nossas operações, nosso desempenho financeiro e nossa imagem corporativa.

Podemos ter dificuldades para encontrar, treinar e manter nossos funcionários.

Nossa atividade consome muita mão-de-obra. Empregamos um grande número de pilotos, auxiliares de voo, técnicos de manutenção e outros profissionais operacionais e administrativos. Periodicamente, o setor aeronáutico passa por uma escassez de pessoal qualificado; especificamente pilotos e técnicos de manutenção. Além disso, como é comum na maioria dos nossos concorrentes, podemos, periodicamente, sofrer com a alta rotatividade do nosso pessoal. Caso a rotatividade do nosso pessoal, especialmente de pilotos e técnicos de manutenção, aumente muito, nossos custos de treinamento aumentarão consideravelmente. Nossa eventual incapacidade de contratar, treinar e manter funcionários qualificados a um custo razoável poderia afetar negativamente e gravemente nossos negócios, nossa situação financeira e nossos resultados operacionais.

Riscos relacionados ao setor aeronáutico e com os países onde atuamos

Nosso desempenho depende muito das condições econômicas dos países onde atuamos. Condições econômicas negativas nesses países podem afetar negativamente nossos negócios e os resultados de nossas operações, e fazer com que o preço de mercado das nossas ações ordinárias e nossos ADSs diminua.

A demanda de passageiros e cargas é extremamente cíclica e depende muito do crescimento econômico mundial e local, das expectativas econômicas e das variações das taxas de câmbio, entre outros fatores. Em outros tempos, nossos negócios foram negativamente afetados por condições econômicas recessivas em nível mundial, por um fraco crescimento econômico no Chile, recessão no Brasil e na Argentina, e pelo mau desempenho econômico em alguns países de mercados emergentes

onde atuamos. A ocorrência de eventos semelhantes no futuro poderá afetar negativamente nossos negócios. Como planejamos continuar ampliando nossas operações na América Latina, nosso desempenho continuará, portanto, dependendo muito das condições econômicas vigentes na região.

Qualquer um dos seguintes fatores pode afetar negativamente nossos negócios, nossa condição financeira e nossos resultados operacionais nos países onde atuamos:

- ▶ mudanças nas políticas econômicas ou outras políticas do governo;
- ▶ desempenho econômico fraco, inclusive, entre outras coisas, um baixo crescimento econômico, baixo consumo e/ou baixas taxas de investimento, e aumentos nas taxas de inflação; ou
- ▶ outros acontecimentos políticos ou econômicos alheios ao nosso controle.

Não é possível garantir que reduções de capacidade ou outras medidas que possamos adotar para reagir ao enfraquecimento da demanda bastarão para compensar qualquer redução futura da nossa demanda de cargas ou viagens. Uma demanda continuamente fraca pode afetar negativamente nossas receitas, nossos resultados operacionais ou nossa situação financeira.

Estamos expostos a aumentos nas tarifas de aterrissagem e outros encargos de acesso aeroportuário que podem afetar negativamente nossa margem e nossa posição competitiva.

Cada companhia aérea deve pagar aos operadores aeroportuários pelo uso de suas instalações. Os impostos cobrados dos passageiros e as taxas aeroportuárias aumentaram consideravelmente nos últimos anos. Não podemos garantir que os aeroportos onde operamos não aumentarão ou manterão impostos elevados para passageiros e taxas aeroportuárias no futuro. Qualquer aumento substancial nas taxas aeroportuárias pode ter um impacto negativo considerável sobre a demanda e afetar nossos resultados.

Nosso setor é altamente regulamentado, de forma que algumas mudanças nos ambientes regulatórios em que atuamos podem afetar negativamente nossos negócios e resultados operacionais.

Nosso setor é altamente regulamentado e depende muito do ambiente regulatório dos países onde atuamos ou pretendemos atuar. Por exemplo, os controles de preços de passagens podem limitar nossa capacidade de aplicar de maneira eficaz técnicas de maximização de lucros por segmentos de clientes (“gestão de receitas por passageiros”) e ajustar os preços de acordo com as pressões de custo. Níveis elevados de regulamentações do Poder Público poderiam limitar o alcance de nossas operações e dos nossos planos de crescimento. O possível descumprimento, por parte das autoridades aeronáuticas, das autorizações governamentais exigidas, ou se nós não cumprirmos as normas pertinentes, isso poderia afetar negativamente nossos negócios e resultados operacionais.

Eventuais prejuízos e responsabilidades legais, em caso de algum acidente que envolva um ou mais de nossos aviões, poderiam afetar consideravelmente nossos negócios.

Estamos expostos a prejuízos catastróficos em caso de acidente aeronáutico, incidente terrorista ou qualquer outro evento de natureza semelhante. Não é possível assegurar, em virtude de um acidente de avião ou incidente de relevância:

- ▶ que não precisaremos aumentar nossa cobertura de seguros;
- ▶ que nossas apólices de seguro não aumentarão consideravelmente;
- ▶ que nossa cobertura de seguro cobrirá totalmente nossa responsabilidade legal; ou
- ▶ que não seremos obrigados a arcar com prejuízos consideráveis.

Demandas relevantes em virtude de algum acidente ou incidente significativo acima do valor coberto das nossas apólices de seguro poderiam ter um impacto negativo grave em nossos negócios, nossa condição financeira e nos nossos resultados operacionais. Mas ainda, qualquer acidente aeronáutico, em-

bora totalmente segurado, pode gerar uma percepção negativa do público no sentido de que nossos aviões são menos seguros ou confiáveis do que os operados por outras companhias aéreas, o que poderia ter um efeito negativo considerável em nossos negócios, nossa condição financeira e nossos resultados operacionais.

Os prêmios das apólices de seguro também podem aumentar devido a um acidente ou incidente que afete algum de nossos parceiros da aliança ou de outras companhias aéreas.

Altos níveis de concorrência no setor aeronáutico podem afetar negativamente nosso nível operacional.

Nossos negócios, nossa condição financeira e nossos resultados operacionais poderiam ser negativamente afetados por níveis elevados de concorrência no setor, especialmente pela entrada de novos concorrentes nos mercados em que atuamos. As companhias aéreas concorrem, fundamentalmente, por níveis de tarifas, frequência e confiabilidade de serviço, reconhecimento de marca, benefícios para passageiros (tais como programas de fidelidade) e pela disponibilidade e conveniência de outros serviços de passageiros ou cargas. Companhias aéreas novas e existentes (e empresas prestadoras de serviços de transporte terrestre de carga) poderiam entrar nos nossos mercados e concorrer conosco em qualquer uma dessas plataformas, inclusive com uma oferta de preços mais baixos, serviços mais atraentes, ou aumentando suas capacidades de rotas num esforço de conquistar uma participação maior no mercado.

Alguns dos nossos concorrentes podem receber apoio externo, podendo afetar negativamente nossa posição competitiva.

Alguns dos nossos concorrentes podem receber apoio de fontes externas, tais como seus governos nacionais, que talvez não estejam à nossa disposição. Esse apoio poderia incluir, entre outros, subsídios, auxílio financeiro ou isenções fiscais. Esses apoios poderiam nos deixar em situação de desvantagem competitiva e, portanto, afetar negativamente nossas operações e nosso desempenho financeiro.

Nossas operações estão sujeitas a regulamentações ambientais locais, nacionais e internacionais. Os custos de cumprimento das normas pertinentes ou as consequências de eventuais descumprimentos dessas normas poderiam afetar negativamente nossos resultados, nossos negócios ou nossa reputação.

Nossas operações são regidas por leis ambientais em nível local, nacional e internacional. Estas leis contemplam, entre outras coisas, emissões atmosféricas, o descarte de resíduos sólidos e efluentes líquidos, o ruído dos aviões e outras atividades incidentais dos nossos negócios. As operações e os resultados financeiros futuros podem variar em virtude dessas regulamentações. Cumprir essas regulamentações ou regulamentações novas ou existentes que possam valer futuramente para nós poderia aumentar nossa base de custos e afetar negativamente nossas operações e nossos resultados financeiros. Além disso, descumprir essas regulamentações poderia nos afetar negativamente de várias maneiras, inclusive com efeitos adversos sobre a nossa reputação.

Em 2016, a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) adotou uma resolução que criou o Esquema de Remuneração e Redução de Carbono para a Aviação Internacional (CORSA, na sigla em inglês), criando um marco para uma medição com base no mercado mundial para estabilizar as emissões de CO₂ na aviação civil internacional (ou seja, vôos da aviação civil que decolam de um país e aterrissam em outro país). O marco CORSA será implementado em fases, começando com a participação voluntária dos estados-membros da OACI durante uma fase piloto (de 2021 a 2023), seguida de uma primeira fase (de 2024 a 2026) e uma fase obrigatória (a partir de 2027). Atualmente, o CORSA se concentra em definir as normas de monitoramento, comunicação e verificação de emissões dos operadores aéreos, assim como em definir as etapas para compensar as emissões de CO₂ depois de 2020. Na medida em que a maioria dos países em que atuamos continuam sendo membros da OACI, poderemos, no futuro, ser afetados pelos regulamentos adotados em conformidade com o marco CORSA.

A proliferação de regulamentações nacionais ou de impostos sobre as emissões de CO₂ nos países que temos operações

domésticas, inclusive as novas regulamentações ambientais enfrentadas pelo setor aéreo na Colômbia, poderiam afetar nossos custos de operação e nossas margens

Nossos negócios podem ser negativamente afetados por uma desaceleração no setor aeronáutico causada por fatores exógenos que afetem o comportamento de viagens ou aumentem os custos, tais como como uma epidemia de alguma doença, condições climáticas e desastres naturais, guerra ou ataques terroristas.

A demanda pelo transporte aéreo pode ser afetada negativamente por eventos exógenos, tais como condições climáticas adversas e desastres naturais, epidemias (como o Ebola e o Zika), ataques terroristas, guerra ou instabilidade política e social. Situações como essas em um ou mais dos mercados em que atuamos poderiam afetar significativamente nos nossos negócios, nossa condição financeira e nossos resultados operacionais. Mais ainda, esses tipos de situações podem ter um efeito prolongado na demanda pelo transporte aéreo e em determinados itens de custos.

As receitas das empresas aéreas dependem da quantidade de passageiros transportados, do preço pago por cada passageiro e de fatores de atendimento, tais como como a pontualidade de partidas e chegadas dos vôos. Durante situações de neblina, gelo, baixas temperaturas, tempestades ou outras condições climáticas adversas, alguns dos nossos vôos, ou todos eles, podem ser cancelados ou se atrasar, diminuindo nossas receitas. Além disso, os preços dos combustíveis e suprimentos, que constituem um custo significativo para nós, podem aumentar em virtude de algum futuro ataque terrorista, do aumento geral das hostilidades ou da redução na produção de combustível, seja ela voluntária ou não, por parte dos países produtores de petróleo. Esses aumentos podem causar o aumento dos preços das passagens aéreas e uma redução da demanda por viagens aéreas em geral, o que poderia afetar negativamente nossas receitas e nossos resultados operacionais.

Estamos sujeitos a riscos relacionados com litígios e processos administrativos que podem afetar negativamente nossos negócios e nosso desempenho financeiro em caso de decisão desfavorável.

A natureza dos nossos negócios nos expõe a litígios relacionados a assuntos trabalhistas, de seguros e de segurança, processos regulatórios, fiscais e administrativos, investigações do Poder Público, demandas extracontratuais e disputas contratuais. Os litígios são intrinsecamente caros e imprevisíveis, sendo difícil prever com precisão o resultado, entre outros assuntos. Atualmente, como em outros tempos, estamos sujeitos a processos ou investigações de litígios, reais ou potenciais. Embora estabeleçamos as provisões que consideramos necessárias, os valores que reservamos podem variar consideravelmente em relação a qualquer valor que realmente pagamos, devido às incertezas inerentes ao processo de cálculo. Não podemos assegurar que esses ou outros processos judiciais não afetarão substancialmente nossos negócios.

Estamos sujeitos a leis e regulamentações de combate à corrupção, ao suborno, à lavagem de dinheiro e ao monopólio no Chile, nos Estados Unidos e nos diferentes países em que atuamos. As infrações dessas leis ou regulamentações podem ter um impacto negativo considerável sobre nossa reputação, nossos resultados operacionais e nossa situação financeira.

Estamos sujeitos a leis contra corrupção, suborno, lavagem de dinheiro, monopólio e outras leis e regulamentações internacionais, e somos obrigados a cumprir as leis e regulamentações pertinentes do Chile, Brasil, dos Estados Unidos e de outros países em que atuamos. Além disso, estamos sujeitos a regulamentações de sanções econômicas que restringem nossas relações com determinados(as) países, pessoas jurídicas e pessoas físicas sancionados(as). Não podemos garantir que nossas políticas e nossos procedimentos internos serão suficientes para prevenir ou detectar todas as práticas inadequadas, fraudes ou violações da lei por parte de nossos afiliados, funcionários, diretores, dirigentes, parceiros, representantes e prestadores de serviços, nem que essas pessoas

não agirão de maneira a infringir nossas políticas e nossos procedimentos. Qualquer infração nossa das leis contra suborno ou corrupção, ou qualquer sanção, pode ter um efeito adverso considerável em nossos negócios, nossa reputação, nossos resultados operacionais e nossa situação financeira.

O governo brasileiro exerceu, e pode continuar exercendo, uma influência significativa sobre a economia do país, o que pode afetar negativamente nossos negócios, nossa condição financeira e nossos resultados operacionais.

A economia brasileira tem sido caracterizada pela importante participação do governo brasileiro, que muitas vezes modifica a política monetária, de crédito, fiscal e outras políticas para influir na economia do Brasil. Entre as ações do governo brasileiro para controlar a inflação e outras políticas estão controles de salários e preços, desvalorização do Real, controles sobre remessas de fundos ao exterior, intervenção do Banco Central para afetar as taxas de juros básicas, e outras medidas. Nós não temos controle sobre nenhuma dessas medidas, e não podemos prever quais medidas ou políticas serão adotadas pelo governo brasileiro no futuro.

Riscos relacionados às nossas Ações Ordinárias e nossos ADSs

Nossos acionistas majoritários podem ter interesses diferentes dos outros acionistas.

Um dos nossos principais grupos de acionistas é o Grupo Cueto (os "Acionistas controladores da LATAM"), que, em 28 de fevereiro de 2017, detinha 28,27% das nossas ações ordinárias, tem direito a eleger três dos nove diretores da Diretoria e está em condições de dirigir nossa gestão. Além disso, os Acionistas controladores da LATAM firmaram um acordo de acionistas com o Grupo Amaro (os "Acionistas controladores da TAM"), que, em 31 de janeiro de 2017, detinham 3,02% das ações de LATAM através da TEP Chile, além da participação indireta com 21,88% da participação na Costa Verde Aeronáutica S.A., o principal veículo jurídico pelo qual o Grupo Cueto possui suas ações da LATAM), em virtude do

qual esses dois grupos de acionistas principais aceitaram votar juntos para indicar pessoas para integrar nossa diretoria. De acordo com o referido acordo de acionistas, os Acionistas controladores da LATAM e o Grupo Amaro também aceitaram envidar esforços de boa-fé para chegar a acordos e agir conjuntamente em todas as resoluções a serem adotadas pela nossa diretoria ou por nosso conselho de acionistas, e, caso não cheguem a um acordo, acatar a proposta apresentada pela nossa diretoria. As decisões da empresa que exijam votação por maioria qualificada, conforme a legislação chilena, também estão sujeitas aos acordos de votação dos Acionistas controladores da LATAM e do Grupo Amaro. Além do exposto anteriormente, outro acionista majoritário, a Qatar Airways Investments (UK) Ltd., que, em 31 de janeiro de 2017, é proprietária de 10,03%¹ de nossas ações suscritas e pagadas, tem direito a designar uma pessoa para integrar nossa diretoria. Os interesses dos nossos acionistas majoritários podem diferir dos interesses de outros acionistas. Consulte o "Item 7. Acionistas controladores e operações com partes relacionadas."

Nos termos do acordo de depósito que rege os ADSs, se os titulares dos ADSs não derem instruções oportunas à JP Morgan Chase Bank, N.A., em sua qualidade de depositários dos ADSs, em relação à votação das ações ordinárias que sustentam seus ADSs, o depositário considerará ter sido efetivamente nomeado para outorgar a uma pessoa designada pela diretoria o direito discricionário de votar com essas ações ordinárias. A pessoa designada pelo Conselho de Administração para exercer esse direito discricionário a voto pode ter interesses que estejam alinhados com os de nossos acionistas controladores, que podem diferir dos interesses outros dos nossos acionistas. Historicamente, nossa diretoria tem indicado seu Presidente, que, atualmente, é Maurício Amaro, para desempenhar essa função.

A operação com nossos ADSs e nossas ações ordinárias nos mercados de valores é limitada e pode sofrer uma maior volatilidade de preços e falta de liquidez.

Nossas ações ordinárias são negociadas em diversas bolsas de valores chilenas. Os mercados de valores chilenos são consideravelmente menores, menos líquidos e mais voláteis que os mercados de valores mais importantes dos Estados Unidos. Além disso, o mercado de valores chileno pode ser consideravelmente afetado por acontecimentos em outros mercados emergentes, especialmente em outros países da América Latina. Portanto, embora você tenha direito a retirar as ações ordinárias que sustentam os ADSs do depositário a qualquer momento, sua capacidade de vender essas ações ordinárias que sustentam seus ADSs, conforme a quantidade, o preço e o prazo de sua preferência pode ser consideravelmente limitada. Esse mercado limitado de operações também pode aumentar a volatilidade dos preços dos ADSs ou das ações ordinárias que sustentam os ADSs.

Os titulares de ADSs podem ser negativamente afetados por desvalorizações monetárias e flutuações da taxa de câmbio.

Se a taxa de câmbio do peso chileno cair frente ao dólar norte-americano, o valor dos ADSs e de qualquer transferência deles pelo depositário poderá ser afetado. As transferências de dinheiro à vista em relação ao ADS são recebidas pelo depositário (representado pelo banco de custódia no Chile) em pesos, as quais são posteriormente convertidas pelo banco depositário em dólares norte-americanos à taxa de câmbio então vigente e, posteriormente, distribuídas por ele aos respectivos titulares de ADSs devidamente credenciados. Além disso, o depositário arcará com os custos de conversão de moeda estrangeira (cobrados dos titulares dos ADSs) em relação à conversão de moeda estrangeira e a posterior transferência de dividendos ou outros pagamentos em relação a esses ADSs.

¹ Qatar tem 9,999999918% do total das ações emitidas da LATAM.

Futuras mudanças nos investimentos estrangeiros e a retenção de impostos no Chile podem afetar negativamente residentes não-chilenos que invistam em nossas ações.

Antes, os investimentos de capital realizados no Chile por residentes estrangeiros estavam sujeitos a várias regulamentações de controle de divisas para regulamentar a repatriação de investimentos e lucros nesse aspecto. Embora essas regulamentações não estejam atualmente em vigor, antes o Banco Central de Chile exigia, e pode voltar a exigir, que os investidores estrangeiros adquirissem valores no mercado secundário do Chile para manter uma reserva em dinheiro ou para pagar direitos de conversão de moeda estrangeira para a aquisição desses valores. Além disso, eventuais mudanças futuras em termos de retenção de impostos poderiam afetar negativamente os residentes estrangeiros que invistam em nossas ações.

Não podemos garantir que as restrições chilenas além das atualmente válidas para os titulares de ADSs à alienação das ações ordinárias que sustentam os ADSs, ou para que a repatriação dos lucros provenientes de uma aquisição, uma alienação ou um pagamento de dividendos fique isenta de tais restrições ou exigências no futuro, e tampouco podemos avaliar sua eventual duração ou seu impacto caso qualquer uma dessas restrições seja imposta ou exigida. Para saber mais, consulte “Artigo 10. Informações Extras – D. Controles de Câmbio – Investimentos Estrangeiros e Controle de Taxas de câmbios no Chile”.

Nossos titulares de ADSs podem ficar impedidos de exercer direitos preferenciais em determinadas circunstâncias.

A legislação chilena de Sociedades Anônimas prevê a concessão de direitos preferenciais a todos os acionistas, sempre que uma empresa emitir novas ações à vista (*cash shares*), outorgando a esses titulares o direito de adquirir um número suficiente de ações para manter sua respectiva porcentagem de participação acionária. Nós não estaríamos em condição de oferecer ações aos titulares de ADSs

e acionistas nos Estados Unidos, conforme os direitos preferenciais concedidos aos acionistas em relação a qualquer emissão futura de ações, a menos que se efetive uma declaração de registro de conformidade com a Lei de Valores Mobiliários dos EUA de 1933 e seus aditamentos (a “Lei de Valores”), em relação a tais direitos e ações, ou caso disponha de uma isenção da referida exigência de registro de conformidade com a Lei de Valores. No momento de qualquer oferta de direitos, avaliaremos os potenciais custos e passivos relacionados com qualquer declaração de registro à luz de qualquer benefício indireto para nós de permitir que titulares norte-americanos de ADSs que evidenciem os ADSs e acionistas localizados nos Estados Unidos exerçam direitos preferenciais, assim como qualquer outro fator que possa ser considerado apropriado nesse momento, e, então decidiremos caso seja apresentado esse certificado de registro. Não podemos garantir que apresentaremos um certificado de registro nem que esses direitos serão colocados à disposição de titulares de ADSs e de acionistas localizados nos Estados Unidos.

Não somos obrigados a divulgar tantas informações aos investidores quanto um emissor norte-americano e, portanto, você pode receber menos informações sobre nós do que poderia receber de uma empresa norte-americana comparável.

As exigências de divulgação corporativa que se aplicam à nossa empresa podem não ser equivalentes às exigências de divulgação que se aplicam a uma empresa norte-americana e, portanto, você pode receber menos informações sobre nós do que poderia receber de uma empresa norte-americana comparável. Nossa empresa está sujeita às exigências da *Securities Exchange Act* (Lei de Intercâmbio de Valores Mobiliários) de 1934 e seus aditamentos, ou às exigências da *Exchange Act* (Lei de Intercâmbio). As exigências de divulgação válidas para os emissores estrangeiros nos termos do referido *Exchange Act* são mais limitadas do que as exigências de divulgação válidas para os emissores norte-americanos. Além disso, as informações públicas disponíveis em relação aos emissores de valores inscritos nas bolsas de valores chilenas ou brasilei-

ras são menos detalhadas em determinados aspectos do que as informações publicadas periodicamente por empresas que negociam suas ações em bolsas de valores tanto nos Estados Unidos como em outros países. Além disso, os mercados de valores no Chile e as atividades dos investidores nesse mercado sofrem menos regulamentações em comparação com o nível de regulamentação dos mercados de valores nos Estados Unidos e em outros países desenvolvidos.



Informações Adicionais

Fornecedores

Durante o ano de 2016, e assim como em anos anteriores, os principais fornecedores da LATAM Airlines foram os fabricantes de aviões, Airbus e Boeing. Além deles, a LATAM Airlines conta com uma série de outros fornecedores, fundamentalmente relacionados com acessórios, peças de reposição e componentes para aviões, entre eles Pratt & Whitney, MTU Maintenance, Rolls-Royce, Pratt and Whitney Canada, CFM International, General Electric Comercial Aviation Services Ltd., General Electric Celma, General Electric Engines Service, Honeywell, Israel Aerospace Industries, Air France/KLM (motores e APU); Zodiac Seats US, Recaro, Zodiac Seats UK (assentos); Teledyne (TCS B787-9); Honeywell y Rockwell Collins (Aviônica); Air France/KLM, LUFTHANSA Technik (Componentes de MRO); Panasonic, Thales (Entretenimento de bordo); SAFRAN Landing Systems (Trens de pouso e freios); UTC Aerospace (Nacelas). A eles juntam-se nossos fornecedores de combustíveis, tais como Raizen, World Fuel Services, YPF, Petrobras, Terpel, Repsol, Shell, Copec, e outros.

Seguros

A LATAM Airlines, considerando todas as áreas que envolvem riscos potenciais, contrata seguros que podem ser classificados em três categorias principais: Seguros de Aviação, Fuselagem e Responsabilidades Legais. Esse tipo de seguro cobre todos os riscos inerentes à aeronavegação comercial, tais como aeronaves, motores, peças de reposição e seguros de responsabilidade civil perante terceiros: passageiros, cargas, bagagens, produtos, aeroportos, etc. Depois da fusão da LAN com a TAM, os seguros de ambas as empresas começaram a ser adquiridos pelo LATAM Airlines Group, gerando aumentos nos volumes negociados e reduzindo os custos operacionais.

Seguros Gerais

Este grupo de seguros permite cobrir todos os riscos que possam afetar o patrimônio da empresa, especialmente bens físicos e financeiros, que são protegidos por meio de seguros multi-riscos (que incluem riscos de incêndio, roubo, equipamentos de informática, remessas de valores, vidros e outros, com base em coberturas de riscos totais), além das coberturas tradicionais de veículos motorizados, transportes aéreo e marítimo, responsabilidade civil de pessoa jurídica, etc., Seguros de Vida e Acidentes. Este grupo de seguros cobre todo o pessoal da empresa: executivos, funcionários em geral e tripulações de voo.

Marcas e Patentes

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

Clientes

A Companhia não possui clientes que representam individualmente mais de 10% das vendas.

Ajustando nossos compromissos de frota

O Grupo LATAM Airlines anunciou em 2012 a implementação de um plano de renovação da sua frota, com o objetivo de reduzir a variedade de aeronaves atualmente em operação e retirar gradualmente as menos eficientes. Em dezembro de 2016, o plano da Empresa continua avançando, tendo retirado, durante 2016, um total de 23 aviões, entre os quais os últimos aviões Airbus A330, modelo que foi completamente retirado da frota. Além disso, foram incorporadas 24 aeronaves de modelos maiores e mais eficientes, como os Airbus A321, Airbus A350, Boeing 787-9 e os primeiros Airbus A320neo.

Durante o ano de 2016, a Empresa progrediu significativamente em seu plano de diminuir o total de ativos e compromissos de frota, atingindo o nível de compromissos de frota mais baixo da história recente da LATAM para os anos de 2017 e 2018. A LATAM diminuiu seus compromissos de frota por meio de adiamentos e cancelamentos, e também diminuirá seus ativos de frota atuais, devolvendo aviões extras em comparação com o plano de frota do ano passado. Com isso, a Empresa conseguiu uma redução de US\$2,2 bilhões em ativos de frota para o período 2016-2018, de acordo com os planos previamente anunciados de atingir uma diminuição de US\$2,0 a US\$3,0 bilhões em nossos ativos de frota esperados para 2018.

Essas reduções melhorarão o equilíbrio da Empresa e aumentarão a flexibilidade para reagir melhor às condições do mercado nos próximos anos. As vantagens dessas reduções serão vistas nos próximos dois anos, por meio de despesas menores de arrendamento e de capital, além da diminuição da necessidade de financiamento, melhorando a geração de fluxo de caixa da Empresa e fortalecendo seu balanço.

Além disso, a LATAM espera conseguir nível de CAPEX não-relacionado à frota, inclusive ativos intangíveis, de aproximadamente US\$500 milhões por ano, incluindo manutenção, investimentos em motores e peças de reposição, e custos de implementação do novo modelo doméstico de negócios, entre outros.





No final do ano	2015	2016	2017E	2018E
FROTA PASSAGEIROS				
Narrow Body				
Airbus A319-100	50	48	45	45
Airbus A320-200	154	146	126	116
Airbus A320 Neo	-	2	7	11
Airbus A321-200	36	47	47	47
Airbus A321 Neo	-	-	-	2
TOTAL	240	243	225	221
Wide Body				
Airbus A330-200	10	-	0	-
Boeing 767-300	38	37	36	36
Airbus A350-900	1	7	7	9
Airbus A350-1000	-	-	-	-
Boeing 777-300 ER	10	10	10	7
Boeing 787-8	10	10	10	10
Boeing 787-9	7	12	14	14
TOTAL	76	76	77	76
FROTA CARGA				
Boeing 777-200F	3	2	1	1
Boeing 767-300F	8	8	8	8
TOTAL FROTA	327	329	311	306
Subleases				
Airbus A320-200	-	-	5	5
Airbus A350-900	-	-	4	-
Boeing 787-8	-	-	2	4
Boeing 777-200F	1	0	1	1
Boeing 767-300F	3	3	1	1
TOTAL	4	3	7	7
Compromissos da frota (US\$ milhoes)	1.689	1.952	469	555

Nota: Este quadro não inclui 4 A350-900 que serão subarrendados para a Qatar Airways por períodos de seis a doze meses durante 2017 e 2018.

Não inclui dois B777-200F (um atualmente alugado a um terceiro), três A330 e um A320 que foram reclassificados de propriedade de instalações e equipamentos para manter para venda.



SUSTENTABILIDADE



Nossa aspiração a ser mais

O compromisso da LATAM com a geração de valor compartilhado para acionistas, mercado, colaboradores, clientes, fornecedores e toda a sociedade integra a estratégia de atuação da empresa e orienta a tomada de decisão. Os avanços em sustentabilidade, presentes transversalmente às práticas de negócio, são um importante impulso rumo à aspiração de ser um dos três maiores grupos aéreos do mundo.

Em 2016, o que já era realidade no dia a dia na operação, foi alçado à condição de política corporativa, com a aprovação da Política de Sustentabilidade LATAM (*mais informações na página XX*). O documento foi validado pelo Conselho de Administração da empresa, órgão máximo na estrutura de governança, e estabelece as principais diretrizes e princípios a serem seguidos pelos executivos no desenvolvimento e articulação de estratégias e iniciativas de desenvolvimento sustentável para todo o Grupo.

A partir de uma perspectiva de longo prazo, a estratégia de sustentabilidade da empresa se organiza em três dimensões:

► **Governança da sustentabilidade:**

a empresa se posiciona de forma clara e transparente sobre seus compromissos e objetivos, e as estruturas de tomada de decisão, execução e monitoramento de resultados apoiam a implementação da estratégia;

► **Mudanças climáticas:**

equilibrar uma visão de mitigação de riscos e buscar novas oportunidades na gestão de impactos ambientais reais e potenciais do negócio, com ênfase na redução da pegada de carbono e em ações de eficiência;

► **Cidadania corporativa:**

fazer do negócio e da rede de relacionamentos da LATAM em sua cadeia de valor – com fornecedores, colabora-

dores, clientes e sociedade – catalisadores socioeconômicos e de equilíbrio ambiental da região, por meio de ações de desenvolvimento dos colaboradores, investimento social privado, fomento ao turismo e estímulo a boas práticas.

Essas dimensões agrupam os principais objetivos de desenvolvimento e se desdobram em objetivos e metas, colaborando para sistematizar o processo de melhoria contínua e quantificar os resultados alcançados.

Para dar foco aos esforços de melhoria no desempenho, a LATAM considera um processo estruturado de definição dos temas mais relevantes para a sustentabilidade, considerando os impactos reais ou potenciais da operação em seus diversos *stakeholders*, as expectativas desses públicos, a visão de futuro da empresa e os compromissos assumidos, direcionadores setoriais e internacionais de sustentabilidade e tendências mundiais (*para mais informações, consulte a página XX*).

A lista de temas materiais da organização é a seguinte:

► **Mitigação das mudanças climáticas:** reduzir continuamente a intensidade de emissões e pesquisar novas tecnologias de energia;

► **Gestão com eficiência:** alcançar patamares de excelência no uso racional de combustíveis e na gestão de recursos;

► **Redução de ruído e outras emissões:** controlar a emissão de ruído das aeronaves nas comunidades próximas aos aeroportos e os impactos de emissões sobre a qualidade do ar;

► **Conectividade e relacionamento com o cliente:** investir na qualidade do serviço, na comunicação transparente e



ética e no atendimento de novas demandas dos clientes. Atenção às oportunidades e tendências tecnológicas e às demandas dos clientes, investir na qualidade do serviço e na comunicação transparente e ética;

- ▶ **Saúde e segurança no ar e no solo:** gerenciar os riscos potenciais, incluindo os cibernéticos e garantir os mais elevados padrões de segurança a clientes, colaboradores e comunidade;
- ▶ **Gestão de talentos e produtividade:** aprimorar a gestão de desempenho e carreira nas diferentes unidades de negócio, com vistas ao crescimento profissional e à manutenção de uma cultura criação de uma cultura de alto desempenho;
- ▶ **Relacionamento governamental, concorrência sadia e especificidades regulatórias:** dialogar permanentemente com governos, autoridades locais e entidades representativas do setor, com foco na conformidade e na criação de soluções de negócios responsáveis;
- ▶ **Cadeia de valor:** promover as boas práticas de ética, sustentabilidade e ecoeficiência de fornecedores e estimular o desenvolvimento das comunidades com as quais a empresa se relaciona;
- ▶ **Sustentabilidade econômico-financeira:** buscar sinergia na gestão de custos e ativos, planejar investimentos atuais e futuros e focar a geração de valor para a empresa e seus provedores de capital.

Nossa gestão da sustentabilidade

A Política de Sustentabilidade LATAM, aprovada em 2016, considerou uma série de referências e compromissos internacionais, que devem servir de guia para as atividades (*ver quadro*) e explicita a correlação entre a gestão dos diversos aspectos da sustentabilidade e a condução dos negócios. O exemplo mais claro é a gestão dos riscos: a matriz que orienta a mitigação inclui temas ambientais, laborais e relacionados ao relacionamento e à reputação da empresa frente a seus públicos, e a gestão é feita de forma integrada a outros tipos de risco, como financeiros e operacionais, por exemplo.

Para assegurar o alinhamento de informações e o olhar estratégico da alta gestão a respeito dos objetivos e metas e do monitoramento dos avanços, o Conselho de Administração vai fazer o seguimento anual dos dados. A nova etapa de validação estratégica complementa o a supervisão que já era realizada periodicamente pelo Comitê do Conselho.

Além disso, sempre que um integrante se incorpora à alta gestão da empresa, ele participa atividades de imersão na estratégia de negócios, e a gestão de sustentabilidade é foco de um módulo específico nesse processo.

Referências Internacionais

Para impulsionar as melhorias na gestão da sustentabilidade, a LATAM se orienta por uma série de normas, padrões, referências e compromissos de relevância internacional.

Os principais são descritos a seguir:

- ▶ Norma ISO 26000: primeira norma internacional de Responsabilidade Social Empresarial
- ▶ Pacto Global: iniciativa da Organização das Nações Unidas (ONU) para estimular a adoção de práticas de responsabilidade corporativa nas áreas de direitos humanos, direitos humanos no trabalho, meio ambiente e combate à corrupção.
- ▶ Objetivos de Desenvolvimento Sustentável: agenda global de desenvolvimento impulsionada pela ONU, que define objetivos e metas relacionados a como erradicação da pobreza, segurança alimentar, saúde, educação, igualdade de gênero, redução das desigualdades, energia, água e saneamento, padrões sustentáveis de produção e de consumo, mudanças climáticas, cidades sustentáveis, proteção e uso sustentável dos ecossistemas e crescimento econômico inclusivo, entre outros temas.
- ▶ Princípios Orientadores sobre Empresas e Direitos Humanos: é uma espécie de guia, elaborado pelo Representante Especial do Secretariado-Geral das Nações Unidas, John Ruggie, que reúne parâmetros e diretrizes para garantir a proteção, o respeito e a reparação aos direitos humanos no âmbito dos negócios.
- ▶ Declaração Tripartite de Princípios sobre Empresas Multinacionais e a Política Social: foi elaborada pela Organização Internacional do Trabalho (OIT) e visa promover a contribuição ativa das empresas multinacionais aos progressos econômicos e sociais, minimizando ao mesmo tempo os efeitos negativos das suas atividades.
- ▶ Diretrizes da Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Econômico (OCDE) para Empresas Multinacionais: reúne recomendações para empresas e governos e oferece princípios e padrões voluntários para uma conduta empresarial consistente com as leis e as melhores práticas reconhecidas internacionalmente.
- ▶ Metodologia GRI: principal referência do relato da sustentabilidade. Foi elaborada pela Global Reporting Initiative, entidade internacional *multistakeholder* que busca promover a padronização e a melhoria contínua da gestão e comunicação da sustentabilidade em empresas e organizações de diferentes portes e setores de todo o mundo.



Medir os avanços

O desempenho da empresa no Índice Dow Jones de Sustentabilidade (DJSI, na sigla em inglês), e a principal medida desse desenvolvimento.

O DJSI é a principal referência mundial de desempenho dos aspectos econômicos, sociais e ambientais da geração de valor no longo prazo. A seleção se baseia em uma metodologia conhecida como Best in Class, que analisa o desempenho em temas relacionados a governança e práticas econômicas, sociais e ambientais das grandes empresas de capital aberto de diferentes setores econômicos. Somente as empresas líderes integram a lista final, divulgada anualmente. O processo de escolha dos integrantes do DJSI é conduzido pela RobecoSAM, consultoria de investimentos especializada em sustentabilidade.

A LATAM integra o índice desde a edição 2012, quando foi selecionada no segmento Mercados Emergentes. Desde a edição 2014, faz parte do índice Mundial, que reúne os 10% melhores de las empresas invitadas. Em 2016, foram analisadas as 2,5 mil maiores empresas (segundo o índice S&P Broad Market) de 28 países, e 316 foram selecionadas. Somente duas empresas aéreas constam desse grupo.

Transparência no processo de doação

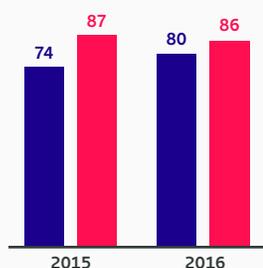
No final de 2016, o Conselho aprovou a política de concessão do Grupo LATAM. Isso é válido para todas as subsidiárias e objetiva estabelecer os critérios para a concessão e as etapas e processos de aprovação, definindo claramente os papéis e responsabilidades.

Segundo o documento, as doações devem ser exclusivamente de serviços (transporte de pessoas ou carga livre), espécies ou contribuições em dinheiro.

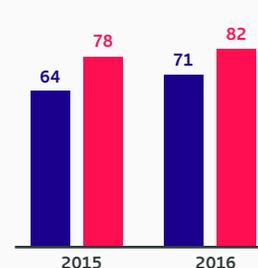
Em linha com a estratégia do Grupo de Sustentabilidade, as doações devem ser para projetos que causam impactos sociais, ambientais ou culturais positivos e devem ser dirigidos principalmente para as pessoas pobres ou fundações sem fins lucrativos na região.

O processo de aprovação envolve as áreas de assuntos corporativos, legais e de conformidade para assegurar que os princípios de ética e transparência e legislação pertinente sejam atendidos.

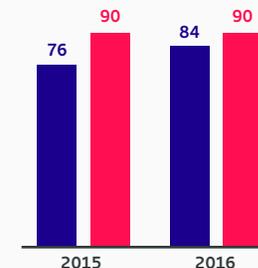
Dimensão econômica



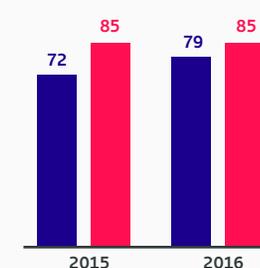
Dimensão social



Dimensão ambiental



Sustentabilidade total



● Atuação LATAM ● Melhor indústria



Nosso compromisso com o meio ambiente

A Convenção-Marco das Nações Unidas sobre a Mudança Climática define esse fenômeno como uma mudança no clima que altera a atmosfera mundial, gerando efeitos nocivos significativos na composição, na capacidade de recuperação ou na produtividade dos ecossistemas naturais. Conseguir estabilidade e controlar a liberação de gases de efeito estufa são os objetivos fundamentais para combatê-las. Cientes dos impactos causados enquanto setor (responsável por 2% das emissões dos gases de efeito estufa atribuíveis à atividade humana), desenvolvemos uma estratégia de mudança climática que nos permite realizar iniciativas em dois âmbitos: impacto e rentabilidade, com ações diretamente relacionadas aos impactos das nossas operações, que são tratados do ponto de vista da gestão de riscos e controlados e atenuados por meio do nosso sistema de gestão; e envolvimento e reconhecimento, que se concentra em iniciativas de conscientização e capacitação de nossos colaboradores e na difusão de ações e práticas ambientais recomendadas.

O Sistema de Gestão Ambiental do Grupo LATAM Airlines, alinhado às exigências da norma ISO 14001 para as operações terrestres e o IEnvA (IATA Environmental Assessment) desenvolvido em conjunto com a IATA pelas companhias aéreas e para elas, especialmente para a gestão de suas operações aéreas, estabelecem programas de eficiência nos aspectos ambientais significativos, nos controles operacionais e na otimização de processos e gestão dos riscos associados às emissões da operação.

Durante o ano de 2016, atingimos as seguintes marcas:

1. Fomos reconhecidos como líderes em Estratégia Climática pelo Índice de Sustentabilidade Dow Jones;
2. Mantivemos a certificação na norma internacional ISO14.001 em nossas instalações de Miami, além de progredir em sua implementação nos países em que a empresa tem suas principais operações. Também que-

remos destacar que somos uma das primeiras companhias aéreas a participar do projeto, da implementação da certificação no IATA Environmental Assessment (IEnvA), bem como a apoiá-los, estando atualmente certificada no nível mais alto do sistema (Stage 2), com nossa operação internacional no Chile.

3. O programa Smart Fuel permitiu uma economia de combustível superior a 41 milhões de galões, que nos permitiu deixar de emitir mais de 440 mil toneladas de CO₂, além de diminuir o ruído e melhorar a qualidade do ar local.
4. CORSIA: Enquanto setor, atingimos um marco histórico em 2016, pois os estados da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) ratificaram o compromisso do setor de limitar o aumento das emissões de CO₂ a partir de 2020 nos vôos internacionais; transformando-se, assim, no primeiro setor em nível mundial a chegar a um acordo para regulamentar suas emissões de CO₂.

Além da eficiência de combustível nos vôos, temos iniciativas de eficiência energética em terra. Além de todo o anterior, desde 2012 no Peru e 2014 na Colômbia, neutralizamos as emissões das nossas operações terrestres por meio de programas locais de reflorestamento. O desafio estratégico do LATAM Airlines Group é assumir a liderança e tornar-se referência mundial em mudança climática, aumentando, ao mesmo tempo, a eficiência e a competitividade da Empresa.

Como LATAM, temos um forte compromisso com a promoção do desenvolvimento de energias alternativas sustentáveis, sendo um ponto importante para o setor de transportes aéreos. A empresa está alinhada com essas iniciativas e vamos continuar trabalhando pelo desenvolvimento e pela futura incorporação de combustíveis alternativos sustentáveis. Mas, ao mesmo tempo, convocamos a região para não ficarmos para trás nesse desafio.



Nosso compromisso com a região

A Cidadania Corporativa busca enriquecer os vínculos com clientes, funcionários, comunidades, governos e fornecedores, construindo relações positivas que beneficiem a Empresa, à sociedade e os destinos onde atuamos. Ela permite obter a “Licença Social” para operar, ou seja, o voto de confiança dos públicos de interesse. A Cidadania Corporativa inclui a filantropia, mas amplia o marco de visão para incluir ações que melhorem o impacto social.

Na Estratégia Corporativa de Sustentabilidade 2015-2018, se definem quatro focos de ação que envolvem tanto as comunidades dos destinos onde atuamos como o nosso pessoal:

1. Apoiar a cultura interna da Empresa e o bem-estar de sus colaboradores.
2. Integrar variáveis sociais e ambientais a produtos e serviços, que melhorem a experiência do cliente.
3. Contribuir com o desenvolvimento econômico dos destinos onde atuamos.
4. Contribuir para a preservação do patrimônio cultural e ambiental da América Latina.

Essa visão está alinhada com dois pilares estratégicos da Empresa: “Marca e Experiência do Cliente” e “Força Organizacional”, essenciais para fomentar uma cultura em que cada uma das nossas ações e decisões leve em conta de maneira equilibrada seu impacto não apenas sobre os resultados, mas também sobre as pessoas e os clientes. Para garantir que essa experiência diferenciada que LATAM procura proporcionar a seus clientes seja uniforme ao longo do tempo, independentemente do país em que atue, a Empresa tem um propósito comum que orienta, motiva e mobiliza as ações das mais de 45 mil pessoas que integram a equipe humana da empresa.

Para dar cumprimento a esse objetivo, a LATAM conta com três guias, ou pilares, que orientam o comportamento para oferecer um serviço inesquecível e diferenciado:

- ▶ **Segurança:** garantimos em todos os momentos a nossa segurança e a segurança da nossa equipe e dos clientes.
- ▶ **Atenção:** nos preocupamos com as necessidades e emoções das pessoas e as tratamos com gentileza.
- ▶ **Eficiência:** nos esforçamos por nos superar constantemente.

Prestar um serviço de excelência e proporcionar uma experiência diferenciada aos clientes é um ponto fundamental para o sucesso dos negócios do Grupo LATAM, tanto no segmento de passageiros como no de cargas. Procuramos transformar a experiência de uma viagem tradicional em algo ágil, rápido, com menos tempo de espera nos aeroportos, menor tempo entre as conexões, mais opções de entretenimento a bordo e mais informações em caso de contingência. O projeto mais importante relacionado à experiência dos clientes, é o projeto Twist.

Com o Twist, procuramos fazer com que as equipes saibam priorizar suas agendas, analisar os projetos e ajustar o produto ou serviço que entregam, para, assim, gerar uma nova relação com cada um dos clientes e conquistar sua preferência. O projeto contempla desde a maneira de aplicar as políticas empresa até a divisão de funções e responsabilidades; adotando, além disso, ferramentas de monitoramento da satisfação dos clientes em tempo real. Uma peça fundamental foi o aumento no compromisso dos colaboradores, criado pelo aumento da autonomia na tomada de decisões.

A Empresa encerrou dezembro de 2016 com aproximadamente 9 mil pessoas trabalhando no modelo Twist, entre elas todos os colaboradores que atuam nas centrais de contato, os aeroportos hub (centros de conexões), metade dos aeroportos do Brasil e os grandes aeroportos que não sejam hubs.

Atuando em vários países da região, o alcance do nosso impacto é amplo; afetando todas as comunidades onde atua-



mos, por meio da conectividade gerada e do impacto local das nossas operações. É por isso que definimos, no contexto do nosso vínculo com as Comunidades, que procuraremos contribuir com o desenvolvimento econômico e com a preservação do patrimônio cultural e ambiental da América Latina. Procuramos contribuir para o desenvolvimento da região mediante a promoção do turismo sustentável, posicionando-nos como líderes em sustentabilidade na região.

No âmbito do turismo sustentável, a LATAM realiza desde 2009 o programa Cuido mi Destino, que inclui o Brasil desde 2015 nessa iniciativa. Estudantes e membros da comunidade trabalham juntos na recuperação de espaços públicos de valor turístico, como monumentos e/ou construções importantes de cada cidade. Como parte do programa CMD, estudantes e autoridades participam de palestras de treinamento sobre consciência turística, meio ambiente e cultura local, promovendo, assim, o turismo responsável e promovendo o cuidado com o patrimônio histórico e cultural latino-americano. Desde a sua criação, o programa foi desenvolvido 66 vezes em 26 localidades da América Latina, com a participação de mais de 3.500 estudantes e voluntários do Grupo LATAM Airlines.

Finalmente, procuramos, por meio da nossa operação, apoiar o Investimento Social, que concentramos no aporte que podemos gerar para organizações não-governamentais, que, com seu trabalho, buscam contribuir para o desenvolvimento do continente, combatendo a pobreza e cuidando da preservação ambiental, da cidadania e da proteção aos direitos humanos. Damos nosso apoio com o transporte de voluntários ou doações diretas. Durante o ano de 2016, foram doadas mais de 3.000 passagens e foram transportadas 672 toneladas de produtos e itens para auxiliar em casos de catástrofes.

Relacionamento com grupos de interesse

Para a LATAM, as relações com diferentes atores sociais representam uma oportunidade de construção conjunta e crescimento constante.

As principais partes interessadas do Grupo LATAM foram identificadas num processo realizado pela Vice-Presidência de Assuntos Corporativos com o objetivo de definir os temas críticos e sistematizar um modelo de gestão de relacionamento corporativo com as partes interessadas; identificar áreas de vinculação com cada grupo de interesse com indicadores e acompanhamento; estabelecer canais de comunicação e vinculação permanentes, coordenados, transparentes e definidos, a fim de conseguir uma relação articulada e de confiança; e, finalmente, gerar ações conjuntas que permitam identificar brechas e oportunidades.

As principais partes interessadas identificadas são as seguintes:

- ▶ Universidades
- ▶ Acionistas
- ▶ Associações de classe
- ▶ Agências de classificação de risco e analistas de mercado
- ▶ Clientes de cargas
- ▶ Clientes de passageiros
- ▶ Colaboradores
- ▶ Comunidades locais
- ▶ Concessionárias de aeroportos
- ▶ Entidades públicas e regulatórias
- ▶ Especialistas do sector
- ▶ Setor
- ▶ Investidores
- ▶ Meios de comunicação
- ▶ ONGs/Fundações
- ▶ Organismos internacionais
- ▶ Fornecedores primários
- ▶ Fornecedores secundários
- ▶ Sindicatos
- ▶ Terceiros e subcontratados.

Foram divididos em categorias conforme o impacto potencial para a empresa e seu nível de influência.

Por meio das relações mantidas com os órgãos públicos e as entidades setoriais nos diferentes mercados em que atua, a LATAM tem voz ativa diante de questões que influem diretamente ou indiretamente em sua estratégia de negócios, a qual é sempre exercida em pleno cumprimento das normas pertinentes e das regras previstas no Código de Conduta da LATAM e suas políticas internas. Ao longo do tempo, temos buscado fortalecer nossa participação em organismos de classe ou setoriais que representam o setor aéreo. Em nível mundial, atuamos por meio da IATA, que é um espaço importante de discussão de novas tecnologias, segurança operacional e desafios atuais e futuros do setor aéreo. Em nível regional, participamos também da Latin American and Caribbean Air Transport Association (ALTA), na qual Enrique Cueto, CEO do LATAM Airlines Group, assumiu como presidente em 2015, fato que reforça o compromisso do Grupo LATAM Airlines com o setor aeronáutico. Defendendo sempre o diálogo legítimo e transparente, buscamos soluções conjuntas e com foco na eficiência e na rentabilidade. A LATAM possui equipes responsáveis por monitorar esses debates e participar deles. No Chile e em outros mercados, também trabalhamos para estudar rotas e vôos que permitam gerar turismo, emprego e rentabilidade para as localidades onde antes não atuávamos, inclusive com a necessária coordenação com as comunidades e seus governos locais.



DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS



LATAM AIRLINES GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

DECEMBER 31, 2016

CONTENTS

Consolidated Statement of Financial Position
Consolidated Statement of Income by Function
Consolidated Statement of Comprehensive Income
Consolidated Statement of Changes in Equity
Consolidated Statement of Cash Flows - Direct Method
Notes to the Consolidated Financial Statements

CLP - CHILEAN PESO
ARS - ARGENTINE PESO
US\$ - UNITED STATES DOLLAR
THUS\$ - THOUSANDS OF UNITED STATES DOLLARS
COP - COLOMBIAN PESO
BRL/RS - BRAZILIAN REAL
THRS - THOUSANDS OF BRAZILIAN REAL
MXN - MEXICAN PESO
VEF - STRONG BOLIVAR



REPORT OF INDEPENDENT AUDITORS
(Free translation from the original in Spanish)

Santiago, March 15, 2017

To the Board of Directors and Shareholders
Latam Airlines Group S.A.

We have audited the accompanying consolidated financial statements of Latam Airlines Group S.A. and subsidiaries, which comprise the consolidated statements of financial position as at December 31, 2016 and 2015 and the related statements of income, comprehensive income, changes in equity and cash flows for the years then ended, and the corresponding notes to the consolidated financial statements.

Management's responsibility for the consolidated financial statements

Management is responsible for the preparation and fair presentation of these consolidated financial statements in accordance with the International Financial Reporting Standards (IFRS). This responsibility includes the design, implementation and maintenance of a relevant internal control for the preparation and fair presentation of consolidated financial statements that are free from material misstatement, whether due to fraud or error.

Auditor's responsibility

Our responsibility is to express an opinion on these consolidated financial statements based on our audits. We conducted our audits in accordance with Chilean generally accepted auditing standards. Those standards require that we plan and perform the audit to obtain reasonable assurance about whether the consolidated financial statements are free from material misstatement.

An audit involves performing procedures to obtain audit evidence about the amounts and disclosures in the consolidated financial statements. The procedures selected depend on the auditor's judgment, including the assessment of the risks of material misstatement of the consolidated financial statements, whether due to fraud or error. In making those risk assessments, the auditor considers internal control relevant to the entity's preparation and fair presentation of the consolidated financial statements in order to design audit procedures that are appropriate in the circumstances, but not for the purpose of expressing an opinion on the effectiveness of the entity's internal control. As a consequence we do not express that kind of opinion. An audit also includes evaluating the appropriateness of accounting policies used and the reasonableness of accounting estimates made by management, as well as evaluating the overall presentation of the consolidated financial statements.

We believe that the audit evidence we have obtained is sufficient and appropriate to provide a basis for our audit opinion.

PwC Chile, Av. Andrés Bello 2711 - piso 5, Las Condes - Santiago, Chile
RUT: B1.912.400-1 | Teléfono: (56 2) 2990-0000 | www.pwc.cl



Santiago, March 15, 2017
Latam Airlines Group S.A.
2

Opinion

In our opinion, the consolidated financial statements present fairly, in all material respects the financial position of Latam Airlines Group S.A. and subsidiaries as at December 31, 2016 and 2015, and the results of operations and cash flows for the years then ended in accordance with the International Financial Reporting Standards (IFRS).

Jonathan Yeomans Gibbons
RUT: 13.473.972-K

Contents of the notes to the consolidated financial statements of LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries.

