



Relatório Anual **LATAM 2015**

Relatório LATAM 2015

| NOSSA EMPRESA

4	Mensagem do Presidente do Conselho de Administração Mensagem do CEO
8	Estratégia e Negócios
10	História
15	Frota
21	Destinos
30	Pessoas
32	Informações Corporativas

| GOVERNANÇA CORPORATIVA

35	Conselho de Administração
39	Principais Executivos
47	Práticas de Governança Corporativa
55	Estrutura de Propriedade e Principais Acionistas
75	Política Financeira

| OPERAÇÃO

80	Operação Internacional de Passageiros
83	Brasil
85	Argentina
87	Chile
89	Colômbia
91	Equador
93	Peru
95	Operação de Carga
97	Programas de Fidelidade
99	Imobilizado

| GESTÃO 2015

102	Cenário do Setor
104	Regulamentação
110	Resultados Financeiros
115	Prêmios e Reconhecimentos
117	Fatos Relevantes
120	Informações sobre as Ações
125	Fatores de Risco
140	Informações Adicionais
141	Plano de Investimentos

| SUSTENTABILIDADE

144	Visão de Sustentabilidade
146	Governança de Sustentabilidade
147	Mudanças Climáticas
149	Cidadania Corporativa
155	Relacionamento com grupos de interesse

| DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

157	Demonstrações Financeiras
225	Afiladas e Coligadas
263	Análisis Razonado
271	Declaração Juramentada



| MENSAGENS DE
BOAS-VINDAS



| DESTINOS



| FROTA



| HISTÓRIA



| PESSOAS



| INFORMAÇÕES
CORPORATIVAS



| ESTRATÉGIA E
NEGÓCIOS



MENSAGEM DO
PRESIDENTE DO
CONSELHO DE
ADMINISTRAÇÃO

Preocupados com a experiência do cliente

Prezados Acionistas,

O ano de 2015 foi o mais desafiador da história da LATAM. Em praticamente todos os mercados em que estamos presentes, as moedas locais se desvalorizaram, impactando nossas receitas bem como os custos relacionados à importação de insumos. Além disso, atravessamos uma gigantesca crise econômica e política no Brasil, nosso maior mercado, com forte impacto em todo o setor de aviação civil. O país enfrentou a maior recessão de sua história moderna, o que resultou em retração do PIB, elevação expressiva do desemprego e queda acentuada do salário real. Tanto as pessoas quanto as empresas empobreceram no Brasil. Ao mesmo tempo, as dificuldades no campo da política afetaram os planos futuros, impactando negativamente o já deteriorado cenário macroeconômico.

Essa conjuntura amplamente desfavorável em nosso maior mercado levou a LATAM a ter um prejuízo de 219 milhões de dólares. Resultado que poderia ter sido pior se não fosse mitigado pelos números favoráveis em alguns de nossos outros mercados de língua hispânica. É importante destacar que a LATAM cumpriu sua meta de projeção de resultado operacio-

nal de 5% e que o impacto mais desfavorável foi causado pela desvalorização de moedas, especialmente no Brasil.

Apesar disso, mantivemos a liderança nos principais mercados onde operamos, como Chile e Peru. Ao longo de 2015, foi realizado um corte em nossa capacidade (ASK) de 2,5% na operação Brasil e renegociamos nossos pedidos de aeronaves, resultando em um cancelamento de 40% no número de entregas previstas até 2018 e uma economia de US\$ 2,9 bilhões em investimentos. Estamos conscientes das dificuldades futuras e, em 2016, continuaremos adequando nossa operação com uma redução significativa entre 8% e 10% em nossa oferta de assentos no mercado doméstico brasileiro bem como no mercado internacional a partir do Brasil, especialmente, aos Estados Unidos. Assim, 2015 ficará marcado por mais uma demonstração da LATAM em responder a cenários econômicos adversos.

Continuamos consolidando nossa liderança nos principais hubs da Companhia – São Paulo/Guarulhos, Brasília, Lima e Santiago – o que nos permitirá seguir desenvolvendo nosso modelo de malha aérea, com a mais ampla rede de cobertura aos nossos passageiros. Prova disso



MENSAGEM DO
PRESIDENTE DO
CONSELHO DE
ADMINISTRAÇÃO

foram as 13 novas rotas regionais iniciadas, entre as quais podemos citar as ligações de Brasília a Punta Cana e a Buenos Aires e de Lima a Montevideo, a Antofagasta e a Washington.

Gostaria de destacar a negociação durante o ano de 2015 dos acordos Joint Venture comerciais entre a LATAM e a IAG (holding controladora das marcas British Airways e Iberia) e a American Airlines (AA), um dos líderes dos Estados Unidos. Isso nos dará acesso a uma ampla rede