Notes	Page
1 - General information.....	1
2 - Summary of significant accounting policies.....	7
2.1. Basis of Preparation.....	7
2.2. Basis of Consolidation.....	11
2.3. Foreign currency transactions.....	12
2.4. Property, plant and equipment.....	13
2.5. Intangible assets other than goodwill.....	13
2.6. Goodwill.....	14
2.7. Borrowing costs.....	14
2.8. Losses for impairment of non-financial assets.....	14
2.9. Financial assets.....	15
2.10. Derivative financial instruments and hedging activities.....	15
2.11. Inventories.....	17
2.12. Trade and other accounts receivable.....	17
2.13. Cash and cash equivalents.....	17
2.14. Capital.....	17
2.15. Trade and other accounts payables.....	17
2.16. Interest-bearing loans.....	18
2.17. Current and deferred taxes.....	18
2.18. Employee benefits.....	18
2.19. Provisions.....	19
2.20. Revenue recognition.....	19
2.21. Leases.....	20
2.22. Non-current assets (or disposal groups) classified as held for sale.....	20
2.23. Maintenance.....	20
2.24. Environmental costs.....	21
3 - Financial risk management.....	21
3.1. Financial risk factors.....	21
3.2. Capital risk management.....	35
3.3. Estimates of fair value.....	35
4 - Accounting estimates and judgments.....	38
5 - Segmental information.....	41
6 - Cash and cash equivalents.....	43
7 - Financial instruments.....	45
7.1. Financial instruments by category.....	45
7.2. Financial instruments by currency.....	47
8 - Trade, other accounts receivable and non-current accounts receivable.....	48
9 - Accounts receivable from/payable to related entities.....	51
10 - Inventories.....	52
11 - Other financial assets.....	53
12 - Other non-financial assets.....	54
13 - Non-current assets and disposal group classified as held for sale.....	55
14 - Investments in subsidiaries.....	56

15 - Intangible assets other than goodwill.....	59
16 - Goodwill.....	60
17 - Property, plant and equipment.....	62
18 - Current and deferred tax.....	68
19 - Other financial liabilities.....	74
20 - Trade and other accounts payables.....	81
21 - Other provisions.....	83
22 - Other non-financial liabilities.....	85
23 - Employee benefits.....	86
24 - Accounts payable, non-current.....	88
25 - Equity.....	88
26 - Revenue.....	93
27 - Costs and expenses by nature.....	94
28 - Other income, by function.....	95
29 - Foreign currency and exchange rate differences.....	96
30 - Earnings per share.....	104
31 - Contingencies.....	105
32 - Commitments.....	113
33 - Transactions with related parties.....	118
34 - Share based payments.....	119
35 - Statement of cash flows.....	123
36 - The environment.....	124
37 - Events subsequent to the date of the financial statements.....	125

LATAM AIRLINES GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENT OF FINANCIAL POSITION

ASSETS		As of December 31, 2016 ThUS\$	As of December 31, 2015 ThUS\$
	Note		
Current assets			
Cash and cash equivalents	6 - 7	949,327	753,497
Other financial assets	7 - 11	712,828	651,348
Other non-financial assets	12	212,242	330,016
Trade and other accounts receivable	7 - 8	1,107,889	796,974
Accounts receivable from related entities	7 - 9	554	183
Inventories	10	241,363	224,908
Tax assets	18	65,377	64,015
		<u>3,289,580</u>	<u>2,820,941</u>
Total current assets other than non-current assets (or disposal groups) classified as held for sale or as held for distribution to owners			
Non-current assets (or disposal groups) classified as held for sale or as held for distribution to owners	13	337,195	1,960
		<u>3,626,775</u>	<u>2,822,901</u>
Non-current assets			
Other financial assets	7 - 11	102,125	89,458
Other non-financial assets	12	237,344	235,463
Accounts receivable	7 - 8	8,254	10,715
Intangible assets other than goodwill	15	1,610,313	1,321,425
Goodwill	16	2,710,382	2,280,575
Property, plant and equipment	17	10,498,149	10,938,657
Tax assets	18	20,272	25,629
Deferred tax assets	18	384,580	376,595
		<u>15,571,419</u>	<u>15,278,517</u>
Total non-current assets			
Total assets		<u>19,198,194</u>	<u>18,101,418</u>

The accompanying Notes 1 to 37 form an integral part of these consolidated financial statements.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENT OF FINANCIAL POSITION

LIABILITIES AND EQUITY		As of December 31, 2016 ThUS\$	As of December 31, 2015 ThUS\$
	Note		
LIABILITIES			
Current liabilities			
Other financial liabilities	7 - 19	1,839,528	1,644,235
Trade and other accounts payables	7 - 20	1,593,068	1,483,957
Accounts payable to related entities	7 - 9	269	447
Other provisions	21	2,643	2,922
Tax liabilities	18	14,286	19,378
Other non-financial liabilities	22	2,762,245	2,490,033
		<u>6,212,039</u>	<u>5,640,972</u>
Liabilities included in disposal groups classified as held for sale		10,152	-
		<u>6,222,191</u>	<u>5,640,972</u>
Total current liabilities			
Non-current liabilities			
Other financial liabilities	7 - 19	6,796,952	7,532,385
Accounts payable	7 - 24	359,391	417,050
Other provisions	21	422,494	424,497
Deferred tax liabilities	18	915,759	811,565
Employee benefits	23	82,322	65,271
Other non-financial liabilities	22	213,781	272,130
		<u>8,790,699</u>	<u>9,522,898</u>
Total non-current liabilities			
Total liabilities		<u>15,012,890</u>	<u>15,163,870</u>
EQUITY			
Share capital	25	3,149,564	2,545,705
Retained earnings	25	366,404	317,950
Treasury Shares	25	(178)	(178)
Other reserves		580,870	(6,942)
Parent's ownership interest		4,096,660	2,856,535
Non-controlling interest	14	88,644	81,013
		<u>4,185,304</u>	<u>2,937,548</u>
Total equity			
Total liabilities and equity		<u>19,198,194</u>	<u>18,101,418</u>

The accompanying Notes 1 to 37 form an integral part of these consolidated financial statements.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENT OF INCOME BY FUNCTION

	Note	For the period ended December 31,	
		2016 ThUS\$	2015 ThUS\$
Revenue	26	8,988,340	9,740,045
Cost of sales		<u>(6,967,037)</u>	<u>(7,636,709)</u>
Gross margin		<u>2,021,303</u>	<u>2,103,336</u>
Other income	28	538,748	385,781
Distribution costs		<u>(747,426)</u>	<u>(783,304)</u>
Administrative expenses		<u>(872,954)</u>	<u>(878,006)</u>
Other expenses		<u>(373,738)</u>	<u>(323,987)</u>
Other gains/(losses)		<u>(72,634)</u>	<u>(55,280)</u>
Income from operation activities		<u>493,299</u>	<u>448,540</u>
Financial income		74,949	75,080
Financial costs	27	<u>(416,336)</u>	<u>(413,357)</u>
Share of profit of investments accounted for using the equity method		-	37
Foreign exchange gains/(losses)	29	<u>121,651</u>	<u>(467,896)</u>
Result of indexation units		<u>311</u>	<u>481</u>
Income (loss) before taxes		<u>273,874</u>	<u>(357,115)</u>
Income (loss) tax expense / benefit	18	<u>(163,204)</u>	<u>178,383</u>
NET INCOME (LOSS) FOR THE PERIOD		<u>110,670</u>	<u>(178,732)</u>
Income (loss) attributable to owners of the parent		69,220	(219,274)
Income (loss) attributable to non-controlling interest	14	<u>41,450</u>	<u>40,542</u>
Net income (loss) for the year		<u>110,670</u>	<u>(178,732)</u>
EARNINGS PER SHARE			
Basic earnings (losses) per share (US\$)	30	0.12665	(0.40193)
Diluted earnings (losses) per share (US\$)	30	0.12665	(0.40193)

The accompanying Notes 1 to 37 form an integral part of these consolidated financial statements.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENT OF COMPREHENSIVE INCOME

	Note	For the period ended December 31,	
		2016 ThUS\$	2015 ThUS\$
NET INCOME (LOSS)		110,670	(178,732)
Components of other comprehensive income that will not be reclassified to income before taxes			
Other comprehensive income, before taxes, gains (losses) by new measurements on defined benefit plans	25	<u>(3,105)</u>	<u>(14,631)</u>
Total other comprehensive income that will not be reclassified to income before taxes		<u>(3,105)</u>	<u>(14,631)</u>
Components of other comprehensive income that will be reclassified to income before taxes			
Currency translation differences Gains (losses) on currency translation, before tax	29	<u>494,362</u>	<u>(1,409,439)</u>
Other comprehensive income, before taxes, currency translation differences		<u>494,362</u>	<u>(1,409,439)</u>
Cash flow hedges Gains (losses) on cash flow hedges before taxes	19	<u>127,390</u>	<u>80,387</u>
Other comprehensive income (losses), before taxes, cash flow hedges		<u>127,390</u>	<u>80,387</u>
Total other comprehensive income that will be reclassified to income before taxes		<u>621,752</u>	<u>(1,329,052)</u>
Other components of other comprehensive income (loss), before taxes		<u>618,647</u>	<u>(1,343,683)</u>
Income tax relating to other comprehensive income that will not be reclassified to income			
Income tax relating to new measurements on defined benefit plans	18	<u>921</u>	<u>3,911</u>
Accumulate income tax relating to other comprehensive income that will not be reclassified to income		<u>921</u>	<u>3,911</u>
Income tax relating to other comprehensive income that will be reclassified to income			
Income tax related to cash flow hedges in other comprehensive income		<u>(34,695)</u>	<u>(21,103)</u>
Income taxes related to components of other comprehensive income that will be reclassified to income		<u>(34,695)</u>	<u>(21,103)</u>
Total Other comprehensive income		<u>584,873</u>	<u>(1,360,875)</u>
Total comprehensive income (loss)		<u>695,543</u>	<u>(1,539,607)</u>
Comprehensive income (loss) attributable to owners of the parent		648,539	(1,551,331)
Comprehensive income (loss) attributable to non-controlling interests		<u>47,004</u>	<u>11,724</u>
TOTAL COMPREHENSIVE INCOME (LOSS)		<u>695,543</u>	<u>(1,539,607)</u>

The accompanying Notes 1 to 37 form an integral part of these consolidated financial statements.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENT OF CHANGES IN EQUITY

Note	Attributable to owners of the parent												
	Change in other reserves											Total equity	
	Share capital	Treasury shares	Currency translation reserve	Cash flow hedging reserve	Actuarial gains or losses on defined benefit plans reserve	Shares based payments reserve	Other sundry reserve	Total other reserve	Retained earnings	Parent's ownership interest	Non-controlling interest		
ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$		
Equity as of January 1, 2016	2,545,705	(178)	(2,576,041)	(90,510)	(10,717)	35,647	2,634,679	(6,942)	317,950	2,856,535	810B	2,937,548	
Total increase (decrease) in equity													
Comprehensive income													
Gain (losses)	25	-	-	-	-	-	-	-	69,220	69,220	41,450	110,670	
Other comprehensive income		-	489,486	92,016	(2,183)	-	-	579,319	-	579,319	5,554	584,873	
Total comprehensive income		-	489,486	92,016	(2,183)	-	-	579,319	69,220	648,539	47,004	695,543	
Transactions with shareholders													
Equity issue	25-34	608,496	-	-	-	-	-	-	-	608,496	-	608,496	
Dividends	25	-	-	-	-	-	-	-	(20,766)	(20,766)	-	(20,766)	
Increase (decrease) through transfers and other changes, equity	25-34	(4,637)	-	-	-	2,891	5,602	8,493	-	3,856	(39,373)	(35,517)	
Total transactions with shareholders		603,859	-	-	-	2,891	5,602	8,493	(20,766)	591,586	(39,373)	552,213	
Closing balance as of													
December 31, 2016		3,149,564	(178)	(2,086,555)	1,506	(12,900)	38,538	2,640,281	580,870	366,404	4,096,660	88,644	4,185,304

The accompanying Notes 1 to 37 form an integral part of these consolidated financial statements.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENT OF CHANGES IN EQUITY

	Attributable to owners of the parent												
	Change in other reserves											Total equity	
	<u>Note</u>	<u>Share capital</u>	<u>Treasury shares</u>	<u>Currency translation reserve</u>	<u>Cash flow hedging reserve</u>	<u>Actuarial gains or losses on defined benefit plans reserve</u>	<u>Shares based payments reserve</u>	<u>Other sundry reserve</u>	<u>Total other reserve</u>	<u>Retained earnings</u>	<u>Parent's ownership interest</u>		<u>Non-controlling interest</u>
ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	
Equity as of January 1, 2015	2,545,705	(178)	(1,193,871)	(151,340)	-	29,642	2,635,748	1,320,179	536,190	4,401,896	101,799	4,503,695	
Total increase (decrease) in equity													
Comprehensive income													
Gain (losses)	25	-	-	-	-	-	-	-	(219,274)	(219,274)	40,542	(178,732)	
Other comprehensive income		-	(1,382,170)	60,830	(10,717)	-	-	(1,332,057)	-	(1,332,057)	(28,818)	(1,360,875)	
Total comprehensive income		-	(1,382,170)	60,830	(10,717)	-	-	(1,332,057)	(219,274)	(1,551,331)	11,724	(1,539,607)	
Transactions with shareholders													
Increase (decrease) through													
transfers and other changes, equity	25-34	-	-	-	-	-	6,005	(1,069)	4,936	1,034	5,970	(32,510)	(26,540)
Total transactions with shareholders		-	-	-	-	-	6,005	(1,069)	4,936	1,034	5,970	(32,510)	(26,540)
Closing balance as of													
December 31, 2015		2,545,705	(178)	(2,576,041)	(90,510)	(10,717)	35,647	2,634,679	(6,942)	317,950	2,856,535	81,013	2,937,548

The accompanying Notes 1 to 37 form an integral part of these consolidated financial statements.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENT OF CASH FLOWS DIRECT – METHOD

	Note	For the periods ended December 31,	
		2016	2015
		ThUS\$	ThUS\$
Cash flows from operating activities			
Cash collection from operating activities			
Proceeds from sales of goods and services		9,918,589	11,372,397
Other cash receipts from operating activities		70,359	88,237
Payments for operating activities			
Payments to suppliers for goods and services		(6,756,121)	(7,029,582)
Payments to and on behalf of employees		(1,820,279)	(2,165,184)
Other payments for operating activities		(162,839)	(351,177)
Interest received		11,242	43,374
Income taxes refunded (paid)		(59,556)	(57,963)
Other cash inflows (outflows)	35	(209,269)	(184,627)
Net cash flows from operating activities		992,126	1,715,475
Cash flows used in investing activities			
Other cash receipts from sales of equity or debt instruments of other entities		2,969,731	519,460
Other payments to acquire equity or debt instruments of other entities		(2,706,733)	(704,115)
Amounts raised from sale of property, plant and equipment		76,084	57,117
Purchases of property, plant and equipment		(694,370)	(1,569,749)
Amounts raised from sale of intangible assets		1	91
Purchases of intangible assets		(88,587)	(52,449)
Other cash inflows (outflows)	35	843	10,576
Net cash flow from (used in) investing activities		(443,031)	(1,739,069)
Cash flows from (used in) financing activities			
Amounts raised from issuance of shares		608,496	-
Amounts raised from long-term loans		1,820,016	1,791,484
Amounts raised from short-term loans		279,593	205,000
Loans repayments		(2,121,130)	(1,263,793)
Payments of finance lease liabilities		(314,580)	(342,614)
Dividends paid	35	(41,223)	(35,032)
Interest paid		(398,288)	(383,648)
Other cash inflows (outflows)	35	(229,163)	(99,757)
Net cash flows from (used in) financing activities		(396,279)	(128,360)
Net increase (decrease) in cash and cash equivalents before effect of exchanges rate change		152,816	(151,954)
Effects of variation in the exchange rate on cash and cash equivalents		43,014	(83,945)
Net increase (decrease) in cash and cash equivalents		195,830	(235,899)
CASH AND CASH EQUIVALENTS AT BEGINNING OF PERIOD	35	753,497	989,396
CASH AND CASH EQUIVALENTS AT END OF PERIOD	6	949,327	753,497

The accompanying Notes 1 to 37 form an integral part of these consolidated financial statements.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
AS OF DECEMBER 31, 2016
NOTE 1 - GENERAL INFORMATION

LATAM Airlines Group S.A. (the "Company") is a public company registered with the Chilean Superintendency of Securities and Insurance (SVS), under No.306, whose shares are quoted in Chile on the Stock Brokers - Stock Exchange (Valparaíso) - the Chilean Electronic Stock Exchange and the Santiago Stock Exchange; it is also quoted in the United States of America on the New York Stock Exchange ("NYSE") in New York in the form of American Depositary Receipts ("ADRs").

Its principal business is passenger and cargo air transportation, both in the domestic markets of Chile, Peru, Argentina, Colombia, Ecuador and Brazil and in a developed series of regional and international routes in America, Europe and Oceania. These businesses are performed directly or through its subsidiaries in different countries. In addition, the Company has subsidiaries operating in the freight business in Mexico, Brazil and Colombia.

The Company is located in Santiago, Chile, at Avenida Américo Vespucio Sur No. 901, commune of Renca.

Corporate Governance practices of the Company are set in accordance with Securities Market Law the Corporations Law and its regulations, and the regulations of the SVS and the laws and regulations of the United States of America and the U.S. Securities and Exchange Commission ("SEC") of that country, with respect to the issuance of ADRs.

On July 18, 2016, LATAM received the approval by Comissão de Valores Mobiliários ("CVM") for a discontinuation of Brazilian LATAM depository receipts-BDRS level III ("BDRs"), supported by common shares of the Company and, consequently, our registration of the foreign issuer. On May 24, 2016, the Company reported as an Essential Fact the maturity date May 23, 2016 deadline for holders of BDRs to express their option to keep the shares and the blockade by BM&FBOVESPA with the same date of the respective balances of shares of the holders of BDRs who chose to adhere to the procedure for sale of shares through the procedure called Sale Facility and assigned for this purpose a theoretical value of sales in the Santiago Stock Exchange. On June 9, 2016, the Company reported that BTG Pactual Chile S.A. Stockbrokers ("BTG Pactual Chile"), a Chilean institution contracted by the Company, made the sale on the Santiago Stock Exchange of the shares of the respective holders who adhered to Sale Facility procedure.

As of December 31, 2015, the Company's subscribed and paid capital was represented by 545,558,101 commons shares, without par value. On August 18, 2016, the Company held an extraordinary shareholders' meeting in which it was approved to increase the capital by issuing 61,316,424 shares of payment, all of them commons shares, without par value. As of December 31, 2016, 60,849,592 shares, equivalent to this increase, had been placed, so at that date the number of shares subscribed and paid by the Company amounted to 606,407,693 shares.

2

At December 31, 2016, the Company's capital stock is represented by 608,374,525 shares, all common shares, without par value, which is divided into: (a) the 606,407,693 subscribed and paid shares mentioned above; And (b) 1,966,832 shares pending of subscription and payment, of which: (i) 1,500,000 shares are allocated to compensation stock option plan; And (ii) 466,832 correspond to the balance of shares pending of placement of the last capital increase.

It should be noted that the Company's capital stock was expressed in 613,164,243 shares, all ordinary shares, without nominal value. However, on December 21, 2016, the deadline for the subscription and payment of 4,789,718 shares that were also destined to compensation plans for the workers expired, so the Company's capital stock was fully reduced to the already mentioned 608.374.525 shares.

The Board of the Company is composed of nine members who are elected every two years by the ordinary shareholders' meeting. The Board meets in regular monthly sessions and in extraordinary sessions as the corporate needs demand. Of the nine board members, three form part of its Directors' Committee which fulfills both the role foreseen in the Corporations Law and the functions of the Audit Committee required by the Sarbanes Oxley Law of the United States of America and the respective regulations of the SEC.

The majority shareholder of the Company is the Cueto Group, which through Costa Verde Aeronáutica S.A., Costa Verde Aeronáutica SpA, Costa Verde Aeronáutica Tres SpA, Inversiones Nueva Costa Verde Aeronáutica Limitada, Inversiones Priesca Dos y Cia. Ltda., Inversiones Caravia Dos y Cia. Ltda., Inversiones El Fano Dos y Cia. Ltda., Inversiones La Espasa Dos S.A., Inversiones, Inversiones La Espasa Dos y Cia. Ltda. and Inversiones Mineras del Cantábrico S.A. owns 28.27% of the shares issued by the Company, and therefore is the controlling shareholder of the Company in accordance with the provisions of the letter b) of Article 97 and Article 99 of the Securities Market Law, given that there is a decisive influence on its administration.

As of December 31, 2016, the Company had a total of 1,566 registered shareholders. At that date approximately 4.69 % of the Company's share capital was in the form of ADRs.

For the period ended December 31, 2016, the Company had an average of 48,336 employees, ending this period with a total of 45,916 employees, spread over 8,010 Administrative employees, 4,895 in Maintenance, 15,924 in Operations, 8,970 in Cabin Crew, 3,882 in Controls Crew, and 4,235 in Sales.

5

The main subsidiaries included in these consolidated financial statements are as follows:

a) Participation rate

Tax No.	Company	Country of origin	Functional Currency	As December 31, 2016			As December 31, 2015		
				Direct	Indirect	Total	Direct	Indirect	Total
				%	%	%	%	%	%
96.58.860-6	Latam Travel Chile S.A. and Subsidiary (*)	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. and Subsidiaries	Chile	US\$	99.8361	0.1639	100.0000	99.8361	0.1639	100.0000
Foreign	Lan Perú S.A.	Peru	US\$	49.0000	21.0000	70.0000	49.0000	21.0000	70.0000
Foreign	Lan Chile Investments Limited and Subsidiary	Cayman Island	US\$	0.0000	0.0000	0.0000	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
Foreign	Connecta Corporation	U.S.A.	US\$	0.0000	100.0000	100.0000	0.0000	100.0000	100.0000
Foreign	Prime Airport Services Inc. and Subsidiary	U.S.A.	US\$	0.0000	100.0000	100.0000	0.0000	100.0000	100.0000
96.951280-7	Transporte Aéreo S.A.	Chile	US\$	0.0000	100.0000	100.0000	0.0000	100.0000	100.0000
Foreign	Aircraft International Leasing Limited	U.S.A.	US\$	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	100.0000	100.0000
96.631520-2	Fast Air Almacenes de Carga S.A.	Chile	CIP	0.0000	100.0000	100.0000	0.0000	100.0000	100.0000
Foreign	Laser Cargo S.R.L.	Argentina	ARS	0.0000	100.0000	100.0000	0.0000	100.0000	100.0000
Foreign	Lan Cargo Overseas Limited and Subsidiaries	Bahamas	US\$	0.0000	100.0000	100.0000	0.0000	100.0000	100.0000
96.969.690-8	Lan Cargo Inversiones S.A. and Subsidiary	Chile	US\$	0.0000	100.0000	100.0000	0.0000	100.0000	100.0000
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A. and Subsidiaries	Chile	US\$	99.7100	0.2900	100.0000	99.7100	0.2900	100.0000
59.068.920-3	Technical Training LATAM S.A.	Chile	CIP	99.8300	0.1700	100.0000	99.8300	0.1700	100.0000
Foreign	TAM S.A. and Subsidiaries (**)	Brazil	BRL	63.0901	36.9099	100.0000	63.0901	36.9099	100.0000

(*) Lantours Division de Servicios Terrestres S.A. changes its name to Latam Travel Chile S.A.

(**) As of December 31, 2016, indirect ownership participation on TAM S.A. and subsidiaries is from Holdco I S.A., LATAM is entitled to 99,9983% of the economic rights and 49% of the rights politicians product of provisional measure No. 714 of the Brazilian government that allows foreign capital to have up to 49% of the property.

Thus, since April 2016, LATAM Airlines Group S.A. owns 901 voting shares of Holdco I S.A., equivalent to 49% of the total shares with voting rights of said company and TEP Chile S.A. owns 938 voting shares of Holdco I S.A., equivalent to 51% of the total voting shares of that company.

6

b) Statement of financial position

Tax No.	Company	Statement of financial position						Net Income	
		As of December 31, 2016			As of December 31, 2015			For the periods ended December 31,	
		Assets	Liabilities	Equity	Assets	Liabilities	Equity	2016	2015
		ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	Gain	(loss)
96.538.860-6	Latam Travel Chile S.A. and Subsidiary (*)	5,468	2,727	2,741	5,613	5,522	91	2,650	2,341
96.763.900-1	Inmobiliaria Aeronáutica S.A.	36,756	8,843	27,913	39,302	14,832	24,470	3,443	1,404
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A. and Subsidiaries (**)	475,763	1,045,761	(561,472)	519,663	1,049,232	(521,907)	(36,331)	(35,187)
Foreign	Lan Perú S.A.	306,111	294,912	11,899	255,691	240,938	14,753	(2,164)	5,068
Foreign	Lan Chile Investments Limited and Subsidiary (**)	-	-	-	2,015	13	2,002	23	(13)
93.383.000-4	Lan Cargo S.A.	480,908	239,728	241,880	483,033	217,037	265,966	(24,813)	(74,408)
Foreign	Connecia Corporation	31,981	23,525	8,456	37,070	38,298	(1,228)	9,684	194
Foreign	Prime Airport Services Inc. and Subsidiary (**)	7,385	11,294	(3,909)	6,683	11,800	(4,497)	588	279
96.951.280-7	Transporte Aéreo S.A.	340,940	124,805	216,135	331,117	122,666	208,451	8,206	5,878
Foreign	Aircraft International Leasing Limited	-	-	-	-	4	(4)	9	(4)
96.631.520-2	Fast Air Almacenes de Carga S.A.	10,023	3,645	6,378	8,985	4,641	4,344	1,717	1,811
Foreign	Laser Cargo S.R.L.	21	32	(11)	27	39	(12)	(1)	69
Foreign	Lan Cargo Overseas Limited and Subsidiaries (**)	54,092	35,178	15,737	62,406	43,759	15,563	176	3,344
96.969.690-8	Lan Cargo Inversiones S.A. and Subsidiary (**)	80,644	95,747	(15,506)	54,179	68,220	(12,600)	(910)	113
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A. and Subsidiaries (**)	10,971	6,452	4,452	16,512	14,676	1,828	2,549	2,772
59.068.920-3	Technical Training LATAM S.A.	1,745	284	1,461	1,527	266	1,261	73	(72)
Foreign	TAM S.A. and Subsidiaries (**)	5,287,286	4,710,308	495,562	4,969,553	4,199,223	423,190	2,107	(183,581)

(*) Lantours Division de Servicios Terrestres S.A. changes its name to Latam Travel Chile S.A.

(**) The Equity reported corresponds to Equity attributable to owners of the parent, does not include Non-controlling interest.

Additionally, we have proceeded to consolidate the following special purpose entities: 1. JOL (Japanese Operating Lease) created in order to finance the purchase of certain aircraft; 2. Chercán Leasing Limited created to finance the pre-delivery payments on aircraft; 3. Guanay Finance Limited created to issue a bond collateralized with future credit card receivables; 4. Private investment funds and 5. Avoceta Leasing Limited created to finance the pre-delivery payments on aircraft. These companies have been consolidated as required by IFRS 10.

All the entities controlled have been included in the consolidation.

Changes in the scope of consolidation between January 1, 2015 and December 31, 2016, are detailed below:

(1) Incorporation or acquisition of companies

- On October 2015, Rampas Airport Services S.A., subsidiary of Lan Pax Group S.A. increases its capital and paid in the amount of ThUS\$ 6,000 by issuing new shares, changing the property of the company as follows: Lan Pax Group S.A. increased its share to 99.99738%, Inversiones Lan S.A. decreased its stake to 0.00002% and Aerolane Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A. acquires stake for 0.0026%.

7

- On January 2016 it was registered at the Public Registry of Commerce, the Increase in Share Capital and statutory modification for the purpose of creating a new class of shares of Lan Argentina S.A., subsidiary of Lan Pax Group S.A., for a total of 90,000,000 Class "C" shares registered non-endorseable and non-voting. Lan Pax Group S.A. participated in this capital increase, changing its ownership to 4.87%, consequently, the indirect participation of LATAM Airlines Group S.A. increases to 95.85660%
- On April 1, 2016, Multiplus Corretora de Seguros Ltda. was created, the ownership of which corresponds to 99.99% of Multiplus S.A. direct subsidiary of TAM S.A.
- During period 2016, Inversiones LAN S.A., subsidiary of LATAM Airlines Group S.A., acquired 4,767 shares of Aerovías de Integración Regional Aires S.A. a non-controlling shareholder, equivalent to 0.0914%, consequently, the indirect participation of LATAM Airlines Group S.A. increases to 99.19061%

(2) Dissolution of companies

- In July 2015, the Company Ladeco Cargo S.A., subsidiary of Lan Cargo S.A., was dissolved.
- During the period 2016, Lan Chile Investments Limited, subsidiary of LATAM Airlines S.A.; and Aircraft International Leasing Limited, subsidiary of Lan Cargo S.A., were dissolved.

NOTE 2 - SUMMARY OF SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

The following describes the principal accounting policies adopted in the preparation of these consolidated financial statements.

2.1. Basis of Preparation

The consolidated financial statements of LATAM Airlines Group S.A. for the period ended December 31, 2016, have been prepared in accordance with International Financial Reporting Standards (IFRS) issued by the International Accounting Standards Board ("IASB") incorporated therein and with the interpretations issued by the International Financial Reporting Standards Interpretations Committee (IFRIC).

On October 17, 2014, the SVS issued Circular No. 856, instructing the audited entities to record in the year 2014, against equity the differences in assets and liabilities for deferred taxes produced by direct effect of the increase in the rate of First class taxes introduced by Law No. 20,780, which, considering that such treatment differs from those established by IAS 12, and, therefore, the preparation framework represented a change And presentation of financial information that had been adopted up to that date.

Considering that what was expressed in the previous paragraph represented a specific and temporary diversion of IFRS, starting in 2016 and in accordance with paragraph 4A of IFRS 1, the Company has decided to retroactively apply IFRS, in accordance with IAS 8 "Accounting policies, changes in accounting estimates and errors" as if it had never failed to apply such IFRS.

8

As mentioned in the previous paragraph does not modify any of the accounts presented in the statements of financial position as of December 31, 2016 and 2015, as well as at December 31, 2015 and 2014, as expressed in paragraph 40A of IAS 1 "Presentation of Financial Statements", it is not necessary to present the statement of financial position as of January 1, 2015 (third column).

The consolidated financial statements have been prepared under the historic-cost criterion, although modified by the valuation at fair value of certain financial instruments.

The preparation of the consolidated financial statements in accordance with IFRS requires the use of certain critical accounting estimates. It also requires management to use its judgment in applying the Company's accounting policies. Note 4 shows the areas that imply a greater degree of judgment or complexity or the areas where the assumptions and estimates are significant to the consolidated financial statements.

During 2016 the Company recorded out of period adjustments resulting in an aggregate net decrease of US\$ 18.2 million to "Net income (loss) for the period" for the year ended December 31, 2016. These adjustments include US\$ 39.5 million (loss) resulting from an account reconciliation process initiated after the Company's affiliate TAM S.A. and its subsidiaries completed the implementation of the SAP system. A further US\$ 11.0 million (loss) reflect adjustments related to foreign exchange differences, also relating to the Company's subsidiaries in Brazil. The balance of US\$ 32.3 million (gain) includes principally the adjustment of unclaimed fees for expired tickets for the Company and its affiliates outside Brazil. Management of TAM S.A. has concluded that the out of period adjustments that have been identified are material to the 2015 financial statements of TAM S.A., which should therefore require a restatement in Brazil. However, Management of LATAM has evaluated the impact of all out of period adjustments, both individually and in the aggregate, and concluded that due to their relative size and to qualitative factors they are not material to the annual consolidated financial statements for 2016 of Latam Airlines Group S.A. or to any previously reported consolidated financial statements, therefore no restatement or revision is necessary.

(a) Accounting pronouncements with implementation effective from January 1, 2016:

(i) Standards and amendments	Date of issue	Mandatory Application: Annual periods beginning on or after
Amendment to IFRS 11: Joint arrangements.	May 2014	01/01/2016
Amendment to IAS 16: Property, plant and equipment, and IAS 38: Intangible assets.	May 2014	01/01/2016
Amendment to IAS 27: Separate financial statements.	August 2014	01/01/2016
Amendment IAS 1: Presentation of Financial Statements.	December 2014	01/01/2016
Amendment to IFRS 10: Consolidated financial statements, IFRS 12: Disclosure of interests in other entities and IAS 28: Investments in associates and joint ventures.	December 2014	01/01/2016

9

(ii) Improvements	Date of issue	Mandatory Application: Annual periods beginning on or after
Improvements to International Financial Reporting Standards (2012-2014 cycle): IFRS 5 Non-current assets held for sale and discontinued operations; IFRS 7 Financial instruments: Disclosures; IAS 19 Employee benefits and IAS 34 Interim financial reporting.	September 2014	01/01/2016

The application of standards, amendments, interpretations and improvements had no material impact on the consolidated financial statements of the Company.

(b) Accounting pronouncements not yet in force for financial years beginning on January 1, 2016 and which has not been effected early adoption

(i) Standards and amendments	Date of issue	Mandatory Application: Annual periods beginning on or after
Amendment to IAS 7: Statement of Cash Flows.	January 2016	01/01/2017
Amendment to IAS 12: Income Taxes.	January 2016	01/01/2017
IFRS 9: Financial instruments.	December 2009	01/01/2018
Amendment to IFRS 9: Financial instruments.	November 2013	01/01/2018
IFRS 15: Revenue from contracts with customers (1).	May 2014	01/01/2018
Amendment to IFRS 15: Revenue from contracts with customers.	April 2016	01/01/2018
Amendment to IFRS 2: Share-based payments	June 2016	01/01/2018
Amendment to IFRS 4: Insurance contracts.	September 2016	01/01/2018
Amendment to IAS 40: Investment property	December 2016	01/01/2018
IFRS 16: Leases (2).	January 2016	01/01/2019
Amendment to IFRS 10: Consolidated financial statements and IAS 28 Investments in associates and joint ventures.	September 2014	To be determined

10

	Date of issue	Mandatory Application: Annual periods beginning on or after
(ii) Improvements		
Improvements to International Financial Reporting Standards. (cycle 2012-2014) IFRS 1: First-time adoption of international financial reporting standards; IFRS 12 Disclosure of interests in other entities and IAS 28 investments in associates and joint ventures.	December 2016	01/01/2017 (improvements IFRS 12)
		01/01/2018 (improvements IFRS 1 and IAS 28)
(iii) Interpretations		
IFRIC 22: Foreign currency transactions and advance consideration	December 2016	01/01/2018

The Company's management believes that the adoption of the standards, amendments and interpretations described above but not yet effective would not have a significant impact on the Company's consolidated financial statements in the year of their first application, except for IFRS 15 and IFRS 16:

- (1) IFRS 15 Revenue from Contracts with Customers supersedes actual standard for revenue recognition that actually uses the Company, as IAS 18 Revenue and IFRIC 13 Customer Loyalty Programmes. The core principle of IFRS 15 is that an entity recognizes revenue to depict the transfer of promised goods or services to customers in an amount that reflects the consideration to which the entity expects to be entitled in exchange for those goods or services. This standards supersedes IFRS 15 supersedes, IAS 11 Construction Contracts, IAS 18 Revenue, IFRIC 13 Customer Loyalty Programmes, IFRIC 15 Agreements for the Construction of Real Estate, IFRIC 18 Transfers of Assets from Customers; and SIC-31 Revenue - Barter Transactions Involving Advertising Services.

We are currently evaluating how the adoption of the revenue recognition standard will impact our Consolidated Financial Statements. Interpretations are on-going and could have a significant impact on our implementation. We currently believe the adoption will not have a significant impact on passenger and cargo revenue recognition. However, the impact in revenue and liability for frequent flyer program are still being analyzed.

- (2) The IFRS 16 Leases add important changes in the accounting for lessees by introducing a similar treatment to financial leases for all operating leases with a term of more than 12 months. This mean, in general terms, that an asset should be recognized for the right to use the underlying leased assets and a liability representing its present value of payments associate to the agreement. Monthly leases payments will be replace by the asset depreciation and a financial cost in the income statement.

11

We are currently evaluating how the adoption of the leases recognition standard will impact our Consolidated Financial Statements. Interpretations are on-going and could have a material impact on our implementation. Currently, we expect that the adoption of the new lease standard will have a material impact on our consolidated balance sheet due to the recognition of right-of-use assets and lease liabilities principally for certain leases currently accounted for as operating leases.

LATAM Airlines Group S.A. and subsidiaries are still assessing these standard to determinate the effect on their Financial Statements, covenants and other financial indicators.

2.2. Basis of Consolidation

(a) Subsidiaries

Subsidiaries are all the entities (including special-purpose entities) over which the Company has the power to control the financial and operating policies, which are generally accompanied by a holding of more than half of the voting rights. In evaluating whether the Company controls another entity, the existence and effect of potential voting rights that are currently exercisable or convertible at the date of the consolidated financial statements are considered. The subsidiaries are consolidated from the date on which control is passed to the Company and they are excluded from the consolidation on the date they cease to be so controlled. The results and flows are incorporated from the date of acquisition.

Balances, transactions and unrealized gains on transactions between the Company's entities are eliminated. Unrealized losses are also eliminated unless the transaction provides evidence of an impairment loss of the asset transferred. When necessary in order to ensure uniformity with the policies adopted by the Company, the accounting policies of the subsidiaries are modified.

To account for and identify the financial information to be revealed when carrying out a business combination, such as the acquisition of an entity by the Company, shall apply the acquisition method provided for in IFRS 3: Business combination.

(b) Transactions with non-controlling interests

The Company applies the policy of considering transactions with non-controlling interests, when not related to loss of control, as equity transactions without an effect on income.

(c) Sales of subsidiaries

When a subsidiary is sold and a percentage of participation is not retained, the Company derecognizes assets and liabilities of the subsidiary, the non-controlling and other components of equity related to the subsidiary. Any gain or loss resulting from the loss of control is recognized in the consolidated income statement in Other gains (losses).

If LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries retain an ownership of participation in the sold subsidiary, and does not represent control, this is recognized at fair value on the date that control is lost, the amounts previously recognized in Other comprehensive income are accounted as if the Company had disposed directly from the assets and related liabilities, which can cause these amounts are reclassified to profit or loss. The percentage retained valued at fair value is subsequently accounted using the equity method.

12

(d) Investees or associates

Investees or associates are all entities over which LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries have significant influence but have no control. This usually arises from holding between 20% and 50% of the voting rights. Investments in associates are booked using the equity method and are initially recognized at their cost.

2.3. Foreign currency transactions

(a) Presentation and functional currencies

The items included in the financial statements of each of the entities of LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries are valued using the currency of the main economic environment in which the entity operates (the functional currency). The functional currency of LATAM Airlines Group S.A. is the United States dollar which is also the presentation currency of the consolidated financial statements of LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries.

(b) Transactions and balances

Foreign currency transactions are translated to the functional currency using the exchange rates on the transaction dates. Foreign currency gains and losses resulting from the liquidation of these transactions and from the translation at the closing exchange rates of the monetary assets and liabilities denominated in foreign currency are shown in the consolidated statement of income by function except when deferred in Other comprehensive income as qualifying cash flow hedges.

(c) Group entities

The results and financial position of all the Group entities (none of which has the currency of a hyper-inflationary economy) that have a functional currency other than the presentation currency are translated to the presentation currency as follows:

(i) Assets and liabilities of each consolidated statement of financial position presented are translated at the closing exchange rate on the consolidated statement of financial position date;

(ii) The revenues and expenses of each income statement account are translated at the exchange rates prevailing on the transaction dates, and

(iii) All the resultant exchange differences by conversion are shown as a separate component in Other comprehensive income.

The exchange rates used correspond to those fixed in the country where the subsidiary is located, whose functional currency is different to the U.S. dollar.

Adjustments to the Goodwill and fair value arising from the acquisition of a foreign entity are treated as assets and liabilities of the foreign entity and are translated at the closing exchange rate or period informed.

13

2.4. Property, plant and equipment

The land of LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries is recognized at cost less any accumulated impairment loss. The rest of the Property, plant and equipment are registered, initially and subsequently, at historic cost less the corresponding depreciation and any impairment loss.

The amounts of advance payments to aircraft manufacturers are capitalized by the Company under Construction in progress until receipt of the aircraft.

Subsequent costs (replacement of components, improvements, extensions, etc.) are included in the value of the initial asset or shown as a separate asset only when it is probable that the future economic benefits associated with the elements of Property, plant and equipment are going to flow to the Company and the cost of the element can be determined reliably. The value of the component replaced is written off in the books at the time of replacement. The rest of the repairs and maintenance are charged to the results of the year in which they are incurred.

Depreciation of Property, plant and equipment is calculated using the straight-line method over their estimated technical useful lives; except in the case of certain technical components which are depreciated on the basis of cycles and hours flown.

The residual value and useful life of assets are reviewed, and adjusted if necessary, once per year.

When the carrying amount of an asset is higher than its estimated recoverable amount, its value is reduced immediately to its recoverable amount (Note 2.8).

Losses and gains on the sale of Property, plant and equipment are calculated by comparing the compensation with the book value and are included in the consolidated statement of income.

2.5. Intangible assets other than goodwill

(a) Airport slots and Loyalty program

Airport slots and the Coalition and Loyalty program are intangible assets of indefinite useful life and are subject to impairment tests annually as an integral part of each CGU, in accordance with the premises that are applicable, included as follows:

Airport slots – Air transport CGU

Loyalty program – Coalition and loyalty program Multiplus CGU

(See Note 16)

The airport slots correspond to an administrative authorization to carry out operations of arrival and departure of aircraft at a specific airport, within a specified period.

The Loyalty program corresponds to the system of accumulation and redemption of points that has developed Multiplus S.A., subsidiary of TAM S.A.

The Brands, airport Slots and Loyalty program were recognized in fair values determined in accordance with IFRS 3, as a consequence of the business combination with TAM and Subsidiaries.

14

(b) Computer software

Licenses for computer software acquired are capitalized on the basis of the costs incurred in acquiring them and preparing them for using the specific software. These costs are amortized over their estimated useful lives, for which the Company has been defined useful lives between 3 and 10 years.

Expenses related to the development or maintenance of computer software which do not qualify for capitalization, are shown as an expense when incurred. The personnel costs and others costs directly related to the production of unique and identifiable computer software controlled by the Company, are shown as intangible Assets others than Goodwill when they have met all the criteria for capitalization.

(c) Brands

The Brands were acquired in the business combination with TAM S.A. And Subsidiaries and recognized at fair value under IFRS. During the year 2016, the estimated useful life of the brands change from an indefinite useful life to a five-year period, the period in which the value of the brands will be amortized (See Note 15).

2.6 Goodwill

Goodwill represents the excess of acquisition cost over the fair value of the Company's participation in the net identifiable assets of the subsidiary or associate on the acquisition date. Goodwill related to acquisition of subsidiaries is not amortized but tested for impairment annually or each time that there is evidence of impairment. Gains and losses on the sale of an entity include the book amount of the goodwill related to the entity sold.

2.7 Borrowing costs

Interest costs incurred for the construction of any qualified asset are capitalized over the time necessary for completing and preparing the asset for its intended use. Other interest costs are recognized in the consolidated income statement when they are accrued.

2.8 Losses for impairment of non-financial assets

Intangible assets that have an indefinite useful life, and developing IT projects, are not subject to amortization and are subject to annual testing for impairment. Assets subject to amortization are subjected to impairment tests whenever any event or change in circumstances indicates that the book value of the assets may not be recoverable. An impairment loss is recorded when the book value is greater than the recoverable amount. The recoverable amount of an asset is the higher of its fair value less costs to sell and its value in use. In evaluating the impairment, the assets are grouped at the lowest level for which cash flows are separately identifiable (CGUs). Non-financial assets other than goodwill that have suffered an impairment loss are reviewed if there are indicators of reverse losses at each reporting date.

15

2.9 Financial assets

The Company classifies its financial instruments in the following categories: financial assets at fair value through profit and loss and loans and receivables. The classification depends on the purpose for which the financial instruments were acquired. Management determines the classification of its financial instruments at the time of initial recognition, which occurs on the date of transaction.

(a) Financial assets at fair value through profit and loss

Financial assets at fair value through profit and loss are financial instruments held for trading and those which have been designated at fair value through profit or loss in their initial classification. A financial asset is classified in this category if acquired mainly for the purpose of being sold in the near future or when these assets are managed and measured using fair value. Derivatives are also classified as held for trading unless they are designated as hedges. The financial assets in this category and have been designated initial recognition through profit or loss, are classified as Cash and cash equivalents and Other current financial assets and those designated as instruments held for trading are classified as Other current and non-current financial assets.

(b) Loans and receivables

Loans and receivables are non-derivative financial instruments with fixed or determinable payments not traded on an active market. These items are classified in current assets except for those with maturity over 12 months from the date of the consolidated statement of financial position, which are classified as non-current assets. Loans and receivables are included in trade and other accounts receivable in the consolidated statement of financial position (Note 2.12).

The regular purchases and sales of financial assets are recognized on the trade date – the date on which the Group commits to purchase or sell the asset. Investments are initially recognized at fair value plus transaction costs for all financial assets not carried at fair value through profit or loss. Financial assets carried at fair value through profit or losses are initially recognized at fair value, and transaction costs are expensed in the income statement. Financial assets are derecognized when the rights to receive cash flows from the investments have expired or have been transferred and the Group has transferred substantially all risks and rewards of ownership.

The financial assets at fair value through profit or loss are subsequently carried at fair value. Loans and receivables are subsequently carried at amortized cost using the effective interest rate method. At the date of each consolidated statement of financial position, the Company assesses if there is objective evidence that a financial asset or group of financial assets may have suffered an impairment loss.

2.10 Derivative financial instruments and hedging activities

Derivatives are booked initially at fair value on the date the derivative contracts are signed and later they continue to be valued at their fair value. The method for booking the resultant loss or gain depends on whether the derivative has been designated as a hedging instrument and if so, the nature of the item hedged. The Company designates certain derivatives as:

(a) Hedge of the fair value of recognized assets (fair value hedge);

16

(b) Hedge of an identified risk associated with a recognized liability or an expected highly- Probable transaction (cash-flow hedge), or

(c) Derivatives that do not qualify for hedge accounting.

The Company documents, at the inception of each transaction, the relationship between the hedging instrument and the hedged item, as well as its objectives for managing risk and the strategy for carrying out various hedging transactions. The Company also documents its assessment, both at the beginning and on an ongoing basis, as to whether the derivatives used in the hedging transactions are highly effective in offsetting the changes in the fair value or cash flows of the items being hedged.

The total fair value of the hedging derivatives is booked as Other non-current financial asset or liability if the remaining maturity of the item hedged is over 12 months, and as an other current financial asset or liability if the remaining term of the item hedged is less than 12 months. Derivatives not booked as hedges are classified as Other financial assets or liabilities.

(a) Fair value hedges

Changes in the fair value of designated derivatives that qualify as fair value hedges are shown in the consolidated statement of income, together with any change in the fair value of the asset or liability hedged that is attributable to the risk being hedged.

(b) Cash flow hedges

The effective portion of changes in the fair value of derivatives that are designated and qualify as cash flow hedges is shown in the statement of other comprehensive income. The loss or gain relating to the ineffective portion is recognized immediately in the consolidated statement of income under Other gains (losses). Amounts accumulated in equity are reclassified to profit or loss in the periods when the hedged item affects profit or loss.

In case of variable interest-rate hedges, the amounts recognized in the statement of Other comprehensive income are reclassified to results within financial costs at the same time the associated debts accrue interest.

For fuel price hedges, the amounts shown in the statement of Other comprehensive income are reclassified to results under the line item Cost of sales to the extent that the fuel subject to the hedge is used.

For foreign currency hedges, the amounts recognized in the statement of Other comprehensive income are reclassified to income as deferred revenue resulting from the use of points, are recognized as Income.

When hedging instruments mature or are sold or when they do not meet the requirements to be accounted for as hedges, any gain or loss accumulated in the statement of Other comprehensive income until that moment remains in the statement of other comprehensive income and is reclassified to the consolidated statement of income when the hedged transaction is finally recognized. When it is expected that the hedged transaction is no longer going to occur, the gain or

17

loss accumulated in the statement of other comprehensive income is taken immediately to the consolidated statement of income as "Other gains (losses)".

(c) Derivatives not booked as a hedge

The changes in fair value of any derivative instrument that is not booked as a hedge are shown immediately in the consolidated statement of income in "Other gains (losses)".

2.11. Inventories

Inventories, detailed in Note 10, are shown at the lower of cost and their net realizable value. The cost is determined on the basis of the weighted average cost method (WAC). The net realizable value is the estimated selling price in the normal course of business, less estimated costs necessary to make the sale.

2.12. Trade and other accounts receivable

Trade accounts receivable are shown initially at their fair value and later at their amortized cost in accordance with the effective interest rate method, less the allowance for impairment losses. An allowance for impairment loss of trade accounts receivable is made when there is objective evidence that the Company will not be able to recover all the amounts due according to the original terms of the accounts receivable.

The existence of significant financial difficulties on the part of the debtor, the probability that the debtor is entering bankruptcy or financial reorganization and the default or delay in making payments are considered indicators that the receivable has been impaired. The amount of the provision is the difference between the book value of the assets and the present value of the estimated future cash flows, discounted at the original effective interest rate. The book value of the asset is reduced by the amount of the allowance and the loss is shown in the consolidated statement of income in Cost of sales. When an account receivable is written off, it is charged to the allowance account for accounts receivable.

2.13. Cash and cash equivalents

Cash and cash equivalents include cash and bank balances, time deposits in financial institutions, and other short-term and highly liquid investments.

2.14. Capital

The common shares are classified as net equity.

Incremental costs directly attributable to the issuance of new shares or options are shown in net equity as a deduction from the proceeds received from the placement of shares.

2.15. Trade and other accounts payables

Trade payables and other accounts payable are initially recognized at fair value and subsequently at amortized cost.

18

2.16. Interest-bearing loans

Financial liabilities are shown initially at their fair value, net of the costs incurred in the transaction. Later, these financial liabilities are valued at their amortized cost; any difference between the proceeds obtained (net of the necessary arrangement costs) and the repayment value, is shown in the consolidated statement of income during the term of the debt, according to the effective interest rate method.

Financial liabilities are classified in current and non-current liabilities according to the contractual payment dates of the nominal principal.

2.17. Current and deferred taxes

The expense by current tax is comprised of income and deferred taxes.

The charge for current tax is calculated based on tax laws in force on the date of statement of financial position, in the countries in which the subsidiaries and associates operate and generate taxable income.

Deferred taxes are calculated using the liability method, on the temporary differences arising between the tax bases of assets and liabilities and their book values. However, if the temporary differences arise from the initial recognition of a liability or an asset in a transaction different from a business combination that at the time of the transaction does not affect the accounting result or the tax gain or loss, they are not booked. The deferred tax is determined using the tax rates (and laws) that have been enacted or substantially enacted at the consolidated financial statements close, and are expected to apply when the related deferred tax asset is realized or the deferred tax liability discharged.

Deferred tax assets are recognized when it is probable that there will be sufficient future tax earnings with which to compensate the temporary differences.

The tax (current and deferred) is recognized in income by function, unless it relates to an item recognized in Other comprehensive income, directly in equity or from business combination. In that case the tax is also recognized in Other comprehensive income, directly in income by function or goodwill, respectively.

2.18. Employee benefits

(a) Personnel vacations

The Company recognizes the expense for personnel vacations on an accrual basis.

(b) Share-based compensation

The compensation plans implemented based on the shares of the Company are recognized in the consolidated financial statements in accordance with IFRS 2: Share-based payments, for plans based on the granting of options, the effect of fair value is recorded in equity with a charge to remuneration in a linear manner between the date of grant of said options and the date on which

19

they become irrevocable, for the plans considered as cash settled award the fair value, updated as of the closing date of each reporting period, is recorded as a liability with charge to remuneration.

(c) Post-employment and other long-term benefits

Provisions are made for these obligations by applying the method of the projected unit credit method, and taking into account estimates of future permanence, mortality rates and future wage increases determined on the basis of actuarial calculations. The discount rates are determined by reference to market interest-rate curves. Actuarial gains or losses are shown in other comprehensive income.

(d) Incentives

The Company has an annual incentives plan for its personnel for compliance with objectives and individual contribution to the results. The incentives eventually granted consist of a given number or portion of monthly remuneration and the provision is made on the basis of the amount estimated for distribution.

2.19. Provisions

Provisions are recognized when:

- (i) The Company has a present legal or implicit obligation as a result of past events;
- (ii) It is probable that payment is going to be necessary to settle an obligation; and
- (iii) The amount has been reliably estimated.

2.20. Revenue recognition

Revenues include the fair value of the proceeds received or to be received on sales of goods and rendering services in the ordinary course of the Company's business. Revenues are shown net of refunds, rebates and discounts.

(a) Rendering of services

(i) Passenger and cargo transport

The Company shows revenue from the transportation of passengers and cargo once the service has been provided.

Consistent with the foregoing, the Company presents the deferred revenues, generated by anticipated sale of flight tickets and freight services, in heading Other non - financial liabilities in the Statement of Financial Position.

(ii) Frequent flyer program

The Company currently has a frequent flyer programs, whose objective is customer loyalty through the delivery of kilometers or points fly whenever the programs holders make certain flights, use the

20

services of entities registered with the program or make purchases with an associated credit card. The kilometers or points earned can be exchanged for flight tickets or other services of associated entities.

The consolidated financial statements include liabilities for this concept (deferred income), according to the estimate of the valuation established for the kilometers or points accumulated pending use at that date, in accordance with IFRIC 13: Customer loyalty programs.

(iii) Other revenues

The Company records revenues for other services when these have been provided.

(b) Dividend income

Dividend income is booked when the right to receive the payment is established.

2.21. Leases

(a) When the Company is the lessee – financial lease

The Company leases certain Property, plant and equipment in which it has substantially all the risk and benefits deriving from the ownership; they are therefore classified as financial leases. Financial leases are initially recorded at the lower of the fair value of the asset leased and the present value of the minimum lease payments.

Every lease payment is separated between the liability component and the financial expenses so as to obtain a constant interest rate over the outstanding amount of the debt. The corresponding leasing obligations, net of financial charges, are included in Other financial liabilities. The element of interest in the financial cost is charged to the consolidated statement of income over the lease period so that it produces a constant periodic rate of interest on the remaining balance of the liability for each year. The asset acquired under a financial lease is depreciated over its useful life and is included in Property, plant and equipment.

(b) When the Company is the lessee – operating lease

Leases, in which the lessor retains an important part of the risks and benefits deriving from ownership, are classified as operating leases. Payments with respect to operating leases (net of any incentive received from the lessor) are charged in the consolidated statement of income on a straight-line basis over the term of the lease.

2.22. Non-current assets or disposal groups classified as held for sale

Non-current assets (or disposal groups) classified as assets held for sale are shown at the lesser of their book value and the fair value less costs to sell.

2.23. Maintenance

The costs incurred for scheduled heavy maintenance of the aircraft's fuselage and engines are capitalized and depreciated until the next maintenance. The depreciation rate is determined on technical grounds, according to the use of the aircraft expressed in terms of cycles and flight hours.

21

In case of own aircraft or under financial leases, these maintenance cost are capitalized as Property, plant and equipment, while in the case of aircraft under operating leases, a liability is accrued based on the use of the main components is recognized, since a contractual obligation with the lessor to return the aircraft on agreed terms of maintenance levels exists. These are recognized as Cost of sales.

Additionally, some leases establish the obligation of the lessee to make deposits to the lessor as a guarantee of compliance with the maintenance and return conditions. These deposits, often called maintenance reserves, accumulate until a major maintenance is performed, once made, the recovery is requested to the lessor. At the end of the contract period, there is comparison between the reserves that have been paid and required return conditions, and compensation between the parties are made if applicable.

The unscheduled maintenance of aircraft and engines, as well as minor maintenance, are charged to results as incurred.

2.24. Environmental costs

Disbursements related to environmental protection are charged to results when incurred.

NOTE 3 - FINANCIAL RISK MANAGEMENT

3.1. Financial risk factors

The Company is exposed to different financial risks: (a) market risk, (b) credit risk, and (c) liquidity risk. The program overall risk management of the Company aims to minimize the adverse effects of financial risks affecting the company.

(a) Market risk

Due to the nature of its operations, the Company is exposed to market factors such as: (i) fuel-price risk, (ii) exchange -rate risk, and (iii) interest -rate risk.

The Company has developed policies and procedures for managing market risk, which aim to identify, quantify, monitor and mitigate the adverse effects of changes in market factors mentioned above.

For this, the Administration monitors the evolution of price levels and rates, and quantifies their risk exposures (Value at Risk), and develops and implements hedging strategies.

(i) Fuel-price risk:

Exposition:

For the execution of its operations the Company purchases a fuel called Jet Fuel grade 54 USGC, which is subject to the fluctuations of international fuel prices.

22

Mitigation:

To cover the risk exposure fuel, the Company operates with derivative instruments (swaps and options) whose underlying assets may be different from Jet Fuel, being possible use West Texas Intermediate (“WTI”) crude, Brent (“BRENT”) crude and distillate Heating Oil (“HO”), which have a high correlation with Jet Fuel and are highly liquid.

Fuel Hedging Results:

During the period ended at December 31, 2016, the Company recognized losses of US\$ 48.0 million on fuel derivative. During the same period of 2015, the Company recognized losses of US\$ 239.4 million for the same reason.

At December 31, 2016, the market value of its fuel positions amounted to US\$ 8.1 million (positive). At December 31, 2015, this market value was US\$ 56.4 million (negative).

The following tables show the level of hedge for different periods:

Positions as of December 31, 2016 (*)	Maturities		
	Q117	Q217	Total
Percentage of the hedge of expected consumption value	21%	16%	18%

(*) The volume shown in the table considers all the hedging instruments (swaps and options).

Positions as of December 31, 2015 (*)	Maturities				
	Q116	Q216	Q316	Q416	Total
Percentage of the hedge of expected consumption value	63%	27%	27%	11%	32%

(*) The volume shown in the table considers all the hedging instruments (swaps and options).

Sensitivity analysis

A drop in fuel price positively affects the Company through a reduction in costs. However, also negatively affects contracted positions as these are acquired to protect the Company against the risk of a rise in price. The policy therefore is to maintain a hedge-free percentage in order to be competitive in the event of a drop in price.

The current hedge positions they are booked as cash flow hedge contracts, so a variation in the fuel price has an impact on the Company’s net equity.

The following table shows the sensitivity analysis of the financial instruments according to reasonable changes in the fuel price and their effect on equity. The term of the projection was defined until the end of the last current fuel hedge contract, being the last business day of the last quarter of 2017.

23

The calculations were made considering a parallel movement of US\$ 5 per barrel in the curve of the BRENT and JET crude futures benchmark price at the end of September 2016 and the end of December, 2015.

Benchmark price (US\$ per barrel)	Positions as of December 31, 2016 effect on equity (millions of US\$)	Positions as of December 31, 2015 effect on equity (millions of US\$)
+5	+3.12	+5.41
-5	-4.78	-2.78

Given the fuel hedge structure during the year 2016, which considers a hedge-free portion, a vertical fall by 5 dollars in the JET benchmark price (the monthly daily average), would have meant an impact of approximately US\$ 116.3 million in the cost of total fuel consumption for the same period. For the year 2016, a vertical rise by 5 dollars in the JET benchmark price (the monthly daily average) would have meant an impact of approximately US\$ 114.5 million of increased fuel costs.

(ii) Foreign exchange rate risk:

Exposition:

The functional and presentation currency of the Financial Statements of the Parent Company is the United States dollar, so the risk of Transactional exchange rate and Conversion arises mainly from its own operating activities of the business, strategic and accounting of the Company are denominated in a different currency than the functional currency.

LATAM Subsidiaries are also exposed to currency risk that impacts the consolidated results of the Company.

Most currency exposure of LATAM comes from the concentration of business in Brazil, which are mostly denominated in Brazilian Real (BRL), being actively managed by the company.

Additionally, the company manages the economic exposure to operating revenues in Pound Sterling (GBP).

In lower concentrations the Company is therefore exposed to fluctuations in others currencies, such as: Euro, Australian Dollar, Colombian Peso, Chilean Peso, Argentine Peso, Paraguayan Guarani, Mexican Peso, Peruvian Sol and New Zealand Dollar.

Mitigation:

The Company mitigates currency risk exposures by contracting derivative instruments or through natural hedges or execution of internal operations.

FX Hedging Results:

With the aim of reducing exposure to exchange rate risk on operating cash flows in 2016 and 2017, and secure the operating margin, LATAM and TAM conduct hedging through FX derivatives.

24

At December 31, 2016, the market value of its FX positions amounted to US\$ 1.1 million (negative). At end of December 2015 the market value was of US\$ 8.0 million (positive).

During the period ended at December 31, 2016 the Company recognized losses of US\$ 40.3 million on hedging FX. During the same period of 2015 the Company recognized gains of US\$ 19.0 million on hedging FX.

At end of December 2016, the Company has contracted FX derivatives for US\$ 60 million to BRL and US\$ 10 million to GBP. At end of December 2015, the Company had contracted FX for US\$ 270 million to BRL, US\$ 30 million to EUR and US\$ 15 million to GBP.

Sensitivity analysis:

A depreciation of exchange rate RS/ US\$ and US\$/GBP, affects negatively the Company for a rise of its costs in US\$, however, it also affects positively the value of contracted derivate positions.

The FX derivatives are registered for as hedges of cash flow, therefore, a variation in the exchange rate has an impact on the market value of derivatives, whose changes impact on the Company's net equity.

The following table presents the sensitivity of derivative FX Forward instruments agrees with reasonable changes to exchange rate and its effect on equity. The projection term was defined until the end of the last current contract hedge, being the last business day of the first quarter of 2017:

Appreciation (depreciation)* of RS /GBP	Effect at December 31, 2016 Millions of US\$	Effect at December 31, 2015 Millions of US\$
-10%	-1.02	-21.28
+10%	+3.44	+16.71

In the case of TAM S.A. which operates with the Brazilian Real as its functional currency, a large proportion of the company's assets liabilities are expressed in United States Dollars. Therefore, this subsidiary's profit and loss varies when its financial assets and liabilities, and its accounts receivable listed in dollars are converted to Brazilian Reals. This impact on profit and loss is consolidated in the Company.

In order to reduce the volatility on the financial statements of the Company caused by rises and falls in the RS/US\$ exchange rate, the Company has contracted hedging derivatives has conducted transactions for to reduce the net US\$ liabilities held by TAM S.A.

25

The following table shows the variation of financial performance to appreciate or depreciate 10% exchange rate RS/US\$:

Appreciation (depreciation)* of RS/US\$	Effect at December 31, 2016 Millions of US\$	Effect at December 31, 2015 Millions of US\$
-10%	+119.2	+67.6
+10%	-119.2	-67.6

(*) Appreciation (depreciation) of US\$ regard to the covered currencies.

Effects of exchange rate derivatives in the Financial Statements

The profit or losses caused by changes in the fair value of hedging instruments are segregated between intrinsic value and temporary value. The intrinsic value is the actual percentage of cash flow covered, initially shown in equity and later transferred to income, while the hedge transaction is recorded in income. The temporary value corresponds to the ineffective portion of cash flow hedge which is recognized in the financial results of the Company (Note 19).

Due to the functional currency of TAM S.A. and Subsidiaries is the Brazilian real, the Company presents the effects of the exchange rate fluctuations in Other comprehensive income by converting the Statement of financial position and Income statement of TAM S.A. and Subsidiaries from their functional currency to the U.S. dollar, which is the presentation currency of the consolidated financial statement of LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries. The Goodwill generated in the Business combination is recognized as an asset of TAM S.A. and Subsidiaries in Brazilian real whose conversion to U.S. dollar also produces effects in Other comprehensive income.

The following table shows the change in Other comprehensive income recognized in Total equity in the case of appreciate or depreciate 10% the exchange rate RS/US\$:

Appreciation (depreciation) of RS/US\$	Effect at December 31, 2016 Millions of US\$	Effect at December 31, 2015 Millions of US\$
-10%	+351.04	+296.41
+10%	-287.22	-242.52

(iii) Interest -rate risk:

Exposition:

The Company is exposed to fluctuations in interest rates affecting the markets future cash flows of the assets, and current and future financial liabilities.

The Company is exposed in one portion to the variations of London Inter-Bank Offer Rate ("LIBOR") and other interest rates of less relevance are Brazilian Interbank Deposit Certificate ("ILC"), and the Interest Rate Term of Brazil ("TJLP").

26

Mitigation:

In order to reduce the risk of an eventual rise in interest rates, the Company has signed interest-rate swap and call option contracts. Currently a 63% (71% at December 31, 2015) of the debt is fixed to fluctuations in interest rate.

Rate Hedging Results:

At December 31, 2016, the market value of the positions of interest rate derivatives amounted to US\$ 17.2 million (negative). At end of December 2015 this market value was US\$ 39.8 million (negative).

Sensitivity analysis:

The following table shows the sensitivity of changes in financial obligations that are not hedged against interest-rate variations. These changes are considered reasonably possible, based on current market conditions each date.

Increase (decrease) futures curve in libor 3 months	Positions as of December 31, 2016 effect on profit or loss before tax (millions of US\$)	Positions as of December 31, 2015 effect on profit or loss before tax (millions of US\$)
+100 basis points	-32.16	-26.70
-100 basis points	+32.16	+26.70

Much of the current rate derivatives are registered for as hedges of cash flow, therefore, a variation in the exchange rate has an impact on the market value of derivatives, whose changes impact on the Company's net equity.

The calculations were made increasing (decreasing) vertically 100 basis points of the three-month Libor futures curve, being both reasonably possible scenarios according to historical market conditions.

Increase (decrease) futures curve in libor 3 months	Positions as of December 31, 2016 effect on equity (millions of US\$)	Positions as of December 31, 2015 effect on equity (millions of US\$)
+100 basis points	+3.93	+8.71
-100 basis points	-4.03	-9.02

The assumptions of sensitivity calculation must assume that forward curves of interest rates do not necessarily reflect the real value of the compensation flows. Moreover, the structure of interest rates is dynamic over time.

During the periods presented, the Company has no registered amounts by ineffectiveness in consolidated statement of income for this kind of hedging.

27

(b) Credit risk

Credit risk occurs when the counterparty to a financial agreement or instrument fails to discharge an obligation due or financial instrument, leading to a loss in market value of a financial instrument (only financial assets, not liabilities).

The Company is exposed to credit risk due to its operative and financial activities, including deposits with banks and financial institutions, investments in other kinds of instruments, exchange-rate transactions and the contracting of derivative instruments or options.

To reduce the credit risk associated with operational activities, the Company has established credit limits to abridge the exposure of their debtors which are monitored permanently (mainly in case of operational activities in Brazil with travel agents).

As a way to mitigate credit risk related to financial activities, the Company requires that the counterparty to the financial activities remain at least investment grade by major Risk Assessment Agencies. Additionally the company has established maximum limits for investments which are monitored regularly.

(i) Financial activities

Cash surpluses that remain after the financing of assets necessary for the operation are invested according to credit limits approved by the Company's Board, mainly in time deposits with different financial institutions, private investment funds, short-term mutual funds, and easily-liquidated corporate and sovereign bonds with short remaining maturities. These investments are booked as Cash and cash equivalents and Other current financial assets.

In order to reduce counterparty risk and to ensure that the risk assumed is known and managed by the Company, investments are diversified among different banking institutions (both local and international). The Company evaluates the credit standing of each counterparty and the levels of investment, based on (i) their credit rating, (ii) the equity size of the counterparty, and (iii) investment limits according to the Company's level of liquidity. According to these three parameters, the Company chooses the most restrictive parameter of the previous three and based on this, establishes limits for operations with each counterparty.

The Company has no guarantees to mitigate this exposure.

(ii) Operational activities

The Company has four large sales "clusters": travel agencies, cargo agents, airlines and credit-card administrators. The first three are governed by International Air Transport Association, international ("IATA") organization comprising most of the airlines that represent over 90% of scheduled commercial traffic and one of its main objectives is to regulate the financial transactions between airlines and travel agents and cargo. When an agency or airline does not pay their debt, they are excluded from operating with IATA's member airlines. In the case of credit-card administrators, they are fully guaranteed by 100% by the issuing institutions.

The exposure consists of the term granted, which fluctuates between 1 and 45 days.

One of the tools the Company uses for reducing credit risk is to participate in global entities related to the industry, such as IATA, Business Sales Processing (“BSP”), Cargo Account Settlement Systems (“CASS”), IATA Clearing House (“ICH”) and banks (credit cards). These institutions fulfill the role of collectors and distributors between airlines and travel and cargo agencies. In the case of the Clearing House, it acts as an offsetting entity between airlines for the services provided between them. A reduction in term and implementation of guarantees has been achieved through these entities. Currently the sales invoicing of TAM Linhas Aéreas S.A. related with travel agents and cargo agents for domestic transportation in Brazil is done directly by TAM Linhas Aéreas S.A.

Credit quality of financial assets

The external credit evaluation system used by the Company is provided by IATA. Internal systems are also used for particular evaluations or specific markets based on trade reports available on the local market. The internal classification system is complementary to the external one, i.e. for agencies or airlines not members of IATA, the internal demands are greater.

To reduce the credit risk associated with operational activities, the Company has established credit limits to abridge the exposure of their debtors which are monitored permanently (mainly in case of operational activities of TAM Linhas Aéreas S.A. with travel agents). The bad-debt rate in the principal countries where the Company has a presence is insignificant.

(c) Liquidity risk

Liquidity risk represents the risk that the Company has no sufficient funds to meet its obligations.

Because of the cyclical nature of the business, the operation, and its investment and financing needs related to the acquisition of new aircraft and renewal of its fleet, plus the financing needs, the Company requires liquid funds, defined as cash and cash equivalents plus other short term financial assets, to meet its payment obligations.

The liquid funds, the future cash generation and the capacity to obtain additional funding, through bond issuance and banking loans, will allow the Company to obtain sufficient alternatives to face its investment and financing future commitments.

The liquid funds balance as of December 31, 2016 is US\$ 1,486 million (US\$ 1,360 million at December 31, 2015), invested in short term instruments through financial high credit rating levels entities.

In addition to the liquid funds, the Company has access to short term credit line. As of December 31, 2016, LATAM has working capital credit lines with multiple banks and additionally has a US\$ 325 million undrawn committed credit line (US\$ 130 million at December 31, 2015).

Class of liability for the analysis of liquidity risk ordered by date of maturity as of December 31, 2016
 Debtor: LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries, Tax No. 89.862.200-2 Chile.

Tax No.	Creditor	Creditor country	Currency	Up to	More than	More than	More than	More than	Total	Nominal value	Amortization	Effective rate	Nominal rate
				90 days	90 days to one year	one to three years	three to five years	five years					
				ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$		%	%
Loans to exporters													
97.032.000-8	BBVA	Chile	US\$	75,212	-	-	-	-	75,212	75,000	At Expiration	1.85	1.85
97.032.000-8	BBVA	Chile	UF	-	52,675	-	-	-	52,675	50,381	At Expiration	5.23	4.43
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	30,193	-	-	-	-	30,193	30,000	At Expiration	2.39	2.39
97.030.000-7	ES TADO	Chile	US\$	40,191	-	-	-	-	40,191	40,000	At Expiration	1.91	1.91
97.003.000-K	BANCO DO BRASIL	Chile	US\$	72,151	-	-	-	-	72,151	70,000	At Expiration	3.08	3.08
97.951.000-4	HSBC	Chile	US\$	12,054	-	-	-	-	12,054	12,000	At Expiration	1.79	1.79
Obligations with the public													
97.023.000-9	CORP BANCA	Chile	UF	20,808	61,112	63,188	16,529	-	161,637	153,355	Quarterly	4.06	4.06
0-E	BLADEX	U.S.A.	US\$	-	14,579	31,949	-	-	46,528	42,500	Semiannual	5.14	5.14
0-E	DVB BANK SE	U.S.A.	US\$	145	199	28,911	-	-	29,255	28,911	Quarterly	1.86	1.86
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	1,497	4,308	160,556	-	-	166,361	158,194	Quarterly	3.55	3.55
Obligations with the public													
0-E	BANK OF NEW YORK	U.S.A.	US\$	-	36,250	72,500	518,125	-	626,875	500,000	At Expiration	7.77	7.25
Guaranteed obligations													
0-E	CREDIT AGRICOLE	France	US\$	11,728	30,916	65,008	33,062	3,760	144,474	138,417	Quarterly	2.21	1.81
0-E	BNP PARIBAS	U.S.A.	US\$	13,805	56,324	142,178	141,965	376,894	731,166	628,118	Quarterly	2.97	2.96
0-E	WELLS FARGO	U.S.A.	US\$	35,896	107,830	287,878	288,338	411,076	1,131,018	1,056,345	Quarterly	2.37	1.68
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	U.S.A.	US\$	25,833	79,043	206,952	200,674	733,080	1,245,582	967,336	Quarterly	4.25	4.25
0-E	CITIBANK	U.S.A.	US\$	20,224	61,020	164,077	166,165	184,053	595,539	548,168	Quarterly	2.72	1.96
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	5,857	17,697	47,519	48,024	26,448	145,545	138,574	Quarterly	1.98	1.44
0-E	BTMU	U.S.A.	US\$	3,163	9,568	25,752	26,117	27,270	91,870	85,990	Quarterly	2.31	1.72
0-E	APPLE BANK	U.S.A.	US\$	1,551	4,712	12,693	12,891	13,857	45,704	42,754	Quarterly	2.29	1.69
0-E	US BANK	U.S.A.	US\$	18,563	55,592	147,357	146,045	230,747	598,304	532,608	Quarterly	3.99	2.81
0-E	DELTS CHE BANK	U.S.A.	US\$	6,147	18,599	31,640	31,833	48,197	136,416	117,263	Quarterly	3.86	3.86
0-E	NATIXS	France	US\$	14,779	44,826	116,809	96,087	206,036	478,537	422,851	Quarterly	2.60	2.57
0-E	P K AirFinance	U.S.A.	US\$	2,265	6,980	19,836	25,610	3,153	57,844	54,787	Monthly	2.40	2.40
0-E	KFW IPEX-BANK	Germany	US\$	2,503	7,587	18,772	9,178	-	38,040	36,191	Quarterly	2.55	2.55
0-E	AIRBUS FINANCIAL	U.S.A.	US\$	1,982	5,972	16,056	7,766	-	31,776	30,199	Monthly	2.49	2.49
0-E	INVES TEC	England	US\$	1,880	10,703	25,369	25,569	23,880	87,401	72,202	Semiannual	5.67	5.67
Other guaranteed obligations													
0-E	CREDIT AGRICOLE	France	US\$	1,501	4,892	268,922	-	-	275,315	256,860	At Expiration	2.85	2.85
Financial leases													
0-E	ING	U.S.A.	US\$	5,889	17,671	34,067	12,134	-	69,761	63,698	Quarterly	5.62	4.96
0-E	CREDIT AGRICOLE	France	US\$	1,788	5,457	-	-	-	7,245	7,157	Quarterly	1.85	1.85
0-E	CITIBANK	U.S.A.	US\$	6,083	18,250	48,667	14,262	-	87,262	78,249	Quarterly	6.40	5.67
0-E	PEFCO	U.S.A.	US\$	17,558	50,593	67,095	3,899	-	139,145	130,811	Quarterly	5.39	4.79
0-E	BNP PARIBAS	U.S.A.	US\$	13,744	41,508	79,165	22,474	-	156,891	149,119	Quarterly	3.69	3.26
0-E	WELLS FARGO	U.S.A.	US\$	5,591	16,751	44,615	44,514	1,880	113,351	103,326	Quarterly	3.98	3.54
0-E	DVB BANK SE	U.S.A.	US\$	4,773	9,541	-	-	-	14,314	14,127	Quarterly	2.57	2.57
0-E	RRPF ENGINE	England	US\$	-	-	8,248	8,248	12,716	29,212	25,274	Monthly	2.35	2.35
Other loans													
0-E	BOEING	U.S.A.	US\$	163	320	26,214	-	-	26,697	26,214	At Expiration	2.35	2.35
0-E	CITIBANK (*)	U.S.A.	US\$	25,802	77,795	207,001	103,341	-	413,939	370,389	Quarterly	6.00	6.00
Hedging derivatives													
-	OTHERS	-	US\$	7,364	15,479	7,846	-	-	30,689	-	-	-	-
Total				508,683	944,749	2,476,840	2,002,850	2,303,047	8,236,169	7,257,368			

(*) Securitized bond with the future flows from the sales with credit card in United States and Canada.

Class of liability for the analysis of liquidity risk ordered by date of maturity as of December 31, 2016
 Debtor: TAMS A. and Subsidiaries, Tax No. 02.012.862/0001-60, Brazil.

Tax No.	Creditor	Creditor country	Currency	Up to	More than	More than	More than	More than	Total	Nominal	Amortization	Effective	Nominal
				90 days	90 days to one year	one to three years	three to five years	five years		value		rate	rate
				ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$		%	%
Bank loans													
0-E	NEDERLANDS CHE CREDITVERZEKERINGMAATSCHAPPIJ	Holland	US\$	179	493	1,315	1,314	54	3,355	2,882	Monthly	6.01	6.01
0-E	CITIBANK	U.S. A.	US\$	1,528	203,150	-	-	-	204,678	200,000	At Expiration	3.39	3.14
Obligation with the public													
0-E	THE BANK OF NEW YORK	U.S. A.	US\$	-	352,938	83,750	562,813	-	999,501	800,000	At Expiration	8.17	8.00
Financial leases													
0-E	AFS INVESTMENT ILLC	U.S. A.	US\$	2,733	7,698	20,522	8,548	-	39,501	35,448	Monthly	1.25	1.25
0-E	DVB BANK S.E	U.S. A.	US\$	120	165	-	-	-	285	282	Monthly	2.50	2.50
0-E	GENERAL ELECTRIC CAPITAL CORPORATION	U.S. A.	US\$	3,852	5,098	-	-	-	8,950	8,846	Monthly	2.30	2.30
0-E	KFW IPEX BANK	Germany	US\$	592	1,552	-	-	-	2,144	2,123	Monthly/Quarterly	2.80	2.80
0-E	NATIXIS	France	US\$	4,290	7,837	22,834	40,968	41,834	117,763	107,443	Quarterly/Semiannual	4.90	4.90
0-E	WACAP OU LEASINGS A.	Luxemburg	US\$	833	2,385	6,457	6,542	-	16,217	14,754	Quarterly	3.00	3.00
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE MILAN BRANCH	Italy	US\$	11,875	32,116	85,995	171,553	-	301,539	279,335	Quarterly	4.18	4.11
0-E	BANCO IBMS A.	Brazil	BRL	380	1,161	35	-	-	1,576	1,031	Monthly	13.63	13.63
0-E	HP FINANCIAL SERVICE	Brazil	BRL	225	-	-	-	-	225	222	Monthly	10.02	10.02
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE	France	BRL	146	465	176	-	-	787	519	Monthly	13.63	13.63
Total				26,753	615,058	221,084	791,738	41,888	1,696,521	1,452,885			

31

Class of liability for the analysis of liquidity risk ordered by date of maturity as of December 31, 2016
 Debtor: LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries, Tax No. 89.862.200-2, Chile.

Tax No.	Creditor	Creditor country	Currency	Up to	More than	More than	More than	Total	Nominal value	Amortization	Effective rate %	Nominal rate %
				90 days	90 days to one year	one to three years	three to five years					
				ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$			
Trade and other accounts payables												
-	OTHERS	OTHERS	US\$	549,897	21,215	-	-	571,112	571,112	-	-	-
			CLP	48,842	(30)	-	-	48,812	48,812	-	-	-
			BRL	346,037	27	-	-	346,064	346,064	-	-	-
			Other currencies	140,471	11,467	-	-	151,938	151,938	-	-	-
Accounts payable to related parties currents												
0-E	Consultoria Administrativa Profesional S.A. de C.V.	Mexico	MXN	170	-	-	-	170	170	-	-	-
78.997.060-2	Viajes Falabella Ltda.	Chile	CLP	46	-	-	-	46	46	-	-	-
0-E	TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.	Brazil	BRL	28	-	-	-	28	28	-	-	-
65.216.000-K	Comunidad Mujer	Chile	CLP	13	-	-	-	13	13	-	-	-
78.591.370-1	Bethia S.A. y Filiales	Chile	CLP	6	-	-	-	6	6	-	-	-
79.773.440-3	Transportes San Felipe S.A.	Chile	CLP	4	-	-	-	4	4	-	-	-
0-E	Inversora Aeronáutica Argentina	Argentina	US\$	2	-	-	-	2	2	-	-	-
Total				1,085,516	32,679	-	-	1,118,195	1,118,195			
Total consolidated				1,620,952	1,592,486	2,697,924	2,794,588	2,344,935	11,050,885	9,828,448		

Class of liability for the analysis of liquidity risk ordered by date of maturity as of December 31, 2015
 Debtor: LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries, Tax No. 89.862.200-2 Chile.

Tax No.	Creditor	Creditor country	Currency	Up to 90 days ThUS\$	More than 90 days to one year ThUS\$	More than one to three years ThUS\$	More than three to five years ThUS\$	More than five years ThUS\$	Total ThUS\$	Nominal value ThUS\$	Amortization	Effective rate %	Nominal rate %
Loans to exporters													
97.032.000-8	BBVA	Chile	US\$	100,253	-	-	-	-	100,253	100,000	At Expiration	1.00	1.00
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	100,363	-	-	-	-	100,363	100,000	At Expiration	1.44	1.44
97.030.000-7	ESTADO	Chile	US\$	55,172	-	-	-	-	55,172	55,000	At Expiration	1.05	1.05
97.004.000-5	BANCO DE CHILE	Chile	US\$	50,059	-	-	-	-	50,059	50,000	At Expiration	1.42	1.42
97.003.000-K	BANCO DO BRASIL	Chile	US\$	70,133	-	-	-	-	70,133	70,000	At Expiration	1.18	1.18
97.951.000-4	HSBC	Chile	US\$	12,020	-	-	-	-	12,020	12,000	At Expiration	0.66	0.66
Bank loans													
97.023.000-9	CORPBANCA	Chile	UF	19,873	58,407	112,252	35,953	-	226,485	211,135	Quarterly	4.18	4.18
0-E	BANCO BLADEX	U.S.A.	US\$	-	9,702	30,526	15,514	-	55,742	50,000	Semiannual	4.58	4.58
0-E	DVB BANKSE	U.S.A.	US\$	146	430	154,061	-	-	154,637	153,514	Quarterly	1.67	1.67
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	1,053	-	226,712	-	-	227,765	226,712	Quarterly	2.24	2.24
Obligations with the public													
0-E	BANK OF NEW YORK	U.S.A.	US\$	-	36,250	72,500	554,375	-	663,125	500,000	At Expiration	7.77	7.25
Guaranteed obligations													
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	3,1813	92,167	210,541	55,381	12,677	402,579	389,027	Quarterly	1.83	1.66
0-E	BNP PARIBAS	U.S.A.	US\$	9,899	29,975	82,094	83,427	148,904	354,299	319,397	Quarterly	2.29	2.22
0-E	WELLS FARGO	U.S.A.	US\$	35,636	106,990	285,967	286,959	554,616	1,270,168	1,180,751	Quarterly	2.27	1.57
0-E	WILMINGTON TRUST	U.S.A.	US\$	6,110	69,232	135,334	133,363	539,019	883,058	675,696	Quarterly	4.25	4.25
0-E	CITIBANK	U.S.A.	US\$	19,478	58,741	158,957	162,459	266,273	665,908	617,002	Quarterly	2.40	1.64
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	5,585	16,848	45,653	46,740	50,124	164,950	159,669	Quarterly	1.47	0.93
0-E	BTMU	U.S.A.	US\$	2,992	9,035	24,541	25,214	39,930	101,712	96,594	Quarterly	1.82	1.22
0-E	APPLE BANK	U.S.A.	US\$	1,471	4,445	12,079	12,431	20,099	50,525	48,142	Quarterly	1.72	1.12
0-E	US BANK	U.S.A.	US\$	18,643	55,824	147,994	146,709	303,600	672,770	591,039	Quarterly	3.99	2.81
0-E	DEUTSCHE BANK	U.S.A.	US\$	5,923	17,881	39,185	30,729	63,268	156,986	136,698	Quarterly	3.40	3.40
0-E	NATIXIS	France	US\$	13,740	41,730	115,026	100,617	249,194	520,307	469,423	Quarterly	2.08	2.05
0-E	HSBC	U.S.A.	US\$	1,590	4,790	12,908	13,112	25,175	57,575	53,583	Quarterly	2.40	1.59
0-E	PK AirFinance	U.S.A.	US\$	2,172	6,675	18,928	20,812	18,104	66,691	62,514	Monthly	2.04	2.04
0-E	KFW IPEX-BANK	Germany	US\$	728	2,232	5,684	4,131	1,658	14,433	13,593	Quarterly	2.45	2.45
Other guaranteed obligations													
0-E	DVB BANKSE	U.S.A.	US\$	8,225	24,695	-	-	-	32,920	32,492	Quarterly	2.32	2.32
Financial leases													
0-E	ING	U.S.A.	US\$	9,214	26,054	41,527	28,234	-	105,029	94,998	Quarterly	5.13	4.57
0-E	CREDIT AGRICOLE	France	US\$	1,711	5,236	7,216	-	-	14,163	13,955	Quarterly	1.28	1.28
0-E	CITIBANK	U.S.A.	US\$	6,083	18,250	48,667	38,596	-	111,596	97,383	Quarterly	6.40	5.67
0-E	PEFCO	U.S.A.	US\$	17,556	52,674	115,934	23,211	-	209,375	192,914	Quarterly	5.37	4.77
0-E	BNP PARIBAS	U.S.A.	US\$	113,668	34,292	86,206	3,1782	-	163,648	153,107	Quarterly	4.08	3.64
0-E	WELLS FARGO	U.S.A.	US\$	5,594	16,768	44,663	44,565	24,125	135,715	121,628	Quarterly	3.98	3.54
0-E	DVB BANKSE	U.S.A.	US\$	4,732	14,225	14,269	-	-	33,226	32,567	Quarterly	2.06	2.06
0-E	BANC OF AMERICA	U.S.A.	US\$	703	2,756	-	-	-	3,459	2,770	Monthly	1.41	1.41
Other loans													
0-E	BOEING	U.S.A.	US\$	655	533	151,362	-	-	152,550	151,362	At Expiration	1.80	1.80
0-E	CITIBANK (*)	U.S.A.	US\$	25,820	77,850	207,190	206,749	-	517,609	450,000	Quarterly	6.00	6.00
Hedging derivatives													
-	OTROS	-	US\$	12,232	33,061	40,986	3,688	16	89,983	85,653	-	-	-
Total				668,745	927,748	2,648,962	2,104,751	2,316,782	8,666,988	7,770,678			

(*) Securitized bond with the future flows from the sales with credit card in United States and Canada.

Class of liability for the analysis of liquidity risk ordered by date of maturity as of December 31, 2015
 Debtor: TAM S.A. and Subsidiaries, Tax No. 02.012.862/0001-60, Brazil.

Tax No.	Creditor	Creditor country	Currency	Up to	More than	More than	More than	More than	Total	Nominal value	Amortization	Effective rate	Nominal rate
				90 days	90 days to one year	one to three years	three to five years	five years					
Bank loans													
0-E	NEDERLANDSCHE CREDIETVERZEKERING MAATSCHAPPIJ	Holland	US\$	181	493	1,315	1,314	712	4,015	3,353	Monthly	6.01	6.01
Obligation with the public													
0-E	BANK OF NEW YORK	U.S.A.	US\$	440	65,321	397,785	86,590	521,727	1,071,863	800,000	At Expiration	8.17	8.00
Financial leases													
0-E	AFS INVESTMENT IX LLC	U.S.A.	US\$	2,771	7,700	20,527	18,808	-	49,806	43,505	Monthly	1.25	1.25
0-E	AIRBUS FINANCIAL	U.S.A.	US\$	3,715	11,054	21,830	15,730	-	52,329	49,995	Monthly	1.43	1.43
0-E	CREDIT AGRICOLE - CIB	France	US\$	4,542	-	-	-	-	4,542	4,500	Quarterly/Semiannual	3.25	3.25
0-E	DVB BANK SE	U.S.A.	US\$	123	361	284	-	-	768	755	Monthly	1.64	1.64
0-E	GENERAL ELECTRIC CAPITAL CORPORATION	U.S.A.	US\$	3,834	11,437	9,050	-	-	24,321	23,761	Monthly	1.25	1.25
0-E	KFW IPEX-BANK	Germany	US\$	3,345	6,879	15,973	12,429	-	38,626	36,899	Monthly/Quarterly	1.72	1.72
0-E	NATIXIS	France	US\$	4,338	7,812	22,635	23,030	70,925	128,740	115,020	Quarterly/Semiannual	3.85	3.85
0-E	PK AIR FINANCE US, INC.	U.S.A.	US\$	1,428	21,992	-	-	-	23,420	23,045	Monthly	1.75	1.75
0-E	WACAPOU LEASING S.A.	Luxemburg	US\$	520	1,386	3,198	14,567	-	19,671	18,368	Quarterly	2.00	2.00
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE MILAN BRANCH	Italy	US\$	11,993	31,874	85,695	214,612	-	344,174	312,486	Quarterly	3.63	3.55
0-E	BANCO IBM S.A.	Brazil	BRL	267	846	1,230	-	-	2,343	1,728	Monthly	14.14	14.14
0-E	HP FINANCIAL SERVICE	Brazil	BRL	188	564	188	-	-	940	882	Monthly	10.02	10.02
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE	France	BRL	104	330	626	-	-	1,060	775	Monthly	14.14	14.14
Total				37,789	168,049	580,336	387,080	593,364	1,766,618	1,435,072			

34

Class of liability for the analysis of liquidity risk ordered by date of maturity as of December 31, 2015
 Debtor: LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries, Tax No. 89.862.200-2, Chile.

Tax No.	Creditor	Creditor country	Currency	Up to	More than	More than	More than	More than	Total	Nominal	Amortization	Effective	Nominal	
				90 days	90 days to one year	one to three years	three to five years	five years		value		rate	rate	
				ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$			%	%	
Trade and other accounts payables														
-	OTHERS	OTHERS	US\$	442,320	14,369	-	-	-	456,689	456,689	-	-	-	
			CLP	39,823	114	-	-	-	39,937	39,937	-	-	-	
			BRL	301,569	16	-	-	-	301,585	301,585	-	-	-	
			Others currencies	218,347	9,016	-	-	-	227,363	227,363	-	-	-	
Accounts payable to related parties currents														
65.216.000-K	COMUNIDAD MUJER	Chile	CLP	10	-	-	-	-	10	10	-	-	-	
78.591.370-1	BETHA S.A. Y FILIALES	Chile	CLP	5	-	-	-	-	5	5	-	-	-	
78.997.060-2	Viajes Falabella Ltda.	Chile	CLP	68	-	-	-	-	68	68	-	-	-	
0-E	Consultoría Administrativa Profesional	Mexico	MXN	342	-	-	-	-	342	342	-	-	-	
0-E	INVERSORA AERONÁUTICA ARGENTINA	Argentina	US\$	22	-	-	-	-	22	22	-	-	-	
Total				1,002,506	23,515	-	-	-	1,026,021	1,026,021				
Total consolidated				1,709,040	1,119,312	3,229,298	2,491,831	2,910,146	11,459,627	10,231,771				

35

The Company has fuel, interest rate and exchange rate hedging strategies involving derivatives contracts with different financial institutions. The Company has margin facilities with each financial institution in order to regulate the mutual exposure produced by changes in the market valuation of the derivatives.

At the end of 2015, the Company provided US\$ 49.6 million in derivative margin guarantees, for cash and stand-by letters of credit. At December 31, 2016, the Company had provided US\$ 30.2 million in guarantees for Cash and cash equivalent and stand-by letters of credit. The decrease was due at: i) maturity of hedge contracts, ii) acquire of new fuel purchase contracts, and iii) changes in fuel prices, exchange rate and interest rates.

3.2. Capital risk management

The Company's objectives, with respect to the management of capital, are (i) to comply with the restrictions of minimum equity and (ii) to maintain an optimal capital structure.

The Company monitors its contractual obligations and the regulatory limitations in the different countries where the entities of the group are domiciled to assure they meet the limit of minimum net equity, where the most restrictive limitation is to maintain a positive net equity.

Additionally, the Company periodically monitors the short and long term cash flow projections to assure the Company has adequate sources of funding to generate the cash requirement to face its investment and funding future commitments.

The Company international credit rating is the consequence of the Company capacity to face its long terms financing commitments. As of December 31, 2016 the Company has an international long term credit rating of BB- with negative outlook by Standard & Poor's, a B+ rating with negative outlook by Fitch Ratings and a B1 rating with stable outlook by Moody's.

3.3. Estimates of fair value.

At December 31, 2016, the Company maintained financial instruments that should be recorded at fair value. These are grouped into two categories:

1. Hedge Instruments:

This category includes the following instruments:

- Interest rate derivative contracts,
- Fuel derivative contracts,
- Currency derivative contracts.

36

2. Financial Investments:

This category includes the following instruments:

- Investments in short-term Mutual Funds (cash equivalent),
- Private investment funds.

The Company has classified the fair value measurement using a hierarchy that reflects the level of information used in the assessment. This hierarchy consists of 3 levels (I) fair value based on quoted prices in active markets for identical assets or liabilities, (II) fair value calculated through valuation methods based on inputs other than quoted prices included within level 1 that are observable for the asset or liability, either directly (that is, as prices) or indirectly (that is, derived from prices) and (III) fair value based on inputs for the asset or liability that are not based on observable market data.

The fair value of financial instruments traded in active markets, such as investments acquired for trading, is based on quoted market prices at the close of the period using the current price of the buyer. The fair value of financial assets not traded in active markets (derivative contracts) is determined using valuation techniques that maximize use of available market information. Valuation techniques generally used by the Company are quoted market prices of similar instruments and / or estimating the present value of future cash flows using forward price curves of the market at period end.

The following table shows the classification of financial instruments at fair value, depending on the level of information used in the assessment:

	As of December 31, 2016				As of December 31, 2015			
	Fair value measurements using values considered as				Fair value measurements using values considered as			
	Fair value	Level I	Level II	Level III	Fair	Level I	Level II	Level III
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Assets								
Cash and cash equivalents	15,522	15,522	-	-	26,600	26,600	-	-
Short-term mutual funds	15,522	15,522	-	-	26,600	26,600	-	-
Other financial assets, current	548,402	536,991	11,411	-	622,963	606,385	16,578	-
Fair value of fuel derivatives	10,088	-	10,088	-	6,293	-	6,293	-
Fair value of foreign currency derivatives	1,259	-	1,259	-	9,888	-	9,888	-
Interest accrued since the last payment date of Cross Currency Swap	64	-	64	-	397	-	397	-
Private investment funds	536,991	536,991	-	-	448,810	448,810	-	-
Domestic and foreign bonds	-	-	-	-	157,575	157,575	-	-
Liabilities								
Other financial liabilities, current	24,881	-	24,881	-	14,089	-	14,089	-
Fair value of interest rate derivatives	9,579	-	9,579	-	33,518	-	33,518	-
Fair value of fuel derivatives	-	-	-	-	39,818	-	39,818	-
Fair value of foreign currency derivatives	13,155	-	13,155	-	56,424	-	56,424	-
Interest accrued since the last payment date of Currency Swap	2,147	-	2,147	-	4,329	-	4,329	-
Interest rate derivatives not recognized as a hedge	-	-	-	-	-	-	-	-
Other financial liabilities, non current	6,679	-	6,679	-	16,128	-	16,128	-
Fair value of interest rate derivatives	6,679	-	6,679	-	16,128	-	16,128	-

37

Additionally, at December 31, 2016, the Company has financial instruments which are not recorded at fair value. In order to meet the disclosure requirements of fair values, the Company has valued these instruments as shown in the table below:

	As of December 31, 2016		As of December 31, 2015	
	Book value	Fair value	Book value	Fair value
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Cash and cash equivalents	933,805	933,805	726,897	726,897
Cash on hand	8,630	8,630	10,656	10,656
Bank balance	255,746	255,746	255,421	255,421
Overnight	295,060	295,060	267,764	267,764
Time deposits	374,369	374,369	193,056	193,056
Other financial assets, current	164,426	164,426	28,385	28,385
Other financial assets	164,426	164,426	28,385	28,385
Trade and other accounts receivable current	1,107,889	1,107,889	796,974	796,974
Accounts receivable from related entities	554	554	183	183
Other financial assets, non current	102,125	102,125	89,458	89,458
Accounts receivable	8,254	8,254	10,715	10,715
Other financial liabilities, current	1,814,647	2,022,290	1,510,146	1,873,552
Trade and other accounts payables	1,593,068	1,593,068	1,483,957	1,483,957
Accounts payable to related entities	269	269	447	447
Other financial liabilities, non current	6,790,273	6,970,375	7,516,257	7,382,221
Accounts payable, non-current	359,391	359,391	417,050	417,050

The book values of accounts receivable and payable are assumed to approximate their fair values, due to their short-term nature. In the case of cash on hand, bank balances, overnight, time deposits and accounts payable, non-current, fair value approximates their carrying values.

The fair value of Other financial liabilities is estimated by discounting the future contractual cash flows at the current market interest rate for similar financial instruments (Level II). In the case of Other financial assets, the valuation was performed according to market prices at period end.

38

NOTE 4 - ACCOUNTING ESTIMATES AND JUDGMENTS

The Company has used estimates to value and record certain assets, liabilities, revenue, expenditure, and commitments. Basically, these estimates relate to:

(a) Evaluation of possible losses through impairment of goodwill and intangible assets with an indefinite useful life.

As of December 31, 2016 goodwill amounted to ThUS\$ 2,710,382 (ThUS\$ 2,280,575 at December 31, 2015), while intangible assets with an indefinite useful life comprised airport slots for ThUS\$ 978,849 (ThUS\$ 816,987 at December 31, 2015), Loyalty Program for ThUS\$ 326,262 (ThUS\$ 272,312 at December 31, 2015) and Trademarks (*) for ThUS\$ 52,981 at December 31, 2015.

At least once per year the Company verifies whether goodwill and intangible assets with an indefinite useful life have suffered any losses through impairment. For the purposes of this evaluation, the Company has identified two cash-generating units (CGUs): "Air transport" and "Multiplus loyalty and coalition program." The book value of goodwill assigned to each CGU as of December 31, 2016, amounted to ThUS\$ 2,176,634 and ThUS\$ 533,748 (ThUS\$ 1,835,088 and ThUS\$ 445,487 at December 31, 2015), which included intangible assets with undefined useful life:

	Air Transport CGU		Coalition and loyalty Program Multiplus CGU	
	As of December 31, 2016	As of December 31, 2015	As of December 31, 2016	As of December 31, 2015
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Airport Slots	978,849	816,987	-	-
Trade marks (*)	-	52,981	-	-
Loyalty program	-	-	326,262	272,312

(*) At December 31, 2016, the Company has changed the estimated useful life of the brands from an indefinite useful life to a five-year period (See Note 15).

The recoverable value of these cash-generating units (CGUs) has been determined based on calculations of their value in use. The principal assumptions used by the management include: growth rate, exchange rate, discount rate, fuel prices, and other economic assumptions. The estimation of these assumptions requires significant judgment by the management, as these variables feature inherent uncertainty; however, the assumptions used are consistent with Company's internal planning. Therefore, management evaluates and updates the estimates on an annual basis, in light of conditions that affect these variables. The mainly assumptions used as well as, the corresponding sensitivity analyses are showed in Note 16.

39

(b) Useful life, residual value, and impairment of property, plant, and equipment

The depreciation of assets is calculated based on the linear model, except for certain technical components depreciated on cycles and hours flown. These useful lives are reviewed on an annual basis according with the Company's future economic benefits associated with them.

Changes in circumstances such as: technological advances, business model, planned use of assets or capital strategy may render the useful life different to the lifespan estimated. When it is determined that the useful life of property, plant, and equipment must be reduced, as may occur in line with changes in planned usage of assets, the difference between the net book value and estimated recoverable value is depreciated, in accordance with the revised remaining useful life.

Residual values are estimated in accordance with the market value that these assets will have at the end of their useful life. The assets' residual values and useful lives are reviewed, and adjusted if appropriate, once a year. An asset's carrying amount is written down immediately to its recoverable amount if the asset's carrying amount is greater than its estimated recoverable amount (note 2.8).

(c) Recoverability of deferred tax assets

Deferred taxes are calculated in accordance with the liability method, applied over temporary differences that arise between the fiscal based of assets and liabilities, and their book value. Deferred tax assets for tax losses are recognized to the extent that the realization of the related tax benefit through future taxable profits is probable. The Company makes tax and financial projections to evaluate the realization of deferred tax asset over the course of time. Additionally, these projections are ensured to be consistent with those used to measure other long term assets. As of December 31, 2016 the company recognized deferred tax assets amounting to ThUS\$ 384,580 (ThUS\$ 376,595 at December 31, 2015), and had ceased to recognize deferred tax assets for tax losses amounting to ThUS\$ 115,801 (ThUS\$ 15,513 at December 31, 2015) (Note 18).

(d) Air tickets sold that are not actually used.

The Company advance sales of tickets as deferred revenue. Revenue from ticket sales is recognized in the income statement when the service is provided or when the tickets expires unused, reducing the corresponding deferred revenue. The Company evaluates monthly the probability that tickets expiry unused, based on the history of used tickets. Changes in the exchange probability would have an impact our revenue in the year in which the change occurs and in future years. As of December 31, 2016, deferred revenue associated with air tickets sold amounted to ThUS\$ 1,535,229 (ThUS\$ 1,223,886 as of December 31, 2015). An hypothetical change of 1% in passenger behavior regarding to the ticket usage, - that is, if during the next six months after sells probability of used were 89% rather than 90%, as we consider, it would lead to a change in the expiry period from six to seven months, which, as of December 31, 2016, would have an impact of up to ThUS\$ 20,000.

(e) Valuation of loyalty points and kilometers granted to loyalty program members, pending usage.

40

As of December 31, 2016 and December 31, 2015, the Company operated the following loyalty programs: LATAM Pass, LATAM Fidelidade and Multiplus, with the objective of enhancing customer loyalty by offering points or kilometers (see Note 22).

When kilometers and points are redeemed for products and services other than the services provided by the Company, revenue is recognized immediately; when they are redeemed for air tickets on airlines from to LATAM Airlines Group S.A. and subsidiaries, revenue is deferred until the transport service is provided or the corresponding tickets expired.

Deferred revenue from loyalty programs at the closing date corresponds to the valuation of points and kilometers granted to loyalty program members, pending of use, and the probability to be redeemed.

According to IFRIC-13, kilometers and points value that the Company estimate are not likely to be redeemed ("breakage"), they recognize the associated value proportionally during the period in which the remaining kilometers or points are expected to be redeemed. The Company uses statistical models to estimate the breakage, based on historical redemption patterns Changes in the breakage would have a significant impact on our revenue in the year in which the change occurs and in future years.

As of December 31, 2016, deferred revenue associated with the LATAM Pass loyalty program amounted to ThUS\$ 896,190 (ThUS\$ 973,264 at December 31, 2015). As of December 31, 2016 a hypothetical change of 1% in the probability of usage would result in an impact of approximately ThUS\$ 30,632 and ThUS\$ 30,000 at the same period of 2015. Meanwhile, deferred revenue associated with the LATAM Fidelidade and Multiplus loyalty programs amounted to ThUS\$ 392,107 (ThUS\$ 452,264 at December 31, 2015). As of December 31, 2016 a hypothetical change of 2% in the probability of usage would result in an impact of approximately ThUS\$ 14,639 and ThUS\$ 11,755 at the same period of 2015.

The fair value of kilometers is determined by the Company based in its best estimate of the price at which they have been sold in the past. As of December 31, 2016 a hypothetical change of 1% in the fair value of the unused kilometers would result in an impact of approximately ThUS\$ 8,400 and ThUS\$ 8,800 at the same period of 2015.

(f) Provisions needs, and their valuation when required

Known contingencies are recognized when: the Company has a present legal or constructive obligation as a result of past events; it is probable that an outflow of resources will be required to settle the obligation and the amount has been reliably estimated. The Company applies professional judgment, experience, and knowledge to use available information to determine these values, in light of the specific characteristics of known risks. This process facilitates the early assessment and valuation of potential risks in individual cases or in the development of contingent eventualities.

(g) Investment in subsidiary (TAM)

The management has applied its judgment in determining that LATAM Airlines Group S.A. controls TAM S.A. and Subsidiaries, for accounting purposes, and has therefore consolidated the financial statements.

The grounds for this decision are that LATAM issued ordinary shares in exchange for the majority of circulating ordinary and preferential shares in TAM, except for those TAM shareholders who did not accept the exchange, which were subject to a squeeze out, entitling LATAM to substantially all economic benefits generated by the LATAM Group, and thus exposing it to substantially all risks relating to the operations of TAM. This exchange aligns the economic interests of LATAM and all of its shareholders, including the controlling shareholders of TAM, thus insuring that the shareholders and directors of TAM shall have no incentive to exercise their rights in a manner that would be beneficial to TAM but detrimental to LATAM. Furthermore, all significant actions necessary of the operation of the airlines require votes in favor by the controlling shareholders of both LATAM and TAM.

Since the integration of LAN and TAM operations, the most critical airline operations in Brazil have been managed by the CEO of TAM while global activities have been managed by the CEO of LATAM, who is in charge of the operation of the LATAM Group as a whole and reports to the LATAM Board.

The CEO of LATAM also evaluates the performance of LATAM Group executives and, together with the LATAM Board, determines compensation. Although Brazilian law currently imposes restrictions on the percentages of voting rights that may be held by foreign investors, LATAM believes that the economic basis of these agreements meets the requirements of accounting standards in force, and that the consolidation of the operations of LAN and LATAM is appropriate.

These estimates were made based on the best information available relating to the matters analyzed.

In any case, it is possible that events that may take place in the future could lead to their modification in future reporting periods, which would be made in a prospective manner.

NOTE 5 - SEGMENTAL INFORMATION

The Company has determined that it has two operating segments: the air transportation business and the coalition and loyalty program Multiplus.

The Air transport segment corresponds to the route network for air transport and it is based on the way that the business is run and managed, according to the centralized nature of its operations, the ability to open and close routes and reallocate resources (aircraft, crew, staff, etc.) within the network, which is a functional relationship between all of them, making them inseparable. This segment definition is the most common level used by the global airline industry.

The segment of loyalty coalition called Multiplus, unlike LATAM Pass and LATAM Fidelidade, is a frequent flyer programs which operate as a unilateral system of loyalty that offers a flexible coalition system, interrelated among its members, with 16.5 million of members, along with being a regulated entity with a separately business and not directly related to air transport.

For the periods ended	Air transportation		Coalition and loyalty program Multiplus		Eliminations		Consolidated	
	At December 31,		At December 31,		At December 31,		At December 31,	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Income from ordinary activities from external customers (*)	8,587,772	9,278,041	400,568	462,004	-	-	8,988,340	9,740,045
LAN passenger	4,104,348	4,241,918	-	-	-	-	4,104,348	4,241,918
TAM passenger	3,372,799	3,706,692	400,568	462,004	-	-	3,773,367	4,168,696
Freight	1,110,625	1,329,431	-	-	-	-	1,110,625	1,329,431
Income from ordinary activities from transactions with other operating segments	400,568	462,004	65,969	67,826	(466,537)	(529,830)	-	-
Other operating income	364,551	230,823	174,197	154,958	-	-	538,748	385,781
Interest income	27,287	21,818	58,380	63,647	(10,718)	(10,385)	74,949	75,080
Interest expense	(427,054)	(423,742)	-	-	10,718	10,385	(416,336)	(413,357)
Total net interest expense	(399,767)	(401,924)	58,380	63,647	-	-	(341,387)	(338,277)
Depreciation and amortization	(952,285)	(923,311)	(8,043)	(11,095)	-	-	(960,328)	(934,406)
Material non-cash items other than depreciation and amortization	10,069	(507,921)	(991)	1,893	-	-	9,078	(506,028)
Disposal of fixed assets and inventory losses	(82,734)	(20,932)	-	-	-	-	(82,734)	(20,932)
Doubtful accounts	(29,674)	(18,292)	(476)	611	-	-	(30,150)	(17,681)
Exchange differences	122,129	(469,178)	(478)	1,282	-	-	121,651	(467,896)
Result of indexation units	348	481	(37)	-	-	-	311	481
Income (loss) attributable to owners of the parents	(83,653)	(356,039)	152,873	136,765	-	-	69,220	(219,274)
Participation of the entity in the income of associates	-	37	-	-	-	-	-	37
Expenses for income tax	(92,476)	249,090	(70,728)	(70,707)	-	-	(163,204)	178,383
Segment profit / (loss)	(42,203)	(315,497)	152,873	136,765	-	-	110,670	(178,732)
Assets of segment	17,805,749	16,924,200	1,400,432	1,182,111	(7,987)	(4,893)	19,198,194	18,101,418
Amount of non-current asset additions	1,481,090	1,492,281	-	-	-	-	1,481,090	1,492,281
Property, plant and equipment	1,390,730	1,439,057	-	-	-	-	1,390,730	1,439,057
Intangibles other than goodwill	90,360	53,224	-	-	-	-	90,360	53,224
Segment liabilities	14,469,505	14,700,072	572,065	490,076	(28,680)	(26,278)	15,012,890	15,163,870
Purchase of non-monetary assets of segment	782,957	1,622,198	-	-	-	-	782,957	1,622,198

(*) The Company does not have any interest revenue that should be recognized as income from ordinary activities by interest.

43

The Company's revenues by geographic area are as follows:

	For the period ended	
	At December 31,	
	2016	2015
	ThUS\$	ThUS\$
Peru	627,215	681,340
Argentina	1,030,973	979,324
U.S.A.	933,130	1,025,475
Europe	714,436	723,062
Colombia	343,001	353,007
Brazil	2,974,234	3,464,297
Ecuador	198,171	238,500
Chili	1,512,570	1,575,519
Asia Pacific and rest of Latin America	654,610	699,521
Income from ordinary activities	<u>8,988,340</u>	<u>9,740,045</u>
Other operating income	<u>538,748</u>	<u>385,781</u>

The Company allocates revenues by geographic area based on the point of sale of the passenger ticket or cargo. Assets are composed primarily of aircraft and aeronautical equipment, which are used throughout the different countries, so it is not possible to assign a geographic area.

The Company has no customers that individually represent more than 10% of sales.

NOTE 6 - CASH AND CASH EQUIVALENTS

	As of	As of
	December 31,	December 31,
	2016	2015
	ThUS\$	ThUS\$
Cash on hand	8,630	10,656
Bank balances	255,746	255,421
Overnight	<u>295,060</u>	<u>267,764</u>
Total Cash	<u>559,436</u>	<u>533,841</u>
Cash equivalents		
Time deposits	374,369	193,056
Mutual funds	15,522	26,600
Total cash equivalents	<u>389,891</u>	<u>219,656</u>
Total cash and cash equivalents	<u>949,327</u>	<u>753,497</u>

44

Cash and cash equivalents are denominated in the following currencies:

Currency	As of	As of
	December 31,	December 31,
	2016	2015
	ThUS\$	ThUS\$
Argentine peso	7,871	18,733
Brazilian real	97,401	106,219
Chilean peso	30,758	17,978
Colombian peso	4,336	14,601
Euro	1,695	10,663
US Dollar	780,124	564,214
Strong bolivar (*)	61	2,986
Other currencies	27,081	18,103
Total	<u>949,327</u>	<u>753,497</u>

(*) At December 31, 2015, the Company reflected an exchange rate loss of ThUS\$ 40,968 consequence change in the SICAD rate of Venezuela (13.5 VEF/US\$) at the SIMADI rate equivalent to 198.70 VEF/US\$.

As of December 31, 2016, the DICOM rate, which replaces SIMADI (February 2016), and to this date is 673.76 VEF/US\$, Applied to cash and cash equivalents in VEF, represented a balance of ThUS\$ 61 (ThUS\$ 2,986 at December 31, 2015)

45

NOTE 7 - FINANCIAL INSTRUMENTS

7.1. Financial instruments by category

As of December 31, 2016

Assets	Loans and receivables	Hedge derivatives	Held for trading	Initial designation as fair value through profit and loss	
				ThUS\$	ThUS\$
Cash and cash equivalents	933,805	-	-	15,522	949,327
Other financial assets, current (*)	164,426	11,411	-	536,991	712,828
Trade and others					
accounts receivable, current	1,107,889	-	-	-	1,107,889
Accounts receivable from related entities, current	554	-	-	-	554
Other financial assets, non current (*)	101,603	-	522	-	102,125
Accounts receivable, non current	8,254	-	-	-	8,254
Total	<u>2,316,531</u>	<u>11,411</u>	<u>522</u>	<u>552,513</u>	<u>2,880,977</u>
Liabilities					
			Other financial liabilities	Held Hedge derivatives	Total
			ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Other liabilities, current			1,814,647	24,881	1,839,528
Trade and others accounts payable, current			1,593,068	-	1,593,068
Accounts payable to related entities, current			269	-	269
Other financial liabilities, non-current			6,790,273	6,679	6,796,952
Accounts payable, non-current			359,391	-	359,391
Total			<u>10,557,648</u>	<u>31,560</u>	<u>10,589,208</u>

(*) The value presented as initial designation as fair value through profit and loss, corresponds mainly to private investment funds; and loans and receivables corresponds to guarantees given.

46

As of December 31, 2015

Assets	Loans and receivables	Hedge derivatives	Held for trading	Initial designation as fair value through profit and loss	
				ThUS\$	ThUS\$
Cash and cash equivalents	726,897	-	-	26,600	753,497
Other financial assets, current (*)	28,385	16,578	157,575	448,810	651,348
Trade and others					
accounts receivable, current	796,974	-	-	-	796,974
Accounts receivable from related entities, current	183	-	-	-	183
Other financial assets, non current (*)	88,820	-	638	-	89,458
Accounts receivable, non current	10,715	-	-	-	10,715
Total	<u>1,651,974</u>	<u>16,578</u>	<u>158,213</u>	<u>475,410</u>	<u>2,302,175</u>
Liabilities					
			Other financial liabilities	Held Hedge derivatives	Total
			ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Other liabilities, current			1,510,146	134,089	1,644,235
Trade and others accounts payable, current			1,483,957	-	1,483,957
Accounts payable to related entities, current			447	-	447
Other financial liabilities, non-current			7,516,257	16,128	7,532,385
Accounts payable, non-current			417,050	-	417,050
Total			<u>10,927,857</u>	<u>150,217</u>	<u>11,078,074</u>

(*) The value presented as initial designation as fair value through profit and loss, corresponds mainly to private investment funds; and loans and receivables corresponds to guarantees given.

47

7.2. Financial instruments by currency

a) Assets	As of	As of
	December 31,	December 31,
	2016	2015
	ThUS\$	ThUS\$
Cash and cash equivalents	949,327	753,497
Argentine peso	7,871	8,733
Brazilian real	97,401	106,219
Chilean peso	30,758	17,978
Colombian peso	4,336	14,601
Euro	1,695	10,663
US Dollar	780,124	564,214
Strong bo livar	61	2,986
Other currencies	27,081	18,103
Other financial assets (current and non-current)	84,953	740,806
Argentine peso	337	157,281
Brazilian real	686,501	449,934
Chilean peso	668	640
Colombian peso	1,023	16,700
Euro	6,966	634
US Dollar	117,346	128,620
Strong bo livar	76	22
Other currencies	2,036	2,025
Trade and other accounts receivable, current	1,107,889	796,974
Argentine peso	82,770	71,438
Brazilian real	551,260	891,037
Chilean peso	92,791	57,755
Colombian peso	16,454	13,208
Euro	21,923	30,006
US Dollar	312,394	344,153
Strong bo livar	43	7,225
Other currencies (*)	30,254	82,152
Accounts receivable, non-current	8,254	10,715
Brazilian real	4	521
Chilean peso	8,250	5,041
US Dollar	-	5,000
Other currencies (*)	-	153
Accounts receivable from related entities, current	554	83
Brazilian real	-	2
Chilean peso	554	81
Total assets	2,880,977	2,302,175
Argentine peso	90,978	247,452
Brazilian real	1,335,166	747,713
Chilean peso	133,021	81,595
Colombian peso	218,13	29,479
Euro	30,584	41,283
US Dollar	1,209,864	1,041,987
Strong bo livar	180	10,233
Other currencies	59,371	102,433

(*) See the composition of the others currencies in Note 8 Trade, other accounts receivable and non-current accounts receivable.

b) Liabilities

Liabilities information is detailed in the table within Note 3 Financial risk management.

48

NOTE 8 - TRADE AND OTHER ACCOUNTS RECEIVABLE CURRENT, AND NON-CURRENT ACCOUNTS RECEIVABLE

	As of	As of
	December 31,	December 31,
	2016	2015
	ThUS\$	ThUS\$
Trade accounts receivable	1,022,933	685,733
Other accounts receivable	170,264	182,028
Total trade and other accounts receivable	1,193,197	867,761
Less: Allowance for impairment loss	(77,054)	(60,072)
Total net trade and accounts receivable	1,116,143	807,689
Less: non-current portion – accounts receivable	(8,254)	(10,715)
Trade and other accounts receivable, current	1,107,889	796,974

The fair value of trade and other accounts receivable does not differ significantly from the book value.

The maturity of these accounts at the end of each period is as follows:

	As of	As of
	December 31,	December 31,
	2016	2015
	ThUS\$	ThUS\$
Fully performing	896,040	577,902
Matured accounts receivable, but not impaired		
Expired from 1 to 90 days	38,969	28,717
Expired from 91 to 180 days	9,303	10,995
More than 180 days overdue (*)	1,567	8,047
Total matured accounts receivable, but not impaired	49,839	47,759
Matured accounts receivable and impaired		
Judicial, pre-judicial collection and protested documents	34,909	24,304
Debtor under pre-judicial collection process and portfolio sensitization	42,145	35,768
Total matured accounts receivable and impaired	77,054	60,072
Total	1,022,933	685,733

(*) Value of this segment corresponds primarily to accounts receivable that were evaluated in their ability to recover, therefore not requiring a provision.

49

Currency balances that make up the Trade and other accounts receivable and non-current accounts receivable are the following:

Currency	As of	As of
	December 31, 2016	December 31, 2015
	ThUS\$	ThUS\$
Argentine Peso	82,770	71,438
Brazilian Real	551,264	191,558
Chilean Peso	101,041	62,796
Colombian peso	16,454	13,208
Euro	21,923	30,006
US Dollar	312,394	349,153
Strong bolivar	43	7,225
Other currency (*)	30,254	82,305
Total	1,116,143	807,689

(*) Other currencies		
Australian Dollar	5,487	26,185
Chinese Yuan	271	4,282
Danish Krone	151	164
Pound Sterling	3,904	7,228
Indian Rupee	303	3,070
Japanese Yen	2,601	4,343
Norwegian Kroner	184	221
Swiss Franc	1,512	1,919
Korean Won	4,241	4,462
New Taiwanese Dollar	662	3,690
Other currencies	10,938	26,741
Total	30,254	82,305

The Company records allowances when there is evidence of impairment of trade receivables. The criteria used to determine that there is objective evidence of impairment losses are the maturity of the portfolio, specific acts of damage (default) and specific market signals.

Maturity	Impairment
Judicial and pre-judicial collection assets	100%
Over 1 year	100%
Between 6 and 12 months	50%

50

Movement in the allowance for impairment loss of Trade and other accounts receivables are the following:

Periods	Opening	Write-offs	(Increase)	Closing
	balance	Write-offs	Decrease	balance
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
From January 1 to December 31, 2015	(71,042)	10,120	850	(60,072)
From January 1 to December 31, 2016	(60,072)	20,910	(37,892)	(77,054)

Once pre-judicial and judicial collection efforts are exhausted, the assets are written off against the allowance. The Company only uses the allowance method rather than direct write-off, to ensure control.

Historic and current re-negotiations are not relevant and the policy is to analyze case by case in order to classify them according to the existence of risk, determining whether it is appropriate to re-classify accounts to pre-judicial recovery. If such re-classification is justified, an allowance is made for the account, whether overdue or falling due.

The maximum credit-risk exposure at the date of presentation of the information is the fair value of each one of the categories of accounts receivable indicated above.

	As of December 31, 2016			As of December 31, 2015		
	Gross exposure according to balance	Gross impaired exposure	Exposure net of risk concentrations	Gross exposure according to balance	Gross impaired exposure	Exposure net of risk concentrations
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Trade accounts receivable	1,022,933	(77,054)	945,879	685,733	(60,072)	625,661
Other accounts receivable	170,264	-	170,264	182,028	-	182,028

There are no relevant guarantees covering credit risk and these are valued when they are settled; no materially significant direct guarantees exist. Existing guarantees, if appropriate, are made through IATA.

51

NOTE 9 - ACCOUNTS RECEIVABLE FROM/PAYABLE TO RELATED ENTITIES

(a) Accounts Receivable

Tax No.	Related party	Relationship	Country of origin	Currency	As of	As of
					December 31, 2016	December 31, 2016
					ThUS\$	ThUS\$
78.591.370-1	Bethia S.A. and Subsidiaries	Related director	Chile	CLP	538	167
87.752.000-5	Granja Marina Tornagaleones S.A.	Common shareholder	Chile	CLP	14	14
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA.	Controller	Chile	CLP	2	-
Foreign	TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.	Related director	Brazil	BRL	-	2
Total current assets					<u>554</u>	<u>183</u>

(b) Accounts payable

Tax No.	Related party	Relationship	Country of origin	Currency	As of	As of
					December 31, 2016	December 31, 2015
					ThUS\$	ThUS\$
Foreign	Consultoria Administrativa Profesional S.A. de C.V.	Associate	Mexico	MXN	170	342
65.216.000-K	Viajes Falabella Ltda.	Related director	Chile	CLP	46	68
79.773.440-3	TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.	Related director	Brazil	BRL	28	-
65.216.000-K	Comunidad Mujer	Related director	Chile	CLP	13	10
78.591.370-1	Bethia S.A. and Subsidiaries	Related director	Chile	CLP	6	5
79.773.440-3	Transportes San Felipe S.A	Common property	Chile	CLP	4	-
Foreign	Inversora Aeronáutica Argentina	Related director	Argentina	US\$	2	22
Total current liabilities					<u>269</u>	<u>447</u>

Transactions between related parties have been carried out on free-trade conditions between interested and duly-informed parties. The transaction times are between 30 and 45 days, and the nature of settlement of the transactions is monetary.

52

NOTE 10 -INVENTORIES

The composition of Inventories is as follows:

	As of December 31, 2016	As of December 31, 2015
	ThUS\$	ThUS\$
Technical stock	191,864	192,930
Non-technical stock	49,499	31,978
Total	<u>241,363</u>	<u>224,908</u>

The items included in this heading are spare parts and materials that will be used mainly in consumption in in-flight and maintenance services provided to the Company and third parties, which are valued at average cost, net of provision for obsolescence, as per the following detail:

	As of December 31, 2016	As of December 31, 2015
	ThUS\$	ThUS\$
Provision for obsolescence Technical stock	31,647	13,303
Provision for obsolescence Non-technical stock	3,429	2,589
Total	<u>35,076</u>	<u>15,892</u>

As of December 31, 2016, the Company recorded ThUS\$ 167,365 (ThUS\$ 160,030 at December 31, 2015) within the income statement, mainly due to in-flight consumption and maintenance, which forms part of Cost of sales.

53

NOTE 11 - OTHER FINANCIAL ASSETS

The composition of Other financial assets is as follows:

	Current Assets		Non-current assets		Total Assets	
	As of	As of	As of	As of	As of	As of
	December 31, 2016	December 31, 2015	December 31, 2016	December 31, 2015	December 31, 2016	December 31, 2015
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
(a) Other financial assets						
Private investment funds	536,991	448,810	-	-	536,991	448,810
Deposits in guarantee (aircraft)	16,819	16,532	56,846	58,483	73,665	75,015
Guarantees for margins of derivatives	939	4,456	-	-	939	4,456
Other investments	-	-	522	638	522	638
Domestic and foreign bonds	-	157,575	-	-	-	157,575
Other guarantees given	140,733	6,360	44,757	30,337	185,490	36,497
Other	5,935	1,237	-	-	5,935	1,237
Subtotal of other financial assets	701,417	634,770	102,125	89,458	803,542	724,228
(b) Hedging assets						
Interest accrued since the last payment date of Cross currency swap	64	397	-	-	64	397
Fair value of foreign currency derivatives (*)	1,259	9,888	-	-	1,259	9,888
Fair value of fuel price derivatives	10,088	6,293	-	-	10,088	6,293
Subtotal of hedging assets	11,411	16,578	-	-	11,411	16,578
Total Other Financial Assets	712,828	651,348	102,125	89,458	814,953	740,806

(*) The foreign currency derivatives correspond to forward and combination of options.

The types of derivative hedging contracts maintained by the Company at the end of each period are described in Note 19.

54

NOTE 12 - OTHER NON-FINANCIAL ASSETS

The composition of Other non-financial assets is as follows:

	Current assets		Non-current assets		Total Assets	
	As of	As of	As of	As of	As of	As of
	December 31, 2016	December 31, 2015	December 31, 2016	December 31, 2015	December 31, 2016	December 31, 2015
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
(a) Advance payments						
Aircraft leases	37,560	33,305	14,065	22,569	51,625	55,874
Aircraft insurance and other	14,717	12,408	-	-	14,717	12,408
Others	4,521	16,256	1,573	33,781	6,094	50,037
Subtotal advance payments	56,798	61,969	15,638	56,350	72,436	118,319
(b) Other assets						
Aircraft maintenance reserve (*)	51,576	99,112	90,175	64,366	141,751	163,478
Sales tax	102,351	158,134	40,232	45,061	142,583	203,195
Other taxes	500	4,295	-	-	500	4,295
Contributions to Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques ("SITA")	406	505	591	547	997	1,052
Judicial deposits	-	-	90,604	67,980	90,604	67,980
Others	611	6,001	104	1,159	715	7,160
Subtotal other assets	155,444	268,047	221,706	179,113	377,150	447,160
Total Other Non-Financial Assets	212,242	330,016	237,344	235,463	449,586	565,479

(*) Aircraft maintenance reserves reflect prepayment deposits made by the group to lessors of certain aircraft under operating lease agreements in order to ensure that funds are available to support the scheduled heavy maintenance of the aircraft.

These amounts are calculated based on performance measures, such as flight hours or cycles, are paid periodically (usually monthly) and are contractually required to be repaid to the lessee upon the completion of the required maintenance of the leased aircraft. At the end of the lease term, any unused maintenance reserves are either returned to the Company in cash or used to offset amounts that we may owe the lessor as a maintenance adjustment.

In some cases (five lease agreements), if the maintenance cost incurred by LATAM is less than the corresponding maintenance reserves, the lessor is entitled to retain those excess amounts at the time the heavy maintenance is performed. The Company periodically reviews its maintenance reserves for each of its leased aircraft to ensure that they will be recovered, and recognizes an expense if any such amounts are less than probable of being returned. Since the acquisition of TAM in June 2012, the cost of aircraft maintenance has been higher than the related maintenance reserves for all aircraft.

As of December 31, 2016, LATAM had ThUS\$ 141,751 in maintenance reserves (ThUS\$ 163,478 at December 31, 2015), corresponding to two aircraft with contracts that establish periodic payments and whose expiration date is in 2017 and 21 aircraft that maintains remaining balances, which will be liquidated in the next maintenance or return.

Aircraft maintenance reserves are classified as current or non-current depending on the dates when the related maintenance is expected to be performed (Note 2.23)

55

NOTE 13 - NON-CURRENT ASSETS AND DISPOSAL GROUP CLASSIFIED AS HELD FOR SALE

Non-current assets and in disposal groups held for sale at December 31, 2016 and December 31, 2015 are detailed below:

	As of December 31, 2016	As of December 31, 2015
	ThUS\$	ThUS\$
Current assets		
Aircraft	281,158	263
Engines and rotables	29,083	1,697
Other assets	26,954	-
Total	<u>337,195</u>	<u>1,960</u>
Current liabilities		
Other liabilities	10,152	-
Total	<u>10,152</u>	<u>-</u>

The balances are presented at the lower of book value and fair value less cost to sell. The fair value of these assets were determined based on quoted prices in active markets for similar assets or liabilities. This is a level II measurement as per the fair value hierarchy set out in note 3.3 (2). There were no transfers between levels for recurring fair value measurements during the year.

- (a) Assets reclassified from Property, plant and equipment to Non-current assets or groups of assets for disposal classified as held for sale

In the period ended December 31, 2016, two Airbus A319 aircraft, two Airbus A320 aircraft, six Airbus A330 aircraft, two Boeing 777 aircraft, eight A330 spare engines, A330 rotables and two buildings were reclassified from Property, plant and equipment to Non-current assets or groups of assets for disposal classified as held for sale.

During the period ended December 31, 2016, two Airbus A319 aircraft, one Airbus A320 aircraft and two Airbus A330 aircraft were sold. Additionally an A330 spare engine and D200 rotables were sold.

As a result, an adjustment of US \$ 55 million was recorded to write down these assets to their net

56

The detail of fleet classified as non-current assets or groups of assets for disposal classified as held for sale is the following:

	As of December 31, 2016	As of December 31, 2015
Aircraft		
Boeing 777 Freighter	2 (*)	-
Airbus A330-200	4	-
Airbus A320-200	1	-
ATR42-300	1	1
Total	<u>8</u>	<u>1</u>

(*) One aircraft leased to DHL.

NOTE 14 - INVESTMENTS IN SUBSIDIARIES*

- (a) Investments in subsidiaries

The Company has investments in companies recognized as investments in subsidiaries. All the companies defined as subsidiaries have been consolidated within the financial statements of LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries. The consolidation also includes special-purpose entities.

Detail of significant subsidiaries and summarized financial information:

Name of significant subsidiary	Country of incorporation	Functional currency	Ownership	
			As of December 31, 2016	As of December 31, 2015
			%	%
Lan Perú S.A.	Peru	US\$	70.00000	70.00000
Lan Cargo S.A.	Chile	US\$	99.89803	99.89803
Lan Argentina S.A.	Argentina	ARS	95.85660	94.99055
Transporte Aéreo S.A.	Chile	US\$	99.89804	99.89804
Aerolineas Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.	Ecuador	US\$	100.00000	100.00000
Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A.	Colombia	COP	99.19056	99.01646
TAM S.A.	Brazil	BRL	99.99938	99.99938

The consolidated subsidiaries do not have significant restrictions for transferring funds to controller.

Summary financial information of significant subsidiaries

Name of significant subsidiary	Statement of financial position as of December 31, 2016						Results for the period ended December 31, 2016	
	Total Assets	Current Assets	Non-current Assets	Total Liabilities	Current Liabilities	Non-current Liabilities	Revenue	Net Income
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Lan Perú S.A.	306,111	283,691	22,420	294,912	293,602	1,310	967,787	(2,164)
Lan Cargo S.A.	480,908	144,309	336,599	239,728	211,395	28,333	266,296	(24,813)
Lan Argentina S.A.	216,331	194,306	22,025	200,172	197,330	2,842	371,896	(29,572)
Transporte Aéreo S.A.	340,940	36,986	303,954	124,805	59,668	65,137	297,247	8,206
Aerolane Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.	89,667	56,064	33,603	81,101	75,985	5,116	219,676	(1,281)
Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A.	129,734	55,132	74,602	85,288	74,160	11,128	277,503	(13,675)
TAM S.A. (*)	5,287,286	1,794,189	3,493,097	4,710,308	2,837,620	1,872,688	4,145,951	2,107

Name of significant subsidiary	Statement of financial position as of December 31, 2015						Results for the period ended December 31, 2015	
	Total Assets	Current Assets	Non-current Assets	Total Liabilities	Current Liabilities	Non-current Liabilities	Revenue	Net Income
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Lan Perú S.A.	255,691	232,547	23,144	240,938	239,521	1,417	1,078,992	5,068
Lan Cargo S.A.	483,033	159,294	323,739	217,037	147,423	69,614	278,117	(74,408)
Lan Argentina S.A.	195,756	180,558	15,198	170,384	168,126	2,258	443,317	9,432
Transporte Aéreo S.A.	331,117	41,756	289,361	122,666	44,495	78,171	324,464	5,878
Aerolane Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.	126,001	80,641	45,360	116,153	111,245	4,908	246,402	(1,278)
Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A.	130,039	62,937	67,102	75,003	64,829	10,174	291,354	(34,079)
TAM S.A. (*)	4,711,316	1,350,377	3,360,939	4,199,223	1,963,400	2,235,823	4,597,611	(183,812)

(*) Correspond to consolidated information of TAM S.A. and Subsidiaries.

58

(b) Non-controlling interest

Equity	Tax No.	Country of origin	As of	As of	As of	As of
			December 31, 2016	December 31, 2015	December 31, 2016	December 31, 2015
			%	%	ThUS\$	ThUS\$
Lan Perú S.A.	0-E	Peru	30.00000	30.00000	3,360	4,426
Lan Cargo S.A. and Subsidiaries	93.383.000-4	Chile	0.10196	0.10605	957	974
Promotora Aérea Latinoamericana S.A. and Subsidiaries	0-E	Mexico	51.00000	51.00000	3,162	3,084
Inversora Cordillera S.A. and Subsidiaries	0-E	Argentina	0.70422	0.70422	515	(1,386)
Lan Argentina S.A.	0-E	Argentina	0.13440	1.00000	(311)	29
Americonsult de Guatemala S.A.	0-E	Guatemala	1.00000	1.00000	1	5
Americonsult Costa Rica S.A.	0-E	Costa Rica	1.00000	1.00000	12	12
Línea Aérea Carguera de Colombiana S.A.	0-E	Colombia	10.00000	10.00000	(905)	(811)
Aerolíneas Regionales de Integración Aires S.A.	0-E	Colombia	0.80944	0.98307	436	540
Transportes Aereos del Mercosur S.A.	0-E	Paraguay	5.02000	5.02000	1,104	1,256
Multiplus S.A.	0-E	Brazil	27.26000	27.26000	80,313	72,884
Total					<u>88,644</u>	<u>81,013</u>

Incomes	Tax No.	Country of origin	As of	As of	For the period ended	
			December 31, 2016	December 31, 2015	December 31, 2016	December 31, 2015
			%	%	ThUS\$	ThUS\$
Lan Perú S.A.	0-E	Peru	30.00000	30.00000	(649)	1,521
Lan Cargo S.A. and Subsidiaries	93.383.000-4	Chile	0.10196	0.10605	(7)	(69)
Promotora Aérea Latinoamericana S.A. and Subsidiaries	0-E	Mexico	51.00000	51.00000	96	1,349
Inversora Cordillera S.A. and Subsidiaries	0-E	Argentina	0.70422	0.70422	364	281
Lan Argentina S.A.	0-E	Argentina	0.13440	1.00000	77	61
Americonsult de Guatemala S.A.	0-E	Guatemala	1.00000	1.00000	(4)	1
Americonsult Costa Rica S.A.	0-E	Costa Rica	1.00000	1.00000	-	5
Línea Aérea Carguera de Colombiana S.A.	0-E	Colombia	10.00000	10.00000	(106)	14
Aerolíneas Regionales de Integración Aires S.A.	0-E	Colombia	0.80944	0.98307	(140)	(335)
Transportes Aereos del Mercosur S.A.	0-E	Paraguay	5.02000	5.02000	146	431
Multiplus S.A.	0-E	Brazil	27.26000	27.26000	41,673	37,283
Total					<u>41,450</u>	<u>40,542</u>

59

NOTE 15 - INTANGIBLE ASSETS OTHER THAN GOODWILL

The details of intangible assets are as follows:

	Classes of intangible assets (net)		Classes of intangible assets (gross)	
	As of December 31, 2016 ThUS\$	As of December 31, 2015 ThUS\$	As of December 31, 2016 ThUS\$	As of December 31, 2015 ThUS\$
Airport slots	978,849	816,987	978,849	816,987
Loyalty program	326,262	272,312	326,262	272,312
Computer software	157,016	104,258	419,652	324,043
Developing software	91,053	74,887	91,053	74,887
Trademarks (1)	57,133	52,981	63,730	52,981
Other assets	-	-	808	808
Total	1,610,313	1,321,425	1,880,354	1,542,018

Movement in Intangible assets other than goodwill:

	Computer software Net	Developing software	Airport slots (2)	Trademarks and loyalty program (1) (2)	Other assets Net	Total
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Opening balance as of January 1, 2015	126,797	74,050	1,201,028	478,204	-	1,880,079
Additions	4,954	48,270	-	-	-	53,224
Withdrawals	(4,612)	(162)	-	(1)	-	(4,775)
Transfer software	28,726	(30,426)	-	-	-	(1,700)
Foreign exchange	(14,871)	(16,845)	(384,041)	(152,910)	-	(568,667)
Amortization	(36,736)	-	-	-	-	(36,736)
Closing balance as of December 31, 2015	104,258	74,887	816,987	325,293	-	1,321,425
Opening balance as of January 1, 2016	104,258	74,887	816,987	325,293	-	1,321,425
Additions	6,688	83,672	-	-	-	90,360
Withdrawals	(736)	(191)	-	-	-	(927)
Transfer software	85,029	(74,376)	-	-	-	10,653
Foreign exchange	5,689	7,061	161,862	64,447	-	239,059
Amortization	(43,912)	-	-	(6,345)	-	(50,257)
Closing balance as of December 31, 2016	157,016	91,053	978,849	383,395	-	1,610,313

- (1) After the extensive integration work following the combination between LAN and TAM, during which there has been solid progress in the homologation of the optimization processes of its air connections, in addition to the restructuring and modernization of the fleet of aircraft, the Company has resolved to adopt a unique name and identity, and announce that the brand of the group will be "LATAM", which would unite all companies under a single image.

Given the above, we have proceeded to review the brands useful life, concluding that these should go from an indefinite to defined useful life. The estimated new useful life is 5 years, equivalent to the period for finishing all the image changes necessary.

- (2) See Note 2.5

60

The amortization of the period is shown in the consolidated statement of income in administrative expenses. The accumulated amortization of computer programs as of December 31, 2016 amounts to ThUS\$ 270,041 (ThUS\$ 220,593 at December 31, 2015).

NOTE 16 - GOODWILL

The Goodwill amount at December 31, 2016 is ThUS\$ 2,710,382 (ThUS\$ 2,280,575 at December 31, 2015). Movement of Goodwill separated by CGU it includes the following:

	Coalition and loyalty program Multiplus		Total ThUS\$
	Air Transport ThUS\$	ThUS\$	
Opening balance as of January 1, 2015	2,658,503	654,898	3,313,401
Increase (decrease) due to exchange rate differences	(823,415)	(209,411)	(1,032,826)
Closing balance as of December 31, 2015	1,835,088	445,487	2,280,575
Opening balance as of January 1, 2016	1,835,088	445,487	2,280,575
Increase (decrease) due to exchange rate differences	341,813	88,261	430,074
Others	(267)	-	(267)
Closing balance as of December 31, 2016	2,176,634	533,748	2,710,382

The Company has two cash-generating units (CGUs), "Air transportation" and "Coalition and loyalty program Multiplus". The CGU "Air transport" considers the transport of passengers and cargo, both in the domestic markets of Chile, Peru, Argentina, Colombia, Ecuador and Brazil, and in a developed series of regional and international routes in America, Europe and Oceania, while the CGU "Coalition and loyalty program Multiplus" works with an integrated network associated companies in Brazil.

The recoverable amounts of cash-generating units have been determined based on value-in-use calculations. These calculations require the use of expected cash flows, 5 years after tax, which are based on the budget approved by the Board. Cash flows beyond the budget period are extrapolated using the estimated growth rates, which do not exceed the average rates of long-term growth.

Management establish rates for annual growth, discount, inflation and exchange for each cash generating, as well as fuel prices, based on their key assumptions. The annual growth rate is based on past performance and management's expectations over market developments in each country where it operates. The discount rates used are in American Dollars for the CGU "Air transportation" and Brazilian Reals for CGU "Program coalition loyalty Multiplus", both of them before tax and reflect specific risks related to each country where the Company operates. Inflation and exchange rates are based on available data for each country and the information provided by the Central Bank of each country, and the fuel price is determined based on estimated production levels, competitive environment market in which they operate and its business strategy.

61

As of December 31, 2016 the recoverable values were determined using the following assumptions presented below:

		Air transportation CGU	Coalition and loyalty program Multiplus CGU (2)
Annual growth rate (Terminal)	%	1.0 - 2.0	4.0 - 5.0
Exchange rate (1)	RS/US\$	3.9 - 4.4	3.9 - 4.4
Discount rate based on the weighted average cost of capital (WACC)	%	8.27 - 9.27	-
Discount rate based on cost of equity (Ke)	%	-	12.3 - 13.3
Fuel Price from futures price curves commodities markets	US\$/barrel	61-76	-

(1) In line with the expectations of the Central Bank of Brazil

(2) The flow, as well as annual growth rate and discount, are denominated in real.

The result of the impairment test, which includes a sensitivity analysis of the main variables, showed that the estimated recoverable amount is higher than carrying value of the book value of net assets allocated to the cash generating unit, and therefore impairment was not detected.

CGU's are sensitive to rates for annual growth, discount and exchanges rates. The sensitivity analysis included the individual impact of changes in estimates critical in determining the recoverable amounts, namely:

	Increase Maximum WACC	Increase Maximum Ke	Decrease Minimum terminal growth rate
Air transportation CGU	9.27	-	1.0
Coalition and loyalty program Multiplus CGU	-	13.3	4.0

In none of the previous cases impairment in the cash- generating unit was presented.

NOTE 17 - PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT

The composition by category of Property, plant and equipment is as follows:

	Gross Book Value		Accumulated depreciation		Net Book Value	
	As of					
	December 31, 2016 ThUS\$	December 31, 2015 ThUS\$	December 31, 2016 ThUS\$	December 31, 2015 ThUS\$	December 31, 2016 ThUS\$	December 31, 2015 ThUS\$
Construction in progress (*)	470,065	1,142,812	-	-	470,065	1,142,812
Land	50,148	45,313	-	-	50,148	45,313
Buildings	190,771	131,816	(60,552)	(40,325)	130,219	91,491
Plant and equipment	10,099,587	9,683,764	(2,350,045)	(2,392,463)	7,749,542	7,291,301
Own aircraft	9,436,684	9,118,396	(2,123,025)	(2,198,682)	7,313,659	6,919,714
Other (**)	662,903	565,368	(227,020)	(193,781)	435,883	371,587
Machinery	39,246	36,569	(26,821)	(21,220)	12,425	15,349
Information technology equipment	163,695	154,093	(123,981)	(110,204)	39,714	43,889
Fixed installations and accessories	178,363	179,026	(94,451)	(90,068)	83,912	88,958
Motor vehicles	96,808	99,997	(67,855)	(64,047)	28,953	35,950
Leasehold improvements	192,100	124,307	(87,559)	(70,219)	104,541	54,088
Other property, plants and equipment	3,005,981	3,279,902	(1,177,351)	(1,150,396)	1,828,630	2,129,506
Financial leasing aircraft	2,905,556	3,151,405	(1,152,190)	(1,120,682)	1,753,366	2,030,723
Other	100,425	128,497	(25,161)	(29,714)	75,264	98,783
Total	<u>14,486,764</u>	<u>14,877,599</u>	<u>(3,988,615)</u>	<u>(3,938,942)</u>	<u>10,498,149</u>	<u>10,938,657</u>

(*) It includes pre-delivery payments to aircraft manufacturers for ThUS\$ 434,250 (ThUS\$ 1,016,007 as of December 31, 2015)

(**) Mainly considers rottable and tools.

(a) Movement in the different categories of Property, plant and equipment:

	Construction in progress	Land	Buildings net	Plant and equipment net	Information technology equipment net	Fixed installations & accessories net	Motor vehicles net	Leasehold improvements net	Other property, plant and equipment net	Property, Plant and equipment net
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Opening balance as of January 1, 2015	937,279	57,988	167,006	6,954,089	51,009	43,783	1,965	56,523	2,503,434	10,773,076
Additions	39,711	-	439	1,304,199	15,322	1,692	280	13,188	64,226	1,439,057
Disposals	-	-	(500)	(76,675)	(27)	-	(8)	-	(11)	(77,221)
Retirements	(1,262)	-	(956)	(38,240)	(104)	(476)	(4)	-	(8,902)	(49,944)
Depreciation expenses	-	-	(7,161)	(521,688)	(16,196)	(11,649)	(378)	(13,973)	(174,474)	(745,519)
Foreign exchange	(932)	(11,786)	(18,248)	(129,933)	(6,126)	(13,269)	(638)	(1,659)	(252,709)	(435,300)
Other increases (decreases)	168,016	(889)	(49,089)	(150,677)	11	68,877	308	9	(2,058)	34,508
Changes, total	205,533	(12,675)	(75,515)	386,986	(7,120)	45,175	(440)	(2,435)	(373,928)	165,581
Closing balance as of December 31, 2015	1,142,812	45,313	91,491	7,341,075	43,889	88,958	1,525	54,088	2,129,506	10,938,657
Opening balance as of January 1, 2016	1,142,812	45,313	91,491	7,341,075	43,889	88,958	1,525	54,088	2,129,506	10,938,657
Additions	14,481	-	272	1,301,093	7,392	292	6	54,181	13,013	1,390,730
Disposals	-	-	-	(16,918)	(59)	-	(32)	-	(2,972)	(19,981)
Retirements	(284)	-	(68)	(39,816)	(55)	(1,258)	-	-	(2,604)	(44,085)
Depreciation expenses	-	-	(6,234)	(562,131)	(14,909)	(13,664)	(293)	(23,283)	(124,038)	(744,552)
Foreign exchange	5,081	4,835	2,538	51,770	2,924	9,384	223	2,849	93,383	172,987
Other increases (decreases)	(692,025)	-	42,220	(285,198)	532	200	(384)	16,706	(277,658)	(1,195,607)
Changes, total	(672,747)	4,835	38,728	448,800	(4,175)	(5,046)	(480)	50,453	(300,876)	(440,508)
Closing balance as of December 31, 2016	470,065	50,148	130,219	7,789,875	39,714	83,912	1,045	104,541	1,828,630	10,498,149

(1) During the first half of 2015 three Airbus A340 aircraft were sold.

During the second half of 2015 seven Dash-200 aircraft were sold.

During the second half of 2015 two Airbus A319 aircraft were sold.

(2) During the first quarter of 2016 one Airbus A330 aircraft were sold.

(3) During 2016 two Airbus A319 aircraft, two Airbus A320 aircraft, six Airbus A330 and two Boeing 777 aircraft were reclassified to non-current assets and disposal group classified as held for sale (See Note 13).

64

(b) Composition of the fleet:

Aircraft	Model	Aircraft included in Property, plant and equipment		Operating leases		Total fleet	
		As of December 31, 2016	As of December 31, 2015	As of December 31, 2016	As of December 31, 2015	As of December 31, 2016	As of December 31, 2015
Boeing 767	300ER	34	34	3	4	37	38
Boeing 767	300F	8 ⁽¹⁾	8 ⁽¹⁾	3	3	11 ⁽¹⁾	11 ⁽¹⁾
Boeing 777	300ER	4	4	6	6	10	10
Boeing 777	Freighter	-	2 ⁽²⁾	2	2	2	4 ⁽²⁾
Boeing 787	800	6	6	4	4	10	10
Boeing 787	900	4	3	8	4	12	7
Airbus A319	100	36	38	12	12	48	50
Airbus A320	200	93	95	53	59	146	154
Airbus A320	NEO	1	-	1	-	2	-
Airbus A321	200	30	26	17	10	47	36
Airbus A330	200	-	8	-	2	-	10
Airbus A350	900	5	1	2	-	7	1
Total		221	225	111	106	332	331

(1) Three aircraft leased to FEDEX

(2) One aircraft leased to DHL

(c) Method used for the depreciation of Property, plant and equipment:

Method	Useful life (years)	
	minimum	maximum
Buildings	Straight line without residual value	20 50
Plant and equipment	Straight line with residual value of 20% in the short-haul fleet and 36% in the long-haul fleet. (*)	5 23
Information technology equipment	Straight line without residual value	5 10
Fixed installations and accessories	Straight line without residual value	10 10
Motor vehicle	Straight line without residual value	10 10
Leasehold improvements	Straight line without residual value	5 5
Other property, plant and equipment	Straight line with residual value of 20% in the short-haul fleet and 36% in the long-haul fleet. (*)	10 23

(*) Except for the Boeing 767 300ER and Boeing 767 300F fleets which consider a lower residual value due to the extension of their useful life to 22 and 23 years respectively. Additionally certain technical components, which are depreciated based on the basis of cycles and flight hours.

The aircraft with remarketing clause (**) under modality of financial leasing, which are depreciated according to the duration of their contracts, between 12 and 18 years. Its residual values are estimated according to market value at the end of such contracts.

(**) Aircraft with remarketing clause are those that are required to sell at the end of the contract.

The depreciation charged to income in the period, which is included in the consolidated statement of income, amounts to ThUS\$ 744,552 (ThUS\$ 745,519 at December 31, 2015). Depreciation charges for the year are recognized in Cost of sales and administrative expenses in the consolidated statement of income.

65

(d) Additional information regarding Property, plant and equipment:

(i) Property, plant and equipment pledged as guarantee:

In the period ended December 31, 2016, direct guarantees by five Airbus A319-100 aircraft, two Airbus A320-200 aircraft, one Airbus A320 NEO aircraft, four Airbus A321-200 aircraft, four Airbus A350-900 aircraft and one Boeing 787-9 aircraft were added.

Description of Property, plant and equipment pledged as guarantee:

Creditor of guarantee	Assets committed	Fleet	As of December 31, 2016		As of December 31, 2015	
			Existing Debt ThUS\$	Book Value ThUS\$	Existing Debt ThUS\$	Book Value ThUS\$
Wilmington Trust Company	Aircraft and engines	Airbus A321/ A350 Boeing 767 Boeing 787	596,224 811,723 739,031	722,979 1,664,364 899,445	374,609 907,356 712,059	478,667 1,220,541 834,567
Banco Santander S.A.	Aircraft and engines	Airbus A330 Airbus A320 Airbus A321	50,671 462,950 32,853	91,889 709,788 44,227	58,527 524,682 36,334	95,387 749,892 45,380
BNP Paribas	Aircraft and engines	Airbus A330 Airbus A320	134,346 128,173	228,384 81,838	154,828 85,506	229,798 892,957
Credit Agricole	Aircraft and engines	Airbus A330 Airbus A320 Airbus A321	26,014 71,794 40,609	37,389 84,157 93,180	37,755 115,339 50,591	84,129 214,726 97,257
JP Morgan	Aircraft and engines	Boeing 777	-	-	215,265	263,366
Wells Fargo	Aircraft and engines	Airbus A320	252,428	333,419	279,478	348,271
Bank of Utah	Aircraft and engines	Airbus A320 / A350	670,826	709,280	240,094	312,573
Natisis	Aircraft and engines	Airbus A320 Airbus A321	45,748 377,304	66,738 514,625	56,223 413,201	81,355 542,594
Citibank N. A.	Aircraft and engines	Airbus A320 Airbus A321	111,243 42,867	86,370 70,166	127,135 49,464	172,918 73,122
HSBC	Aircraft and engines	Airbus A320	-	-	53,583	64,241
KWIP EX-Bank	Aircraft and engines	Airbus A330 Airbus A320	7,494 28,696	6,360 36,066	- 15,593	- 16,838
Airbus Financial Services	Aircraft and engines	Airbus A330	30,899	33,823	-	-
P K Airfinance US, Inc.	Aircraft and engines	Airbus A320	54,786	46,341	62,514	48,691
Banco BBVA	Land and buildings		50,381	69,498	-	-
Total direct guarantee			4,766,160	6,370,256	4,628,146	6,166,570

The amounts of existing debt are presented at nominal value. Book value corresponds to the carrying value of the goods provided as guarantees.

Additionally, there are indirect guarantees related to assets recorded in Property, plant and equipment whose total debt at December 31, 2016 amounted to ThUS\$ 913,494 (ThUS\$ 1,311,088 at December 31, 2015). The book value of assets with indirect guarantees as of December 31, 2016 amounts to ThUS\$ 1,740,815 (ThUS\$ 2,001,605 as of December 31, 2015).

66

(ii) Commitments and others

Fully depreciated assets and commitments for future purchases are as follows:

	As of December 31, 2016 ThUS\$	As of December 31, 2015 ThUS\$
Gross book value of fully depreciated property, plant and equipment still in use	116,386	129,766
Commitments for the acquisition of aircraft (*)	15,100,000	19,800,000

(*) According to the manufacturer's price list.

Purchase commitment of aircraft

Manufacturer	Year of delivery						Total
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
Airbus S.A.S.	5	16	14	16	21	2	74
A320-NEO	5	5	8	8	8	-	34
A321	-	1	-	-	-	-	1
A321-NEO	-	6	2	6	5	-	19
A350-1000	-	-	2	2	8	2	14
A350-900	-	4	2	-	-	-	6
The Boeing Company	1	-	6	2	2	-	11
Boeing 777	-	-	2	-	-	-	2
Boeing 787-9	1	-	4	2	2	-	9
Total	6	16	20	18	23	2	85

In April 2015 the change of eight Boeing 787-8 aircraft for eight Boeing 787-8 aircraft was signed.

In September 2015 the change of six Airbus A350-900 aircraft for six Airbus A350-1000 aircraft was signed. Additionally, in November 2015 the change of six Airbus A350-900 aircraft to six Airbus A350-1000 aircraft was signed. In April 2016 the change of four Airbus A320 NEO aircraft to four Airbus A321 NEO aircraft was signed. In August 2016 a cancellation of 12 Airbus A320 NEO aircraft and the change of two Airbus A350-900 to two Airbus A350-1000 were signed.

As of December 31, 2016, as a result of the different aircraft purchase agreements signed with Airbus S.A.S., 54 aircraft Airbus A320 family, with deliveries between 2017 and 2021, and 20 Airbus aircraft A350 family with deliveries between 2017 and 2022 remain to be received.

The approximate amount is ThUS\$ 12,400,000, according to the manufacturer's price list. Additionally, the Company has valid purchase options for 4 Airbus A350 aircraft.

In May 2016 the change of four Boeing 787-8 aircraft for four Boeing 787-9 aircraft was signed.

As of December 31, 2016, and as a result of different aircraft purchase contracts signed with The Boeing Company, a total of nine Boeing 787 Dreamliner aircraft, with delivery dates between 2017 and 2021, and two Boeing 777 with delivery expected for 2019 remain to be received.

67

The approximate amount, according to the manufacturer's price list, is ThUS\$ 2,700,000.

(iii) Capitalized interest costs with respect to Property, plant and equipment.

		For the periods ended December 31,	
		2016	2015
Average rate of capitalization of capitalized interest costs	%	3.54	2.79
Costs of capitalized interest	ThUS\$	(696)	22,551

(iv) Financial leases

The detail of the main financial leases is as follows:

Lessor	Aircraft	Model	As of	As of
			December 31, 2016	December 31, 2015
Agonandra Statutory Trust	Airbus A320	200	-	2
Becacina Leasing LLC	Boeing 767	300ER	1	1
Caiquen Leasing LLC	Boeing 767	300F	1	1
Cernicalo Leasing LLC	Boeing 767	300F	2	2
Chirihue Leasing Trust	Boeing 767	300F	-	2
Cisne Leasing LLC	Boeing 767	300ER	2	2
Codorniz Leasing Limited	Airbus A319	100	2	2
Conure Leasing Limited	Airbus A320	200	2	2
Flamenco Leasing LLC	Boeing 767	300ER	1	1
FLYAFI 1 S.R.L.	Boeing 777	300ER	1	1
FLYAFI 2 S.R.L.	Boeing 777	300ER	1	1
FLYAFI 3 S.R.L.	Boeing 777	300ER	1	1
Forderum Holding B.V. (GECAS)	Airbus A320	200	-	2
Garza Leasing LLC	Boeing 767	300ER	1	1
General Electric Capital Corporation	Airbus A330	200	3	3
Intraelo BETA Corporation (KFW)	Airbus A320	200	1	1
Juliana Leasing Limited	Airbus A320	200	-	2
Loica Leasing Limited	Airbus A319	100	2	2
Loica Leasing Limited	Airbus A320	200	2	2
Mirlo Leasing LLC	Boeing 767	300ER	1	1
NBB Rio de Janeiro Lease CO and Brasilia Lease LLC (BBAM)	Airbus A320	200	1	1
NBB São Paulo Lease CO. Limited (BBAM)	Airbus A321	200	1	1
Osprey Leasing Limited	Airbus A319	100	8	8
Petrel Leasing LLC	Boeing 767	300ER	1	1
Pilpilén Leasing Limited	Airbus A320	200	4	4
Poehard Leasing LLC	Boeing 767	300ER	2	2
Qetro Leasing LLC	Boeing 767	300ER	3	3
SG Infrastructure Italia S.R.L.	Boeing 777	300ER	1	1
SL Alcyone LTD (Showa)	Airbus A320	200	1	1
TMF Interlease Aviation B.V.	Airbus A330	200	-	1
TMF Interlease Aviation II B.V.	Airbus A319	100	-	5
TMF Interlease Aviation II B.V.	Airbus A320	200	-	2
Tricahue Leasing LLC	Boeing 767	300ER	3	3
Wacapou Leasing S.A	Airbus A320	200	1	1
Total			50	66

68

Financial leasing contracts where the Company acts as the lessee of aircrafts establish duration between 12 and 18 year terms and semi-annual, quarterly and monthly payments of obligations.

Additionally, the lessee will have the obligation to contract and maintain active the insurance coverage for the aircrafts, perform maintenance on the aircrafts and update the airworthiness certificates at their own cost.

Fixed assets acquired under financial leases are classified as Other property, plant and equipment. As of December 31, 2016 the Company had fifty aircrafts (sixty six aircraft as of December 31, 2015).

As of December 31, 2016, as a result of the transfer plan fleet of TAM Linhas Aéreas S.A. to LATAM Airlines Group S.A., the Company declined its number of aircraft leasing in five Airbus A319-100, eight Airbus A320-200 and one Airbus A330-200 aircraft.

The book value of assets under financial leases as of December 31, 2016 amounts to ThUS\$ 1,753,366 (ThUS\$ 2,030,723 at December 31, 2015).

The minimum payments under financial leases are as follows:

	As of December 31, 2016			As of December 31, 2015		
	Gross		Present	Gross		Present
	Value	Interest	Value	Value	Interest	Value
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
No later than one year	285,168	(32,365)	252,803	360,862	(47,492)	313,370
Between one and five years	704,822	(43,346)	661,676	1,003,237	(75,363)	927,874
Over five years	43,715	(120)	43,593	95,050	(1,406)	93,644
Total	1,033,703	(75,631)	958,072	1,459,149	(24,261)	1,334,888

NOTE 18 - CURRENT AND DEFERRED TAXES

In the period ended December 31, 2016, the income tax provision was calculated for such period, applying the rate of 24% for the business year 2016, in accordance with the Law No. 20,780 published in the Official Journal of the Republic of Chile on September 29, 2014.

Among the main changes is the progressive increase of the First Category Tax which will reach 27% in 2018 if the "Partially Integrated Taxation System" is chosen. Alternatively, if the Company chooses the "Attributed Income Taxation System" the top rate would reach 25% in 2017.

As LATAM Airlines Group S.A. is a public company, by default it must choose the "Partially Integrated Taxation System"(*), unless a future Extraordinary Meeting of Shareholders of the Company agrees, by a minimum of 2/3 of the votes, to choose the "Attributed Income Taxation System"(*). This decision was taken in the last quarter of 2016.

69

On February 8, 2016, an amendment to the abovementioned Law was issued (as Law 20,899) stating, as its main amendments, that Companies such Latam Airlines Group S.A. had to mandatorily choose the "Partially Integrated Taxation System"(*) and could not elect to use the other system.

Assets and deferred tax liabilities are offset if there is a legal right to offset the assets and liabilities, always correspond to the same entity and tax authority.

(*) The Partially Integrated Taxation System is based on the taxation by the perception of profits and the Attributed Income Taxation System is based on the taxation by the accrual of profits.

(a) Current taxes

(a.1) The composition of the current tax assets is the following:

	Current assets		Non-current assets		Total assets	
	As of December 31, 2016	As of December 31, 2015	As of December 31, 2016	As of December 31, 2015	As of December 31, 2016	As of December 31, 2015
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Provisional monthly payments (advances)	43,821	43,935	-	-	43,821	43,935
Other recoverable credits	21,556	20,080	20,272	25,629	41,828	45,709
Total assets by current tax	65,377	64,015	20,272	25,629	85,649	89,644

(a.2) The composition of the current tax liabilities are as follows:

	Current liabilities		Non-current liabilities		Total liabilities	
	As of December 31, 2016	As of December 31, 2015	As of December 31, 2016	As of December 31, 2015	As of December 31, 2016	As of December 31, 2015
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Income tax provision	9,632	19,001	-	-	9,632	19,001
Additional tax provision	4,654	377	-	-	4,654	377
Total liabilities by current tax	14,286	19,378	-	-	14,286	19,378

70

(b) Deferred taxes

The balances of deferred tax are the following:

Concept	Assets		Liabilities	
	As of	As of	As of	As of
	December 31,	December 31,	December 31,	December 31,
	2016	2015	2016	2015
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Depreciation	11,735	(14,243)	1,387,760	1,116,748
Leased assets	(35,922)	(25,299)	203,836	226,003
Amortization	(15,820)	(5,748)	61,660	65,416
Provisions	222,253	210,992	(59,096)	(167,545)
Revaluation of financial instruments	-	709	(3,223)	(7,575)
Tax losses	202,536	212,067	(1,126,200)	(797,715)
Intangibles	-	-	430,705	364,314
Others	(202)	(1,883)	20,317	11,919
Total	384,580	376,595	915,759	811,565

The balance of deferred tax assets and liabilities are composed primarily of temporary differences to be reversed in the long term.

Movements of Deferred tax assets and liabilities

(a) From January 1 to December 31, 2015

Concept	Opening	Recognized in	Recognized in	Exchange	Ending
	balance	consolidated	comprehensive	rate	
	Assets/(liabilities)	income	income	variation	
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	
	Others	Asset (liability)			
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Depreciation	(871,640)	(267,891)	-	8,540	(1,130,991)
Leased assets	(85,775)	(73,330)	-	7,803	(251,302)
Amortization	(160,400)	84,330	-	4,606	(71,464)
Provisions	351,077	150,362	3,911	(126,813)	378,537
Revaluation of financial instruments	12,806	19,760	(21,003)	(3,179)	8,284
Tax losses (*)	722,749	320,397	-	(33,364)	1,009,782
Intangibles	(523,275)	(8,362)	-	167,323	(364,314)
Others	9,587	45,638	-	(62,822)	(18,802)
Total	(644,571)	270,904	(17,192)	(37,266)	(434,970)

71

(b) From January 1 to December 31, 2016

Concept	Opening	Recognized in	Recognized in	Exchange	Ending
	balance	consolidated	comprehensive	rate	
	Assets/(liabilities)	income	income	variation	
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	
	Others	Asset (liability)			
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Depreciation	(1,130,991)	(241,435)	-	(3,599)	(1,376,025)
Leased assets	(251,302)	14,833	-	(3,289)	(239,758)
Amortization	(71,164)	(4,375)	-	(1,941)	(77,480)
Provisions	378,537	(149,969)	921	53,448	281,569
Revaluation of financial instruments	8,284	28,294	(34,695)	1,340	3,223
Tax losses (*)	1,009,782	304,892	-	14,062	1,328,736
Intangibles	(364,314)	4,131	-	(70,522)	(430,705)
Others	(18,802)	(30,185)	-	22,234	(20,539)
Total	(434,970)	(73,814)	(33,774)	11,733	(531,179)

Deferred tax assets not recognized:

	As of	As of
	December 31,	December 31,
	2016	2015
	ThUS\$	ThUS\$
Tax losses	115,801	15,513
Total Deferred tax assets not recognized	115,801	15,513

Deferred tax assets on tax loss, are recognized to the extent that it is likely probable the realization of future tax benefit. By the above at December 31, 2016, the Company has not recognized deferred tax assets of ThUS\$ 115,801 (ThUS\$ 15,513 at December 31, 2015) according with a loss of ThUS\$ 340,591 (ThUS\$ 45,628 at December 31, 2015).

72

Deferred tax expense and current income taxes:

	For the period ended	
	December 31,	
	2016	2015
	ThUS\$	ThUS\$
Current tax expense		
Current tax expense	87,307	92,916
Adjustment to previous period's current tax	2,083	(395)
Total current tax expense, net	<u>89,390</u>	<u>92,521</u>
Deferred tax expense		
Deferred expense for taxes related to the creation and reversal of temporary differences	73,814	(270,904)
Total deferred tax expense, net	<u>73,814</u>	<u>(270,904)</u>
Income tax expense	<u>163,204</u>	<u>(178,383)</u>

Composition of income tax expense (income):

	For the period ended	
	December 31,	
	2016	2015
	ThUS\$	ThUS\$
Current tax expense, net, foreign	80,600	89,460
Current tax expense, net, Chile	8,790	3,061
Total current tax expense, net	<u>89,390</u>	<u>92,521</u>
Deferred tax expense, net, foreign	119,175	(280,445)
Deferred tax expense, net, Chile	(45,361)	9,541
Deferred tax expense, net, total	<u>73,814</u>	<u>(270,904)</u>
Income tax expense	<u>163,204</u>	<u>(178,383)</u>

73

Profit before tax by the legal tax rate in Chile (24% and 22.5% at December 31, 2016 and 2015, respectively)

	For the period ended		For the period ended	
	December 31,		December 31,	
	2016	2015	2016	2015
	ThUS\$	ThUS\$	%	%
Tax expense using the legal rate (*)	<u>65,449</u>	<u>(89,472)</u>	<u>24.00</u>	<u>22.50</u>
Tax effect of rates in other jurisdictions	16,333	(21,803)	5.99	5.48
Tax effect of non-taxable operating revenues	(62,419)	(106,381)	(22.89)	26.75
Tax effect of disallowable expenses	132,469	38,677	48.58	(9.73)
Other increases (decreases) in legal tax charge	11,372	596	4.17	(0.15)
Total adjustments to tax expense using the legal rate	<u>97,755</u>	<u>(88,911)</u>	<u>35.85</u>	<u>22.35</u>
Tax expense using the effective rate	<u>163,204</u>	<u>(178,383)</u>	<u>59.85</u>	<u>44.85</u>

(*) On September 29, 2014, Law No. 20,780 "Amendment to the system of income taxation and introduces various adjustments in the tax system." was published in the Official Journal of the Republic of Chile. Within major tax reforms that this law contains, the First- Category Tax rate is gradually modified from 2014 to 2018 and should be declared and paid in tax year 2015.

Thus, at December 31, 2016 the Company presents the reconciliation of income tax expense and legal tax rate considering the rate increase.

Deferred taxes related to items charged to net equity:

	For the period ended	
	December 31,	
	2016	2015
	ThUS\$	ThUS\$
Aggregate deferred taxation of components of other comprehensive income	(33,774)	(17,192)
Aggregate deferred taxation related to items charged to net equity	(807)	(992)

74

NOTE 19 - OTHER FINANCIAL LIABILITIES

The composition of Other financial liabilities is as follows:

	As of December 31, 2016 ThUS\$	As of December 31, 2015 ThUS\$
Current		
(a) Interest bearing loans	1,814,647	1,510,146
(b) Hedge derivatives	24,881	134,089
Total current	<u>1,839,528</u>	<u>1,644,235</u>
Non-current		
(a) Interest bearing loans	6,790,273	7,516,257
(b) Hedge derivatives	6,679	16,128
Total non-current	<u>6,796,952</u>	<u>7,532,385</u>

(a) Interest bearing loans

Obligations with credit institutions and debt instruments:

	As of December 31, 2016 ThUS\$	As of December 31, 2015 ThUS\$
Current		
Loans to exporters	278,164	387,409
Bank loans (1)	290,810	80,188
Guaranteed obligations	578,014	591,148
Other guaranteed obligations	1,908	32,513
Subtotal bank loans	1,148,896	1,091,258
Obligation with the public	312,043	10,999
Financial leases	268,040	324,859
Other loans	85,668	83,030
Total current	<u>1,814,647</u>	<u>1,510,146</u>
Non-current		
Bank loans	294,477	564,128
Guaranteed obligations	4,180,538	4,122,995
Other guaranteed obligations	254,512	-
Subtotal bank loans	4,729,527	4,687,123
Obligation with the public (2)	997,302	1,294,882
Financial leases	754,321	1,015,779
Other loans	309,123	518,473
Total non-current	<u>6,790,273</u>	<u>7,516,257</u>
Total obligations with financial institutions	<u>8,604,920</u>	<u>9,026,403</u>

75

(1) On September 29, 2016 TAM Linhas Aéreas S.A. obtained financing for US \$ 200 million, guaranteed with 18% of the shares of Multiplus S.A., percentage adjustable depending on the shares price. Additionally, TAM obtained a Cross Currency Swap for the same amount and period, in order to convert the commitment currency from US\$ to BRL.

(2) On June 9, 2015 LATAM Airlines Group S.A. has issued and placed on the international market under Rule 144-A and Regulation S of the securities laws of the United States of America, unsecured long-term bonds in the amount of US\$ 500,000,000, maturing 2020, interest rate of 7.25% per annum.

As reported in the Essential Matter of May 20 and June 5, 2015, the Issuance and placement of the Bonds 144-A shall be: (i) finance the repurchase, conversion and redemption of secured long-term bonds issued by the company TAM Capital 2 Inc., under Rule 144-A and Regulation S of the securities laws of the United States of America, maturing 2020; (ii) in the event there is any remnant fund other general corporate purposes. The aforementioned bonds TAM Capital 2 Inc. were redeemed in whole (US\$ 300,000,000) through a process of exchange for new bonds dated June 9, 2015 and then the remaining bonds were redeemed by running the prepay dated June 18, 2015.

All interest-bearing liabilities are recorded using the effective interest rate method. Under IFRS, the effective interest rate for loans with a fixed interest rate does not vary throughout the loan, while in the case of loans with variable interest rates, the effective rate changes on each date of reprising of the loan.

Currency balances that make the interest bearing loans:

	As of December 31, 2016 ThUS\$	As of December 31, 2015 ThUS\$
Currency		
Brazilian real	1,253	3,387
Chilean peso (U.F.)	203,194	210,423
US Dollar	<u>8,400,473</u>	<u>8,812,593</u>
Total	<u>8,604,920</u>	<u>9,026,403</u>

Interest-bearing loans due in installments to December 31, 2016
 Debtor: LATAM Airlines Group S. A. and Subsidiaries, Tax No. 89.862.200-2, Chile.

Tax No.	Creditor	Creditor country	Currency	Nominal values						Accounting values						Amortization	Effective rate %	Nominal rate %
				Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total nominal value	Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total accounting value			
Loans to exporters																		
97.032.000-8	BBVA	Chile	US\$	75,000	-	-	-	-	75,000	75,234	-	-	-	-	75,234	At Expiration	1.85	1.85
97.032.000-8	BBVA	Chile	UF	-	50,381	-	-	-	50,381	-	50,324	-	-	-	50,324	At Expiration	5.23	4.43
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	30,000	-	-	-	-	30,000	30,183	-	-	-	-	30,183	At Expiration	2.39	2.39
97.030.000-7	ESTADO	Chile	US\$	40,000	-	-	-	-	40,000	40,098	-	-	-	-	40,098	At Expiration	1.91	1.91
97.003.000-K	BANCO DOBRAS IL	Chile	US\$	70,000	-	-	-	-	70,000	70,323	-	-	-	-	70,323	At Expiration	3.08	3.08
97.951.000-4	HSBC	Chile	US\$	12,000	-	-	-	-	12,000	12,002	-	-	-	-	12,002	At Expiration	1.79	1.79
Bank loans																		
97.023.000-9	CORP BANCA	Chile	UF	19,229	57,686	60,186	16,254	-	153,355	19,819	57,686	59,176	16,189	-	152,870	Quarterly	4.06	4.06
0-E	BLADEX	U.S.A.	US\$	-	12,500	30,000	-	-	42,500	-	12,667	29,625	-	-	42,292	Semiannual	5.14	5.14
0-E	DVB BANK SE	U.S.A.	US\$	-	-	28,911	-	-	28,911	3	-	28,911	-	-	28,914	Quarterly	1.86	1.86
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	-	-	158,194	-	-	158,194	542	-	158,194	-	-	158,736	Quarterly	3.55	3.55
Obligations with the public																		
0-E	BANK OF NEW YORK	U.S.A.	US\$	-	-	-	500,000	-	500,000	2,291	-	-	489,885	-	492,176	At Expiration	7.77	7.25
Guaranteed obligations																		
0-E	CREDIT AGRICOLE	France	US\$	11,073	29,252	62,209	32,172	3,711	138,417	11,454	29,252	60,781	31,221	3,631	136,339	Quarterly	2.21	1.81
0-E	BNP PARIBAS	U.S.A.	US\$	10,496	42,401	111,962	118,181	345,078	628,118	12,792	43,023	108,271	116,067	341,481	621,634	Quarterly	2.97	2.96
0-E	WELLS FARGO	U.S.A.	US\$	31,448	95,186	260,112	269,512	400,087	1,056,345	35,211	95,186	233,012	257,387	391,253	1,012,049	Quarterly	2.37	1.68
0-E	WILMINGTON TRUST	U.S.A.	US\$	15,554	49,236	135,254	140,848	626,444	967,336	20,997	49,236	130,792	138,455	622,153	961,633	Quarterly	4.25	4.25
0-E	CITIBANK	U.S.A.	US\$	17,495	53,162	146,932	154,774	175,805	548,168	19,059	53,162	138,257	150,891	172,087	533,456	Quarterly	2.72	1.96
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	5,347	16,204	44,472	46,386	26,165	138,574	5,680	16,204	42,707	45,815	26,063	136,469	Quarterly	1.98	1.44
0-E	BTMU	U.S.A.	US\$	2,787	8,470	23,393	24,635	26,705	85,990	3,001	8,470	22,132	24,149	26,519	84,271	Quarterly	2.31	1.72
0-E	APPLEBANK	U.S.A.	US\$	1,364	4,167	11,516	12,146	13,561	42,754	1,538	4,166	10,889	11,902	13,464	41,959	Quarterly	2.29	1.69
0-E	US BANK	U.S.A.	US\$	14,817	44,958	123,705	129,462	219,666	532,608	17,298	44,958	104,709	120,509	211,895	499,369	Quarterly	3.99	2.81
0-E	DELITS CHE BANK	U.S.A.	US\$	4,992	15,365	24,725	26,984	45,197	117,263	5,570	15,365	24,023	26,515	44,522	115,995	Quarterly	3.86	3.86
0-E	NATIXIS	France	US\$	12,289	37,388	98,873	82,066	192,235	422,851	13,038	37,388	97,469	81,130	190,048	419,073	Quarterly	2.60	2.57
0-E	P K AIRFINANCE	U.S.A.	US\$	2,018	6,268	18,413	24,944	3,144	54,787	2,071	6,269	18,412	24,944	3,144	54,840	Monthly	2.40	2.40
0-E	KFW IPEX-BANK	Germany	US\$	2,288	7,015	17,869	9,019	-	36,191	2,319	7,015	17,869	9,019	-	36,222	Quarterly	2.55	2.55
0-E	AIRBUS FINANCIAL	U.S.A.	US\$	1,797	5,476	15,262	7,664	-	30,199	1,841	5,477	15,261	7,664	-	30,243	Monthly	2.49	2.49
0-E	INVES TEC	England	US\$	1,298	7,526	19,290	21,667	22,421	72,202	1,771	7,733	18,533	21,368	22,309	71,714	Semiannual	5.67	5.67
-	SWAP Aviones llegados	-	US\$	403	1,067	1,658	158	-	3,286	403	1,067	1,658	158	-	3,286	Quarterly	-	-
Other guaranteed obligations																		
0-E	CREDIT AGRICOLE	France	US\$	-	-	256,860	-	-	256,860	1,908	-	254,512	-	-	256,420	Quarterly	2.85	2.85
Financial leases																		
0-E	ING	U.S.A.	US\$	5,089	15,653	31,151	11,805	-	63,698	5,641	15,652	30,577	11,771	-	63,641	Quarterly	5.62	4.96
0-E	CREDIT AGRICOLE	France	US\$	1,754	5,403	-	-	-	7,157	1,780	5,403	-	-	-	7,183	Quarterly	1.85	1.85
0-E	CITIBANK	U.S.A.	US\$	4,956	15,312	44,177	13,804	-	78,249	5,622	15,312	43,413	13,762	-	78,109	Quarterly	6.40	5.67
0-E	PEFCO	U.S.A.	US\$	15,979	47,048	63,957	3,827	-	130,811	16,852	47,048	63,072	3,819	-	130,791	Quarterly	5.39	4.79
0-E	BNP PARIBAS	U.S.A.	US\$	12,520	38,494	75,958	22,147	-	149,119	13,122	38,494	74,776	22,079	-	148,471	Quarterly	3.69	3.26
0-E	WELLS FARGO	U.S.A.	US\$	4,678	14,261	39,862	42,663	1,862	103,326	5,018	14,260	38,834	42,430	1,861	102,403	Quarterly	3.98	3.54
0-E	DVB BANK SE	U.S.A.	US\$	4,680	9,447	-	-	-	14,127	4,713	9,448	-	-	-	14,161	Quarterly	2.57	2.57
0-E	RRP ENGINE	England	US\$	-	-	6,402	6,955	11,917	25,274	-	-	6,402	6,955	11,917	25,274	Monthly	2.35	2.35
Other loans																		
0-E	BOEING	U.S.A.	US\$	-	-	26,214	-	-	26,214	185	-	26,214	-	-	26,399	At Expiration	2.35	2.35
0-E	CITIBANK (*)	U.S.A.	US\$	20,555	63,942	184,866	101,026	-	370,389	21,541	63,942	182,043	100,866	-	368,392	Quarterly	6.00	6.00
Total				451,906	753,268	2,122,383	1,819,099	2,113,998	7,260,654	480,920	754,207	2,040,524	1,774,950	2,082,347	7,132,948			

(*) Securitized bond with the future flows from the sales with credit card in United States and Canada.

Interest-bearing loans due in installments to December 31, 2016
 Debtor: TAMS. A. and Subsidiaries, Tax No. 02.012.862/0001-60, Brazil.

Tax No.	Creditor	Creditor country	Currency	Nominal values						Accounting values						Amortization	Effective Nominal	
				Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total nominal value	Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total accounting value		rate	rate
				ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$		%	%
Bank loans																		
0-E	NEDERLANDS CHE CREDITVERZEKERINGMAATSCHAPPIJ	Holland	US\$	122	378	1,094	1,234	54	2,882	137	378	1,094	1,233	55	2,897	Monthly	6.01	6.01
0-E	CITIBANK	U.S.A	US\$	-	200,000	-	-	-	200,000	(151)	199,729	-	-	-	199,578	At Expiration	3.39	3.14
Obligation with the public																		
0-E	THE BANK OF NEW YORK	U.S.A	US\$	-	300,000	-	500,000	-	800,000	8,173	301,579	4,119	503,298	-	817,169	At Expiration	8.17	8.00
Financial leases																		
0-E	AFS INVESTMENT I LLC	U.S.A	US\$	2,086	6,437	18,556	8,369	-	35,448	2,253	6,437	18,556	8,369	-	35,615	Monthly	1.25	1.25
0-E	DVB BANK SE	U.S.A	US\$	118	164	-	-	-	282	119	164	-	-	-	283	Monthly	2.50	2.50
0-E	GENERAL ELECTRIC CAPITAL CORPORATION	U.S.A	US\$	3,771	5,075	-	-	-	8,846	3,794	5,075	-	-	-	8,869	Monthly	2.30	2.30
0-E	KFW IPEX-BANK	Germany	US\$	579	1,544	-	-	-	2,123	583	1,544	-	-	-	2,127	Monthly/Quarterly	2.80	2.80
0-E	NATIS	France	US\$	2,675	5,732	18,485	38,820	41,731	107,443	3,533	5,732	18,485	38,820	41,731	108,301	Quarterly/Semiannual	4.90	4.90
0-E	WACAPOU LEASINGS A.	Luxemburg	US\$	668	2,038	5,768	6,280	-	14,754	709	2,038	5,768	6,280	-	14,795	Quarterly	3.00	3.00
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE MILAN BRANCH	Italy	US\$	8,547	26,275	74,783	169,730	-	279,335	9,779	26,275	74,783	169,730	-	280,567	Quarterly	4.18	4.11
0-E	BANCO BMS A	Brazil	BRL	260	749	22	-	-	1,031	260	749	21	-	-	1,030	Monthly	13.63	13.63
0-E	HP FINANCIALS SERVICE	Brazil	BRL	222	-	-	-	-	222	222	-	-	-	-	222	Monthly	10.02	10.02
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE	France	BRL	102	307	110	-	-	519	102	307	110	-	-	519	Monthly	13.63	13.63
Total				19,150	548,699	118,818	724,433	41,785	1,452,885	29,513	550,007	122,936	727,730	41,786	1,471,972			
Total consolidated				471,056	1,301,967	2,241,201	2,543,532	2,155,783	8,713,539	510,433	1,304,214	2,163,460	2,502,680	2,124,133	8,604,920			

Interest-bearing loans due in installments to December 31, 2015
 Debtor: LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries, Tax No. 89.862.200-2, Chile.

Tax No.	Creditor	Creditor country	Currency	Nominal values						Accounting values						Amortization	Effective rate %	Nominal rate %
				Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total nominal value	Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total accounting value			
				ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$			
Loans to exporters																		
97.032.000-8	BBVA	Chile	US\$	100,000	-	-	-	-	100,000	100,183	-	-	-	-	100,183	At Expiration	1.00	1.00
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	100,000	-	-	-	-	100,000	100,067	-	-	-	-	100,067	At Expiration	1.44	1.44
97.030.000-7	ESTADO	Chile	US\$	55,000	-	-	-	-	55,000	55,088	-	-	-	-	55,088	At Expiration	1.05	1.05
97.004.000-5	CHILE	Chile	US\$	50,000	-	-	-	-	50,000	50,006	-	-	-	-	50,006	At Expiration	1.42	1.42
97.003.000-K	BANCO DOBRAS IL	Chile	US\$	70,000	-	-	-	-	70,000	70,051	-	-	-	-	70,051	At Expiration	1.18	1.18
97.951.000-4	HSBC	Chile	US\$	12,000	-	-	-	-	12,000	12,014	-	-	-	-	12,014	At Expiration	0.66	0.66
Bank loans																		
97.023.000-9	CORP BANCA	Chile	UF	17,631	52,893	105,837	34,774	-	211,135	18,510	52,892	104,385	34,635	-	210,422	Quarterly	4.18	4.18
0-E	BLADEX	U.S.A.	US\$	-	7,500	27,500	15,000	-	50,000	134	7,500	27,125	14,875	-	49,634	Semiannual	4.58	4.58
0-E	DVB BANK S E	U.S.A.	US\$	-	-	153,514	-	-	153,514	14	-	153,514	-	-	153,528	Quarterly	1.67	1.67
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	-	-	226,712	-	-	226,712	650	-	226,712	-	-	227,362	Quarterly	2.24	2.24
Obligations with the public																		
0-E	BANK OF YORK	U.S.A.	US\$	-	-	-	500,000	-	500,000	2,383	-	-	486,962	-	489,345	At Expiration	7.77	7.25
Guaranteed obligations																		
0-E	CREDIT AGRICOLE	France	US\$	29,633	88,188	204,722	54,074	12,410	389,027	30,447	88,189	203,286	54,074	12,410	388,406	Quarterly	1.83	1.66
0-E	BNP PARIBAS	U.S.A.	US\$	8,162	25,012	70,785	75,028	140,410	319,397	9,243	25,012	70,335	74,917	140,407	319,914	Quarterly	2.29	2.22
0-E	WELLS FARGO	U.S.A.	US\$	30,895	93,511	255,536	264,770	536,039	1,180,751	34,933	93,511	227,704	252,054	525,257	1,133,459	Quarterly	2.27	1.57
0-E	WILMINGTON TRUST	U.S.A.	US\$	-	48,264	85,183	90,694	451,555	675,696	5,691	48,263	81,867	88,977	448,016	672,814	Quarterly	4.25	4.25
0-E	CITIBANK	U.S.A.	US\$	17,042	51,792	143,168	150,792	254,208	617,002	18,545	51,792	133,740	146,362	249,406	599,845	Quarterly	2.40	1.64
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	5,233	15,862	43,552	45,416	49,606	159,669	5,514	15,862	41,434	44,599	49,281	156,690	Quarterly	1.47	0.93
0-E	BTM	U.S.A.	US\$	2,714	8,250	22,801	24,007	39,182	96,954	2,897	8,250	21,336	23,376	38,789	94,648	Quarterly	1.82	1.22
0-E	APLEBANK	U.S.A.	US\$	1,333	4,055	11,211	11,828	19,715	48,142	1,478	4,056	10,483	11,513	19,515	47,045	Quarterly	1.72	1.12
0-E	US BANK	U.S.A.	US\$	14,483	43,948	120,924	126,550	285,134	591,039	17,232	43,948	102,607	117,968	277,195	558,950	Quarterly	3.99	2.81
0-E	DEUTSCHE BANK	U.S.A.	US\$	4,767	14,667	32,449	25,826	58,989	136,698	5,342	14,666	32,448	25,826	58,989	137,271	Quarterly	3.40	3.40
0-E	NATIXIS	France	US\$	11,698	35,914	97,434	83,289	241,088	469,423	12,351	35,914	97,434	83,289	241,088	470,076	Quarterly	2.08	2.05
0-E	HSBC	U.S.A.	US\$	1,374	4,180	11,533	12,112	24,384	53,583	1,504	4,180	11,533	12,112	24,384	53,713	Quarterly	2.40	1.59
0-E	PK AIRFINANCE	U.S.A.	US\$	1,882	5,846	17,171	19,744	17,871	62,514	1,937	5,846	17,171	19,744	17,871	62,569	Monthly	2.04	2.04
0-E	KFW IPEX-BANK	Germany	US\$	653	2,028	5,314	3,958	1,640	13,593	655	2,028	5,314	3,958	1,640	13,595	Quarterly	2.45	2.45
-	SWAP Aviones llegados	-	US\$	502	1,360	2,521	765	-	5,148	502	1,360	2,521	765	-	5,148	Quarterly	-	-
Other guaranteed obligations																		
0-E	DVB BANK S E	U.S.A.	US\$	8,054	24,438	-	-	-	32,492	8,075	24,438	-	-	-	32,513	Quarterly	2.32	2.32
Financial leases																		
0-E	ING	U.S.A.	US\$	8,108	23,191	36,868	26,831	-	94,998	8,894	23,191	36,066	26,682	-	94,833	Quarterly	5.13	4.57
0-E	CREDIT AGRICOLE	France	US\$	1,666	5,131	7,158	-	-	13,955	1,700	5,131	7,158	-	-	13,989	Quarterly	1.28	1.28
0-E	CITIBANK	U.S.A.	US\$	4,687	14,447	41,726	36,523	-	97,383	5,509	14,447	40,684	36,330	-	96,970	Quarterly	6.40	5.67
0-E	PEFCO	U.S.A.	US\$	15,246	46,858	108,403	22,407	-	192,914	16,536	46,858	106,757	22,324	-	192,475	Quarterly	5.37	4.77
0-E	BNP PARIBAS	U.S.A.	US\$	9,956	30,678	81,373	31,100	-	153,107	10,494	30,678	79,983	30,958	-	152,113	Quarterly	4.08	3.64
0-E	WELLS FARGO	U.S.A.	US\$	4,519	13,784	38,531	41,238	23,556	121,628	4,919	13,784	37,247	40,819	23,486	120,255	Quarterly	3.98	3.54
0-E	DVB BANK S E	U.S.A.	US\$	4,567	13,873	14,127	-	-	32,567	4,625	13,873	14,127	-	-	32,625	Quarterly	2.06	2.06
0-E	BANC OF AMERICA	U.S.A.	US\$	674	2,096	-	-	-	2,770	676	2,096	-	-	-	2,772	Monthly	1.41	1.41
Other loans																		
0-E	BOEING	U.S.A.	US\$	-	-	151,362	-	-	151,362	2,294	-	151,363	-	-	153,657	At Expiration	1.80	1.80
0-E	CITIBANK (*)	U.S.A.	US\$	19,361	60,251	174,178	196,210	-	450,000	20,485	60,251	174,178	192,932	-	447,846	Quarterly	6.00	6.00
Total				611,840	738,017	2,291,593	1,892,936	2,155,787	7,690,173	641,578	738,016	2,218,512	1,846,051	2,127,734	7,571,891			

(*) Securitized bond with the future flows from the sales with credit card in United States and Canada.

Interest-bearing loans due in installments to December 31, 2015
 Debtor: TAMS.A. and Subsidiaries, Tax No. 02.012.862/0001-60, Brazil.

Tax No.	Creditor	Creditor country	Currency	Nominal values						Accounting values						Amortization	Effective rate %	Nominal rate %
				Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total nominal value	Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total accounting value			
				ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$			
Bank loans																		
0-E	NEDERLANDS CHE CREDITVERZEKERING MAATSCHAPPIJ	Holland	US\$	115	356	1,031	1,162	689	3,353	132	356	1,031	1,162	689	3,370	Monthly	6.01	6.01
Obligations with the public																		
0-E	THE BANK OF NEW YORK	U.S.A.	US\$	-	-	300,000	-	500,000	800,000	7,506	1,110	301,722	5,171	501,027	816,536	At Expiration	8.17	8.00
Financial leases																		
0-E	AFS INVESTMENT I LLC	U.S.A.	US\$	1,972	6,085	17,540	17,908	-	43,505	2,176	6,085	17,540	17,908	-	43,709	Monthly	1.25	1.25
0-E	AIRBUS FINANCIAL	U.S.A.	US\$	3,370	10,397	20,812	15,416	-	49,995	3,461	10,396	20,813	15,416	-	50,086	Monthly	1.43	1.43
0-E	CREDIT AGRICOLE-CIB	U.S.A.	US\$	4,500	-	-	-	-	4,500	4,528	-	-	-	-	4,528	Quarterly	3.25	3.25
0-E	DVB BANK SE	U.S.A.	US\$	118	355	282	-	-	755	120	355	282	-	-	757	Monthly	1.64	1.64
0-E	GENERAL ELECTRIC CAPITAL CORPORATION	U.S.A.	US\$	3,654	11,137	8,970	-	-	23,761	3,697	11,137	8,970	-	-	23,804	Monthly	1.25	1.25
0-E	KFW IPEX-BANK	Germany	US\$	3,097	6,401	15,186	12,215	-	36,899	3,163	6,401	15,186	12,215	-	36,965	Monthly/Quarterly	1.72	1.72
0-E	NATIS	France	US\$	2,505	5,387	17,359	19,682	70,087	115,020	3,476	5,387	17,360	19,682	70,088	115,993	Quarterly/Semiannual	3.85	3.85
0-E	PK AIR FINANCEUS, INC.	U.S.A.	US\$	1,276	21,769	-	-	-	23,045	1,316	21,769	-	-	-	23,085	Monthly	1.75	1.75
0-E	WACAP OULEASINGS A.	Luxemburg	US\$	383	1,101	2,617	14,267	-	18,368	418	1,101	2,617	14,267	-	18,403	Quarterly	2.00	2.00
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE MILAN BRANCH	Italy	US\$	8,148	25,003	71,311	208,024	-	312,486	9,552	25,003	71,311	208,024	-	313,890	Quarterly	3.63	3.55
0-E	BANCO BMS A	Brazil	BRL	217	651	860	-	-	1,728	217	651	860	-	-	1,728	Monthly	14.14	14.14
0-E	HP FINANCIALS ERVACE	Brazil	BRL	168	529	185	-	-	882	169	529	185	-	-	883	Monthly	10.02	10.02
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE	France	BRL	85	256	434	-	-	775	85	256	434	-	-	775	Monthly	14.14	14.14
Total				29,608	89,427	456,587	288,674	570,776	1,435,072	40,016	90,536	458,311	293,845	571,804	1,454,512			
Total consolidated				641,448	827,444	2,748,180	2,181,610	2,726,563	9,125,245	681,594	828,552	2,676,823	2,139,896	2,699,538	9,026,403			

80

(b) Hedge derivatives

	Current liabilities		Non-current liabilities		Total hedge derivatives	
	As of December 31, 2016	As of December 31, 2015	As of December 31, 2016	As of December 31, 2015	As of December 31, 2016	As of December 31, 2015
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Accrued interest from the last date of interest rate swap	2,148	4,329	-	-	2,148	4,329
Fair value of interest rate derivatives	9,578	33,518	6,679	16,128	16,257	49,646
Fair value of fuel derivatives	-	56,424	-	-	-	56,424
Fair value of foreign currency derivative:	13,155	39,818	-	-	13,155	39,818
Total hedge derivatives	24,881	134,089	6,679	16,128	31,560	150,217

The foreign currency derivatives exchanges are FX forward and cross currency swap.

Hedging operation

The fair values of net assets/ (liabilities), by type of derivative, of the contracts held as hedging instruments are presented below:

	As of December 31, 2016	As of December 31, 2015
	ThUS\$	ThUS\$
Cross currency swaps (CCS) (1)	(12,286)	(49,311)
Interest rate swaps (2)	(16,926)	(44,085)
Fuel options (3)	10,088	(50,131)
Currency forward - options US\$/GBP\$ (4)	618	7,432
Currency forward - options US\$/EUR\$ (4)	109	1,438
Currency options R\$/US\$ (4)	(1,752)	933
Currency options CLP/US\$ (4)	-	85

- (1) Covers the significant variations in cash flows associated with market risk implicit in the changes in the 3-month LIBOR interest rate and the exchange rate US\$/UF and US\$/BRL of bank loans. These contracts are recorded as cash flow hedges and fair value.
- (2) Covers the significant variations in cash flows associated with market risk implicit in the increases in the 3 months LIBOR interest rates for long-term loans incurred in the acquisition of aircraft and bank loans. These contracts are recorded as cash flow hedges.
- (3) Covers significant variations in cash flows associated with market risk implicit in the changes in the price of future fuel purchases. These contracts are recorded as cash flow hedges.
- (4) Covers the foreign exchange risk exposure of operating cash flows caused mainly by fluctuations in the exchange rate R\$/US\$ and US\$/GBP. These contracts are recorded as cash flow hedges.

81

During the periods presented, the Company only maintains cash flow hedges and fair value (in the case of CCS). In the case of fuel hedges, the cash flows subject to such hedges will impact results in the next six months from the consolidated statement of financial position date, meanwhile in the case of interest rate hedging, the hedges will impact results over the life of the related loans, which are valid initially for 12 years. The hedges on investments will impact results continuously throughout the life of the investment, while the cash flows occur at the maturity of the investment. In the case of currency hedges through a CCS, are generated two types of hedge accounting, a cash flow component by US\$/UF and US\$/BRL, and other fair value by US\$ floating rate component.

During the periods presented, no hedging operations of future highly probable transaction that have not been realized have occurred.

Since none of the coverage resulted in the recognition of a non-financial asset, no portion of the result of the derivatives recognized in equity was transferred to the initial value of such assets.

The amounts recognized in comprehensive income during the period and transferred from net equity to income are as follows:

	For the period ended December 31,	
	2016	2015
	ThUS\$	ThUS\$
Debit (credit) recognized in comprehensive income during the period	127,390	80,387
Debit (credit) transferred from net equity to income during the period	(113,403)	(151,244)

NOTE 20 - TRADE AND OTHER ACCOUNTS PAYABLES

The composition of Trade and other accounts payables is as follows:

	As of December 31, 2016	As of December 31, 2015
	ThUS\$	ThUS\$
Current		
(a) Trade and other accounts payables	1,117,926	1,025,574
(b) Accrued liabilities at the reporting date	475,142	458,383
Total trade and other accounts payables	<u>1,593,068</u>	<u>1,483,957</u>

82

(a) Trade and other accounts payable:

	As of December 31, 2016 ThUS\$	As of December 31, 2015 ThUS\$
Trade creditors	868,833	758,783
Leasing obligation	10,446	18,784
Other accounts payable	238,647	248,007
Total	<u>1,117,926</u>	<u>1,025,574</u>

The details of Trade and other accounts payables are as follows:

	As of December 31, 2016 ThUS\$	As of December 31, 2015 ThUS\$
Aircraft Fuel	188,276	148,612
Boarding Fee	149,880	175,900
Airport charges and overflight	90,327	94,139
Handling and ground handling	87,406	88,629
Other personnel expenses	81,632	72,591
Professional services and advisory	79,270	63,302
Land services	74,260	80,387
Marketing	61,053	45,997
Services on board	44,589	32,993
Leases, maintenance and IT services	44,287	25,558
Suppliers' technical purchases	40,305	52,160
Crew	29,074	23,834
Maintenance	25,962	18,573
Achievement of goals	17,801	15,386
Distribution system	15,710	17,531
Airlines	13,264	3,890
Aircraft and engines leasing	10,446	19,146
Aviation insurance	7,694	7,655
Communications	7,500	6,731
SEC agreement (*)	4,719	-
Others	44,471	32,560
Total trade and other accounts payables	<u>1,117,926</u>	<u>1,025,574</u>

(*) Provision made for payments of fines, on July 25, 2016 LATAM reached agreements with the U.S. Department of Justice ("DOJ") U.S. and the Securities and Exchange Commission ("SEC") both authorities of the United States of America, in force as of this date, regarding the investigation on payments by LAN Airlines S.A. made in 2006-2007 to a consultant who advised on the resolution of labor matters in Argentina. The amount to the SEC agreement is ThUS\$ 6,744 plus interests of ThUS\$ 2,694.

As of December 31, the balance payable to the SEC is ThUS \$ 4,719.

83

(b) Liabilities accrued:

	As of December 31, 2016 ThUS\$	As of December 31, 2015 ThUS\$
Aircraft and engine maintenance	244,949	246,454
Accrued personnel expenses	113,785	108,058
Accounts payable to personnel (*)	89,523	81,368
Others accrued liabilities	26,885	22,503
Total accrued liabilities	<u>475,142</u>	<u>458,383</u>

(*) Profits and bonds participation (Note 23 letter b)

NOTE 21 - OTHER PROVISIONS

Other provisions:

	Current liabilities		Non-current liabilities		Total Liabilities	
	As of December 31, 2016 ThUS\$	As of December 31, 2015 ThUS\$	As of December 31, 2016 ThUS\$	As of December 31, 2015 ThUS\$	As of December 31, 2016 ThUS\$	As of December 31, 2015 ThUS\$
	Provision for contingencies (1)					
Tax contingencies	1,425	1,297	313,064	350,418	314,489	351,715
Civil contingencies	993	1,476	56,413	37,555	57,406	39,031
Labor contingencies	225	149	29,307	15,648	29,532	15,797
Other	-	-	15,046	11,910	15,046	11,910
Provision for European Commission investigation (2)	-	-	8,664	8,966	8,664	8,966
Total other provisions (3)	<u>2,643</u>	<u>2,922</u>	<u>422,494</u>	<u>424,497</u>	<u>425,137</u>	<u>427,419</u>

(1) Provisions for contingencies:

The tax contingencies correspond to litigation and tax criteria related to the tax treatment applicable to direct and indirect taxes, which are found in both administrative and judicial stage.

The civil contingencies correspond to different demands of civil order filed against the company.

The labor contingencies correspond to different demands of labor order filed against the company.

The Provisions are recognized in the consolidated income statement in administrative expenses or tax expenses, as appropriate.

84

- (2) Provision made for proceedings brought by the European Commission for possible breaches of free competition in the freight market.
- (3) Total other provision at December 31, 2016, and at December 31, 2015, include the fair value correspond to those contingencies from the business combination with TAM S.A and subsidiaries, with a probability of loss under 50%, which are not provided for the normal application of IFRS enforcement and that only must be recognized in the context of a business combination in accordance with IFRS 3.

Movement of provisions:

	Legal claims (1) ThUS\$	European Commission Investigation (2) ThUS\$	Total ThUS\$
Opening balance as of January 1, 2015	705,552	9,999	715,551
Increase in provisions	54,675	-	54,675
Provision used	(19,522)	-	(19,522)
Difference by subsidiaries conversion	(220,266)	-	(220,266)
Reversal of provision	(100,740)	-	(100,740)
Exchange difference	(1,246)	(1,033)	(2,279)
Closing balance as of December 31, 2015	<u>418,453</u>	<u>8,966</u>	<u>427,419</u>
Opening balance as of January 1, 2016	418,453	8,966	427,419
Increase in provisions	141,797	-	141,797
Provision used	(21,997)	-	(21,997)
Difference by subsidiaries conversion	79,396	-	79,396
Reversal of provision	(201,425)	-	(201,425)
Exchange difference	249	(302)	(53)
Closing balance as of December 31, 2016	<u>416,473</u>	<u>8,664</u>	<u>425,137</u>

- (1) The accumulated balance includes US\$ 115 million as judicial deposit granted as guarantee, related to the "Fundo Aeroviário" (FA). This deposit was made with the purpose of suspending the application of the tax credit. The company is discussing over the Tribunal the constitutionality about the requirement made by FA in a legal action. Initially it was covered by the effects of a precautionary measure, meaning that, the company was not the obligation to collect the tax as long as there no judicial decision in this regard. However, the decision taken by a judge in the first instance was publicized in an unfavorable published, reversing the precautionary measure. As the legal claim is still in progress (TAM appealed this first decision), the company needed to make the judicial deposit for the suspension of the enforceability of the tax credit; it deposit was classified in this category deducting the existing provision for that purpose. Finally, if the final decision is favorable to the company, the deposit already made will return to TAM. On the other hand, if the tribunal confirms the first decision, such deposit will be converted in a definitive payment in favor of the Brazilian Government. The procedural stage at December 31, 2016 is disclosed in Note 31 in the case role N° 2001.51.01.012530-0.
- (2) European Commission Provision:

85

This provision was established because of the investigation brought by the Directorate General for Competition of the European Commission against more than 25 cargo airlines, including Lan Cargo S.A., as part of a global investigation that began in December 2007 regarding possible unfair competition on the air cargo market. This was a joint investigation done by the European and U.S.A. authorities. The global investigation concluded when Lan Cargo S.A. and its subsidiary, Aerolíneas Brasileiras S.A. ("ABSA") signed a *Plea Agreement* with the U.S.A. Department of Justice. The General Direction of Competition it imposed fines totaling € 799,445,000 (seven hundred and ninety nine million four hundred and forty-five thousand Euros) for infringement of European Union regulations on free competition against eleven (11) airlines, among which you can find LATAM Airlines Group S.A. and Lan Cargo S.A. Jointly, LATAM Airlines Group S.A. and Lan Cargo S.A., have been fined in the amount of € 8,220,000 (eight million two hundred twenty thousand Euros) for said infractions, which was provisioned in the financial statements of LATAM Airlines Group S.A. On January 24, 2011, LATAM Airlines Group S.A. and Lan Cargo S.A. appealed the decision before the Court of Justice of the European Union. On December 16, 2015 The European Commission does not appeal the sentence, but can issue a new decision correcting the failures specified in the Judgment and it has a period of 5 years which is fulfilled in 2021 the Court European resolved the appeal and annulled the European Commission. The procedural stage at December 31, 2016 is disclosed in Note 31, in (ii) lawsuits received by Latam Airlines Group S.A. and Subsidiaries.

NOTE 22 - OTHER NON-FINANCIAL LIABILITIES

	Current liabilities		Non-current liabilities		Total liabilities	
	As of December 31, 2016	As of December 31, 2015	As of December 31, 2016	As of December 31, 2015	As of December 31, 2016	As of December 31, 2015
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Deferred revenues (*)	2,655,086	2,423,703	213,781	272,130	2,868,867	2,695,833
Sales tax	19,402	10,379	-	-	19,402	10,379
Retentions	45,542	33,125	-	-	45,542	33,125
Others taxes	7,465	11,211	-	-	7,465	11,211
Dividends	25,518	3,980	-	-	25,518	3,980
Other sundry liabilities	9,232	7,635	-	-	9,232	7,635
Total other non-financial liabilities	<u>2,762,245</u>	<u>2,490,033</u>	<u>213,781</u>	<u>272,130</u>	<u>2,976,026</u>	<u>2,762,163</u>

(*) Note 2.20.

The balance comprises, mainly, deferred income by services not yet rendered and programs such as: LATAM Pass, LATAM Fidelidade y Multiplus:

LATAM Pass is the frequent flyer program created by LAN to reward the preference and loyalty of its customers with many benefits and privileges, by the accumulation of kilometers that can be exchanged for free flying tickets or a wide range of products and services. Customers accumulate LATAM Pass kilometers every time they fly with LAN, TAM, in companies that are members of oneworld® and other airlines associated with the program, as well as when they buy on the stores or use the services of a vast network of companies that have an agreement with the program around the world.

86

Thinking on people who travel constantly, TAM created the program LATAM Fidelidade, in order to improve the passenger attention and give recognition to those who choose the company. By using this program, customers accumulate points in a variety of programs loyalty in a single account and can redeem them at all TAM destinations and related airline companies, and even more, participate in the Red Multiplus Fidelidade.

Multiplus is a coalition of loyalty programs, aiming to operate activities of accumulation and redemption of points. This program has an integrated network by associates including hotels, financial institutions, retail companies, supermarkets, vehicle rentals and magazines, among many other partners from different segments.

NOTE 23 - EMPLOYEE BENEFITS

	As of December 31, 2016 ThUS\$	As of December 31, 2015 ThUS\$
Retirements payments	49,680	42,117
Resignation payments	10,097	8,858
Other obligations	22,545	14,296
Total liability for employee benefits	<u>82,322</u>	<u>65,271</u>

(a) The movement in retirements and resignation payments and other obligations:

	Opening balance ThUS\$	Increase (decrease) current service provision ThUS\$	Benefits paid ThUS\$	Change of model ThUS\$	Actuarial (gains) losses ThUS\$	Currency translation ThUS\$	Closing balance ThUS\$
From January 1 to December 31, 2015	74,102	(13,609)	(3,824)	-	14,631	(6,029)	65,271
From January 1 to December 31, 2016	65,271	19,900	(4,536)	-	1,687	-	82,322

87

The principal assumptions used in the calculation to the provision in Chile are presented below:

Assumptions	As of December 31,	
	2016	2015
Discount rate	4.54%	4.84%
Expected rate of salary increase	4.50%	4.50%
Rate of turnover	6.16%	6.16%
Mortality rate	RV-2009	RV-2009
Inflation rate	2.86%	2.92%
Retirement age of women	60	60
Retirement age of men	65	65

The discount rate is determined by reference to free risk 20 years Central Bank of Chile BCP bond. Mortality table RV – 2009, established by Chilean Superintendency of Securities and Insurance and inflation rate performance curve of Central Bank of Chile instruments long term BCU and BCP.

The obligation is determined based on the actuarial value of the accrued cost of the benefit and it is sensibility to main actuarial assumptions used for the calculation. The Following is a sensitivity analysis based on increased (decreased) on the discount rate, increased wages, rotation and inflation:

	Effect on the liability	
	As of December 31, 2016 ThUS\$	As of December 31, 2015 ThUS\$
Discount rate		
Change in the accrued liability an closing for increase in 100 p.b.	(5,665)	(4,669)
Change in the accrued liability an closing for decrease of 100 p.b.	5,952	5,345
Rate of wage growth		
Change in the accrued liability an closing for increase in 100 p.b.	6,334	5,309
Change in the accrued liability an closing for decrease of 100 p.b.	(5,644)	(4,725)

(b) The liability for short-term:

	As of December 31, 2016 ThUS\$	As of December 31, 2015 ThUS\$
Profit-sharing and bonuses (*)	<u>89,523</u>	<u>81,368</u>

(*) Accounts payables to employees (Note 20 letter b)

88

The participation in profits and bonuses correspond to an annual incentives plan for achievement of objectives.

(c) Employment expenses are detailed below:

	For the periods ended December 31,	
	2016	2015
	ThUS\$	ThUS\$
Salaries and wages	1,549,402	1,631,320
Short-term employee benefits	132,436	171,366
Termination benefits	79,062	51,684
Other personnel expenses	190,233	218,435
Total	1,951,133	2,072,805

NOTE 24 - ACCOUNTS PAYABLE, NON-CURRENT

	As of	As of
	December 31,	December 31,
	2016	2015
	ThUS\$	ThUS\$
Aircraft and engine maintenance	347,085	371,419
Fleet financing (JOL)	-	35,042
Provision for vacations and bonuses	12,080	10,365
Other sundry liabilities	226	224
Total accounts payable, non-current	359,391	417,050

NOTE 25 - EQUITY

(a) Capital

The Company's objective is to maintain an appropriate level of capitalization that enables it to ensure access to the financial markets for carrying out its medium and long-term objectives, optimizing the return for its shareholders and maintaining a solid financial position.

The Capital of the Company is managed and composed in the following form:

The paid capital of the Company at December 31, 2016 amounts to ThUS\$ 3,149,564 (*) divided into 606,407,693 common stock of a same series (ThUS\$ 2,545,705, divided into 545,547,819 shares as of December 31, 2015), a single series nominative, ordinary character with no par value. There are no special series of shares and no privileges. The form of its stock certificates and their issuance, exchange, disablement, loss, replacement and other similar circumstances, as well as the transfer of the shares, is governed by the provisions of Corporations Law and its regulations.

89

(*) Include a deduction for issuance costs ThUS\$ 4,793 and adjustment by 10,282 placement shares for ThUS\$ 156.

(b) Subscribed and paid shares

As of December 31, 2015, the Company's subscribed and paid-in capital was represented by 545,558,101 shares, all common shares, without par value.

On August 18, 2016, the Company held an extraordinary meeting of shareholders in which it was approved to increase the capital by issuing 61,316,424 shares of payment, all ordinary shares, without par value. As of December 31, 2016, 60,849,592 shares had been placed against this increase, according to the following breakdown: (a) 30,499,685 shares subscribed and paid at the end of the preferred subscription period, which expired on, December 2016, raising the equivalent of US\$ 304,996,850; And (b) 30,349,907 additional shares subscribed on December 28, 2016, earning the equivalent of US \$ 303,499,070.

As a result of the last placement, as of December 31, 2016, the number Company shares subscribed and paid amounts to 606,407,693.

At December 31, 2016, the Company's capital stock is represented by 608,374,525 shares, all common shares, without no par value, which is divided into: (a) the 606,407,693 subscribed and paid shares mentioned above; And (b) 1,966,832 shares pending subscription and payment, of which: (i) 1,500,000 shares are allocated to compensation stock option plans; And (ii) 466,832 correspond to the balance of shares pending placement of the last capital increase.

It should be noted that during the year the Company's capital stock was expressed in 613,164,243 shares, all ordinary shares, without nominal value, that is, 551,847,819 shares already authorized at the beginning of the year and 61,316,424 shares authorized in the last Capital increase dated August 18, 2016. However, on December 21, 2016, the deadline for the subscription and payment of 4,789,718 shares that were destined to compensation plans for workers expired, so that the Company's capital stock was reduced to 608,374,525 shares.

The following table shows the movement of the authorized and fully paid shares described above:

Movement of authorized shares	Nro. Of shares
Authorized shares as of January 1, 2015	551,847,819
No movement of authorized shares during 2015	-
Authorized shares as of December 31, 2015	551,847,819
Authorized shares as of January 1, 2016	551,847,819
Increase capital approved at Extraordinary Shareholders meeting dated August 18, 2016	61,316,424
Full capital decrease due to maturity of the subscription and payment period of the compensation plan 2011, December 21, 2016 (*)	(4,789,718)
Authorized shares as of December 31, 2016	608,374,525

(*) See Note 34 (a.1)

90

Movement fully paid shares

	increase (decrease) through transfers and other changes	Movement	Cost of issuance	Paid-in Capital
		value of shares (1)	and placement of shares (2)	
	N° of shares	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Paid shares as of January 1, 2015	545,547,819	2,552,066	(6,361)	2,545,705
No movement of paid shares during 2015	-	-	-	-
Paid shares as of December 31, 2015	<u>545,547,819</u>	<u>2,552,066</u>	<u>(6,361)</u>	<u>2,545,705</u>
Paid shares as of January 1, 2016	545,547,819	2,552,066	(6,361)	2,545,705
Placement capital increase				
Approved at Extraordinary Shareholders meeting dated August 18, 2016	60,849,592	608,496	-	608,496
Capital reserve	-	-	(4,793)	(4,793)
Increase (decrease) by transfers and other changes (4)	10,282	156	-	156
Paid shares as of December 31, 2016	<u>606,407,693 (3)</u>	<u>3,160,718</u>	<u>(11,154)</u>	<u>3,149,564</u>

- (1) Amounts reported represent only those arising from the payment of the shares subscribed.
- (2) Decrease of capital by capitalization of reserves for cost of issuance and placement of shares established according to Extraordinary Shareholder's Meetings, where such decreases were authorized.
- (3) At December 31, 2016, the difference between authorized shares and fully paid shares are 1,966,832 shares, of which 1,500,000 correspond to compensation plans for executives of LATAM Airlines Group S.A. and subsidiaries (see Note 34(a.1)) and 466,832 correspond to the shares issued and unsubscribed from the capital increase approved at the Extraordinary Shareholders' Meeting held on August 18, 2016.
- (4) In January 2014, these 10,282 shares were placed and charged to the Compensation plan 2011 (See Note 34 (a.1))

(c) Treasury stock

At December 31, 2016, the Company held no treasury stock, the remaining of ThUS\$ (178) corresponds to the difference between the amount paid for the shares and their book value, at the time of the full right decrease of the shares which held in its portfolio.

(d) Reserve of share- based payments

Movement of Reserves of share- based payments:

91

Periods	Opening balance	Stock option plan	Deferred tax	Net movement of the period	Closing balance
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
From January 1 to December 31, 2015	29,642	8,924	(2,919)	6,005	35,647
From January 1 to December 31, 2016	35,647	3,698	(807)	2,891	38,538

These reserves are related to the "Share-based payments" explained in Note 34.

(e) Other sundry reserves

Movement of Other sundry reserves:

Periods	Opening balance	Legal reserves	Closing balance
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
From January 1 to December 31, 2015	2,635,748	(1,069)	2,634,679
From January 1 to December 31, 2016	2,634,679	5,602	2,640,281

Balance of Other sundry reserves comprises the following:

	As of December 31, 2016	As of December 31, 2015
	ThUS\$	ThUS\$
Higher value for TAM S.A. share exchange (1)	2,665,692	2,665,692
Reserve for the adjustment to the value of fixed assets (2)	2,620	2,620
Transactions with non-controlling interest (3)	(25,911)	(25,891)
Cost of issuance and placement of shares	9	(4,793)
Others	(2,129)	(2,949)
Total	<u>2,640,281</u>	<u>2,634,679</u>

- (1) Corresponds to the difference in the shares value of TAM S.A. acquired (under subscriptions) by Sister Holdco S.A. and Holdco II S.A. (under the Exchange Offer), as stipulated in the Declaration of Posting of Merger by Absorption and the fair value of these exchange shares of LATAM Airlines Group S.A. at June 22, 2012.
- (2) Corresponds to the technical revaluation of fixed assets authorized by the Superintendence of Securities and Insurance in 1979, in Circular N° 1529. The revaluation was optional and could be taken only once, the reserve is not distributable and can only be capitalized.
- (3) The balance at December 31, 2016, correspond to the loss generated by the participation of Lan Pax Group S.A. and Inversiones Lan S.A. in the acquisition of shares of Aerovías de Integración Regional Aires of ThUS\$ (3,480) and ThUS\$ (20), respectively; the acquisition

92

of TAM S.A. of the minority holding of Aerolinhas Brasileiras S.A. of ThUS\$ (885) and the acquisition of minority interest of Aeroline S.A. by Lan Pax group S.A. through Holdco Ecuador S.A. for US\$ (21,526).

(f) Reserves with effect in other comprehensive income.

Movement of Reserves with effect in other comprehensive income:

	Currency translation reserve	Cash flow hedging reserve	Actuarial gain or loss on defined benefit plans reserve	Total
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Opening balance as of January 1, 2015	(1,193,871)	(151,340)	-	(1,345,211)
Derivatives valuation gains (losses)	-	82,730	-	82,730
Deferred tax	-	(21,900)	-	(21,900)
Actuarial reserves				
by employee benefit plans	-	-	(14,627)	(14,627)
Deferred tax actuarial IAS				
by employee benefit plans	-	-	3,910	3,910
Difference by subsidiaries conversion	(1,382,170)	-	-	(1,382,170)
Closing balance as of December 31, 2015	<u>(2,576,041)</u>	<u>(90,510)</u>	<u>(10,717)</u>	<u>(2,677,268)</u>
Opening balance as of January 1, 2016	(2,576,041)	(90,510)	(10,717)	(2,677,268)
Derivatives valuation gains (losses)	-	126,360	-	126,360
Deferred tax	-	(34,344)	-	(34,344)
Actuarial reserves				
by employee benefit plans	-	-	(3,104)	(3,104)
Deferred tax actuarial IAS				
by employee benefit plans	-	-	921	921
Difference by subsidiaries conversion	489,486	-	-	489,486
Closing balance as of December 31, 2016	<u>(2,086,555)</u>	<u>1,506</u>	<u>(12,900)</u>	<u>(2,097,949)</u>

(f.1) Currency translation reserve

These originate from exchange differences arising from the translation of any investment in foreign entities (or Chilean investment with a functional currency different to that of the parent), and from loans and other instruments in foreign currency designated as hedges for such investments. When the investment (all or part) is sold or disposed and loss of control occurs, these reserves are shown in the consolidated statement of income as part of the loss or gain on the sale or disposal. If the sale does not involve loss of control, these reserves are transferred to non-controlling interests.

93

(f.2) Cash flow hedging reserve

These originate from the fair value valuation at the end of each period of the outstanding derivative contracts that have been defined as cash flow hedges. When these contracts expire, these reserves should be adjusted and the corresponding results recognized.

(g) Retained earnings

Movement of Retained earnings:

Periods	Opening balance	Result for the period	Dividends	Other increase (decreases)	Closing balance
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
From January 1 to December 31, 2015	536,190	(219,274)	-	1,034	317,950
From January 1 to December 31, 2016	317,950	69,220	(20,766)	-	366,404

(h) Dividends per share

Description of dividend	Minimum mandatory dividend 2016	Final dividend dividend 2015
	2016	2015
Date of dividend	12-31-2016	12-31-2015
Amount of the dividend (ThUS\$)	20,766	-
Number of shares among which the dividend is distributed	606,407,693	545,547,819
Dividend per share (US\$)	0.0342	-

As of December 31, 2016 and 2015, the Company has not been paid dividends.

NOTE 26 - REVENUE

The detail of revenues is as follows:

	For the periods ended	
	December 31,	
	2016	2015
	ThUS\$	ThUS\$
Passengers LAN	4,104,348	4,241,918
Passengers TAM	3,773,367	4,168,696
Cargo	<u>1,110,625</u>	<u>1,329,431</u>
Total	<u>8,988,340</u>	<u>9,740,045</u>

94

NOTE 27 - COSTS AND EXPENSES BY NATURE
(a) Costs and operating expenses

The main operating costs and administrative expenses are detailed below:

	For the periods ended	
	December 31,	
	2016	2015
	ThUS\$	ThUS\$
Aircraft fuel	2,056,643	2,651,067
Other rentals and landing fees	1,077,407	1,109,826
Aircraft rentals	568,979	525,134
Aircraft maintenance	366,153	437,235
Comissions	269,296	302,774
Passenger services	286,621	295,439
Other operating expenses	1,424,595	1,293,320
Total	6,049,694	6,614,795

(b) Depreciation and amortization

Depreciation and amortization are detailed below:

	For the period ended	
	December 31,	
	2016	2015
	ThUS\$	ThUS\$
Depreciation (*)	910,071	897,670
Amortization	50,257	36,736
Total	960,328	934,406

(*) Include the depreciation of Property, plant and equipment and the maintenance cost of aircraft held under operating leases. The amount of maintenance cost included within the depreciation line item at December 31, 2016 is ThUS\$ 345,651 and ThUS\$ 345,192 for the same period of 2015.

(c) Personnel expenses

The costs for personnel expenses are disclosed in Note 23 liability for employee benefits.

(d) Financial costs

The detail of financial costs is as follows:

95

	For the period ended	
	December 31,	
	2016	2015
	ThUS\$	ThUS\$
Bank loan interest	352,405	331,511
Financial leases	32,573	42,855
Other financial instruments	31,358	38,991
Total	416,336	413,357

Costs and expenses by nature presented in this note plus the Employee expenses disclosed in Note 23, are equivalent to the sum of cost of sales, distribution costs, administrative expenses, other expenses and financing costs presented in the consolidated statement of income by function.

(e) Restructuring Costs

As part of the ongoing process of reviewing its fleet plan, in December 2015 the company recognized a negative impact on results of US\$ 80 million before tax associated with the output of the rest of the A330 fleet, including engines and technical materials is recognized. These expenses are recognized at "Other Gain and Losses" of the Consolidated Statement of Income by Function.

NOTE 28 - OTHER INCOME, BY FUNCTION

Other income by function is as follows:

	For the period ended	
	December 31,	
	2016	2015
	ThUS\$	ThUS\$
Coalition and loyalty program Multiplus	174,197	154,958
Tours	133,575	113,225
Aircraft leasing	65,011	46,547
Customs and warehousing	24,548	25,457
Maintenance	17,090	11,669
Duty free	11,141	16,408
Other miscellaneous income	113,186	17,517
Total	538,748	385,781

96

NOTE 29 - FOREIGN CURRENCY AND EXCHANGE RATE DIFFERENCES

The functional currency of LATAM Airlines Group S.A. is the US dollar, also it has subsidiaries whose functional currency is different to the US dollar, such as the Chilean peso, Argentine peso, Colombian peso and Brazilian real.

The functional currency is defined as the currency of the primary economic environment in which an entity operates and in each entity and all other currencies are defined as foreign currency.

Considering the above, the balances by currency mentioned in this note correspond to the sum of foreign currency of each of the entities that make LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries.

(a) Foreign currency

The foreign currency detail of balances of monetary items in current and non-current assets is as follows:

<u>Current assets</u>	As of	As of
	December 31,	December 31,
	<u>2016</u>	<u>2015</u>
	ThUS\$	ThUS\$
Cash and cash equivalents	201,416	182,089
Argentine peso	4,438	11,611
Brazilian real	9,705	8,810
Chilean peso	30,221	17,739
Colombian peso	1,137	1,829
Euro	1,695	10,663
U.S. dollar	128,694	112,422
Strong bolivar	61	2,986
Other currency	25,465	16,029
Other financial assets, current	14,573	124,042
Argentine peso	12	108,592
Brazilian real	734	1,263
Chilean peso	585	563
Colombian peso	-	1,167
U.S. dollar	12,879	12,128
Strong bolivar	76	22
Other currency	287	307

97

<u>Current assets</u>	As of	As of
	December 31,	December 31,
	<u>2016</u>	<u>2015</u>
	ThUS\$	ThUS\$
Other non - financial assets, current	107,789	126,130
Argentine peso	16,086	14,719
Brazilian real	20,158	15,387
Chilean peso	1,619	10,265
Colombian peso	713	486
Euro	1,563	1,983
U.S. dollar	50,157	61,577
Strong bolivar	3	-
Other currency	17,490	21,713
Trade and other accounts receivable, current	251,204	247,229
Argentine peso	54,356	30,563
Brazilian real	30,675	11,136
Chilean peso	90,482	55,169
Colombian peso	9,720	1,195
Euro	21,923	30,006
U.S. dollar	14,086	29,937
Strong bolivar	43	7,225
Other currency	29,919	81,998
Accounts receivable from related entities, current	554	181
Chilean peso	554	181
Tax current assets	28,198	22,717
Argentine peso	1,798	2,371
Brazilian real	2,462	5
Chilean peso	6,333	3,615
Colombian peso	1,418	1,275
Euro	273	14
U.S. dollar	177	1,394
Peruvian sol	14,387	12,572
Other currency	1,350	1,471
Total current assets	603,734	702,388
Argentine peso	76,690	167,856
Brazilian real	63,734	36,601
Chilean peso	129,794	87,532
Colombian peso	12,988	5,952
Euro	25,454	42,666
U.S. Dollar	205,993	217,458
Strong bolivar	183	10,233
Other currency	88,898	134,090

98

Non-current assets	As of	As of
	December 31, 2016	December 31, 2015
	ThUS\$	ThUS\$
Other financial assets, non-current	26,772	20,767
Argentine peso	-	22
Brazilian real	2,769	1,478
Chilean peso	83	77
Colombian peso	285	162
Euro	6,966	614
U.S. dollar	14,920	16,696
Other currency	1,749	1,718
Other non - financial assets, non-current	19,069	60,215
Argentine peso	142	169
Brazilian real	6,029	4,454
U.S. dollar	8,309	50,108
Other currency	4,589	5,484
Accounts receivable, non-current	7,356	9,404
Chilean peso	7,356	4,251
U.S. dollar	-	5,000
Other currency	-	153
Deferred tax assets	2,110	2,632
Colombian peso	117	336
Other currency	1,993	2,296
Total non-current assets	55,307	93,018
Argentine peso	142	191
Brazilian real	8,798	5,932
Chilean peso	7,439	4,328
Colombian peso	402	498
Euro	6,966	614
U.S. dollar	23,229	71,804
Other currency	8,331	9,651

99

The foreign currency detail of balances of monetary items in current liabilities and non-current is as follows:

Current liabilities	Up to 90 days		91 days to 1 year	
	As of	As of	As of	As of
	December 31, 2016	December 31, 2015	December 31, 2016	December 31, 2015
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Other financial liabilities, current	287,175	94,199	455,086	141,992
Chilean peso	55,962	54,655	108,010	52,892
U.S. dollar	231,213	39,544	347,076 (*)	89,100
Trade and other accounts payables, current	585,149	482,402	16,097	14,981
Argentine peso	20,838	20,772	907	2,072
Brazilian real	40,740	37,572	27	16
Chilean peso	60,701	40,219	12,255	10,951
Colombian peso	9,049	5,271	578	155
Euro	23,445	5,275	5	618
U.S. dollar	374,431	310,565	962	839
Strong bolivar	761	2,627	-	-
Peruvian sol	33,701	28,293	1,093	87
Mexican peso	1,535	15,248	-	225
Pound sterling	1,769	7,819	246	-
Uruguayan peso	6,899	6,005	-	-
Other currency	11,280	2,736	24	18
Accounts payable to related entities, current	220	447	-	-
Chilean peso	23	83	-	-
U.S. dollar	8	22	-	-
Other currency	189	342	-	-
Other provisions, current	-	-	511	457
Chilean peso	-	-	28	21
Other currency	-	-	483	436
Tax liabilities, current	(145)	36	2,442	9,037
Argentine peso	-	-	2,501	9,036
Brazilian real	(3)	-	-	-
Chilean peso	-	-	(25)	-
U.S. dollar	-	27	-	-
Other currency	(142)	9	(34)	1

100

	<u>Up to 90 days</u>		<u>91 days to 1 year</u>	
	As of	As of	As of	As of
	December 31,	December 31,	December 31,	December 31,
	<u>2016</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2015</u>
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
<u>Current liabilities</u>				
Other non-financial liabilities, current	33,439	40,432	-	-
Argentine peso	13,463	(2,387)	-	-
Brazilian real	430	4,297	-	-
Chilean peso	14,999	32,228	-	-
Colombian peso	578	145	-	-
Euro	168	2,706	-	-
U.S. dollar	684	(3,238)	-	-
Strong bolivar	2	2,490	-	-
Other currency	3,115	4,191	-	-
Total current liabilities	905,838	617,516	474,136	166,467
Argentine peso	34,301	18,385	3,408	11,108
Brazilian real	41,167	41,869	27	16
Chilean peso	131,685	127,185	120,268	63,864
Colombian peso	9,627	5,416	578	155
Euro	23,613	7,981	5	618
U.S. dollar	606,336	346,920	348,038	89,939
Strong bolivar	763	5,117	-	-
Other currency	58,346	64,643	1,812	767

(*) See Note 19.a (2)

101

Non-current liabilities	More than 1 to 3 years		More than 3 to 5 years		More than 5 years	
	As of					
	December 31, 2016 ThUS\$	December 31, 2015 ThUS\$	December 31, 2016 ThUS\$	December 31, 2015 ThUS\$	December 31, 2016 ThUS\$	December 31, 2015 ThUS\$
Other financial liabilities, non-current	178,793	561,217	747,218	328,480	41,785	571,804
Chilean peso	59,177	104,385	16,189	34,635	-	-
U.S. dollar	119,616	456,832	731,029	293,845	41,785	571,804
Accounts payable, non-current	195,333	239,029	268	168	28	8
Chilean peso	10,178	8,058	268	168	28	8
U.S. dollar	183,904	229,005	-	-	-	-
Other currency	1,251	1,966	-	-	-	-
Other provisions, non-current	39,513	27,780	-	-	-	-
Argentine peso	635	797	-	-	-	-
Brazilian real	23,541	11,009	-	-	-	-
Chilean peso	38	-	-	-	-	-
Colombian peso	569	198	-	-	-	-
Euro	8,664	8,966	-	-	-	-
U.S. dollar	6,066	6,810	-	-	-	-
Provisions for employees benefits, non-current	68,774	56,306	-	-	-	-
Brazilian real	28	-	-	-	-	-
Chilean peso	68,380	56,306	-	-	-	-
U.S. dollar	366	-	-	-	-	-
Other non-financial liabilities, non-current	3	-	-	-	-	-
Colombian peso	3	-	-	-	-	-
Total non-current liabilities	482,416	884,332	747,486	328,648	41,813	571,812
Argentine peso	635	797	-	-	-	-
Brazilian real	23,569	11,009	-	-	-	-
Chilean peso	137,773	168,749	16,457	34,803	28	8
Colombian peso	572	198	-	-	-	-
Euro	8,664	8,966	-	-	-	-
U.S. dollar	309,952	692,647	731,029	293,845	41,785	571,804
Other currency	1,251	1,966	-	-	-	-

102

General summary of foreign currency:	As of	As of
	December 31, 2016 ThUS\$	December 31, 2015 ThUS\$
Total assets	659,041	795,406
Argentine peso	76,832	168,047
Brazilian real	72,532	42,533
Chilean peso	137,233	91,860
Colombian peso	13,390	6,450
Euro	32,420	43,280
U.S. dollar	229,222	289,262
Strong bolivar	183	10,233
Other currency	97,229	143,741
Total liabilities	2,651,689	2,568,775
Argentine peso	38,344	30,290
Brazilian real	64,763	52,894
Chilean peso	406,211	394,609
Colombian peso	10,777	5,769
Euro	32,282	17,565
U.S. dollar	2,037,140	1,995,155
Strong bolivar	763	5,117
Other currency	61,409	67,376
Net position		
Argentine peso	38,488	137,757
Brazilian real	7,769	(10,361)
Chilean peso	(268,978)	(302,749)
Colombian peso	2,613	681
Euro	138	25,715
U.S. dollar	(1,807,918)	(1,705,893)
Strong bolivar	(580)	5,116
Other currency	35,820	76,365

103

(b) Exchange differences

Exchange differences recognized in the income statement, except for financial instruments measured at fair value through profit or loss, for the period ended December 31, 2016 and 2015, generated a debit of ThUS\$ 121,651 and a charge ThUS\$ 467,896, respectively.

Exchange differences recognized in equity as reserves for currency translation differences for the period ended December 31, 2016 and 2015, represented a debit of ThUS\$ 494,362 and a charge ThUS\$ 1,409,439, respectively.

The following shows the current exchange rates for the U.S. dollar, on the dates indicated:

	As of December 31,		
	2016	2015	2014
Argentine peso	15.84	12.97	8.55
Brazilian real	3.25	3.98	2.66
Chilean peso	669.47	710.16	606.75
Colombian peso	3,000.25	3,183.00	2,389.50
Euro	0.95	0.92	0.82
Strong bolivar	673.76	198.70	12.00
Australian dollar	1.38	1.37	1.22
Boliviano	6.86	6.85	6.86
Mexican peso	20.63	17.34	14.74
New Zealand dollar	1.44	1.46	1.28
Peruvian Sol	3.35	3.41	2.99
Uruguayan peso	29.28	29.88	24.25

104

NOTE 30 - EARNINGS / (LOSS) PER SHARE

	For the period ended December 31,	
	2016	2015
Basic earnings / (loss) per share		
Earnings / (loss) attributable to owners of the parent (ThUS\$)	69,220	(219,274)
Weighted average number of shares, basic	546,559,599	545,547,819
Basic earnings / (loss) per share (US\$)	0.12665	(0.40193)
	For the period ended December 31,	
	2016	2015
Diluted earnings / (loss) per share		
Earnings / (loss) attributable to owners of the parent (ThUS\$)	69,220	(219,274)
Weighted average number of shares, basic	546,559,599	545,547,819
Weighted average number of shares, diluted	546,559,599	545,547,819
Diluted earnings / (loss) per share (US\$)	0.12665	(0.40193)

In the calculation of diluted earnings per share have not been considered the compensation plan disclosed in Note 33 (a.1), because the average market price is lower than the price of options.

NOTE 31 – CONTINGENCIES

I. Lawsuits

1) Lawsuits filed by LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries

<u>Company</u>	<u>Court</u>	<u>Case Number</u>	<u>Origin</u>	<u>Stage of trial</u>	<u>Amounts Committe d (*) ThUS\$</u>
Atlantic Aviation Investments LLC (AAI).	Supreme Court of the State of New York County of New York.	07-6022920	Atlantic Aviation Investments LLC ("AAI"), an indirect subsidiary LATAM Airlines Group S.A., incorporated under the laws of the State of Delaware, sued in August 29 th , 2007 Varig Logistics S.A. ("Variglog") for non-payment of four documented loans in credit agreements governed by New York law. These contracts establish the acceleration of the loans in the event of sale of the original debtor, VRG Linhas Aéreas S.A.	In implementation stage in Switzerland, the conviction stated that Variglog should pay the principal, interest and costs in favor of AAI. It keeps the embargo of Variglog funds in Switzerland with AAI. In Brazil a Settlement Agreement was signed and it is awaiting for approval from the Bankruptcy Court of that country and Variglog has asked Switzerland to recognize the judgment that declared the state of judicial recovery and subsequent bankruptcy.	17,100 Plus interests and costs
Lan Argentina S.A.	National Administrative Court.	36337/13	ORSNA Resolution No. 123 which directs Lan Argentina to vacate the hangar located in the Airport named Aeroparque Metropolitano Jorge Newberry, Argentina.	On February 25, 2016, Lan Argentina S.A. and ORSNA informed the Court of their decision to put an end to the lawsuit and guarantee use of the hangar by Lan. The parties agreed to maintain the precautionary measure in effect allowing Lan to use the hangar indefinitely until the parties reach a final agreement. The court agreed, so the precautionary measure was extended indefinitely. Resolution 112/2016 of the National Airport Regulatory Agency (ORSNA) was published on December 30, 2016, which terminated the hangar dispute. This latest resolution repealed the previous resolution, 123/16, that ordered vacation of the LAN hangar at AEP. Consequently, the legal structure created by the ORSNA through the 2012 Resolution was left without any effect in 2016. Apart from the matter now having been resolved both materially and judicially, this resolution puts a definitive end to the hangar dispute.	-0-

106

2) Lawsuits received by LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries

<u>Company</u>	<u>Court</u>	<u>Case Number</u>	<u>Origin</u>	<u>Stage of trial</u>	<u>Amounts Committed (*)</u> ThUS\$
LATAM Airlines Group S.A. y Lan Cargo S.A.	European Commission.	-	Investigation of alleged infringements to free competition of cargo airlines, especially fuel surcharge. On December 26 th , 2007, the General Directorate for Competition of the European Commission notified Lan Cargo S.A. and LATAM Airlines Group S.A. the instruction process against twenty five cargo airlines, including Lan Cargo S.A., for alleged breaches of competition in the air cargo market in Europe, especially the alleged fixed fuel surcharge and freight.	<p>On April 14th, 2008, the notification of the European Commission was replied. The appeal was filed on January 24, 2011.</p> <p>On May 11, 2015, we attended a hearing at which we petitioned for the vacation of the Decision based on discrepancies in the Decision between the operating section, which mentions four infringements (depending on the routes involved) but refers to LATAM in only one of those four routes; and the ruling section (which mentions one single conjoint infraction).</p> <p>On November 9th, 2010, the General Directorate for Competition of the European Commission notified Lan Cargo S.A. and LATAM Airlines Group S.A. the imposition of a fine in the amount of THUS\$ 8,664. (8.220.000 Euros)</p> <p>This fine is being appealed by Lan Cargo S.A. and LATAM Airlines Group S.A. On December 16, 2015, the European Court of Justice revoked the Commission's decision because of discrepancies. The European Commission did not appeal the resolution, but rather confirmed, on May 20, 2016, that it will issue a new decision curing the rulings specified in the Decision. It has a period of 5 years to do this, or until 2021.</p>	8,664

107

<u>Company</u>	<u>Court</u>	<u>Case Number</u>	<u>Origin</u>	<u>Stage of trial</u>	<u>Amounts Committed (*)</u> ThUS\$
Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A.	In the High Court of Justice Chancery División (England) Ovre Romerike District Court (Norway) y Directie Juridische Zaken Afdeling Ceveil Recht (Netherlands) , Cologne Regional Court (Landgericht Köln Germany).	-	Lawsuits filed against European airlines by users of freight services in private lawsuits as a result of the investigation into alleged breaches of competition of cargo airlines, especially fuel surcharge. Lan Cargo S.A. and LATAM Airlines Group S.A., have been sued in court proceedings directly and/or in third party, based in England, Norway, the Netherlands and Germany.	Cases are in the uncovering evidence stage.	-0-
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Federal Justice.	0008285-53.2015.403.6105	An action seeking to quash a decision and petitioning for early protection in order to obtain a revocation of the penalty imposed by the Brazilian Competition Authority (CADE) in the investigation of cargo airlines alleged fair trade violations, in particular the fuel surcharge.	This action was filed by presenting a guaranty – policy – in order to suspend the effects of the CADE’s decision regarding the payment of the following fines: (i) ABSA: ThUS\$10,438; (ii) Norberto Jochmann: ThUS\$201; (iii) Hernan Merino: ThUS\$ 102; (iv) Felipe Meyer :ThUS\$ 102. The action also deals with the affirmative obligation required by the CADE consisting of the duty to publish the condemnation in a widely circulating newspaper. This obligation had also been stayed by the court of federal justice in this process. Awaiting CADE’s statement.	10,438
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Federal Justice.	0001872-58.2014.4.03.6105	An annulment action with a motion for preliminary injunction, was filed on 28/02/2014, in order to cancel tax debts of PIS, CONFINS, IPI and II, connected with the administrative process 10831.005704/2006.43.	We have been waiting since August 21, 2015 for a statement by Serasa on TAM’s letter of indemnity and a statement by the Union. The statement was authenticated on January 29, 2016. A petition on evidence and replications were filed on June 20, 2016.	11,140

108

<u>Company</u>	<u>Court</u>	<u>Case Number</u>	<u>Origin</u>	<u>Stage of trial</u>	<u>Amounts Committed (*)</u> ThUS\$
Tam Linhas Aéreas S.A.	Department of Federal Revenue of Brazil	19515.722556/2012-21	Alleged irregularities in the SAT payments for the periods 01/2009 to 13/2009.	A judgment by the Administrative Council of Tax Appeals (CARF) has been pending since February 27, 2015.	2,151
Tam Linhas Aéreas S.A.	Department of Federal Revenue of Brazil	19515.721155/2014-15	Alleged irregularities in the SAT payments for the periods 01/2010 to 13/2010.	A decision was rendered in favor of Tam Linhas Aéreas S.A. on August 22, 2016. The Attorney General has said it will not appeal.	25,515
Tam Linhas Aéreas S.A.	Department of Federal Revenue of Brazil	19515.720476/2015-83	Alleged irregularities in the SAT payments for the periods 01/2011 to 12/2012	A judgment by CARF is pending since April 12, 2016.	52,414
Tam Linhas Aéreas S.A.	Court of the Second Region.	2001.51.01.012530-0	Ordinary judicial action brought for the purpose of declaring the nonexistence of legal relationship obligating the company to collect the Air Fund.	Unfavorable court decision in first instance. Currently expecting the ruling on the appeal filed by the company. In order to suspend chargeability of Tax Credit a Guaranty Deposit to the Court was delivered for MUSS115. The court decision requesting that the Expert make all clarifications requested by the parties in a period of 30 days was published on March 29, 2016. The plaintiffs' submitted a petition on June 21, 2016 requesting acceptance of the opinion of their consultant and an urgent ruling on the dispute. No amount additional to the deposit that has already been made is required if this case is lost.	115,265
Tam Linhas Aéreas S.A.	Administrative Council of Tax Appeals	19.515.002963/2009-12, 19515.722555/2012-86, 19515.721154/2014-71, 19515.720475/2015-39	Collection of contributions to the Aviation Fund for the periods from 01/2004 to 12/2004, from 12/2006 to 12/2008, from 01/2009 to 12/2010, and from 01/2011 to 10/2012.	A judgment is pending by CARF since February 5, 2016.	65,788

109

<u>Company</u>	<u>Court</u>	<u>Case Number</u>	<u>Origin</u>	<u>Stage of trial</u>	<u>Amounts Committed (*)</u> ThUS\$
Tam Linhas Aéreas S.A.	Internal Revenue Service of Brazil.	16643.000087/2009-36	This is an administrative proceeding arising from an infraction notice issued on 15.12.2009, by which the authority aims to request social contribution on net income (CSL) on base periods 2004 to 2007, due to the deduction of expenses related to suspended taxes.	The appeal filed by the company was dismissed in 2010. In 2012 the voluntary appeal was also dismissed. Consequently, the special appeal filed by the company awaits judgment of admissibility, since 2012.	22,225
Tam Linhas Aéreas S.A.	Internal Revenue Service of Brazil.	10880.725950/2011-05	Compensation credits of the Social Integration Program (PIS) and Contribution for Social Security Financing (COFINS) Declared on DCOMPS.	The objection (<i>manifestação de inconformidade</i>) filed by the company was rejected, which is why the voluntary appeal was filed. The case was assigned to the 1st Ordinary Group of Brazil's Administrative Council of Tax Appeals (CARF) on June 8, 2015. TAM's appeal was included in the CARF session held August 25, 2016.	43,341
Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A.	United States Court of Appeals for the Eleventh Circuit, Florida, U.S.A.	2013-20319 CA 01	<p>The July 30th, 2012 LAN COLOMBIA AIRLINES initiated a legal process in Colombia against Regional One INC and Volvo Aero Services LLC, to declare that these companies are civilly liable for moral and material damages caused to LAN COLOMBIA AIRLINES arising from breach of contractual obligations of the aircraft HK-4107.</p> <p>The June 20th, 2013 AIRES SA And / Or LAN AIRLINES COLOMBIA was notified of the lawsuit filed in U.S. for Regional One INC and Dash 224 LLC for damages caused by the aircraft HK-4107 arguing failure of LAN COLOMBIA AIRLINES customs duty to obtain import declaration when the aircraft in April 2010 entered Colombia for maintenance required by Regional One.</p>	<p>This case is being heard by the 45th Civil Court of the Bogota Circuit. In an interim decree issued August 16, 2016, the hearing under article 101 was set for February 2, 2017, this hearing was postponed at request of the parties and the Judge must resolve on a new date. When a reconciliation will be attempted, facts of the case will be set, the parties will conduct depositions and evidence will be decreed.</p> <p>The Federal Court of the State of Florida decided on March 26, 2016 to approve Lan Colombia Airlines's request to suspend the proceedings in the USA until the claim under way in Colombia is decided. The U.S. Court judge also closed the case administratively. The Federal Court of Appeal ratified the case closing in the U.S.A. on April 1, 2015. On October 1, 2015, Regional One petitioned that the U.S. court reopen the case. Lan Colombia Airlines presented its arguments and the Court sustained them on August 23, 2016, ratifying the closing of the case in the United States, so it continues to be closed.</p>	12,443

110

<u>Company</u>	<u>Court</u>	<u>Case Number</u>	<u>Origin</u>	<u>Stage of trial</u>	<u>Amounts Committed (*)</u> ThUS\$
Tam Linhas Aéreas S.A.	Internal Revenue Service of Brazil	10880.722.355/2014-52	On August 19th , 2014 the Federal Tax Service issued a notice of violation stating that compensation credits Program (PIS) and the Contribution for the Financing of Social Security COFINS by TAM are not directly related to the activity of air transport.	An administrative objection was filed on September 17th, 2014. A first-instance ruling was rendered on June 1, 2016 that was partially favorable. The separate fine was revoked. A voluntary appeal was filed on June 30, 2016, which is pending a decision by CARF.	53,967
Tam Viagens S.A.	Department of Finance to the municipality of São Paulo.	67.168.795 / 67.168.833 / 67.168.884 / 67.168.906 / 67.168.914 / 67.168.965	A claim was filed alleging infraction and seeking a fine because of a deficient basis for calculation of the service tax (ISS) because the company supposedly made incorrect deductions.	We received notice of the petition on December 22, 2015. The objection was filed on January 19, 2016. The company was notified on November 23, 2016 of the decision that partially sustained the interim infringement ruling. An ordinary appeal was filed on December 19, 2016 before the Municipal Tax Council of Sao Paulo and a judgment is pending.	89,624
Tam Linhas Aéreas S.A.	Labor Court of São Paulo.	0001734-78.2014.5.02.0045	Action filed by the Ministry of Labor, which requires compliance with legislation on breaks, extra hours and others.	Early stage. Eventually could affect the operations and control of working hours of employees. The company won in the first instance, but an appeal by the Union is expected.	16,211
TAM S.A.	Conselho Administrativo de Recursos Fiscais.	13855.720077/2014-02	Notice of an alleged infringement presented by Secretaria da Receita Federal do Brasil requiring the payment of IRPJ and CSLL, taxes related to the income earned by TAM on March, 2011, in relation of the reduction of the statute capital of Multiplus S.A.	On January 12, 2014, it was filed an appeal against the object of the notice of infringement. Currently, the company is waiting for the court judgment regarding the appeal filed in the Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (CARF) The case will be put into the system again for re-assignment for hearing and reporting because of the departure of Eduardo de Andrade, a CARF council member.	104,423

111

<u>Company</u>	<u>Court</u>	<u>Case Number</u>	<u>Origin</u>	<u>Stage of trial</u>	<u>Amounts Committed (*)</u> ThUS\$
Tam Linhas Aereas S.A.	1° Civil Court of Comarca of Bauru/SP.	0049304-37.2009.8.26.0071/1	That action is filed by the current complainants against the defendant, TAM Linhas Aéreas S / A, for receiving compensation for material and moral damages suffered as a result of an accident with one of its aircraft, which landed on adjacent lands to the Bauru airport, impacting the vehicle of Ms. Savi Gisele Marie de Seixas Pinto and William Savi de Seixas Pinto, causing their death. The first was the wife and mother of the complainants and the second, son and brother, respectively.	Currently under the enforcement phase of the sentence. ThUS\$4.770 in cash was deposited in guarantee. A procedural agreement was made for 23 million reais (ThUS\$7,057) on September 23, 2016.	7,057
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Labor Court of Campinas.	0010498-37.2014.5.15.0095	Lawsuit filed by the National Union of aeronauts, requiring weekly rest payment (DSR) scheduled stopovers, displacement and moral damage.	An agreement for ThUS\$2,732 was reached with the Union on August 2, 2016. Payment is now being made.	16.365
TAM Linhas Aéreas S.A.	Sao Paulo Labor Court, Sao Paulo	0000009-45.2016.5.02.090	The Ministry of Labor filed an action seeking that the company adapt the ergonomics and comfort of seats.	The case will be closed next month because the Ministry of Labor withdrew its complaint.	15,917

- In order to deal with any financial obligations arising from legal proceedings in effect at December 31, 2016, whether civil, tax, or labor, LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries, has made provisions, which are included in Other non-current provisions that are disclosed in Note 21.
- The Company has not disclosed the individual probability of success for each contingency in order to not negatively affect its outcome.

(*) The Company has reported the amounts involved only for the lawsuits for which a reliable estimation can be made of the financial impacts and of the possibility of any recovery, pursuant to Paragraph 86 of IAS 37 Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets.

112

II. Governmental Investigations.

- 1) On July 25, 2016, LATAM reached agreements with the *U.S. Department of Justice* (“DOJ”) and the *U.S. Securities and Exchange Commission* (“SEC”) regarding the investigation of payments for US\$1,150,000 by Lan Airlines S.A. in 2006-2007 to a consultant advising it in the resolution of labor matters in Argentina.

The purpose of the investigation was to determine whether these payments violated the U.S. Foreign Corrupt Practices Act (“FCPA”) that: (i) forbids bribery of foreign government authorities in order to obtain a commercial advantage; and (ii) requires the companies that must abide by the FCPA to keep appropriate accounting records and implant an adequate internal control system. The FCPA is applicable to LATAM because of its ADR program in effect on the U.S. securities market.

After an exhaustive investigation, the DOJ and SEC concluded that there was no violation of the bribery provisions of the FCPA, which is consistent with the results of LATAM’s internal investigation. However, the DOJ and SEC consider that LAN accounted for these payments incorrectly and, consequently, infringed the part of the FCPA requiring companies to keep accurate accounting records. These authorities also consider that LAN’s internal controls in 2006-2007 were weak, so LAN would have also violated the provisions in the FCPA requiring it to maintain an adequate internal control system.

The agreements signed, included the following:

(a) The agreement with the DOJ involves: (i) entering into a Deferred Prosecution Agreement (“DPA”), which is a public contract under which the DOJ files public charges alleging an infringement of the FCPA accounting regulations. LATAM is not obligated to answer these charges, the DOJ will not pursue them for a period of 3 years, and the DOJ will dismiss the charges after expiration of that 3-year period provided LATAM complies with all terms of the DPA. In exchange, LATAM admitted events described in the DOJ charges for infringement to the FCPA rules on accounting records and agreed to pay the negotiated fine explained below and abide by other terms stipulated in the agreement; (ii) clauses in which LATAM admits that the payments to the consultant in Argentina were incorrectly accounted for and that at the time those payments were made (2006-2007), it did not have adequate internal controls in place; (iii) LATAM’s agreement to have an outside consultant monitor, evaluate and report to the DOJ on the effectiveness of LATAM’s compliance program for a period of 27 months; and LATAM’s agreement to continue evaluating and reporting directly to the DOJ on the effectiveness of its compliance program for a period of 9 months after the consultant’s work concludes; and (iv) paying a fine estimated to total approximately ThUS\$ 12,750.

(b) The agreement with the SEC involves: (i) accepting a Cease and Desist Order, which is an administrative resolution of the SEC closing the investigation, in which LATAM will accept certain obligations and statements of fact that are described in the document; (ii) accepting the same obligations regarding the consultant mentioned above; and (iii) paying the sum of ThUS\$ 6,744, plus interest of ThUS\$ 2,694.

113

As at December 31, 2016, a balance of ThUS\$ 4,719 was payable to the SEC, as reported in Note 20 - Trade payables and other payables.

- 2) LATAM Airlines Ecuador was given notice on August 26, 2016 of an investigation of LATAM Airlines Ecuador and two other airlines begun, at its own initiative, by one of the Investigative Departments of the Ecuadoran Market Power Control Commission, limited to alleged signs of conscious parallelism in relation to specific fares on one domestic route in Ecuador from August 2012 to February 2013. The Investigative Department had 180 days (due February 21, 2017) extendable for another 180 days, to resolve on whether to close the investigation or file charges against two or more of the parties involved, only event in which a process will be opened. On February 21, 2017, the period of 180 days was extended for another 180 days requesting additional information. LATAM Airlines Ecuador is cooperating with the authority and has hired a law firm and an economist expert in the subject to advise the company during this process.
- 3) LATAM received two Information Requests from the Central-North Metropolitan Region Prosecutor’s Office, one on October 25, 2016 and the other on November 11, 2016, requesting information relating to the investigation of payments made by Lan Airlines S.A. to a consultant advising it on the solution to labor matters in Argentina in the years 2006-2007. The information requested in both Requests has been provided.

NOTE 32 - COMMITMENTS

(a) Loan covenants

With respect to various loans signed by the Company for the financing of Boeing 767, 767F, 777F and 787 aircraft, which carry the guarantee of the United States Export-Import Bank, limits have been set on some of the Company’s financial indicators on a consolidated basis. Moreover, and related to these same contracts, restrictions are also in place on the Company’s management in terms of its ownership and disposal of assets.

The Company and its subsidiaries do not maintain financial credit contracts with banks in Chile that indicate some limits on financial indicators of the Company or its subsidiaries.

On March 30, 2016, LATAM structured a Revolving Credit Facility granted by with aircraft, engines, spare parts and supplies for a total amount available of US\$ 325 million, this line includes restrictions minimum liquidity level as the consolidated company and individual level as for companies LATAM Airlines Group S.A. and TAM Linhas Aereas S.A.

At December 31, 2016, the Company is in compliance with all indicators detailed above.

114

(b) Commitments under operating leases as lessee

Details of the main operating leases are as follows:

<u>Lessor</u>	<u>Aircraft</u>	<u>As of December 31, 2016</u>	<u>As of December 31, 2015</u>
Aircraft 76B-26329 Inc.	Boeing 767	1	1
Aircraft 76B-27615 Inc.	Boeing 767	1	1
Aircraft 76B-28206 Inc.	Boeing 767	1	1
Aviación Centaurus, A.I.E.	Airbus A319	3	3
Aviación Centaurus, A.I.E.	Airbus A321	1	1
Aviación Real A.I.E.	Airbus A319	1	1
Aviación Real A.I.E.	Airbus A320	1	1
Aviación Tritón A.I.E.	Airbus A319	3	3
Avolon Aerospace AOE 19 Limited	Airbus A320	1	1
Avolon Aerospace AOE 20 Limited	Airbus A320	1	1
Avolon Aerospace AOE 6 Limited	Airbus A320	1	1
Avolon Aerospace AOE 62 Limited	Boeing 777	1	1
AWAS 5125 Trust	Airbus A320	-	1
AWAS 5178 Limited	Airbus A320	-	1
AWAS 5234 Trust	Airbus A320	1	1
Baker & Spice Aviation Limited	Airbus A320	1	1
Bank of America	Airbus A321	2	3
CIT Aerospace International	Airbus A320	2	2
ECAF I 1215 DAC	Airbus A320	1	1
ECAF I 2838 DAC	Airbus A320	1	1
ECAF I 40589 DAC	Boeing 777	1	1
Eden Irish Aircr Leasing MSN 1459	Airbus A320	1	1
GECAS Sverige Aircraft Leasing Worldwide AB	Airbus A320	1	3
GFL Aircraft Leasing Netherlands B.V.	Airbus A320	1	1
IC Airlease One Limited	Airbus A321	1	-
International Lease Finance Corporation	Boeing 767	-	1
JSA Aircraft 38484, LLC	Boeing 787	1	1
JSA Aircraft 7126, LLC	Airbus A320	1	-
JSA Aircraft 7128, LLC	Airbus A321	1	-
JSA Aircraft 7239, LLC	Airbus A321	1	-
JSA Aircraft 7298, LLC	Airbus A321	1	-
Macquarie Aerospace Finance 5125-2 Trust	Airbus A320	1	-
Macquarie Aerospace Finance 5178 Limited	Airbus A320	1	-
Magix Airlease Limited	Airbus A320	1	2
MASL Sweden (1) AB	Airbus A320	-	1
MASL Sweden (2) AB	Airbus A320	-	1

115

<u>Lessor</u>	<u>Aircraft</u>	<u>As of December 31, 2016</u>	<u>As of December 31, 2015</u>
MASL Sweden (7) AB	Airbus A320	-	1
MASL Sweden (8) AB	Airbus A320	1	1
Merlin Aviation Leasing (Ireland) 18 Limited	Airbus A320	1	-
NBB Cuckoo Co., Ltd	Airbus A321	1	1
NBB Grosbeak Co., Ltd	Airbus A321	1	1
NBB Redstart Co. Ltd	Airbus A321	1	-
NBB-6658 Lease Partnership	Airbus A321	1	1
NBB-6670 Lease Partnership	Airbus A321	1	1
Orix Aviation Systems Limited	Airbus A320	5	2
PAAL Aquila Company Limited	Airbus A321	2	-
PAAL Gemini Company Limited	Airbus A321	1	-
SASOF II (J) Aviation Ireland Limited	Airbus A319	1	1
Shenton Aircraft Leasing Limited	Airbus A320	1	1
SKY HIGH V LEASING COMPANY LIMITED	Airbus A320	-	1
Sky High XXIV Leasing Company Limited	Airbus A320	5	5
Sky High XXV Leasing Company Limited	Airbus A320	2	2
SMBC Aviation Capital Limited	Airbus A320	6	7
SMBC Aviation Capital Limited	Airbus A321	2	2
Sunflower Aircraft Leasing Limited	Airbus A320	-	2
TC-CIT Aviation Ireland Limited	Airbus A320	1	1
Volito Aviation August 2007 AB	Airbus A320	2	2
Volito Aviation November 2006 AB	Airbus A320	2	2
Volito November 2006 AB	Airbus A320	2	2
Wells Fargo Bank North National Association	Airbus A319	3	3
Wells Fargo Bank North National Association	Airbus A320	2	2
Wells Fargo Bank Northwest National Association	Airbus A320	7	7
Wells Fargo Bank Northwest National Association	Airbus A330	-	2
Wells Fargo Bank Northwest National Association	Boeing 767	3	3
Wells Fargo Bank Northwest National Association	Boeing 777	6	6
Wells Fargo Bank Northwest National Association	Boeing 787	11	7
Wells Fargo Bank Northwest National Association	Airbus A350	2	-
Wilmington Trust Company	Airbus A319	1	1
Total		<u>111</u>	<u>106</u>

The rentals are shown in results for the period for which they are incurred.

116

The minimum future lease payments not yet payable are the following:

	As of December 31, 2016	As of December 31, 2015
	ThUS\$	ThUS\$
No later than one year	533,319	513,748
Between one and five years	1,459,362	1,281,454
Over five years	1,262,509	858,095
Total	3,255,190	2,653,297

The minimum lease payments charged to income are the following:

	For the period ended December 31,	
	2016	2015
	ThUS\$	ThUS\$
Minimum operating lease payments	568,979	525,134
Total	568,979	525,134

In the first quarter of 2015, two Boeing 787-9 aircraft were leased for a period of twelve years each. On the other hand, two Airbus A320-200 aircraft were returned. In the second quarter of 2015, two Airbus A321-200 aircraft and one Boeing 787-9 aircraft were leased for a period of twelve years each. On the other hand, one Airbus A320-200 aircraft and two Airbus A330-200 aircraft were returned. In the third quarter of 2015, five Airbus A321-200 aircraft and one Boeing 787-9 aircraft were leased for a period of twelve years each. On the other hand, one Airbus A330-200 aircraft was returned. In the fourth quarter of 2015, one Airbus A330-200 aircraft was returned.

In the first quarter of 2016, two Boeing 787-9 aircraft were leased for a period of twelve years each. On the other hand and one Airbus A320-200 aircraft was returned. In the second quarter of 2016, three Airbus A321-200 aircraft were leased for a period of ten years each and two Boeing 787-9 aircraft were leased for a period of twelve years each. On the other hand, one Airbus A320-200 aircraft and one Boeing 767-300ER aircraft were returned. In the third quarter of 2016, three Airbus A321-200 aircraft and one Airbus A320- NEO aircraft were leased for a period of ten years each, and one Airbus A350-900 aircraft was leased for a period of twelve years. On the other hand and one Airbus A320-200 aircraft was returned. In the fourth quarter of 2016, one Airbus A350-900 aircraft was leased for a period of twelve years and one Airbus A321-200 aircraft was leased for a period of ten years. On the other hand, three Airbus A320-200 aircraft and two Airbus A330-200 aircraft were returned.

The operating lease agreements signed by the Company and its subsidiaries state that maintenance of the aircraft should be done according to the manufacturer's technical instructions and within the margins agreed in the leasing agreements, a cost that must be assumed by the lessee. The lessee should also contract insurance for each aircraft to cover associated risks and the amounts of these assets. Regarding rental payments, these are unrestricted and may not be netted against other accounts receivable or payable between the lessor and lessee.

117

At December 31, 2016 the Company has existing letters of credit related to operating leasing as follows:

Creditor Guarantee	Debtor	Type	Value ThUS\$	Release date
GE Capital Aviation Services Limited	Lan Cargo S.A.	Two letter of credit	7,530	Sep 17, 2017
Wells Fargo Bank North N.A.	Lan Cargo S.A.	One letter of credit	5,000	May 25, 2017
Bank of America	LATAM Airlines Group S.A.	Three letter of credit	1,044	Jul 2, 2017
Engine Lease Finance Corporation	LATAM Airlines Group S.A.	One letter of credit	4,750	Oct 8, 2017
GE Capital Aviation Services Ltd.	LATAM Airlines Group S.A.	Eight letter of credit	34,665	Feb 7, 2017
International Lease Finance Corp	LATAM Airlines Group S.A.	Three letter of credit	1,450	Feb 4, 2017
ORIX Aviation Systems Limited	LATAM Airlines Group S.A.	One letter of credit	3,255	Aug 31, 2017
SMBC Aviation Capital Ltd.	LATAM Airlines Group S.A.	Two letter of credit	13,569	Aug 14, 2017
Wells Fargo Bank	LATAM Airlines Group S.A.	Nine letter of credit	15,160	Feb 8, 2017
CIT Aerospace International	Tam Linhas Aéreas S.A.	One letter of credit	6,000	Oct 25, 2017
RBS Aerospace Limited	Tam Linhas Aéreas S.A.	One letter of credit	13,096	Jan 29, 2017
Wells Fargo Bank North N.A.	Tam Linhas Aéreas S.A.	One letter of credit	5,500	Jul 14, 2017
			111,019	

(c) Other commitments

At December 31, 2016 the Company has existing letters of credit, certificates of deposits and warranty insurance policies as follows:

Creditor Guarantee	Debtor	Type	Value ThUS\$	Release date
Servicio Nacional de Aduana del Ecuador	Lineas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.	Four letter of credit	1,705	Aug 5, 2017
Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial	Lan Perú S.A.	Six letter of credit	3,813	Jan 31, 2017
Lima Airport Partners S.R.L.	Lan Perú S.A.	Twenty two letter of credit	3,805	Mar 3, 2017
Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria	Lan Perú S.A.	Four letter of credit	33,500	Mar 20, 2017
Aena Aeropuertos S.A.	LATAM Airlines Group S.A.	Four letter of credit	2,014	Nov 15, 2017
American Alternative Insurance Corporation	LATAM Airlines Group S.A.	Six letter of credit	3,490	Apr 5, 2017
Deutsche Bank A.G.	LATAM Airlines Group S.A.	One letter of credit	30,000	Mar 31, 2017
Dirección General de Aeronáutica Civil	LATAM Airlines Group S.A.	Fifty two letter of credit	18,477	Jan 31, 2017
Empresa Pública de Hidrocarburos del Ecuador EP Petroecuador	LATAM Airlines Group S.A.	One letter of credit	5,500	Jun 17, 2017
JP Morgan Chase	LATAM Airlines Group S.A.	One letter of credit	10,000	Jun 17, 2017
Metropolitan Dade County	LATAM Airlines Group S.A.	Ten letter of credit	2,553	Mar 13, 2017
The Royal Bank of Scotland plc	LATAM Airlines Group S.A.	One letter of credit	5,000	May 20, 2017
4ª Vara Mista de Bayeux	Tam Linhas Aéreas S.A.	One insurance policies guarantee	1,060	Mar 25, 2021
6ª Vara Federal da Subseção	Tam Linhas Aéreas S.A.	Two insurance policies guarantee	24,969	Jan 4, 2018
8ª Vara Federal da Subseção de Campinas SP	Tam Linhas Aéreas S.A.	One insurance policies guarantee	12,894	May 19, 2020
Conselho Administrativo de Conselhos Federais	Tam Linhas Aéreas S.A.	One insurance policies guarantee	6,704	Oct 20, 2021
Fundação de Proteção de Defesa do Consumidor Procon	Tam Linhas Aéreas S.A.	Two insurance policies guarantee	3,276	Jan 21, 2021
União Federal Vara Comarca de DF	Tam Linhas Aéreas S.A.	Two insurance policies guarantee	2,696	Nov 9, 2020
União Federal Vara Comarca de SP	Tam Linhas Aéreas S.A.	One insurance policies guarantee	19,557	Feb 22, 2021
			191,013	

NOTE 33 - TRANSACTIONS WITH RELATED PARTIES

(a) Details of transactions with related parties as follows:

Tax No.	Related party	Nature of relationship with related parties	Country of origin	Nature of related parties transactions	Currency	Transaction amount with related parties As of December 31,	
						2016	2015
						ThUS\$	ThUS\$
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA.	Related director	Chile	Tickets sales	CLP	6	15
65.216.000-K	Comunidad Mujer	Related director	Chile	Services provided for advertising	CLP	(12)	(10)
				Tickets sales	CLP	9	2
78.591.370-1	Bethia S.A and subsidiaries	Related director	Chile	Services received of cargo transport	CLP	(394)	(259)
				Services received from National and Internat Courier	CLP	(285)	(227)
				Services provided of cargo transport	CLP	192	30
65.216.000-K	Viajes Falabella Ltda.	Related director	Chile	Sales commissions	CLP	(727)	(50)
79.773.440-3	Transportes San Felipe S.A	Related director	Chile	Services received of transfer of passengers	CLP	(84)	(127)
				Tickets sales	CLP	3	7
87.752.000-5	Granja Marina Tornagaleones	Common shareholder	Chile	Tickets sales	CLP	76	117
Foreign	Consultoría Administrativa Profesional S.A. de C.V.	Associate	Mexico	Professional counseling services received	MXN	(2,563)	(1,191)
Foreign	Inversora Aeronáutica Argentina	Related director	Argentina	Leases as lessor	ARS	(264)	(269)
				Revenue billboard advertising maintaining	US\$	-	1
Foreign	TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S/A	Related director	Brazil	Services provided by sale of tickets	BRL	2	2
				Services provided of cargo transport	BRL	(122)	(63)
				Services received at airports	BRL	7	5

119

The balances of Accounts receivable and accounts payable to related parties are disclosed in Note 9.

Transactions between related parties have been carried out on free-trade conditions between interested and duly-informed parties.

(b) Compensation of key management

The Company has defined for these purposes that key management personnel are the executives who define the Company's policies and major guidelines and who directly affect the results of the business, considering the levels of Vice-Presidents, Chief Executives and Directors (Senior).

	For the period ended	
	December 31,	
	2016	2015
	ThUS\$	ThUS\$
Remuneration	16,514	17,185
Management fees	556	547
Non-monetary benefits	778	864
Short-term benefits	23,459	19,814
Share-based payments	8,085	10,811
Total	<u>49,392</u>	<u>49,221</u>

NOTE 34 - SHARE-BASED PAYMENTS

(a) Compensation plan for increase of capital

Compensation plans implemented by providing options for the subscription and payment of shares that have been granted by LATAM Airlines Group S.A. to employees of the Company and its subsidiaries, are recognized in the financial statements in accordance with the provisions of IFRS 2 "Share-based Payment", showing the effect of the fair value of the options granted under compensation in linear between the date of grant of such options and the date on which these irrevocable.

(a.1) Compensation plan 2011

On December 21, 2016, the subscription and payment period of the 4,800,000 shares corresponding to the compensation plan approved at the Extraordinary Shareholders' Meeting held on December 21, 2011, expired.

Of the total shares allocated to the 2011 Compensation Plan, only 10,282 shares were subscribed and paid, having been placed on the market in January 2014. In view of the above, at the expiration

120

date, the 2011 Compensation Plan had a balance of 4,789,718 shares pending of subscription and payment, which was deducted from the authorized capital of the Company.

	Number of share options
Share options in agreements of share-based payments, as of January 1, 2015	4,202,000
Share options granted	406,000
Share options cancelled	(90,000)
Share options in agreements of share-based payments, as of December 31, 2015	<u>4,518,000</u>
Share options in agreements of share-based payments, as of January 1, 2016	4,518,000
Executives resinged options (*)	(4,172,000)
Share options expired	(346,000)
Share options in agreements of share-based payments, as of December 31, 2016	<u>-</u>

These options was valued and recorded at fair value at the grant date, determined by the "Black-Scholes-Merton". The effect on income to December 2016 corresponds to ThUS\$ 2,989 (ThUS\$ 10,811 at December 31, 2015).

(a.2) Compensation plan 2013

At the Extraordinary Shareholders' Meeting held on June 11, 2013, the Company's shareholders approved motions including increasing corporate equity, of which 1,500,000 shares were allocated to compensation plans for employees of the Company and its subsidiaries, in conformity with the stipulations established in Article 24 of the Corporations Law. With regard to this compensation, a defined date for implementation does not exist.

(b) Compensation plan 2016-2018

The company implemented a retention plan long-term for executives, which lasts until December 2018, with a vesting period between October 2018 and March 2019, which consists of an extraordinary bonus whose calculation formula is based on the variation the value to experience the action of LATAM Airlines Group S.A. for a period of time.

This benefit is recognized in accordance with the provisions of IFRS 2 "Share-based Payments" and has been considered as cash settled award and therefore recorded at fair value as a liability, which is updated to the closing date of each financial statement with effect on profit or loss.

	Unit bases granted
Units bases, balance at December 31, 2016	<u>4,719,720</u>

121

The fair value has been determined on the basis of the best estimate of the future value of the Company share multiplied by the number of units granted bases.

At December 31, 2016, the carrying amount of ThUS\$ 4,442, is classified under "Administrative expenses" in the Consolidated Statement of Income by Function.

(c) Subsidiaries compensation plans

(c.1) Stock Options

TAM Linhas Aereas S.A. and Multiplus S.A., both subsidiaries of TAM S.A., have outstanding stock options at December 31, 2016, which amounted to 96,675 shares and 394,698 shares, respectively (at December 31, 2015, the distribution of outstanding stock options amounted to 394,698 for Multiplus S.A. and 96,675 shares TAM Linhas Aéreas S.A.).

TAM Linhas Aéreas S.A.

Description	4th Grant	
	05-28-2010	Total
Outstanding option number as December 31, 2015	96,675	96,675
Outstanding option number as December 31, 2016	96,675	96,675

Multiplus S.A.

Description	4th Extraordinary Grant			Total
	3rd Grant 03-21-2012	4th Grant 04-03-2013	11-20-2013	
Outstanding option number as December 31, 2015	102,621	255,995	159,891	518,507
Outstanding option number as December 31, 2016	84,249	173,399	137,050	394,698

The Options of TAM Linhas Aéreas S.A., under the plan's terms, are divided into three equal parts and employees can run a third of its options after three, four and five years respectively, as long as they remain employees of the company. The agreed term of the options is seven years.

For Multiplus S.A., the plan's terms provide that the options granted to the usual prizes are divided into three equal parts and employees may exercise one-third of their two, three and four, options respectively, as long as they keep being employees of the company. The agreed term of the options is seven years after the grant of the option. The first extraordinary granting was divided into two equal parts, and only half of the options may be exercised after three years and half after four years. The second extraordinary granting was also divided into two equal parts, which may be exercised after one and two years respectively.

Both companies have an option that contains a "service condition" in which the exercise of options depends exclusively on the delivery services by employees during a predetermined period. Terminated employees will be required to meet certain preconditions in order to maintain their right to the options.

122

The acquisition of the share's rights, in both companies is as follows:

Company	Number of shares Accrued options		Number of shares Non accrued options	
	As of December 31, 2016	As of December 31, 2015	As of December 31, 2016	As of December 31, 2015
TAM Linhas Aéreas S.A.	-	-	96,675	96,675
Multiplus S.A.	-	-	394,698	518,507

In accordance with IFRS 2 - Share-based payments, the fair value of the option must be recalculated and recorded as a liability of the Company once payment is made in cash (cash-settled). The fair value of these options was calculated using the "Black-Scholes-Merton" method, where the cases were updated with information LATAM Airlines Group S.A. There is no value recorded in liabilities and in income at December 31, 2016 (at December 31, 2015 not exist value recorded in liabilities and in incomes).

(c.2) Payments based on restricted stock

In May of 2014 the Management Council of Multiplus S.A. approved a plan to grant restricted stock, a total of 91,103 ordinary, registered book entry securities with no face value, issued by the Company to beneficiaries.

The quantity of restricted stock units was calculated based on employees' expected remunerations divided by the average price of shares in Multiplus S.A. traded on the BM&F Bovespa exchange in the month prior to issue, April of 2014. This benefits plan will only grant beneficiaries the right to the restricted stock when the following conditions have been met:

- Compliance with the performance goal defined by this Council as return on Capital Invested.
- The Beneficiary must remain as an administrator or employee of the Company for the period running from the date of issue to the following dates described, in order to obtain rights over the following fractions: (i) 1/3 (one third) after the 2nd year from the issue date; (ii) 1/3 (one third) after the 3rd year from the issue date; (iii) 1/3 (one third) after the 4th year from the issue date.

123

Number shares in circulation

	Opening balance	Granted	Exercised	Not acquired due to breach of employment retention conditions	Closing balance
From January 1 to December 31, 2015	91,103	119,731	-	(34,924)	175,910
From January 1 to December 31, 2016	175,910	138,282	(15,811)	(60,525)	237,856

NOTE 35 - STATEMENT OF CASH FLOWS

(a) The Company has done significant non-cash transactions mainly with financial leases, which are detailed in Note 17 letter (d), additional information in numeral (iv) Financial leases.

(b) Other inflows (outflows) of cash:

	For the periods ended December 31,	
	2016	2015
	ThUS\$	ThUS\$
Guarantees	(51,559)	(2,125)
Fuel hedge	(50,029)	(243,587)
Currency hedge	(39,534)	1,802
Court deposits	(33,635)	(6,314)
Change reservation systems	-	11,000
DOJ fine	(12,750)	-
Tax paid on bank transaction	(10,668)	(7,176)
Fuel derivatives premiums	(6,840)	(20,932)
SEC agreement	(4,719)	-
Bank commissions, taxes paid and other	(769)	(5,137)
Hedging margin guarantees	1,184	87,842
Others	50	-
Total Other inflows (outflows) Operation flow	(209,269)	(184,627)
Recovery loans convertible into shares	8,896	20,000
Certificate of bank deposits	-	3,497
Tax paid on bank transaction	(3,716)	(12,921)
Others	(4,337)	-
Total Other inflows (outflows) Investment flow	843	10,576
Aircraft Financing advances	(125,149)	(28,144)
Loan guarantee	(74,186)	-
Settlement of derivative contracts	(29,828)	(35,891)
Credit card loan manager	-	3,227
Early redemption of bonds TAM 2020	-	(15,328)
Guarantees bonds emission	-	(26,111)
Others	-	2,490
Total Other inflows (outflows) Financing flow	(229,163)	(99,757)

124

(c) Dividends:

	For the periods ended December 31,	
	2016	2015
	ThUS\$	ThUS\$
Multipius S.A	(40,823)	(34,632)
Lan Perú S.A	(400)	(400)
Total dividends paid (*)	(41,223)	(35,032)

(*) Dividends paid to minority shareholders

NOTE 36 - THE ENVIRONMENT

LATAM Airlines Group S.A. manages environmental issues at the corporate level, centralized in Environmental Management. There is a commitment to the highest level to monitor the company and minimize their impact on the environment, where continuous improvement and contribute to the solution of global climate change problems, generating added value to the company and the region, are the pillars of his administration.

One function of Environmental Management, in conjunction with the various areas of the Company, is to ensure environmental compliance, implementing a management system and environmental programs that meet the increasingly demanding requirements globally; well as continuous improvement programs in their internal processes that generate environmental and economic benefits and to join the currently completed.

The Environment Strategy LATAM Airlines Group S.A. is called Climate Change Strategy and it is based on the aim of being a world leader in Climate Change and Eco-efficiency, which is implemented under the following pillars:

- i. Carbon Footprint
- ii. Eco-Efficiency
- iii. Sustainable Alternative Energy
- iv. Standards and Certifications

For 2016, were established the following topics:

1. Advance in the implementation of an Environmental Management System;
2. Manage the Carbon Footprint of our emissions by ground operations;
3. Corporate Risk Management;
4. Corporate strategy to meet the global target of aviation to have a carbon neutral growth by 2020.

Thus, during 2016, we have worked in the following initiatives:

- Advance in the implementation of an Environmental Management System for main operations of the Company, with an emphasis on Santiago. It is highlighted that the company during 2016 has recertified a certified management system, under ISO 14.001 at its facility in Miami.

125

- Certification of stage 2 of IATA Environmental Assessment (IEnvA), the most advanced of this certification, been the third airline in the world to achieve this certification.
- Preparation of the environmental chapter for reporting sustainability of the Company, to measure progress on environmental issues.
- Answer to the Dow Jones Sustainability Index 2016 questionnaire, which the company responds annually.
- Measurement and external verification of the Corporate Carbon Footprint.

It is highlighted that in the 2016 LATAM Airlines Group maintained its selection in the index Dow Jones Sustainability in the global category, being the only two airlines that belong to this select group.

NOTE 37 - EVENTS SUBSEQUENT TO THE DATE OF THE FINANCIAL STATEMENTS

On January 18, 2017, the Company was notified of a civil suit filed by Inversiones Ranco Tres S.A., represented by Mr. Jorge Enrique Said Yarur against LATAM Airlines Group S.A., for supposed non-compliance of contractual obligations from the social contract of the Company, as well as the directors Ramón Eblen Kadiz, Jorge Awad Mehech, Juan Jose Cueto Plaza and main executives of the Company, Enrique Cueto Plaza and Ignacio Cueto Plaza, for the supposed noncompliance of their duties as directors and main executives of the Company. LATAM has hired specialist lawyers to answer the lawsuit. On March 10, 2017, the Court rejected the dilatory exceptions presented by LATAM.

On March 8th, 2017, LATAM received a third Requirement of Information from the Central-North Metropolitan Region Prosecutor's Office requesting information relating to the investigation of payments made by Lan Airlines S.A. to a consultant advising it on the solution to labor matters in Argentina in the years 2006-2007.

Subsequent at December 31, 2016 until the date of issuance of these financial statements, there is no knowledge of financial facts or otherwise, that could significantly affect the balances or interpretation thereof.

LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries' consolidated financial statements as at December 31, 2016, have been approved by the Board of Director's in an extraordinary meeting held on March 15, 2017.

Afiliadas e Coligadas

LATAM AIRLINES GROUP S.A

Nome: LATAM Airlines Group S.A., R.U.T. 89.862.200-2

Constituição: Se constitui como sociedade por cotas de responsabilidade limitada, por escritura pública datada de 30 de dezembro de 1983, outorgada no Cartório de Eduardo Avello Arellano, com uma súmula da mesma registrada no Registro de Comércio de Santiago a folhas 20.341 número 11.248 do ano de 1983 e publicada no Diário Oficial do dia 31 de dezembro de 1983.

Por escritura pública datada de 20 de agosto de 1985, outorgada no Cartório de Miguel Garay Figueroa, a empresa passa a ser uma sociedade anônima com a denominação , Línea Aérea Nacional Chile S.A. (atualmente LATAM Airlines Group S.A.), que, por expressa disposição da Lei N° 18.400, tem a qualidade de sucessora legal da empresa pública do Estado constituída no ano de 1929 com a denominação Línea Aérea Nacional de Chile, no que diz respeito às concessões aeronáuticas e de radiocomunicações, direitos de tráfego e outras concessões administrativas.

A Assembléia Geral Extraordinária da LAN Chile S.A., realizada em 23 de julho de 2004, decidiu alterar a denominação da empresa para “LAN Airlines S.A.,” tendo sido uma súmula do termo a que se reduziu a Ata da referida Assembléia inscrita no Registro de Comércio do Registro de Imóveis a folhas 25.128 número 18.764 correspondente ao ano de 2004, com publicação no Diário Oficial de 21 de agosto de 2004. A data de vigência da alteração de denominação é 8 de setembro de 2004.

A Assembléia Geral Extraordinária da LAN Airlines S.A., realizada em 21 de dezembro de 2011, decidiu alterar a denominação da empresa para “LATAM S.A.,” tendo sido uma súmula do termo a que se reduziu a Ata da referida Assembléia inscrita no Registro de Comércio do Registro de Imóveis a folhas 4.238 número 2.921 correspondente ao ano de 2012, com publicação no Diário Oficial de sábado,

14 de janeiro de 2012. A data de vigência da alteração de denominação é 22 de junho de 2012.

O LATAM Airlines Group S.A. é regido pelas normas pertinentes às sociedades anônimas de capital aberto, estando inscrita para tais efeitos sob o N° 0306, de 22 de janeiro de 1987, no Registro de Valores da Superintendência de Valores e Seguros.

Nota: As Demonstrações Financeiras das filiais são apresentadas neste relatório de maneira resumida. Os antecedentes completos encontram-se à disposição do público em nossos escritórios e na Superintendência de Valores e Seguros.

TAM S.A. E FILIAIS

Constituição: Sociedade Anônima constituída no Brasil em maio de de 1997

Objeto: Participar, na qualidade de acionista de outras empresas, especialmente de empresas que explorem serviços de transporte aéreo regular de âmbito nacional e internacional e outras atividades conexas, relacionadas ou complementares ao transporte aéreo regular

Capital Subscrito e Integralizado: MUS\$ 2.304.021

Resultado do Exercício: MUS\$ 43.925

Participação em 2016: 100,00%

Varição a/a: 0,00%

% Sobre os ativos da Matriz: 3,01%

Presidente do Conselho de Administração:

Claudia Sender Ramirez

Diretores:

Ruy Antonio Mendes Amparo

Federico Herman Germani

Empresas filiais da TAM S.A.

► TAM Linhas Aéreas S.A. e filiais

Individualização: Sociedade anônima constituída no Brasil.

Objeto: (a) Exploração dos serviços de transporte aéreo regular de passageiros, cargas ou malas postais, na conformidade da legislação vigente; (b) Exploração de atividades complementares de serviços de transporte aéreo por frete de passageiros, cargas e malas postais; (c) Prestação de serviços de manutenção, reparação de aeronaves, próprias ou de terceiros, motores, partes e peças; (d) Prestação de serviços de hangaragem de aeronaves; (e) Prestação de serviços de atendimento de pátio e pista, abastecimento de comissária de bordo e limpeza de aeronaves; (f) Prestação de serviços de engenharia, assistência técnica e demais atividades relacionadas à indústria aeronáutica; (g) Realização de instrução e treinamento, relacionados às atividades aeronáuticas; (h) Análise e desenvolvimento de programas e sistemas; (i) Compra e venda de peças, acessórios e equipamentos aeronáuticos; (j) Desenvolvimento e execução de outras atividades conexas, correlatas ou complementares ao transporte aéreo, além das acima expressamente elencadas; (k) Importação e exportação de óleo lubrificante acabado; e (l) Exploração dos serviços de correspondente bancário

Capital Subscrito e Integralizado: MUS\$ 1.839.233

Participação em 2016: 100,00%

Variação a/a: 0,00%

% Sobre os ativos da Matriz: 0,49377%

Presidente do Conselho de Administração:

Cláudia Sender Ramirez

Diretores:

Ruy Antonio Mendes Amparo

Daniel Levy

► ABSA: Aerolinhas Brasileiras S.A. e filial

Individualização: Sociedade anônima constituída no Brasil

Objeto: (a) Exploração dos serviços de transporte aéreo regular de passageiros, cargas ou malas postais, domésticas ou internacionais, na conformidade da legislação vigente; (b) Exploração de atividades auxiliares de transporte aéreo, tais como, atendimento, limpeza e reboque de aeronaves, monitoração de cargas, despacho operacional de voo, check in e check out e demais serviços previstos em legislação própria; (c) Arrendamento mercantil e operacional, bem como o fretamento de aeronaves; (d) Exploração dos serviços de manutenção e comercialização de partes, peças e equipamentos de aeronaves; e (e) Desenvolvimento e execução de outras atividades conexas, correlatas ou complementares ao transporte aéreo, além das acima expressamente elencadas.

Capital Subscrito e Integralizado: MUS\$ 62.752

Participação em 2016: 100,00%

Variação a/a: 0,00%

% Sobre os ativos da Matriz: 0,15770%

Presidente do Conselho de Administração:

Luis Quintiliano

Diretores:

Dario Matsuguma

Daniel Levy

► Multiplus S.A.

Individualização: Sociedade anônima constituída no Brasil.

Objeto: i. o desenvolvimento e gerenciamento do programa de fidelização de clientes em razão do consumo de bens e serviços oferecidos por parceiros da Companhia; ii. a comercialização de direitos de resgate de prêmios no âmbito do programa de fidelização de clientes; iii. a criação de banco de dados de pessoas físicas e jurídicas; iv. a obtenção e processamento de informações transacionais referentes a hábitos de consumo; v. a representação de outras sociedades, brasileiras ou estrangeiras; e vi. prestação de serviços auxiliares ao comércio de bens e produtos, incluindo, porém não se limitando, a sua importação e a exportação, além da aquisição de itens e produtos relacionados, direta e indiretamente, a consecução das atividades acima descritas.

Capital Subscrito e Integralizado: MUS\$ 32.923

Participação em 2016: 72,40%

Variação a/a: 0,00%

% Sobre os ativos da Matriz: 1,11628%

Presidente do Conselho de Administração:

Roberto José Maris DE Medeiros

Diretores:

Ronald Domingues

Ricardo Gazetta

Ricardo Birtel Mendes de Freitas

► **Transportes Aereos del Mercosur S.A.**

Individualização: Sociedade anônima constituída no Paraguai

Objeto: Tem um objeto social amplo, que inclui atividades aeronáuticas, comerciais, turísticas, de serviços, financeiras, representações, e de investimento, com ênfase em atividades aeronáuticas de transporte regular e não-regular, interno e internacional, de pessoas, coisas e/ou correspondências, entre outras, comerciais e de prestação de serviços de manutenção e assistência técnica a todo tipo de aeronaves, equipamentos, acessórios e materiais para aeronavegabilidade, entre outros.

Capital Subscrito e Integralizado: MUS\$ 17.251

Participação em 2016: 94,98%

Varição a/a: 0,00%

% Sobre os ativos da Matriz: 0,12835%

Presidente do Conselho de Administração:

Gustavo Lopegui

Diretores:

Enrique Alcaide Hidalgo

Darío Maciel Martínez

Hernán Pablo Morosuk (Suplente)

Administradores:

Enrique Alcaide Hidalgo

Esteban Burt Artaza

Hernan Pablo Morosuk

Gabriela Terrazas Domaniczky

Maria Emiliana Duarte León

Gerente-Geral:

Rosario Altgelt

► **Corsair Participações Ltda**

Individualização: Sociedade anônima constituída no Brasil.

Objeto: (i) a participação em outras sociedades civis ou comerciais, na condição de acionista ou quotista; e (ii) a administração de bens próprios.

Capital Subscrito e Integralizado: MUS\$ 59

Participação em 2016: 100,00%

Varição a/a: 0,00%

% Sobre os ativos da Matriz: 0,00135%

Presidente do Conselho de Administração:

Ruy Antonio Mendes Amparo

Diretores:

Euzébio Angelotti Neto

► **TP Franchising Limited**

Individualização: Sociedade por Cotas de Responsabilidade Limitada constituída no Brasil.

Objeto: (a) a concessão de franquias; (b) a cessão temporária, gratuita ou onerosa, a seus franqueados, de direitos de utilização de marcas, sistemas, conhecimentos, métodos, patentes, tecnologia de atuação e quaisquer outros direitos, interesses ou bens, móveis ou imóveis, tangíveis ou intangíveis, de que a Sociedade, seja ou venha a ser titular ou licenciada, relacionados ao desenvolvimento, implantação, operação ou administração das franquias que vier a conceder;

(c) o desenvolvimento de quaisquer atividades necessárias a assegurar, tanto quanto possível, a manutenção e o aperfeiçoamento contínuo dos padrões de atuação de sua rede de franquias;

(d) o desenvolvimento de modelos de implantação, operação e administração da rede de franquias e sua transmissão para os franqueados; e

(e) a distribuição, venda e comercialização de passagens aéreas e produtos relacionados, bem como quaisquer negócios conexos ou acessórios a sua finalidade principal, podendo, ainda, participar em outras sociedades como sócia ou acionista, no Brasil ou no Exterior, ou em consórcios, assim como empreender projetos próprios, ou associar-se a projetos de terceiros, inclusive para fins de fruição de incentivos fiscais, de acordo com a legislação em vigor.

Capital Subscrito e Integralizado: MUS\$ 9

Participação em 2016: 100,00%

Varição a/a: 0,00%

% Sobre os ativos da Matriz: 0,00478%

Administradores:

Cláudia Sender Ramirez

Marcelo Eduardo Guzzi Dezem

Daniel Levy

► **TAM Capital Inc**

Individualização: Sociedade anônima constituída no Brasil.

Objeto: A empresa pode exercer qualquer atividade que não seja contrária à lei.

Capital Subscrito e Integralizado: MUS\$ 133.139

Participação em 2016: 100,00%

Varição a/a: 0,00%

% Sobre os ativos da Matriz: 0,0%

Diretores:

José Zaidan Maluf,

Bruno Macarenco Aléssio

Euzébio Angelotti Neto

► **TAM Capital 2 Inc.**

Individualização: Sociedade anônima constituída no Brasil.

Objeto: A empresa pode exercer qualquer atividade que não seja contrária à lei.

Capital Subscrito e Integralizado: MUS\$ 94.614

Participação em 2016: 100,00%

Variação a/a: 0,00%

% Sobre os ativos da Matriz: 0,0%

Diretores:

José Zaidan Maluf,
Bruno Macarenco Aléssio
Euzébio Angelotti Neto

► **TAM Capital 3 Inc.**

Individualização: Sociedade anônima constituída no Brasil.

Objeto: A empresa pode exercer qualquer atividade que não seja contrária à lei.

Capital Subscrito e Integralizado: MUS\$ 213.734

Participação em 2016: 100,00%

Variação a/a: 0,00%

% Sobre os ativos da Matriz: 0,96502%

Diretores:

José Zaidan Maluf,
Bruno Macarenco Aléssio
Euzébio Angelotti Neto

LAN CARGO S.A E FILIAIS

Constituição: Constituída como sociedade anônima de capital fechado, por escritura pública datada de 22 de maio de 1970, outorgada no Cartório de Sergio Rodríguez Garcés, constituição que se materializou com o aporte dos ativos e passivos da empresa Línea Aérea del Cobre Limitada (Ladeco Limitada), constituída com data de 3 de setembro de 1958 no Cartório de Jaime García Palazuelos. A Empresa passou por diversas reformas, sendo a última a que consta na escritura pública datada de 20 de novembro de 1998, e cuja súmula foi inscrita a folhas 30.091 número 24.117 do Registro de Comércio de Santiago e publicada no Diário Oficial com data 3 de dezembro de 1998, em virtude da qual a Ladeco S.A. se fundiu por incorporação à filial da LAN Chile S.A. denominada Fast Air Carrier S.A.

Por escritura pública de 22 de outubro de 2001, à qual reduziu-se a ata da Assembléia Geral Extraordinária de Acionistas da Ladeco S.A. de mesma data, a razão social foi modificada para "LAN Chile Cargo S.A.", sendo a súmula dessa escritura inscrita no Registro de Comércio do Cartório de Registro de Imóveis de Santiago, a folhas 27.746 número 22.624 correspondente ao ano de 2001, com publicação no Diário Oficial de 5 de novembro de 2001. A alteração de denominação entrou em vigor a contar do dia 10 de dezembro de 2001.

Por escritura pública de 23 de agosto de 2004, à qual reduziu-se a ata da Assembléia Geral Extraordinária de Acionistas da LAN Chile Cargo S.A., de 17 de agosto de 2004, a razão social foi modificada para "LAN Cargo S.A.", sendo a súmula dessa escritura inscrita no Registro de Comércio do Cartório de Registro de Imóveis de Santiago, a folhas 26.994 número 20.082 correspondente ao ano de 2004, com publicação no Diário Oficial de 30 de agosto de 2004.

Objeto: Realizar e desenvolver, seja por conta própria ou alheia, o seguinte: o transporte em geral em qualquer uma de suas formas e, especificamente, o transporte aéreo de passageiros, cargas e correspondências, dentro e fora do país; as atividades turísticas, de hotelaria e demais atividades com-

plementares a elas, em qualquer uma de suas formas, dentro e fora do país; a compra, venda, fabricação e/ou integração, manutenção, arrendamento ou qualquer outra forma de uso ou gozo, seja por conta própria ou de terceiros, de aviões, peças de reposição e equipamentos aeronáuticos, e a exploração dos mesmos a qualquer título; a prestação de todo tipo de serviços e assessorias relacionados com o transporte em geral e, em particular, com o transporte aéreo em qualquer uma de suas formas, seja de apoio em terra, de manutenção, de assessoria técnica ou de outra espécie, dentro e fora do país, e todo tipo de atividades e serviços relacionados a turismo, hotelaria e demais atividades e bens referidos retro, dentro e fora do país. Para o cumprimento dos objetivos mencionados supra, a Empresa poderá realizar investimentos ou participar como sócia em outras empresas, seja adquirindo ações ou direitos ou interesses em qualquer outro tipo de associação, seja nas já existentes ou que se constituam no futuro e, em geral, executar todos os atos e celebrar todos os contratos necessários e pertinentes aos fins indicados.

Capital Subscrito e Integralizado: MUS\$ 83.226

Resultado do Exercício: MUS\$ (7.705)

Participação em 2016: 99,898%

Variação a/a: 0,00%

% Sobre os ativos da Matriz: 1,90%

Diretores:

Juan José Cueto Plaza (Diretor da LATAM)
Cristián Ureta Larrain (Executivo da LATAM)
Ignacio Cueto Plaza (Executivo da LATAM)
Enrique Cueto Plaza (Executivo da LATAM)
Ramiro Alfonsín Balza (Executivo da LATAM)

Gerente-Geral:

Alvaro Carril Muñoz

Empresas afiliadas da Lan Cargo S.A

► Laser Cargo S.R.L.

Individualização: Sociedade por Cotas de Responsabilidade Limitada constituída na Argentina.

Objeto: Por conta própria e/ou de terceiros, a prestação de serviços como agente de cargas aéreas e marítimas, operação de contentores aéreos e marítimos, controle de carga e descarga de aeronaves convencionais, cargueiras, navios convencionais e navios porta-contentores, consolidação e desconso-lidação, operações e contratos com empresas de transporte, de distribuição e promoção de cargas aéreas, marítimas, flu-viais e terrestres, e atividades e serviços correlatos, importa-ção e exportação: essas operações serão realizadas na forma prevista pelas leis do país e pelas regulamentações que regem essas profissões e atividades, as disposições legais de adua-na e os regulamentos da Prefeitura Naval Argentina, da Força Aérea Argentina, além de encarregar terceiros da realização de tarefas atribuídas pela legislação vigente a despachantes aduaneiros; além disso, depósito e transporte por conta pró-pria e/ou de terceiros de frutas, produtos, matérias primas, mercadorias em geral e todos os tipos de documentação: em-balagem de mercadorias em geral, por conta própria e/ou de terceiros. No desempenho dessas funções, a empresa poderá inscrever-se como agente marítimo, aéreo, importador e ex-portador, empreiteira e fornecedora marítima e aérea perante as autoridades competentes. Ao mesmo tempo, desenvolverá atividades postais destinadas à admissão, à classificação, ao transporte, à distribuição e à entrega de correspondências, cartas, portais, encomendas de até 50 quilogramas, que se realizem dentro da República Argentina e de/para o exterior. Essa atividade inclui a atividade desenvolvida pelos chamados portadores, ou empresas de portadores, e todas as outras ati-vidades assemelhadas ou assemelháveis conforme o disposto no Art. 4º do Decreto 1187/93. A empresa poderá também desenvolver o processo logístico consistente no traslado, no armazenamento, na reunião, no fracionamento, na embla-gem e no acondicionamento de mercadorias em geral para seu posterior transporte e distribuição ao cliente final, junto com

a gestão das informações pertinentes ao cumprimento desse objetivo, ou seja: o processo logístico da retirada da maté-ria prima no fornecedor até a entrega do produto acabado no cliente e a regulamentação das informações que garanta a efi-ciência dessa gestão.

Capital Subscrito e Integralizado: MUS\$ 68

Participação em 2016: 99,99%

Varição a/a: 0,00%

% Sobre os ativos da Matriz: 0,0000%

Diretores:

Esteban Bojanich

Administração:

Esteban Bojanich,
Rosario Altgelt
María Marta Forcada,
Facundo Rocha
Gonzalo Perez Corral
Nicolás Obejero
Norberto Díaz

► Fast Air Almacenes de Carga S.A.

Individualização: Sociedade anônima constituída no Chile.

Objeto: Realizar e desenvolver a exploração ou administração de armazéns ou recintos de depósitos aduaneiros nos quais se possa armazenar qualquer bem ou mercadoria até o mo-mento de sua retirada, para sua importação, exportação ou outra destinação aduaneira, nos termos indicados no Decreto de Aduanas, sua regulamentação e demais normas correspon-dentes.

Capital Subscrito e Integralizado: MUS\$ 6.741

Participação em 2016: 99,89%

Varição a/a: 0,00%

% Sobre os ativos da Matriz: 0,03322%

Diretores:

Juan José Cueto Plaza (Diretor da LATAM)
Ramiro Alfonsín Balza (Executivo da LATAM)
Andrés del Valle Eitel (Executivo da LATAM)
Enrique Elsaca Hirmas (Executivo da LATAM)

Gerente-Geral:

Javier Cáceres Celia

► Prime Airport Services Inc. e filial

Individualização: Pessoa jurídica constituída nos Estados Unidos

Objeto: Realizar e desenvolver a exploração ou administração de armazéns ou recintos de depósitos aduaneiros nos quais se possa armazenar qualquer bem ou mercadoria até o mo-mento de sua retirada, para sua importação, exportação ou outra destinação aduaneira, nos termos indicados no Decreto de Aduanas, sua regulamentação e demais normas correspon-dentes.

Capital Subscrito e Integralizado: MUS\$ 2

Participação em 2016: 100,00%

Varição a/a: 0,00%

% Sobre os ativos da Matriz: 0,00000%

Diretores:

Carlos Larraín

Gerente-Geral:

Rene Pascua

► **Lan Cargo Overseas Limited e filiais**

Individualização: Sociedade por Cotas de Responsabilidade Limitada constituída nas Bahamas.

Objeto: Participar de qualquer ato ou atividade que não encontre vedação em nenhuma lei vigente nas Bahamas.

Capital Subscrito e Integralizado: MUS\$ 1.183

Participação em 2016: 100,00%

Varição a/a: 0,00%

% Sobre os ativos da Matriz: 0,08198%

Diretores:

Andres del Valle Eitel (Executivo da LATAM)

Cristian Toro (Executivo da LATAM)

Administração:

Andres del Valle Eitel (Executivo da LATAM)

Cristian Toro (Executivo da LATAM)

► **Transporte Aéreo S.A.**

Individualização: Sociedade anônima constituída no Chile.

Objeto: Participar de qualquer ato ou atividade que não encontre vedação em nenhuma lei vigente nas Bahamas.

Capital Subscrito e Integralizado: MUS\$ 11.800

Participação em 2016: 99,99%

Varição a/a: 0,00%

% Sobre os ativos da Matriz: 1,12581%

Diretores:

Ramiro Alfonsín Balza

Roberto Alvo Milosawlewitsch

Enrique Elsaca Hirmas

Gerente-Geral:

Enrique Elsaca Hirmas

Administração:

Ramiro Alfonsín Balza

Roberto Alvo Milosawlewitsch

Enrique Elsaca Hirmas

► **Consortio Fast Air Almacenes de Carga S.A. - Laser Cargo S.R.L.**

Individualização: Consórcio transitório de Empresas, constituído na Argentina.

Objeto: Apresentação à Licitação Pública Nacional e Internacional N° 11/2000 para a outorga do Alvará de Uso para a Instalação e Exploração de um Depósito Fiscal no Aeroporto Internacional de Rosario.

Capital Subscrito e Integralizado: MUS\$ 132

Participação em 2016: 100,00%

Varição a/a: 0,00%

% Sobre os ativos da Matriz: 0,00021%

Diretores:

Esteban Bojanich

Administração:

Esteban Bojanich

► **Lan Cargo Inversiones S.A. e filial**

Individualização: Sociedade anônima constituída no Chile.

Objeto: O comércio do transporte aéreo em qualquer uma de suas formas, seja de passageiros, correios e/ou cargas, e tudo quanto tenha relação direta ou indireta com essa atividade, dentro e fora do país, por conta própria ou alheia; b) A prestação de serviços relacionados com a manutenção e o reparo de aeronaves, próprias ou de terceiros; c) O comércio e desenvolvimento de atividades relacionadas com viagens, turismo e hotelaria; d) O desenvolvimento e/ou a participação de/

em todos os tipos de investimentos, tanto no Chile como no estrangeiro, em questões relacionadas diretamente ou indiretamente com assuntos aeronáuticos e/ou com os demais objetos sociais; e e) O desenvolvimento e a exploração de qualquer outra atividade derivada do objeto social e/ou vinculada, conexa, coadjuvante ou complementar da mesma.

Capital Subscrito e Integralizado: MUS\$ 125

Participação em 2016: 100,00%

Varição a/a: 0,00%

% Sobre os ativos da Matriz: 0,00000%

Diretores:

Ignacio Cueto Plaza (Executivo da LATAM)

Ramiro Alfonsín Balza (Executivo da LATAM)

Roberto Alvo Milosawlewitsch (Executivo da LATAM)

► **Connecta Corporation**

Individualização: Pessoa jurídica constituída nos Estados Unidos

Objeto: Propriedade, arrendamento operacional e subarrendamento de aeronaves

Capital Subscrito e Integralizado: MUS\$ 1

Participação em 2016: 100,00%

Varição a/a: 0,00%

% Sobre os ativos da Matriz: 0,00000%

Gerente-Geral:

Ernesto Ramirez

► **Línea Aérea Carguera de Colombia (Subsidiária da LAN Cargo Inversiones)**

Individualização: Sociedade anônima constituída na Colômbia.

Objeto: A prestação do serviço de transporte público aéreo comercial de cargas e correios dentro do território da República da Colômbia, e de/para a Colômbia. Como objeto social secundário, a empresa poderá prestar serviços de manutenção a si mesma e a terceiros; operar sua escola de operações e prestar serviços de instrução teórica e prática, e de treinamento aos aeroviários próprios ou de terceiros em suas diferentes modalidades e especialidades; importar para si ou terceiros peças de reposição, partes e peças relacionadas com a atividade aeronáutica; prestar serviços aeroportuários a terceiros; representar ou agenciar empresas aéreas nacionais ou estrangeiras, de passageiros ou de cargas, e, em geral, empresas que prestem serviços no setor aeronáutico.

Capital Subscrito e Integralizado: MUS\$ 774

Participação em 2016: 90,00%

Varição a/a: 0,00%

% Sobre os ativos da Matriz: 0,03758%

Diretores:

Alberto Davila Suarez

Pablo Canales

Jaime Antonio Gongora Esguerra

Fernando García Poitevin (Suplente)

Jorge Nicolas Cortazar Cardoso (Suplente)

Administração:

Jaime Antonio Gongora Esguerra

Erika Zarante Bahamon (Suplente)

► **Mas Investment Limited (Subsidiária da LAN Overseas Limited)**

Individualização: Sociedade por Cotas de Responsabilidade Limitada constituída nas Bahamas.

Objeto: Realizar toda e qualquer atividade que não seja proibida nos termos das leis das Bahamas e, especificamente, ter participação em outras filiais da LAN.

Capital Subscrito e Integralizado: MUS\$1.446

Participação em 2016: 100,000

Varição a/a: 0,00%

% Sobre os ativos da Matriz: 0,03482%

Diretores:

J. Richard Evans

Carlton Mortimer

Charlene Y. Wels

Geoffrey D. Andrews.

► **Promotora Aérea Latinoamérica S.A e filiais (Subsidiária da Mas Investment Limited)**

Individualização: Sociedade Anônima de Capital Variável constituída no México.

Objeto: Promover, constituir, organizar, explorar e assumir participação no capital e patrimônio de todo tipo de empresas mercantis, civis, associações ou empresas industriais, comerciais, de serviços ou de qualquer outra espécie, tanto nacionais como estrangeiras, bem como participar de sua administração ou liquidação. *A aquisição, alienação e, em geral, a negociação com todo tipo de ações, partes sociais, e de qualquer título-valor permitido pela lei...*A prestação ou contratação de serviços técnicos, consultivos e de assessoria, bem como a celebração dos contratos ou convênios para a consecução desses fins.

Capital Subscrito e Integralizado: MUS\$ 2.216

Participação em 2016: 49,00%

Varição a/a: 0,00%

% Sobre os ativos da Matriz: 0,02456%

Administração:

Luis Ignacio Sierra Arriola

► **Inversiones Áreas S.A (Subsidiária da Mas Investment Limited)**

Individualização: Sociedade anônima constituída no Peru.

Objeto: Promover, constituir, organizar, explorar e assumir participação no capital e patrimônio de todo tipo de empresas mercantis, civis, associações ou empresas industriais, comerciais, de serviços ou de qualquer outra espécie, tanto nacionais como estrangeiras, bem como participar de sua administração ou liquidação. *A aquisição, alienação e, em geral, a negociação com todo tipo de ações, partes sociais, e de qualquer título-valor permitido pela lei...*A prestação ou contratação de serviços técnicos, consultivos e de assessoria, bem como a celebração dos contratos ou convênios para a consecução desses fins.

Capital Subscrito e Integralizado: MUS\$ 428

Participação em 2016: 100,00%

Varição a/a: 0,00%

% Sobre os ativos da Matriz: 0,02922%

Diretores:

Andrés Enrique del Valle Eitel

Cristian Eduardo Toro Cañas

Gerente-Geral:

Carlos Schacht Rotter

► **Americonsul S.A de C.V. (Subsidiária da Promotora Aérea Latinoamérica S.A e filiais)**

Individualização: Sociedade Anônima de Capital Variável constituída no México.

Objeto: Prestar e receber todo tipo de serviços técnicos, de administração e de assessoria a empresas industriais, comerciais e de serviços; Promover, organizar, administrar, supervisionar, ministrar e dirigir cursos de capacitação de pessoal; Realizar todo tipo de estudos, planos, projetos, trabalhos de pesquisa; Contratar o pessoal profissional e técnico necessário.

Capital Subscrito e Integralizado: MUS\$ 5

Participação em 2016: 49,00%

Varição a/a: 0,00%

% Sobre os ativos da Matriz: 0,00000%

Administração:

Luis Ignacio Sierra Arriola

► **Americonsul de Guatemala S.A. (Subsidiária da American S.A de C.V)**

Individualização: Sociedade anônima constituída na Guatemala.

Objeto: Poderes para representar, intermediar, negociar e comercializar; Desenvolver todo tipo de atividades comerciais e industriais; Todo tipo de comércio em geral. Objeto amplo que permite todo tipo de operações no país.

Capital Subscrito e Integralizado: MUS\$ 76

Participação em 2016: 99,00%

Var a/a: 0,00%

% Sobre os ativos da Matriz: 0,00068%

Presidente do Conselho de Administração:

Luis Ignacio Sierra Arriola

Diretores:

Carlos Fernando Pellecer Valenzuela

Administração:

Carlos Fernando Pellecer Valenzuela

- **Americonsul de Costa Rica S.A. (Subsidiária da Americonsul S.A de C.V)**

Constituição: Sociedade anônima constituída na Costa Rica.

Objeto: Comércio em geral, indústria, agricultura e pecuária.

Capital Subscrito e Integralizado: MUS\$ 20

Participação em 2016: 99,00%

Var a/a: 0,00%

% Sobre os ativos da Matriz: 0,00615%

Administração:

Luis Ignacio Sierra Arriola

Tesoureiro: Alejandro Fernández Espinoza

Luis Miguel Renguel López

Tomás Nassar Pérez

Marjorie Hernández Valverde.

LAN PERÚ S.A

Constituição: Sociedade anônima constituída no Peru em 14 de fevereiro de 1997.

Objeto: Prestação de serviços de transporte aéreo de passageiros, cargas e correios, em nível nacional e internacional, em conformidade com a legislação da aeronáutica civil.

Capital Subscrito e Integralizado: MUS\$ 4.341

Resultado do Exercício: MUS\$ (2.164)

Participação em 2016: 70,00%

Varição a/a: 0,00%

% Sobre os ativos da Matriz: 0,06%

Presidente do Conselho de Administração:

Emilio Rodríguez Larraín Salinas

Diretores:

César Emilio Rodríguez Larraín Salinas

Ignacio Cueto Plaza (Executivo da LATAM)

Enrique Cueto Plaza (Executivo da LATAM)

Jorge Harten Costa

Alejandro García Vargas

Emilio Rodríguez Larraín Miró Quesada

Armando Valdivieso Montes (Executivo da LATAM)

Gerente-Geral:

Félix Antelo

INVERSIONES LAN S.A E FILIAIS

Constituição: Constituída como sociedade anônima de capital fechado, por escritura pública datada de 23 de janeiro de 1990, outorgada no Cartório de Humberto Quezada M., inscrita no Registro de Comércio de Santiago a fls. 3.462 N° 1.833 do ano de 1990, e publicada no Diário Oficial do dia 2 de fevereiro de 1990.

Objeto: Realizar investimentos em todos os tipos de bens, sejam eles móveis ou imóveis, tangíveis ou intangíveis. Além

disso, a Empresa poderá formar outros tipos de empresas, de qualquer espécie; adquirir direitos em empresas já constituídas, administrá-las, modificá-las e liquidá-las.

Capital Subscrito e Integralizado: MUS\$ 458

Resultado do Exercício: MUS\$ 2.607

Participação em 2016: 100,00%

Varição a/a: 0,0%

% Sobre os ativos da Matriz: 0,02%

Diretores:

Enrique Cueto Plaza (Executivo da LATAM)

Ignacio Cueto Plaza (Executivo da LATAM)

Ramiro Alfonsín Balza (Executivo da LATAM)

Roberto Alvo Milosawlewitsch (Executivo da LATAM)

Enrique Elsaca Hirmas (Executivo da LATAM)

Gerente-Geral:

Juan Pablo Arias (Executivo da LATAM)

Empresas afiliadas da Inversiones Lan S.A. e participações

► Andes Airport Services S.A.

Individualização: Sociedade anônima constituída no Chile.

Objeto: Assessoria integral de empresas e a prestação de serviços a terceiros, tais como cargas, assistência em terra, dotação de pessoal e todos os outros que forem necessários. Para esses efeitos, a empresa realizará suas funções através de pessoal especialmente contratado por conta própria ou alheia. Em geral, a empresa poderá desenvolver toda atividade que se relacione diretamente ou indiretamente com sua finalidade específica de assessoria e prestação de serviços a terceiros.

Capital Subscrito e Integralizado: MUS\$ 2

Participação em 2016: 98,00%

Varição a/a: 0,00%

% Sobre os ativos da Matriz: 0,01747%

Diretores:

Enrique Cueto Plaza (Executivo da LATAM)

Ignacio Cueto Plaza (Executivo da LATAM)

Ramiro Alfonsín Balza (Executivo da LATAM)

Roberto Alvo Milosawlewitsch (Executivo da LATAM)

Enrique Elsaca Hirmas (Executivo da LATAM)

INMOBILIARIA AERONAUTICA S.A

Constituição: Constituída como sociedade anônima de capital fechado, por escritura pública datada de 1º de agosto de 1995, outorgada no Cartório de Gonzalo de la Cuadra Fabres, inscrita no Registro de Comércio de Santiago a fls. 21.690 sob o N° 17.549 do ano de 1995, e publicada no Diário Oficial do dia 14 de setembro de 1995.

Objeto: Realizar aquisições e alienações de bens imóveis e direitos sobre eles; desenvolvimento, planejamento, alienação e construção de imóveis e projetos imobiliários; arrendamento, administração e qualquer outra forma de exploração de bens imóveis, seja por conta própria ou de terceiros.

Capital Subscrito e Integralizado: MUS\$ 1.147

Resultado do Exercício: MUS\$ 3.443

Participação em 2016: 100,00%

Varição a/a: 0,0%

% Sobre os ativos da Matriz: 0,15%

Diretores:

Enrique Cueto Plaza (Executivo da LATAM)

Ramiro Alfonsín Balza (Executivo da LATAM)

Armando Valdivieso Montes (Executivo da LATAM)

LATAM TRAVEL CHILE S.A E FILIAL

Constituição: Constituída como sociedade anônima de capital fechado, por escritura pública datada de 22 de junho de 1987, outorgada no Cartório de Raúl Undurraga Laso, inscrita no Registro de Comércio de Santiago a fls. 13.139 N° 8.495 do ano de 1987, e publicada no Diário Oficial do dia 2 de julho de 1987. A empresa passou por diversas reformas, sendo a última a que consta na escritura pública datada de 24 de agosto de 1999 outorgada no Cartório de Santiago de Eduardo Pinto Peralta, inscrita no Registro de Comércio de Santiago a fls. 21.042 N° 16.759 do ano de 1999, e publicada no Diário Oficial do dia 8 de setembro de 1999.

Objeto: Exploração, administração e representação de empresas ou negócios nacionais ou estrangeiros dedicados a atividades hoteleiras, de navegação, aéreas e de turismo; exploração por conta própria ou de terceiros, arrendamento de automóveis; importação, exportação, produção, comercialização e distribuição, por conta própria ou alheia, em mercados nacionais e internacionais, de qualquer tipo de mercadorias, sejam elas matérias primas, insumos ou produtos acabados.

Capital Subscrito e Integralizado: MUS\$ 235

Resultado do Exercício: MUS\$ 2.650

Participação em 2016: 100,00%

Varição a/a: 0,0%

% Sobre os ativos da Matriz: 0,01%

Diretores:

Andrés del Valle Eitel (Executivo da LATAM)

Armando Valdivieso Montes (Executivo da LATAM)

Gerente-Geral:

Sandra Espinoza Gerard

Empresa filial da Latam Travel Chile S.A. e participação
► Latam Travel Chile II S.A.

Individualização: Sociedade anônima constituída no Chile.

Objeto: Exploração, administração e representação de empresas ou negócios, nacionais ou estrangeiros, dedicados a atividades hoteleiras, de navegação, aéreas e de turismo em geral; intermediação de serviços turísticos tais como: (a) a reserva de lugares e venda de passagens em todos os tipos de meios de transporte nacionais, (b) reserva, aquisição e venda de alojamento e serviços turísticos, bilhetes ou entradas para todos os tipos de espetáculos, museus, monumentos e áreas protegidas no país, (c) a organização, promoção e venda dos denominados “pacotes turísticos”, entendendo-se como tais o conjunto de serviços turísticos (manutenção, transporte, alojamento, etc.), acordado ou projetado mediante solicitação do cliente, a um preço pré-estabelecido, para serem operados dentro do território nacional, (d) transporte turístico aéreo, terrestre, marítimo e fluvial dentro do território nacional; (e) arrendamento e fretamento de aviões, barcos, ônibus, trens e outros meios de transporte para a prestação de serviços turísticos; (f) todos os outros relacionados diretamente ou indiretamente com a prestação dos serviços descritos anteriormente.

Capital Subscrito e Integralizado: MUS\$ 235

Participação em 2016: 99,99%

Var a/a: 0,00%

% Sobre os ativos da Matriz: 0,01428%

Diretores:

Armando Valdivieso Montes (Executivo da LATAM)

Andrés del Valle Eitel (Executivo da LATAM)

Gerente-Geral:

Sandra Espinoza Gerard

LAN PAX GROUP S.A.

Constituição: Constituída como sociedade anônima de capital fechado, por escritura pública datada de 27 de setembro de 2001, outorgada no Cartório de Patricio Zaldivar Mackenna, inscrita no Registro de Comércio de Santiago a fls. 25.636 N° 20.794 de outubro do ano de 2001, e publicada no Diário Oficial do dia sábado, 6 de outubro de 2001.

Objeto: Realizar investimentos em todos os tipos de bens, sejam eles móveis ou imóveis, tangíveis ou intangíveis. Em suas operações, a Empresa poderá formar todos os tipos de empresas, de qualquer espécie; adquirir direitos em empresas já constituídas, administrá-las, modificá-las e liquidá-las. Em geral, poderá adquirir e alienar todo tipo de bens e explorá-los, seja por conta própria ou alheia, bem como realizar todo tipo de atos e celebrar todos os tipos de contratos que sejam coerentes com suas finalidades. Realizar o desenvolvimento e a exploração de todas as outras atividades derivadas do objeto social e/ou vinculadas, conexas, coadjuvantes ou complementares do mesmo. 6 de Outubro de 2001

Capital Subscrito e Integralizado: MUS\$ 424

Resultado do Exercício: MUS\$ (35.917)

Participação em 2016: 100,00%

Var a/a: 0,00%

% Sobre os ativos da Matriz: 0,00%

Diretores:

Ignacio Cueto Plaza (Executivo da LATAM)

Andrés del Valle (Executivo da LATAM)

Enrique Elsaca Hirmas (Executivo da LATAM)

Gerente-Geral:

Andrés del Valle Eitel (Executivo da LATAM)

Empresas afiliadas da Lan Pax Group S.A. e participações
► Inversora Cordillera S.A. e filiais

Individualização: Sociedade anônima constituída na Argentina.

Objeto: Realizar investimentos por conta própria ou de terceiros ou em associação com terceiros, em outras sociedades por ações, seja qual for seu objeto, constituídas ou a serem constituídas, dentro ou fora do território da República Argentina, mediante a aquisição, constituição ou alienação de participações, ações, cotas, bônus, opções, obrigações negociáveis, conversíveis ou não, outros títulos e valores mobiliários ou outras formas de investimento que sejam permitidas nos termos das normas vigentes em cada momento, seja com a finalidade de mantê-las em carteira ou aliená-las totalmente ou parcialmente, conforme o caso. Para isso, a empresa poderá realizar todas as operações que não lhe sejam proibidas por lei para fins de cumprir seu objeto, e tem plena capacidade jurídica para adquirir direitos, contrair obrigações e exercer os atos que não forem proibidos pelas leis ou pelos estatutos.

Capital Subscrito e Integralizado: MUS\$ 136.703

Participação em 2016: 95,78%

Var a/a: 0,00%

% Sobre os ativos da Matriz: 0,07281%

Diretores:

Manuel Maria Benites

Jorge Luis Perez Alati

Ignacio Cueto Plaza

Administração:

Manuel María Benites

Jorge Luis Perez Alati

Rosario Altgelt

María Marta Forcada

Facundo Rocha Gonzalo Perez Corral

Nicolás Obejero

Norberto Díaz

► **Lantours S.A.**

Individualização: Sociedade anônima constituída na Argentina.

Objeto: Realizar por conta própria ou de terceiros e/ou associada com terceiros, no país e/ou no exterior, as seguintes atividades e operações: A) COMERCIAIS: Realizar, intervir, desenvolver ou projetar todo tipo de operações e atividades que envolvam a venda de passagens aéreas, terrestres, fluviais e marítimas, tanto no âmbito nacional como no estrangeiro, ou qualquer outro serviço que se relacione com o setor turístico em geral. Os serviços mencionados acima poderão ser realizados por conta e ordem de terceiros, por mandato, comissão, mediante o uso dos sistemas ou métodos que sejam considerados convenientes a tal finalidade, sejam tais métodos manuais, mecânicos, eletrônicos, telefônicos, através da Internet, ou de qualquer outro tipo ou tecnologia que seja adequada à finalidade. A Empresa poderá realizar atividades concorrentes ou conexas com o objeto descrito, tais como compra e venda, importação, exportação e reexportação, licenciamento e representação de todos os tipos de bens, serviços, know-how e tecnologia, vinculados diretamente ou indiretamente com o objeto descrito; comercializar por qualquer meio ou a qualquer título a tecnologia que crie ou cuja licença ou patente adquira ou administre; desenvolver, distribuir, promover e comercializar todo tipo de conteúdo para meios de comunicação de qualquer espécie. B) TURÍSTICAS: Mediante a realização de todo tipo de atividades vinculadas ao setor turístico e hoteleiro, como operador responsável ou operador de serviços de terceiros ou como agente de viagens. Mediante a preparação de programas de intercâmbio, turismo, excursões, e passeios; intermediação, reserva e locação de serviços em qualquer meio de transporte no país ou no estrangeiro, e venda de passagens; intermediação na contratação de serviços hoteleiros no país ou no estrangeiro; reserva de hotéis, motéis, apartamentos turísticos e outras instalações turísticas; organização de viagens e turismo de caráter individual ou coletivo, excursões ou similares no país ou no estrangeiro; recepção e assistência a turistas durante suas viagens e sua permanência no país, prestação, a eles, dos serviços de guia

turístico e o despacho de suas bagagens; representação de outras agências de viagens e turismo, empresas, companhias, ou instituições turísticas tanto nacionais como estrangeiras, a fim de prestar em seu nome qualquer um desses serviços. C) DE REPRESENTAÇÃO: Mediante o aceite, o desempenho e a outorga de representações, concessões, comissões, agências e mandatos em geral. D) CONSULTORIA: Prestação de serviços de consultoria, assessoria e administração tudo o que diga respeito à organização, à instalação, ao atendimento, ao desenvolvimento, ao suporte e à promoção de empresas relacionadas com a atividade aerocomercial, sem excluir tal atividade, nos campos administrativo, industrial, comercial, técnico e publicitário, os quais serão prestados quando a natureza da questão assim o exija, por profissionais com título de qualificação previsto nas respectivas regulamentações, e o fornecimento de sistemas de organização e administração, cuidado, manutenção e vigilância, bem como do pessoal idôneo e especialmente preparado necessário para realizar tais tarefas. E) FINANCEIRAS: Mediante a participação em outras empresas constituídas ou a serem constituídas, seja por meio de aquisição de ações em empresas constituídas ou mediante a constituição de empresas, mediante a outorga e obtenção de créditos, empréstimos, adiantamentos de dinheiro com ou sem garantia real ou pessoal; a outorga de garantias e fiança em favor de terceiros a título gratuito ou oneroso; a colocação de sus fundos em moeda estrangeira, ouro ou divisas, ou em depósitos bancários de qualquer tipo. Para essas finalidades, a empresa tem plena capacidade jurídica para exercer todos os atos que não sejam proibidos pelas leis ou pelos estatutos, e inclusive para contrair empréstimos em caráter público ou privado mediante a emissão de debêntures e obrigações negociáveis e a realização de todo tipo de operações financeiras, com exceção das previstas na Lei 21.526 e todas as outras que exijam a participação pública.

Capital Subscrito e Integralizado: MUS\$ 891

Participação em 2016: 100,00%

Var a/a: 0,00%

% Sobre os ativos da Matriz: 0,00000%

Diretores:

Nicolas Obejero

Diego Alejandro Martínez

Administração:

Rosario Altgelt

María Marta Forcada

Facundo Rocha

Gonzalo Perez Corral

Nicolás Obejero

Norberto Díaz

► **Atlantic Aviation Investments LLC**

Individualização: Sociedade por Cotas de Responsabilidade Limitada constituída nos Estados Unidos.

Objeto: Todo negócio lícito que a empresa puder empreender

Capital Subscrito e Integralizado: MUS\$ 1

Participação em 2016: 99,00%

Var a/a: 0,00%

% Sobre os ativos da Matriz: 0,05965%

Diretores:

Andrés del Valle Eitel

Administração:

Andrés del Valle (Executivo da LATAM)

► **Akemi Holdings S.A.**

Individualização: Sociedade anônima constituída no Panamá.

Objeto: Os objetos sociais para os quais a empresa é organizada são estabelecer, processar e realizar os negócios de uma empresa investidora em qualquer parte do mundo, comprar vender e negociar todo tipo de item de consumo, ações de capital, títulos e valores de todas as categorias, comprar, vender arrendar ou de outro modo adquirir ou alienar bens móveis ou imóveis, investir em qualquer negócio industrial ou comercial, seja como principal ou acionista, receber e dar dinheiro em empréstimo, com ou sem garantia, pactuar, celebrar, dar cumprimento e cumprir contratos de todas as categorias, constituir-se como fiador ou garantir o cumprimento e a observância de todo e qualquer contrato, dedicar-se a qualquer negócio lícito que não seja vedado a uma sociedade anônima, e realizar qualquer uma das coisas anteriores na qualidade de principais, representantes ou a qualquer outro título representativo, seja qual for.

Capital Subscrito e Integralizado: MUS\$0

Participação em 2016: 100,00%

Var a/a: 0,00%

% Sobre os ativos da Matriz: 0,000000%

Diretores:

Edith O. de Bocanegra
Barbara de Rodriguez
Luis Alberto Rodriguez

Administração:

Luis Alberto Rodriguez
Barbara de Rodríguez

► **Saipan Holdings S.A.**

Individualização: Sociedade anônima constituída no Panamá.

Objeto: Os objetos sociais para os quais a empresa é organizada são estabelecer, processar e realizar os negócios de uma empresa investidora em qualquer parte do mundo, comprar vender e negociar todo tipo de item de consumo, ações de capital, títulos e valores de todas as categorias, comprar, vender arrendar ou de outro modo adquirir ou alienar bens móveis ou imóveis, investir em qualquer negócio industrial ou comercial, seja como principal ou acionista, receber e dar dinheiro em empréstimo, com ou sem garantia, pactuar, celebrar, dar cumprimento e cumprir contratos de todas as categorias, constituir-se como fiador ou garantir o cumprimento e a observância de todo e qualquer contrato, dedicar-se a qualquer negócio lícito que não seja vedado a uma sociedade anônima, e realizar qualquer uma das coisas anteriores na qualidade de principais, representantes ou a qualquer outro título representativo, seja qual for.

Capital Subscrito e Integralizado: MUS\$0

Participação em 2016: 100,00%

Var a/a: 0,00%

% Sobre os ativos da Matriz: 0,000000%

Diretores:

Edith O. de Bocanegra
Barbara de Rodriguez
Luis Alberto Rodriguez

Administração:

Luis Alberto Rodriguez
Barbara de Rodriguez

► **Aerolane, Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.**

Individualização: Sociedade anônima constituída no Equador.

Objeto: Transporte aéreo de passageiros, cargas e correios, de forma combinada.

Capital Subscrito e Integralizado: MUS\$ 1.000

Participação em 2016: 55,00%

Var a/a: 0,00%

% Sobre os ativos da Matriz: 0,04462%

Diretores:

Antonio Stagg
Manuel Van Oordt
Mariana Villagómez

Gerente-Geral:

Maximiliano Naranjo

Administração:

Maximiliano Naranjo
Javier Macías

► **Rampas Andes Airport Services S.A. e filiais**

Individualização: Sociedade anônima constituída no Equador.

Objeto: Transporte aéreo de passageiros, cargas e correios, de forma combinada.

Capital Subscrito e Integralizado: MUS\$ 6.001

Participação em 2016: 99,875%

Var a/a: 0,00%

% Sobre os ativos da Matriz: 0,04168%

Administração:

Ricardo Cadena

► **Hodco Equador S.A**

Individualização: Sociedade anônima constituída no Chile.

Objeto: Realizar todos os tipos de investimentos com fins lucrativos em bens tangíveis ou intangíveis, seja no Chile ou no estrangeiro.

Capital Subscrito e Integralizado: MUS\$ 450

Participação em 2016: 99,999%

Var a/a: 0,0%

% Sobre os ativos da Matriz: 0,00000%

Diretores:

Antonio Stagg

Manuel Van Oordt

Mariana Villagómez

Gerente-Geral:

Cristián Toro Cañas (Executivo da LATAM)

► **Aerovias de Integración Regional, Aires SA.**

Individualização: Sociedade anônima constituída na Colômbia.

Objeto: O objeto social da empresa será a exploração de serviços de transporte aéreo comercial, nacional ou internacional, em qualquer uma de suas modalidades, e, portanto, a celebração e execução de contratos de transporte de passageiros, coisas e bagagens, correios e cargas em geral, em conformidade com as autorizações de operação expedidas para tais efeitos pela Unidade Administrativa Especial da Aeronáutica Civil, ou pela entidade que futuramente a substitua, cumprindo integralmente as disposições do Código Comercial, dos Regulamentos Aeronáuticos da Colômbia e qualquer outra norma que regulamente a matéria. Igualmente, a prestação de serviços de manutenção e adequação dos equipamentos relacionados com a exploração de serviços de transporte aéreo, tanto dentro como fora do país. No desenvolvimento desse

objeto, a empresa estará autorizada a investir em outras empresas nacionais ou estrangeiras com objeto igual, semelhante ou complementar ao da empresa. Para cumprir o objeto social, a empresa poderá, entre outras coisas: (a) realizar a revisão, inspeção, manutenção e/ou reparação de aeronaves próprias e de terceiros, bem como de suas peças de reposição e seus acessórios, por meio das Oficinas de Reparo Aeronáutico da Empresa, realizando, para isso, os treinamentos que forem necessários para esse fim; (b) organizar, constituir e investir em empresas de transporte comercial na Colômbia ou no exterior, para explorar industrialmente ou comercialmente a atividade econômica que constitua seu objeto; portanto, a empresa poderá adquirir a qualquer título as aeronaves, peças de reposição, peças e os acessórios de todo gênero, necessários(as) para o transporte público e aéreo e aliená-los, e instalar e explorar oficinas de reparo e manutenção das aeronaves; (c) celebrar contratos de arrendamento, fretamento, códigos compartilhados, locação ou qualquer outro sobre as aeronaves para exercer seu objeto; (d) explorar linhas regulares de transporte aéreo de passageiros, cargas, correios e valores, bem como o veículo que permita coordenar o desenvolvimento da gestão social; (e) integrar-se com empresas iguais, semelhantes ou complementares para explorar sua atividade; (f) aceitar representações nacionais ou estrangeiras de serviços do mesmo ramo ou de ramos complementares; (g) adquirir bens móveis e imóveis para o desenvolvimento de suas finalidades sociais, construir essas instalações ou construções, como armazéns, depósitos, escritórios etc., aliená-los ou onerá-los; (h) realizar as importações e exportações, bem como todas as operações de comércio exterior exigidas; (i) tomar dinheiro a juros e dar garantias pessoais reais e bancárias, seja para si ou para terceiros; (j) celebrar todo tipo de operações com títulos e valores, bem como a compra e venda de obrigações adquiridas por terceiros quando tenham por efeito o benefício econômico ou patrimonial da empresa, e obter empréstimos por meio de bônus ou títulos representativos de obrigações; (k) contratar com terceiros a administração e exploração dos negócios que organizar para a realização das suas finalidades sociais, (l) celebrar contratos de empresas e adquirir ações ou participações nas já constituídas, sejam elas nacionais ou do exterior; realizar aportes umas às outras, (m) fundir-se com

outras empresas e associar-se com pessoas jurídicas iguais para procurar o desenvolvimento do transporte aéreo ou com outros fins de classe; (n) promover, auxiliar tecnicamente, financiar ou administrar empresas ou companhias relacionadas ao objeto social; (ñ) celebrar ou firmar todos os tipos de contratos civis ou comerciais, industriais ou financeiros que forem necessários ou convenientes à consecução de seus próprios fins; (o) celebrar negócios e cumprir atividades que procurem clientela, e obter das autoridades competentes as autorizações e licenças necessárias à prestação dos sus serviços; (p) o desenvolvimento e a exploração de outras atividades derivadas do objeto social e/ou vinculadas, conexas, coadjuvantes ou complementares do mesmo, inclusive a prestação de serviços turísticos sob qualquer modalidade permitida pela lei, tais como agências de viagens; (q) cuidar de todos os negócios ou todas as atividades lícitas, sejam ou não de comércio, sempre que estiver relacionada ao seu objeto social ou que permita a exploração mais racional do serviço público a ser prestado; e (r) realizar investimentos de qualquer tipo para empregar os fundos e as reservas que se constituírem de acordo com a lei ou os presentes estatutos.

Capital Subscrito e Integralizado: MUS\$ 3.388

Participação em 2016: 99,017%

Var a/a: 0,00%

% Sobre os ativos da Matriz: 0,22924%

Diretores:

Jorge Nicolas Cortazar Cardoso

Jaime Antonio Gongora Esguerra

Fernando García Poitevin. Suplente

Jorgue Enrique Cortazar Garcia

Alberto Davila Suarez

Pablo Canales

Administração:

Jorge Nicolas Cortazar

Erika Zarante Bahamon

Jaime Antonio Gongora Esguer

► **Lan Argentina S.A (Subsidiária da Inversora Cordillera S.A)**

Individualização: Sociedade anônima constituída na Argentina.

Objeto: Realizar todos os tipos de investimentos com fins lucrativos em bens tangíveis ou intangíveis, seja no Chile ou no estrangeiro.

Capital Subscrito e Integralizado: MUS\$ 129.589

Participação em 2016: 99,00%

Var a/a: 0,00%

% Sobre os ativos da Matriz: 0,08579%

Diretores:

Manuel Maria Benites

Jorge Luis Perez Alati

Ignacio Cueto Plaza (Executivo da LATAM)

Administração:

Manuel María Benites

Jorge Luis Perez Alati

Rosario Altgelt

María Marta Forcada

Facundo Rocha

Gonzalo Perez Corral

Nicolás Obejero

Norberto Díaz

TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.

Constituição: Constituída como Sociedade Anônima por escritura pública datada de 23 de dezembro de 1997 em Santiago do Chile, realizando sua inscrição no Registro de Comércio de Santiago a folhas 878 número 675 do ano de 1998.

Objeto: Seu objeto social é prestar serviços de treinamento técnico e outros tipos de serviços relacionados com o anterior.

Capital Subscrito e Integralizado: MUS\$ 753

Resultado do Exercício: MUS\$ 73

Participação: 100,00%

Var a/a: 0,00%

% Sobre os ativos da Matriz: 0,01%

Presidente do Conselho de Administração:

Enrique Elsaca (Executivo da LATAM)

Diretores:

Enrique Elsaca (Executivo da LATAM)

Sebastián Acuto (Executivo da LATAM)

Ramiro Alfonsín Balza (Executivo da LATAM)

Gerente-Geral:

Alejandra Jara Hernández

Demonstrações Financeiras das Empresas Matrizes
TAM S.A.

	Em 31 de dezembro de 2016 MUS\$	Em 31 de dezembro de 2015 MUS\$
Demonstração do Estado Financeiro Classificado Consolidado		
ATIVOS		
Total de ativos circulantes que não sejam ativos ou grupos de ativos para sua alienação, classificados como mantidos para venda ou como mantidos para distribuir aos proprietários	1.761.049	1.335.337
Ativos imobilizados ou grupos de ativos para sua alienação, classificados como mantidos para venda ou como mantidos para distribuição aos proprietários	<u>33.140</u>	<u>277</u>
Ativo circulante total	1.794.189	1.335.614
Ativo imobilizado total	<u>3.493.097</u>	<u>3.360.939</u>
ATIVO TOTAL	<u>5.287.286</u>	<u>4.696.553</u>
PATRIMÔNIO E PASSIVOS		
PASSIVOS		
Passivo circulante total	2.837.619	1.963.400
Passivo imobilizado total	<u>1.872.688</u>	<u>2.235.823</u>
Passivo Total	<u>4.710.307</u>	<u>4.199.223</u>
PATRIMÔNIO		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	495.563	423.190
Participações sem direito a controle	<u>81.416</u>	<u>74.140</u>
Patrimônio Total	<u>576.979</u>	<u>497.330</u>
PATRIMÔNIO E PASSIVOS TOTAIS	<u>5.287.286</u>	<u>4.696.553</u>

Demonstração de Resultados Consolidado por Função	Pelos exercícios terminados em 31 de dezembro de	
	2016 MUS\$	2015 MUS\$
Receitas de atividades ordinárias	4.145.951	4.597.612
Lucro bruto	519.223	599.784
Lucro (prejuízo) bruto	220.677	(272.206)
Despesas com impostos sobre o lucro	<u>(176.752)</u>	<u>126.008</u>
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	<u>43.925</u>	<u>(146.198)</u>
Lucro (prejuízo) do exercício atribuível a:		
os proprietários da controladora	2.107	(183.912)
Participações sem direito a controle	<u>41.818</u>	<u>37.714</u>
Lucro (Prejuízo) do Exercício	<u>43.925</u>	<u>(146.198)</u>

Demonstração dos Resultados Integrais Consolidados	Pelos exercícios terminados em 31 de dezembro de	
	2016 MUS\$	2015 MUS\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	43.925	(146.198)
Outros resultados integrais	<u>69.724</u>	<u>(347.490)</u>
Total dos resultados integrais	<u>113.649</u>	<u>(493.688)</u>
Resultado integral atribuível a:		
os proprietários da controladora	88.049	(528.218)
Participações sem direito a controle	<u>25.600</u>	<u>34.530</u>
TOTAL DOS RESULTADOS INTEGRAIS	<u>113.649</u>	<u>(493.688)</u>

Demonstração de Alterações Patrimoniais	Patrimônio atribuível aos proprietários a la controladora MUS\$	Participações sem direito a controle MUS\$	Patrimônio total MUS\$
Patrimônio em 1º de janeiro de 2015	912.639	95.530	1.008.169
Total dos resultados integrais	(528.218)	34.530	(493.688)
Dividendos	-	(34.623)	(34.623)
Outros aumentos (diminuições) patrimoniais	<u>38.769</u>	<u>(21.297)</u>	<u>17.472</u>
Saldos finais do exercício atual em 31 de dezembro de 2015	<u>423.190</u>	<u>74.140</u>	<u>497.330</u>
Patrimônio em 1º de janeiro de 2016	423.290	74.140	497.330
Total dos resultados integrais	88.049	25.600	113.649
Dividendos	-	(40.823)	(40.823)
Outros aumentos (diminuições) patrimoniais	<u>(15.676)</u>	<u>22.499</u>	<u>6.823</u>
Saldos finais do exercício atual em sábado, 31 de dezembro de 2016	<u>495.563</u>	<u>81.416</u>	<u>576.979</u>

Demonstração Consolidada dos Fluxos de Caixa – Método Direto	Pelos exercícios terminados em 31 de dezembro de	
	2016 MUS\$	2015 MUS\$
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de operação	(35.085)	713.435
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de investimento	78.425	(244.750)
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de financiamento	<u>(109.240)</u>	<u>(335.088)</u>
Aumento (diminuição) líquido(a) de caixa e equivalentes de caixa, antes do efeito das alterações na taxa de câmbio	(65.900)	133.597
Efeitos da variação da taxa de câmbio sobre o caixa e equivalentes de caixa	43.097	(49.381)
Caixa e equivalentes de caixa no final do exercício	197.218	220.021

LAN CARGO S.A.

(Sociedade anônima de capital fechado)

	Em 31 de dezembro de 2016 MUS\$	Em 31 de dezembro de 2015 MUS\$
Demonstração do Estado Financeiro Classificado Consolidado		
ATIVOS		
Total de ativos circulantes que não sejam ativos ou grupos de ativos para sua alienação, classificados como mantidos para venda ou como mantidos para distribuir aos proprietários	106.963	164.412
Ativos imobilizados ou grupos de ativos para sua alienação, classificados como mantidos para venda ou como mantidos para distribuição aos proprietários	<u>22.686</u>	<u>85</u>
Ativo circulante total	129.649	164.497
Ativo imobilizado total	<u>563.577</u>	<u>546.687</u>
ATIVO TOTAL	<u>693.226</u>	<u>711.184</u>
PATRIMÔNIO E PASSIVOS		
PASSIVOS		
Total de passivos circulantes que não sejam ativos ou grupos de ativos para sua alienação, classificados como mantidos para venda ou como mantidos para distribuir aos proprietários	204.519	185.162
Passivos imobilizados ou grupos de ativos para sua alienação, classificados como mantidos para venda ou como mantidos para distribuição aos proprietários	<u>22.236</u>	<u>-</u>
Passivo circulante total	226.755	185.162
Passivo imobilizado total	<u>101.734</u>	<u>152.958</u>
Passivo Total	<u>328.489</u>	<u>338.120</u>
PATRIMÔNIO		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	362.478	370.791
Participações sem direito a controle	<u>2.259</u>	<u>2.273</u>
Patrimônio Total	<u>364.737</u>	<u>373.064</u>
PATRIMÔNIO E PASSIVOS TOTAIS	<u>693.226</u>	<u>711.184</u>

Demonstração de Resultados Consolidado por Função	Pelos exercícios terminados em 31 de dezembro de	
	2016 MUS\$	2015 MUS\$
Receitas de atividades ordinárias	689.153	788.019
Lucro bruto	(31.274)	(90.201)
Lucro (prejuízo) bruto	(6.696)	(88.244)
Despesas com impostos sobre o lucro	<u>1.463</u>	<u>26.912</u>
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	<u>8.159</u>	<u>(61.332)</u>
Lucro (prejuízo) do exercício atribuível a:		
os proprietários da controladora	(8.145)	(62.701)
as participações sem direito a controle	<u>(14)</u>	<u>1.369</u>
Lucro (Prejuízo) do Exercício	<u>(8.159)</u>	<u>(61.332)</u>

Demonstração dos Resultados Integrais Consolidados	Pelos exercícios terminados em 31 de dezembro de	
	2016 MUS\$	2016 MUS\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	(8.159)	(61.332)
Outros resultados integrais	<u>(459)</u>	<u>(2.935)</u>
Total dos resultados integrais	<u>(8.618)</u>	<u>(64.267)</u>
Resultado integral atribuível a:		
os proprietários da controladora	(8.604)	(65.636)
Participações sem direito a controle	<u>14</u>	<u>1.369</u>
TOTAL DOS RESULTADOS INTEGRAIS	<u>(8.618)</u>	<u>(64.267)</u>

Demonstração de Alterações Patrimoniais	Patrimônio atribuível aos proprietários a la controladora MUS\$	Participações sem direito a controle MUS\$	Patrimônio total MUS\$
Patrimônio em 1º de janeiro de 2015	455.240	903	456.143
Total dos resultados integrais	(65.636)	1.369	(64.267)
Outros aumentos (diminuições) patrimoniais	(18.813)	1	(18.812)
Saldos finais do exercício atual em 31 de dezembro de 2015	<u>370.791</u>	<u>2.273</u>	<u>373.064</u>
Patrimônio em 1º de janeiro de 2016	370.791	2.273	373.064
Total dos resultados integrais	(8.604)	(14)	(8.618)
Outros aumentos (diminuições) patrimoniais	291	-	291
Saldos finais do exercício atual em sábado, 31 de dezembro de 2016	<u>362.478</u>	<u>2.259</u>	<u>364.737</u>

Demonstração Consolidada dos Fluxos de Caixa – Método Direto	Pelos exercícios terminados em 31 de dezembro de	
	2016 MUS\$	2015 MUS\$
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de operação	92.772	99.073
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de investimento	(34.003)	(50.264)
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de financiamento	(51.813)	(51.021)
Aumento (diminuição) líquido(a) de caixa e equivalentes de caixa, antes do efeito das alterações na taxa de câmbio	6.956	(2.212)
Efeitos da variação da taxa de câmbio sobre o caixa e equivalentes de caixa	76	(4)
Caixa e equivalentes de caixa no final do exercício	24.678	17.646

LAN PERU S.A.

(Sociedade anônima de capital fechado)

	Em 31 de dezembro de 2016 MUS\$	Em 31 de dezembro de 2015 MUS\$
Balanco Geral		
ATIVOS		
Ativo circulante total	283.691	232.547
Ativo imobilizado total	<u>22.420</u>	<u>23.144</u>
ATIVO TOTAL	<u>306.111</u>	<u>255.691</u>
PATRIMÔNIO E PASSIVOS		
PASSIVOS		
Passivo circulante total	293.602	239.521
Passivo imobilizado total	<u>1.310</u>	<u>1.417</u>
Passivo Total	<u>294.912</u>	<u>240.938</u>
PATRIMÔNIO		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	11.199	14.753
Participações sem direito a controle	=	=
Patrimônio Total	<u>11.199</u>	<u>14.753</u>
PATRIMÔNIO E PASSIVOS TOTAIS	<u>306.111</u>	<u>255.691</u>
Demonstração de Resultados Consolidado por Função		
	Pelos exercícios terminados em 31 de dezembro de	
	2016	2015
	MUS\$	MUS\$
Receitas de atividades ordinárias	967.787	1.078.992
Lucro bruto	148.635	180.829
Lucro (prejuízo) bruto	1.289	7.237
Despesas com impostos sobre o lucro	<u>(3.453)</u>	<u>(2.169)</u>
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	<u>(2.164)</u>	<u>5.068</u>

Demonstração de Alterações Patrimoniais	Capital emitido MUS\$	Reserva legal MUS\$	Lucros acumuladas MUS\$	Patrimônio total MUS\$
Patrimônio em 1º de janeiro de 2015	4.341	868	5.866	11.075
Total dos resultados integrais	-	-	5.068	5.068
Dividendos	-	-	(1.390)	(1.390)
Saldos finais do exercício anterior 31 de dezembro de 2015	<u>4.341</u>	<u>868</u>	<u>9.544</u>	<u>14.753</u>
Patrimônio em 1º de janeiro de 2016	4.341	868	9.544	14.753
Total dos resultados integrais	-	-	(2.164)	(2.164)
Dividendos	-	-	(1.390)	(1.390)
Saldos finais do exercício anterior sábado, 31 de dezembro de 2016	<u>4.341</u>	<u>868</u>	<u>5.990</u>	<u>11.199</u>

Demonstração Consolidada dos Fluxos de Caixa – Método Direto	Pelos exercícios terminados em 31 de dezembro de	
	2016 MUS\$	2015 MUS\$
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de operação	(57.429)	(7.044)
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de investimento	(943)	(1.164)
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de financiamento	<u>5.887</u>	<u>9.099</u>
Aumento (diminuição) líquido(a) de caixa e equivalentes de caixa	(52.485)	891
Caixa e equivalentes de caixa no final do exercício	65.892	118.377

INVERSIONES LAN S.A.

(Sociedade anônima de capital fechado)

Demonstração do Estado Financeiro Classificado Consolidado	Em 31 de dezembro de 2016 MUS\$	Em 31 de dezembro de 2015 MUS\$
ATIVOS		
Total de ativos circulantes que não sejam ativos ou grupos de ativos para sua alienação, classificados como mantidos para venda ou como mantidos para distribuir aos proprietários	7.616	6.292
Ativos imobilizados ou grupos de ativos para sua alienação, classificados como mantidos para venda ou como mantidos para distribuição aos proprietários	-	572
Ativo circulante total	7.616	6.864
Ativo imobilizado total	3.355	9.648
ATIVO TOTAL	<u>10.971</u>	<u>16.512</u>
PATRIMÔNIO E PASSIVOS		
PASSIVOS		
Passivo circulante total	5.278	13.380
Passivo imobilizado total	1.174	1.296
Passivo Total	<u>6.452</u>	<u>14.676</u>
PATRIMÔNIO		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	4.519	1.836
Patrimônio Total	<u>4.519</u>	<u>1.836</u>
PATRIMÔNIO E PASSIVOS TOTAIS	<u>10.971</u>	<u>16.512</u>

Demonstração de Resultados Consolidado por Função	Pelos exercícios terminados em 31 de dezembro de	
	2016	2015
	MUS\$	MUS\$
Receitas de atividades ordinárias	34.059	32.366
Lucro bruto	7.406	5.371
Lucro (prejuízo) bruto	3.526	3.200
Despesas com impostos sobre o lucro	(925)	(402)
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	<u>2.601</u>	<u>2.798</u>
Lucro (prejuízo) do exercício atribuível a: os proprietários da controladora	<u>2.601</u>	<u>2.798</u>
Lucro (Prejuízo) do Exercício	<u>2.601</u>	<u>2.798</u>

Demonstração dos Resultados Integrais Consolidados	Pelos exercícios terminados em 31 de dezembro de	
	2016	2015
	MUS\$	MUS\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	2.601	2.798
Outros resultados integrais	218	(177)
Total dos resultados integrais	<u>2.819</u>	<u>2.621</u>
Resultado integral atribuível a: os proprietários da controladora	<u>2.819</u>	<u>2.621</u>
TOTAL DOS RESULTADOS INTEGRAIS	<u>2.819</u>	<u>2.621</u>

Demonstração de Alterações Patrimoniais	Capital Emitido MUS\$	Total outras reservas MUS\$	Lucros acumulado MUS\$	Patrimônio total MUS\$
Patrimônio em 1º de janeiro de 2015	458	594	237	1.289
Total dos resultados integrais	-	(177)	2.798	2.621
Outros aumentos (diminuições) patrimoniais	=	=	(2.074)	(2.074)
Saldos finais do exercício atual em 31 de dezembro de 2015	<u>458</u>	<u>417</u>	<u>961</u>	<u>1.836</u>
Patrimônio em 1º de janeiro de 2016	458	417	961	1.836
Total dos resultados integrais	-	218	2.601	2.819
Outros aumentos (diminuições) patrimoniais	(18)	=	(1188)	(136)
Saldos finais do exercício atual em sábado, 31 de dezembro de 2016	<u>440</u>	<u>635</u>	<u>3.444</u>	<u>4.519</u>

Demonstração Consolidada dos Fluxos de Caixa – Método Direto	Pelos exercícios terminados em 31 de dezembro de	
	2016 MUS\$	2015 MUS\$
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de operação	(21)	608
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de investimento	1.469	(41)
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de financiamento	(1.663)	444
Aumento (diminuição) líquido(a) de caixa e equivalentes de caixa	(215)	1.011
Efeitos da variação da taxa de câmbio sobre o caixa e equivalentes de caixa	24	64
Caixa e equivalentes de caixa no final do exercício	1.410	1.601

IMOBILIARIA AERONAUTICA S.A.
(Sociedade anônima de capital fechado)

Demonstração do Estado Financeiro Classificado	Em 31 de	Em 31 de
	dezembro de	dezembro de
	2016	2015
	MUS\$	MUS\$
ATIVOS		
Ativo circulante total	835	1.978
Ativo imobilizado total	<u>35.921</u>	<u>37.324</u>
ATIVO TOTAL	<u>36.756</u>	<u>39.302</u>
PATRIMÔNIO E PASSIVOS		
PASSIVOS		
Passivo circulante total	1.119	5.003
Passivo imobilizado total	<u>7.724</u>	<u>9.829</u>
Passivo total	<u>8.843</u>	<u>14.832</u>
PATRIMÔNIO		
Patrimônio total	<u>27.913</u>	<u>24.470</u>
PATRIMÔNIO E PASSIVOS TOTAIS	<u>36.756</u>	<u>39.302</u>

Demonstração de Resultados por Função	Pelos exercícios terminados em 31 de dezembro de	
	2016	2015
	MUS\$	MUS\$
Receitas de atividades ordinárias	4.007	3.961
Lucro bruto	1.877	2.071
Lucro (prejuízo) bruto	1.453	1.146
Despesas com impostos sobre o lucro	<u>1.990</u>	<u>258</u>
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	<u>3.443</u>	<u>1.404</u>

Demonstração dos Resultados Integrais	Pelos exercícios terminados em 31 de dezembro de	
	2016	2015
	MUS\$	MUS\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	<u>3.443</u>	<u>1.404</u>
Total dos resultados integrais	<u>3.443</u>	<u>1.404</u>

Demonstração de Alterações Patrimoniais	Capital emitido MUS\$	Lucro acumulado MUS\$	Patrimônio total MUS\$\$
Patrimônio em 1º de janeiro de 2015	1.147	21.919	23.066
Total do resultado integral	=	<u>1.404</u>	<u>1.404</u>
Saldos finais do exercício atual em 31 de dezembro de 2015	<u>1.147</u>	<u>23.323</u>	<u>24.470</u>
Patrimônio em 1º de janeiro de 2016	1.147	23.323	24.470
Total do resultado integral	=	<u>3.443</u>	<u>3.443</u>
Saldos finais do exercício atual em sábado, 31 de dezembro de 2016	<u>1.147</u>	<u>26.766</u>	<u>27.913</u>

Demonstração Consolidada dos Fluxos de Caixa – Método Direto	Pelos exercícios terminados em 31 de dezembro de	
	2016 MUS\$	2016 MUS\$
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de operação	(201)	3.596
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de investimento	-	(41)
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de financiamento	=	<u>(2.586)</u>
Aumento (diminuição) líquido(a) de caixa e equivalentes de caixa, antes do efeito das alterações na taxa de câmbio	(201)	969
Efeitos da variação da taxa de câmbio sobre o caixa e equivalentes de caixa	-	(20)
Caixa e equivalentes de caixa no final do exercício	748	949

LATAM TRAVEL CHILE S.A. e FILIAL
 (Sociedade anônima de capital fechado)

Demonstração do Estado Financeiro Classificado	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de
	2016	2015
	MUS\$	MUS\$
ATIVOS		
Ativo circulante total	5.347	5.655
Ativo imobilizado total	111	114
ATIVO TOTAL	<u>5.458</u>	<u>5.769</u>
PATRIMÔNIO E PASSIVOS		
PASSIVOS		
Passivo circulante total	2.724	5.538
Passivo imobilizado total	3	6
Passivo Total	<u>2.727</u>	<u>5.544</u>
PATRIMÔNIO		
Patrimônio Total	2.731	225
PATRIMÔNIO E PASSIVOS TOTAIS	<u>5.458</u>	<u>5.769</u>

Demonstração de Resultados por Função	Pelos exercícios terminados em 31 de dezembro de	
	2016	2016
	MUS\$	MUS\$
Receitas de atividades ordinárias	11.675	12.399
Lucro bruto	7.294	7.714
Lucro (prejuízo) bruto	3.500	3.323
Despesas com impostos sobre o lucro	(850)	(1.004)
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	<u>2.650</u>	<u>2.319</u>

Demonstração de Alterações Patrimoniais	Capital emitido MUS\$	Lucro acumulado MUS\$	Patrimônio total MUS\$
Patrimônio em 1º de janeiro de 2015	225	715	940
Total dos resultados integrais	-	2.319	2.319
Dividendos	=	(3.034)	(3.034)
Saldos finais do exercício atual em 31 de dezembro de 2015	<u>225</u>	=	<u>225</u>
Patrimônio em 1º de janeiro de 2016	225	-	225
Total dos resultados integrais	10	2.650	2.650
Dividendos	=	(144)	(144)
Saldos finais do exercício atual em 31 de dezembro de 2016	<u>225</u>	<u>2.506</u>	<u>2.731</u>

Demonstração Consolidada dos Fluxos de Caixa – Método Direto	Pelos exercícios terminados em 31 de dezembro de	
	2016 MUS\$	2015 MUS\$
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de operação	(2.483)	3.207
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de investimento	(30)	3.200
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de financiamento	=	(3.200)
Aumento (diminuição) líquido(a) de caixa e equivalentes de caixa	(2.513)	3.207
Caixa e equivalentes de caixa no final do exercício	1.066	3.579

LAN PAX GROUP S.A.

(Sociedade anônima de capital fechado)

	Em 31 de dezembro de 2016 MUS\$	Em 31 de dezembro de 2015 MUS\$
Demonstração do Estado Financeiro Classificado Consolidado		
ATIVOS		
Total de ativos circulantes que não sejam ativos ou grupos de ativos para sua alienação, classificados como mantidos para a venda ou como mantidos para distribuição aos proprietários	252.060	301.887
Ativos imobilizados ou grupos de ativos para sua alienação, classificados como mantidos para venda ou como mantidos para distribuir aos proprietários	<u>8.988</u>	<u>417</u>
Ativo circulante total	261.048	302.304
Ativo imobilizado total	<u>214.715</u>	<u>217.359</u>
ATIVO TOTAL	<u>475.763</u>	<u>519.663</u>
PATRIMÔNIO E PASSIVOS		
PASSIVOS		
Total de passivos circulantes que não sejam os passivos incluídos em grupos de ativos para sua alienação classificados como mantidos para a venda	344.970	352.056
Passivos incluídos em grupos de ativos para sua alienação classificados como mantidos para a venda	<u>2.556</u>	<u>-</u>
Passivo circulante total	347.526	352.056
Passivo imobilizado total	<u>698.235</u>	<u>697.176</u>
Passivo Total	<u>1.045.761</u>	<u>1.049.232</u>
PATRIMÔNIO		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	(570.638)	(528.769)
Participações sem direito a controle	<u>640</u>	<u>(800)</u>
Patrimônio total	<u>(569.998)</u>	<u>(529.569)</u>
PATRIMÔNIO E PASSIVOS TOTAIS	<u>475.763</u>	<u>519.663</u>

Demonstração de Resultados Consolidado por Função	Pelos exercícios terminados em 31 de dezembro de	
	2016	2015
	MUS\$	MUS\$
Receitas de atividades ordinárias	877.106	988.081
Lucro bruto	132.300	168.193
Lucro (prejuízo) bruto	(41.945)	(45.960)
Despesas com impostos sobre o lucro	6.028	10.779
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	<u>(35.917)</u>	<u>(35.181)</u>
Lucro (prejuízo) do exercício atribuível a:		
os proprietários da controladora	(36.223)	(35.187)
Participações sem direito a controle	306	6
Lucro (Prejuízo) do Exercício	<u>(35.917)</u>	<u>(35.181)</u>

Demonstração dos Resultados Integrais Consolidados	Pelos exercícios terminados em 31 de dezembro de	
	2016	2015
	MUS\$	MUS\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	(35.917)	(35.181)
Outros resultados integrais	(7.118)	(71.840)
Total dos resultados integrais	<u>(43.035)</u>	<u>(107.021)</u>
Resultados integrais atribuíveis a:		
os proprietários da controladora	(41.575)	(104.941)
participações sem direito a controle	(1.460)	(2.080)
TOTAL DOS RESULTADOS INTEGRAIS	<u>(43.035)</u>	<u>(107.021)</u>

Demonstração de Alterações Patrimoniais	Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora MUS\$	Participações sem direito a controle MUS\$	Patrimônio total MUS\$
Patrimônio em 1º de janeiro de 2015	(426.016)	879	(425.137)
Total dos resultados integrais	(104.941)	(2.080)	(107.021)
Outros aumentos (diminuições) patrimoniais	2.188	401	2.589
Saldos finais do exercício atual em 31 de dezembro de 2015	<u>(528.769)</u>	<u>(800)</u>	<u>(529.569)</u>
Patrimônio em 1º de janeiro de 2016	(528.769)	(800)	(529.569)
Total dos resultados integrais	(41.575)	(1.460)	(43.035)
Outros aumentos (diminuições) patrimoniais	(294)	2.900	2.606
Saldos finais do exercício atual em 31 de dezembro de 2016	<u>(570.638)</u>	<u>640</u>	<u>(569.998)</u>

Demonstração Consolidada dos Fluxos de Caixa – Método Direto	Pelos exercícios terminados em 31 de dezembro de	
	2016 MUS\$	2015 MUS\$
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de operação	(60.254)	26.664
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de investimento	52.991	(108.757)
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de financiamento	<u>(10.978)</u>	<u>81.527</u>
Aumento (diminuição) líquido(a) de caixa e equivalentes de caixa, antes do efeito das alterações na taxa de câmbio	(18.241)	(566)
Efeito da variação da taxa de câmbio sobre o caixa e equivalentes de caixa	(181)	3.774
Caixa e equivalentes de caixa no final do exercício	71.314	89.736

TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.

(Sociedade por Cotas de Responsabilidade Limitada)

	Em 31 de dezembro de 2016 MUS\$	Em 31 de dezembro de 2015 MUS\$
Demonstração do Estado Financeiro Classificado Consolidado		
ATIVOS		
Ativo circulante total	1.597	1.347
Ativo imobilizado total	148	180
ATIVO TOTAL	<u>1.745</u>	<u>1.527</u>
PATRIMÔNIO E PASSIVOS		
PASSIVOS		
Passivo circulante total	284	266
Passivo imobilizado total	-	-
Passivo Total	<u>284</u>	<u>266</u>
PATRIMÔNIO		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	1.461	1.261
Patrimônio total	<u>1.461</u>	<u>1.261</u>
PATRIMÔNIO E PASSIVOS TOTAIS	<u>1.745</u>	<u>1.527</u>

Demonstração de Resultados Consolidado por Função	Pelos exercícios terminados em 31 de dezembro de	
	2016 MUS\$	2015 MUS\$
Receitas de atividades ordinárias	1.784	1.626
Lucro bruto	100	1.866
Lucro (prejuízo) bruto	103	(22)
Despesas com impostos sobre o lucro	(30)	50
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	<u>73</u>	<u>(72)</u>
Lucro (prejuízo) do exercício atribuível a:		
os proprietários da controladora	73	(72)
Participações sem direito a controle	=	=
Lucro (Prejuízo) do Exercício	<u>73</u>	<u>(72)</u>

Demonstração de Alterações Patrimoniais	Patrimônio total MUS\$
Patrimônio Patrimônio 1º de janeiro de 2015	1.397
Total dos resultados integrais	(72)
Outros aumentos (diminuições) patrimoniais	(64)
Saldos finais do exercício atual em 31 de dezembro de 2015	<u>1.261</u>
Patrimônio 1º de janeiro de 2016	1.261
Total dos resultados integrais	73
Outros aumentos (diminuições) patrimoniais	127
Saldos finais do exercício atual em sábado, 31 de dezembro de 2016	<u>1.461</u>

	Pelos exercícios terminados em 31 de dezembro de	
	2016 MUS\$	2015 MUS\$
Demonstração Consolidada dos Fluxos de Caixa – Método Direto		
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de operação	778	89
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de investimento	(14)	-
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de financiamento	=	=
Aumento (diminuição) líquido(a) de caixa e equivalentes de caixa	764	89
Efeito da variação da taxa de câmbio sobre o caixa e equivalentes de caixa	(2)	6
Caixa e equivalentes de caixa no início do exercício	479	384
Caixa e equivalentes de caixa no final do exercício	1.241	479

Análise Fundamentada

Análise comparativa e explicação das principais tendências:

1. Demonstração Consolidada de Situação Financeira

Em 31 de dezembro de 2016, os ativos totais da Empresa montam a MUS\$ 19.198.194, o que, comparado com o valor em 31 de dezembro do 2015, representa um aumento de MUS\$ 1.096.776, equivalente a (6,1%).

O Ativo circulante da Empresa aumentou em MUS\$ 803.874 (28,5%), comparado com o encerramento do exercício de 2015. Os principais aumentos se apresentam nas seguintes rubricas: Devedores comerciais e outras contas a receber, por MUS\$ 310.915 (39,0%); Caixa e equivalentes de caixa por MUS\$ 195.830 (26,0%); Outros ativos financeiros, circulantes por MUS\$ 61.480 (9,4%); Estoques circulantes por MUS\$ 16.455 (7,3%); e Ativos imobilizados ou grupos de ativos para sua alienação classificados como mantidos para venda ou como mantidos para distribuição aos proprietários por MUS\$ 335.235. As rubricas mencionadas anteriormente foram compensadas pela diminuição em Outros ativos não-financeiros, circulantes por MUS\$ 117.774 (35,7%).

O índice de liquidez da Empresa apresenta um aumento, passando de 0,50 vezes no encerramento do exercício de 2015 para 0,58 vezes em dezembro de 2016. O Ativo e o Passivo circulantes aumentaram em (28,5%) e (10,3%), respectivamente. Observa-se, além disso, um aumento no índice que mostra a liquidez rápida, passando de 0,13 vezes no encerramento do exercício de 2015 para 0,15 vezes no encerramento do presente exercício.

O Ativo não-circulante da Empresa aumentou em MUS\$ 292.902 (1,9%) em relação ao encerramento do exercício de 2015. Os principais aumentos se apresentam nas rubricas: Valor agregado por MUS\$ 429.807 (18,8%), Ativos intangíveis que não sejam o valor agregado por MUS\$ 288.888 (21,9%) cujos aumentos foram causados, principalmente, pela conversão monetária do Real brasileiro ao

dólar norte-americano, Outros ativos financeiros por MUS\$ 12.667 (14,2%); Ativos por impostos diferidos por MUS\$ 7.985 (2,1%). Todos os itens anteriores são compensados pela diminuição nas seguintes rubricas: Propriedades, plantas e equipamentos por MUS\$ 440.508 (4,0%), gerada pela venda de das aeronaves Airbus A330 e a reclassificação de duas aeronaves Airbus A319, duas aeronaves Airbus A320, seis aeronaves Airbus A330 e dois Boeing F-777 na rubrica Ativos não-circulantes ou grupos de ativos para alienação classificados como mantidos para venda, despesas de depreciação correspondentes, em 31 de dezembro de 2016, de MUS\$ 744.552, entre outras movimentações do período, o efeito negativo é compensado pela aquisição de uma aeronave Boeing 787, uma aeronave Airbus A320, quatro aeronaves Airbus A321, e quatro aeronaves Airbus A350, o ajuste de conversão das empresas cuja moeda funcional não seja o norte-americano por MUS\$ 172.987 que, em sua maior parte, corresponde à TAM S.A. e Filiais, e o pagamento de antecipações para a aquisição de aeronaves; e, finalmente, a diminuição da rubrica Contas a receber por MUS\$ 2.461 (23,0%).

Em 31 de dezembro de 2016, os passivos totais da Empresa montam a MUS\$ 15.012.890, o que, comparado com o valor em 31 de dezembro de 2015, representa uma diminuição de MUS\$ 150.980 equivalente a (1,0%).

O Passivo circulante da Empresa aumentou em MUS\$ 581.219 (10,3%), em relação ao encerramento do exercício de 2015. Os principais aumentos se apresentam nas seguintes rubricas: Outros passivos não-financeiros por MUS\$ 272.212 (10,9%); Outros passivos financeiros por MUS\$ 195.293 (11,9%) que consistem principalmente na obtenção de financiamento para a TAM Linhas Aéreas no valor de US\$ 200 milhões e reclassificação de MUS\$ 300.000 em obrigações com o público da TAM Capital Inc. no curto prazo, pois seu vencimento ocorre em 25 de abril de 2017. Todos os itens anteriores são afetados pela variação líquida entre a diminuição das posições passivi-

vas dos derivativos de cobertura, pela diminuição de outras obrigações garantidas e leasing financeiro; e Contas a pagar comerciais e outras contas a pagar por MUS\$ 109.111 (7,4%); ligeiramente afetado pela diminuição de: Passivos circulantes de impostos, por MUS\$ 5.092.

O indicador de endividamento do Passivo circulante da Empresa apresenta uma diminuição de 23,1%, passando de 1,97 vezes no encerramento de 2015 a 1,52 vezes em 31 de dezembro de 2016. A incidência do Passivo circulante sobre a dívida total aumentou em 4,18 pontos percentuais, passando de 37,20% no encerramento de 2015 a 41,38% no encerramento do presente exercício.

O Passivo não-circulante da Empresa diminuiu em MUS\$ 732.199 (7,7%) comparado com o saldo em 31 de dezembro de 2015. As principais diminuições ocorrem nas seguintes rubricas: Outros passivos financeiros por MUS\$ 735.433 (9,8%), o que se explica pelo efeito líquido da reclassificação de MUS\$ 300.000 em obrigações com o público da TAM Capital Inc. no curto prazo, obtenção de financiamento para antecipação da aquisição de aeronaves Airbus e Boeing; Outros passivos não-financeiros por MUS\$ 58.349 (21,4%); e Contas a pagar por MUS\$ 57.659 (13,8%); os itens acima são compensados com os aumentos de: Impostos diferidos por MUS\$ 104.194 (12,8%), e Provisões para benefícios aos funcionários por MUS\$ 17.051 (26,1%).

O indicador de endividamento do Passivo circulante da Empresa apresenta uma diminuição de 35,6%, passando de 3,33 vezes em 31 de dezembro de 2015 a 2,15 vezes em 31 de dezembro de 2016. A incidência do Passivo circulante sobre a dívida total diminuiu em 4,2 pontos percentuais, passando de 62,80% no encerramento de 2015 a 58,55% no encerramento do exercício de 2016.

O indicador de endividamento total sobre o Patrimônio da Empresa diminuiu em 31,0%, passando de 5,31 vezes no encerramento de 2015 a 3,66 vezes no encerramento do presente exercício.

Em 31 de dezembro de 2016, aproximadamente 63% da dívida conta com instrumentos de fixação de taxas; de acordo com o anterior, considerando a dívida e os instrumentos já mencionados, a taxa média é de 3,7%.

O Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora aumentou em MUS\$ 1.240.125, passando de MUS\$ 2.856.535 em 31 de dezembro de 2015 a MUS\$ 4.096.660 em 31 de dezembro de 2016. Os principais aumentos se apresentam nos seguintes itens: Capital emitido por MUS\$ 603.859 (23,7%), correspondente ao aumento de capital aprovado em Assembleia Geral Extraordinária de acionistas em 18 de agosto de 2016, com subscrição e pagamento, em 31 de dezembro de 2016, de um total de 60.849.592 ações, arrecadando MUS\$ 608.496; além disso, foi realizada a capitalização de custos de emissão de ações por MUS\$ 4.793; Outras reservas por MUS\$ 580.870, originada, principalmente, pelo efeito positivo da variação das Reservas de diferença de câmbio na conversão por MUS\$ 489.486, explicada em sua maior parte pelo ajuste de conversão originado pelo Valor agregado reconhecido na combinação de negócios com a TAM e Filiais, as reservas correspondentes a coberturas de fluxo de caixa por MUS\$ 92.016. A variação do resultado acumulado foi positiva, pelo lucro gerado em 31 de dezembro de 2016, atribuível aos proprietários da controladora por MUS\$ 69.220; portanto, os dividendos provisórios montam a MUS\$ 20.766.

2. Demonstração Consolidada de Resultados

A controladora, em 31 de dezembro de 2016, registrou um lucro de MUS\$ 69.220, o que representa um aumento do resultado de MUS\$ 288.494 em comparação com o prejuízo de MUS\$ 219.274 do exercício anterior. A margem líquida aumentou de -2,2% para 0,7% durante o ano de 2016.

O Resultado operacional em 31 de dezembro de 2016 monta a MUS\$ 567.903, que, comparado com o exercício de 2015, registra um aumento de MUS\$ 53.984, equivalente a 10,5%, enquanto a margem operacional atinge 6,0%, registrando um aumento de 0,9 pontos percentuais.

As receitas operacionais em 31 de dezembro de 2016 diminuíram 5,9% em relação ao exercício de 2015, atingindo MUS\$ 9.527.088. O anterior se deve a uma queda de 6,3% nas Receitas de passageiros e de 16,5% nas Receitas de cargas, parcialmente compensadas por um aumento de 39,7% no item Outras receitas. O impacto da depreciação do Real brasileiro representa uma queda nas receitas ordinárias de aproximadamente US\$ 121 milhões.

As Receitas de passageiros atingiram MUS\$ 7.877.715, que, na comparação com os MUS\$ 8.410.614 do exercício de 2015, representa uma diminuição de 6,3%. Essa variação se deve, principalmente, a uma queda de 6,9% no RASK, causada por uma diminuição de 8,1% nos yields, os quais foram afetados por um ambiente cada vez mais competitivo nos mercados domésticos, combinada com o ainda desacelerado cenário macroeconômico da América do Sul, e pela desvalorização das moedas locais (especialmente o Real brasileiro, o peso chileno e o peso argentino). O anterior foi parcialmente compensado pelo aumento de 0,6% na capacidade medida em ASK. Além disso, o fator de ocupação atingiu 84,2%, representando um aumento de 1,1 pontos percentuais em relação ao exercício do ano anterior.

Em 31 de dezembro de 2016, as Receitas de cargas atingiram MUS\$ 1.110.625, o que representa uma diminuição de 16,5% em relação ao exercício de 2015. Essa queda corresponde a uma queda de 8,5% nos yields e de 8,7% no tráfego medido em RTK. A queda nos yields reflete o ainda recessivo entorno do setor mundial de cargas, o enfraquecimento dos mercados doméstico e internacional no Brasil, a desaceleração das importações provenientes da América do Norte e da Europa, e o impacto negativo da desvalorização do Real brasileiro nas receitas no mercado doméstico do Brasil. Além disso, a capacidade medida em ATK diminuiu 5,3%.

Por outro lado, o item Outras receitas apresenta um aumento de MUS\$ 152.967, principalmente em virtude das receitas por serviços terrestres associadas aos Jogos Olímpicos do Rio 2016, o lucro gerado pela venda de aeronaves e maiores receitas recebidas pelo arrendamento de aeronaves e por serviços terrestres.

Em 31 de dezembro de 2016, os custos operacionais montam a MUS\$ 8.959.185, que, comparados ao exercício do ano anterior, representam custos menores em MUS\$ 652.722, equivalentes a 6,8% de diminuição, enquanto o custo unitário por ASK-equivalente diminuiu em 7,0%. Além disso, o impacto da desvalorização do Real brasileiro nessa rubrica representa uma diminuição dos custos em aproximadamente US\$ 101 milhões. As variações por item se explicam da seguinte maneira:

- a) As Remunerações os benefícios diminuíram MUS\$ 121.672, principalmente em virtude da à desvalorização do Real brasileiro, do peso argentino e do peso chileno, de 4,8%, 60,7% e 4,2% respectivamente. Além disso, a planilha média para o período diminuiu 9,3%, coerente com a redução da oferta no Brasil e com as iniciativas de controle de custos promovidas pela Empresa.
- b) O Combustível diminuiu 22,4%, equivalente a um custo MUS\$ 594.424 menor. Essa queda responde principalmente por uma queda de 16,6% nos preços sem cobertura e de 2,9% no consumo medido em galões. A Empresa reconheceu, durante o exercício de 2016, um prejuízo de MUS\$ 48.094 por cobertura de combustível, comparado com um prejuízo de MUS\$ 239.430 durante o exercício do ano anterior; e um prejuízo de MUS\$ 40.772 por cobertura de moeda.
- c) As Comissões mostram uma diminuição de MUS\$ 33.478, que se deve, principalmente, à diminuição das receitas com a venda de passagens aéreas e menos operações de carga.
- d) A Depreciação e amortização aumentaram em MUS\$ 25.922. Essa variação se explica, principalmente, pela incorporação à frota de 13 aeronaves Airbus da família A320, 6 Airbus A350, e 5 Boeing 787. O anterior foi parcialmente compensado pela desvalorização do Real brasileiro, junto com a saída de 9 Airbus família A320, 10 Airbus A330 e 1 Boeing 767.
- e) Os Outros arrendamentos e as taxas de aterrissagem diminuíram MUS\$ 32.419, em grande parte devido à queda dos custos de arrendamento de aviões, em virtude da queda nas operações e à desvalorização das moedas locais.

- f) O Serviço aos passageiros diminuiu em MUS\$ 8.818, o que representa uma variação de 3,0%, explicada, principalmente, por um menor custo médio dos serviços de bordo, parcialmente compensado pelo aumento das compensações aos passageiros.
- g) O Arrendamento de aviões aumentou MUS\$ 43.845, principalmente em virtude da incorporação de 8 Airbus família A320, 4 Boeing 787 e 2 Airbus A350. Isso é parcialmente compensado pela devolução de 7 Airbus família A320, 2 Airbus A330 e 1 Boeing 767.
- h) A Manutenção apresenta custos menores em MUS\$ 71.082, equivalentes a uma variação de 16,3% devida, principalmente, à desvalorização do Real brasileiro, e menores custos associados à devolução de aeronaves, e à eficiência gerada pela renovação da frota.
- i) Os Outros custos operacionais representam um aumento de MUS\$ 139.404 devido, principalmente, aos custos por serviços terrestres associados aos Jogos Olímpicos do Rio 2016, custos maiores associados à valorização e ao valor justo do estoque, como parte de um plano de vendas promovido por iniciativas de redução de estoques. O anterior é parcialmente compensado pela desvalorização do Real brasileiro e pela diminuição de custos associados a marketing e publicidade.

As Receitas financeiras totalizaram MUS\$ 74.949, que, comparados aos MUS\$ 75.080 do mesmo período de 2015, representam uma queda de MUS\$ 131 nas receitas.

Os Custos financeiros aumentaram 0,7%, totalizando MUS\$ 416.336 em 31 de dezembro de 2016, principalmente em virtude do aumento de custos por financiamento de frota e de outros recebimentos associados às vendas com cartões de crédito.

As outras receitas/custos registraram um resultado positivo de MUS\$ 47.358, explicado principalmente por receitas principalmente reconhecidas pela TAM como resultado da valorização do Real brasileiro durante o exercício de 2016.

As principais rubricas da Demonstração Consolidada de Situação Financeira da TAM S.A. e Filiais, que geraram um lucro de MUS\$ 199.589 por diferença de câmbio no quarto trimestre de 2016, são as seguintes: Outros passivos financeiros, lucro de MUS\$ 175.614 gerado por empréstimos e arrendamentos financeiros por aquisição de frota, denominados em dólares e outras rubricas de ativos e passivos líquidos, lucro de MUS\$ 103.960, reduzido pela diferença de câmbio de contas a receber de empresas relacionadas, prejuízo de MUS\$ 79.985.

Resultados da Multiplus S.A.

O Resultado líquido da Multiplus em 31 de dezembro de 2016 monta a um lucro de MUS\$ 152.873, o que, comparado com os MUS\$ 138.591 do exercício de 2015, representa um aumento de 10,3%.

As receitas diminuíram 6,4%, explicado, principalmente, pelo efeito da desvalorização do Real brasileiro em 4,8% e por uma diminuição de 9,1% no resgate de pontos em relação ao exercício do ano anterior. Além disso, registrou-se uma diminuição de 10,2% nas receitas por pontos vencidos em relação ao exercício do ano anterior.

Os custos operacionais diminuíram 11,7%, principalmente em virtude da à desvalorização do Real brasileiro somada a uma diminuição de 10,0% no resgate de pontos em passagens aéreas.

As receitas/os custos financeiros montam a um lucro de MUS\$ 58.379, que corresponde a uma variação positiva de 275,3% principalmente em virtude da desvalorização do Real brasileiro, parcialmente compensada pela colocação de parte do caixa da empresa em coberturas de moeda atreladas ao dólar.

3. Análise e explicação do Fluxo Líquido Consolidado originado pelas Atividades de Operação, Investimento e Financiamento

O Fluxo Operacional apresenta uma variação negativa de MUS\$ 723.349 em relação ao mesmo período do ano anterior, principalmente em virtude da diminuição dos seguintes itens: Recebimentos oriundos das vendas de bens e da pres-

tação de serviços por MUS\$ 1.453.808; Impostos sobre lucros reembolsados, por MUS\$ 1.593; juros recebidos, por MUS\$ 32.132 e Outras entradas (saídas) de caixa, por MUS\$ 24.642 em virtude do aumento nas entradas de caixa geradas pelos movimentos de derivados de combustíveis contratados pela Empresa, constituição de garantias por margens de derivados e pagos ao compensar as posições ativas e passivas nas datas de vencimento desses contratos, descontados os desembolsos realizados pela constituição de garantias por depósitos judiciais e processos administrativos realizados principalmente na TAM S.A. e Filiais; os itens anteriores são compensados pelas variações positivas dos seguintes itens: Pagamentos a fornecedores pelo fornecimento de bens e serviços por MUS\$ 273.461; efeito líquido em Outros recebimentos e pagamentos por atividades de operação por MUS\$ 170.460, Pagamentos a funcionários (e por conta de funcionários) por MUS\$ 344.905.

O Fluxo de investimento apresenta uma variação positiva de MUS\$ 1.296.038 em relação ao mesmo período do ano anterior. Essa variação se explica pelos aumentos nos seguintes itens: efeito líquido em Outros recebimentos e pagamentos pela venda de patrimônio ou instrumentos de dívida de outras entidades MUS\$ 447.653, nos quais se reconhece o movimento dos investimentos realizados pela TAM S.A. e Filiais em fundos de investimento privados, Compras de propriedades, plantas e equipamentos por MUS\$ 875.379, e principalmente pelo menor movimento de adiantamentos para aquisição de aeronaves e outras incorporações de ativos imobilizados. Durante o ano de 2016, foram adquiridas uma aeronave Boeing 787, uma aeronave Airbus A320, quatro aeronaves Airbus A321 e quatro aeronaves Airbus A350, comparado com o mesmo período de 2015, quando foram adquiridas oito aeronaves Airbus A321, três aeronaves Boeing 787 e uma aeronave Airbus A350; e valores provenientes da venda de propriedades, plantas e equipamentos por MUS\$ 18.967. A variação positiva descrita anteriormente foi compensada pela diminuição dos seguintes itens: Outras entradas (saídas) de caixa por MUS\$ 9.733 e compras de ativos intangíveis por MUS\$ 36.138.

O Fluxo de financiamento apresenta uma variação negativa de MUS\$ 267.919 em relação ao mesmo período do ano an-

terior, que se explica principalmente em virtude do aumento dos seguintes itens: Pagamento de empréstimos por MUS\$ 857.337, relacionado aos pagamentos de financiamentos de 10 aeronaves Airbus A321, 5 aeronaves Airbus A350, 2 aeronaves Boeing 787, 1 aeronave Airbus A320 entre outros pagamentos de empréstimos comerciais; Juros pagos por MUS\$ 14.640; Dividendos pagos por MUS\$ 6.191 e Outras entradas (saídas) de caixa por MUS\$ 129.406, em virtude da obtenção de menos financiamento PDP principalmente na Empresa Matriz e de desembolsos realizados pela TAM S.A com a constituição de garantias de empréstimos, por MUS\$ 74.186. Os itens anteriores são compensados pelo aumento de valores provenientes da emissão de ações por MUS\$ 608.496 por aumento de capital aprovado em Assembleia Geral Extraordinária de acionistas em 18 de agosto de 2016; Valores procedentes de empréstimos de curto e longo prazo por MUS\$ 103.125, e pagamentos menores de passivos de arrendamentos financeiros por MUS\$ 28.034.

Os fluxos de empréstimos indicados anteriormente foram afetados pelos seguintes aspectos:

a. Durante o mês de março de 2016, realizou-se a estruturação de uma linha de crédito comprometida renovável (“Revolving Credit Facility”) com garantia de aviões, motores, peças de reposições e suprimentos por um valor total disponível de US\$ 275 milhões. Em maio de 2016 a linha foi ampliada em US\$ 50 milhões.

Essa linha contempla restrições de liquidez mínima medida em nível da Empresa Consolidada e medida em nível individual para as empresas LATAM Airlines Group S.A. e TAM Linhas Aéreas S.A.

Durante o mês de dezembro de 2016, foi efetuado um pagamento antecipado do total do valor financiado, totalizando 315 milhões, mantendo um valor total comprometido da linha RCF de US\$ 325 milhões. A linha ficará disponível para realizar financiamentos futuros até sua data de vencimento em março de 2019. Os ativos (aviões, motores e peças de reposição) dados em garantia serão mantidos em garantia.

Comparado com o mesmo período de 2015, a Empresa Matriz emitiu e colocou um bônus não garantido de longo prazo num valor de MUS\$ 500.0000, com data de vencimento no ano 2020, cujos fluxos de entrada foram utilizados para cancelar a dívida inter-empresas que era mantida com a Tam Capital 2 Inc. num valor de MUS\$ 300.000.

b. Em setembro de 2016, a TAM Linhas Aéreas S.A. obteve um financiamento no valor de US\$ 200 milhões, com a garantia de aproximadamente 18% das ações da Multiplus S.A., porcentagem sujeita a ajuste dependendo do valor das ações como garantia.

c. Por último, além disso, em setembro de 2016, foi obtido um financiamento de adiantamentos para a aquisição de aeronaves por um valor inicial de US\$ 225 milhões (de um valor máximo de US\$ 260 milhões da linha) e um prazo de 2 anos e 3 meses. Isso inclui um total de 23 aeronaves Airbus contempladas para entrega até o final de 2018.

Finalmente, o fluxo líquido da Empresa em 31 de dezembro de 2016 a apresenta uma variação positiva de MUS\$ 195.829, em relação ao ano anterior.

4. Análise de risco financeiro

O programa de gestão global de riscos da Empresa tem por objetivo diminuir ao máximo os efeitos adversos dos riscos financeiros que afetam a empresa.

(a) Risco de mercado

Devido à natureza de suas operações, a Empresa está exposta a fatores de mercado, tais como: (i) risco de preço do combustível, (ii) risco de taxa de juros e (iii) risco de taxas de câmbio locais.

(i) Risco dos preços do combustível

Para a execução de suas operações, a Empresa compra combustível denominado Jet Fuel grau 54 USGC, que está sujeito às flutuações dos preços internacionais dos combustíveis.

Para cobrir a exposição ao risco de combustível, a Empresa opera com instrumentos derivativos (Swaps e Opções) cujos ativos subjacentes podem ser diferentes do Querosene de Aviação, sendo possível realizar coberturas em petróleo bruto West Texas Intermediate (“WTI”), bruto Brent (“BRENT”) e em destilado Óleo de Calefação (“HO”), os quais guardam uma elevada correlação com Querosene de Aviação e são mais líquidos.

Em 31 de dezembro de 2016, a Empresa reconheceu prejuízos de MUS\$ 48.034 a título de cobertura de combustível, descontados os prêmios. Parte das diferenças geradas pelo aumento ou pela diminuição do valor de mercado desses contratos é reconhecida como um componente das reservas de cobertura no patrimônio líquido da Empresa. Em 31 de dezembro de 2016, o valor de mercado dos contratos vigentes é de MUS\$ 8.085 (positivo).

(ii) Risco de taxa de câmbio

A moeda funcional e de apresentação das Demonstrações Financeiras da Empresa Matriz é o dólar norte-americano. Portanto, o risco de taxa de câmbio Transacional e de Conversão decorre principalmente das atividades operacionais próprias do negócio, estratégicas e contábeis da Empresa, que estão expressas numa unidade monetária diferente da moeda funcional.

Mesmo assim, a TAM S.A. e as Filiais da LATAM também estão expostas ao risco cambial cujo impacto afeta o Resultado Consolidado da Empresa.

A maior exposição ao risco cambial da LATAM provém da concentração dos negócios no Brasil, os quais se encontram principalmente denominados em Real Brasileiro (BRL), sendo ativamente gerida pela empresa.

Além disso, a empresa gerencia a exposição às receitas operacionais em Libras Esterlinas (GBP).

A Empresa atenua as exposições ao risco cambial mediante a contratação de instrumentos derivativos, por meio de coberturas naturais ou da execução de operações internas.

Em 31 de dezembro de 2016, o valor de mercado das posições de FX montava a MUS\$ 1.645 (negativo).

A Empresa firmou contratos de *cross currency swaps* (CCS) com o objetivo de dolarizar o fluxo de caixa da obrigação contraída em Unidades de Fomento do Chile, cujos juros apresentam taxa fixa. Com esse instrumento financeiro, é possível pagar uma taxa de juros variável, que cobra juros sobre a LIBOR mais um *spread* fixo. Mesmo assim, a Empresa, por meio da TAM S.A., firmou contratos de cobertura para sua dívida em dólares com taxa variável, com o objetivo de transformá-la em reais brasileiros a uma taxa fixa.

Em 31 de dezembro de 2016, o valor de mercado das posições de CCS montava a MUS\$ 12.338 (negativo).

(iii) Risco de taxa de juros

A Empresa está exposta às flutuações das taxas de juros dos mercados, afetando os fluxos de caixa futuros dos ativos e passivos financeiros vigentes e futuros.

A Empresa está exposta principalmente à taxa London Inter Bank Offer Rate (“LIBOR”) e a outras taxas de juros de menor relevância, como a taxa de Certificados de Depósito Interbancários Brasileiros (“CDI”) e a Taxa de Juros de Longo Prazo (“TJLP”) do Brasil.

A fim de diminuir o risco de uma eventual alta nas taxas de juros, a Empresa firmou contratos de *swap* de taxas de juros. Em relação a esses contratos, a Empresa paga, recebe ou apenas recebe, dependendo do caso, a diferença entre a taxa fixa acordada e a taxa flutuante calculada sobre o capital não-liquidado de cada contrato. Por esses contratos, a Empresa reconheceu no resultado do período um prejuízo de MUS\$ 22.533. Os prejuízos e lucros por *swap* de taxa de juros são reconhecidos como um componente da despesa financeira com base na amortização do empréstimo coberto. Em 31 de dezembro de 2016, o valor de mercado dos contratos de *swap* de taxas de juros vigentes é de MUS\$ 17.183 (negativo).

Em 31 de dezembro de 2016, aproximadamente 63% da dívida têm uma taxa fixa ou fixada com algum dos instrumentos. A taxa média da dívida é de 3,7%.

(b) Concentração de risco creditício

Uma grande porcentagem das contas a receber da Empresa provém das vendas de passagens aéreas, de serviços de cargas a pessoas e diversas empresas comerciais que encontram-se economicamente e geograficamente dispersas, sendo, em geral, de curto prazo. Por isso, a Empresa não está exposta a uma concentração significativa de risco creditício.

5. Ambiente econômico

Com o objetivo de analisar o ambiente econômico em que a Empresa está inserida, resumimos a seguir a situação e evolução das principais economias que a afetam nos âmbitos nacional, regional e mundial.

O ano de 2016 apresentou resultados fracos de crescimento econômico em nível mundial, apesar da recuperação que começou a partir do segundo semestre do ano. As economias que mais melhoraram seus resultados durante o segundo semestre foram as economias avançadas, enquanto foi observada uma desaceleração em algumas das economias dos mercados emergentes. Calcula-se que o ano de 2016 apresentou um crescimento global próximo a 3,1%, ligeiramente inferior aos 3,2% registrados no ano de 2015.

O crescimento da economia europeia foi superior ao esperado em alguns países como o Reino Unido e a Espanha, com uma demanda que se comportou melhor do que o esperado depois da votação que decidiu pela saída do Reino Unido da União Europeia. Para o ano de 2016, calcula-se que as economias da Zona do Euro tiveram um crescimento próximo de 1,7% (2,0% no ano de 2015).

Nos Estados Unidos, as perspectivas de crescimento econômico foram revistas para baixo após um desempenho fraco no primeiro semestre. Porém, a partir do segundo semestre,

o crescimento do PIB superou as expectativas do mercado, evidenciando que a economia continua avançando, mas a um ritmo mais lento. Entretanto, já para o ano de 2017 em diante, espera-se que as políticas de estímulo fiscal anunciadas pelo novo governo aumentem o crescimento econômico do país. Para o ano de 2016, projeta-se um crescimento próximo de 1,6% (2,6% no ano de 2015).

Na América Latina, as perspectivas de crescimento continuam baixas e a recuperação do segundo semestre de 2016 foi mais fraca do que o esperado nas grandes economias da região, como o Brasil e a Argentina. Existe uma incerteza maior em relação ao México, e continuamos vendo um enfraquecimento contínuo da economia na Venezuela. Para o ano de 2016, projeta-se uma retração de 0,7% (crescimento de 0,1% no ano de 2015).

Especificamente no Brasil, alguns indicadores como a confiança dos consumidores e das empresas sugerem que a recessão pode estar chegando ao fim. Entretanto, a recuperação do segundo semestre foi mais baixa do que o esperado, portanto as perspectivas para o próximo ano continuam indeterminadas, destacando como os principais desafios a implementação de reformas que melhorem os problemas estruturais do país, além da recuperação da credibilidade política. Para o ano de 2016, projeta-se uma retração próxima de 3,5% (-3,8% no ano de 2015).

No Chile, o crescimento econômico se manteve estável, embora em níveis mais baixos do que o dos últimos anos, principalmente em virtude do menor dinamismo de seus pares na região e da queda do preço do cobre, entre outros fatores. Para os próximos anos, espera-se uma recuperação do crescimento econômico em virtude de uma demanda externa mais forte e de uma maior estabilização dos preços do cobre, neutralizada pela baixa recuperação percebida na demanda doméstica e pela baixa confiança do consumidor. Para o ano de 2016, projeta-se um crescimento de 1,7% (2,3% no ano de 2015).

Nesse ambiente econômico, a flexibilidade do modelo de negócios implementado pela Empresa é a chave para enfrentar melhor as flutuações econômicas.

a) A seguir, apresentamos os principais índices financeiros das Demonstrações Financeiras Consolidadas:

	31-12-2016	31-12-2015
ÍNDICES DE LIQUIDEZ		
Liquidez corrente (vezes) (Ativo circulante em operação/ Passivo circulante)	0,58	0,50
Liquidez rápida (vezes) (Fundos disponíveis/passivo circulante)	0,15	0,13
ÍNDICES DE ENDIVIDAMENTO		
Razão de endividamento (vezes) (Passivo circulante + passivo não-circulante/ Patrimônio líquido)	3,66	5,31
Dívida circulante / Dívida total (%)	41,38	37,20
Dívida não-circulante / Dívida total (%)	58,55	62,80
Cobertura de despesas financeiras (R.A.I.I. / despesas financeiras)	1,80	-0,06
ÍNDICES DE ATIVIDADE		
Total de Ativos	19.198.194	18.101.418
Investimentos	3.401.103	1.533.637
Alienações	3.046.658	587.153

Índices de rentabilidade

Os índices de rentabilidade foram calculados sobre o patrimônio e os resultados atribuíveis a Acionistas majoritários.

	31-12-2016	31-12-2015
Rentabilidade do patrimônio (Resultado líquido / patrimônio líquido médio)	0,02	-0,08
Rentabilidade do ativo (Resultado líquido / ativos médios)	0,00	-0,01
Rendimento de ativos operacionais (Resultado líquido / ativos operacionais (**)) Média	0,00	-0,01
<i>(**) Total de ativos menos impostos diferidos, contas correntes do pessoal, investimentos permanentes e temporários, e valor agregado.</i>		
Resultado por ação (Resultado líquido / nº ações subscritas e pagas)	0,11	-0,40
Retorno de dividendos (Dividendos pagos / preço de mercado)	0,00	0,00

b) A seguir, apresentamos os principais índices financeiros das Demonstrações de Resultados Consolidadas:

	Para os doze meses encerrados em 31 de dezembro	
	2016	2015
RECEITAS		
Passageiros	7.877.715	8.410.614
Cargas	1.110.625	1.329.431
Outros	538.748	385.781
TOTAL RECEITAS OPERACIONAIS	9.527.088	10.125.826
CUSTOS		
Remunerações	-1.951.133	-2.072.805
Combustível	-2.056.643	-2.651.067
Comissões	-269.296	-302.774
Depreciação e Amortização	-960.328	-934.406
Outros Arrendamentos e Taxas de Aterrissagem	-1.077.407	-1.109.826
Serviço a Passageiros	-286.621	-295.439
Arrendamento de Aviões	-568.979	-525.134
Manutenção	-366.153	-437.235
Outros Custos Operacionais	-1.422.625	-1.283.221
TOTAL DE CUSTOS OPERACIONAIS	-8.959.185	-9.611.907
RESULTADO OPERACIONAL	567.903	513.919
<i>Margem Operacional</i>	6,0%	5,1%
Receitas Financeiras	74.949	75.080
Despesas Financeiras	-416.336	-413.357
Outras Receitas/Custos	47.358	-532.757
LUCRO SEM DESCONTO DE IMPOSTOS E PARTICIPAÇÕES MINORITÁRIAS	273.874	-357.115
Impostos	-163.204	178.383
LUCRO SEM DESCONTO DE PARTICIPAÇÕES MINORITÁRIAS	110.670	-178.732
Atribuível a:		
Investidores da Matriz	69.220	-219.274
Participação Minoritária	41.450	40.542
LUCRO LÍQUIDO	69.220	-219.274
<i>Margem Líquida</i>	0,7%	-2,2%
Taxa Efetiva de Impostos	-59,6%	-50,0%
Total de ações	606.497.693	545.547.819
Lucro líquido por ação (US\$)	0,11415	-0,40193

Declaração Juramentada

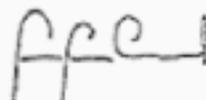
Na nossa qualidade de diretores e vice-presidente de finanças do LATAM Airlines Group, declarar declaramos sob juramento nossa responsabilidade pela veracidade das informações contidas em Relatório Anual 2016.



Mauricio Rolim Amaro
Presidente



Ramón Eblen Kadis
Vice-Presidente



Juan José Cueto Plaza
Diretor



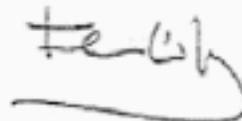
Carlos Heller Solari
Diretor



Georges de Bourguignon Arndt
Diretor



Juan Gerardo Jofré Miranda
Diretor



Francisco Luzón López
Diretor



Henri Philippe Reichstul
Diretor



Giles Edward Agutter
Diretor



Ramiro Alfonso Balza
Vice-Presidente Sênior de Finanças



Relatório Anual 2016

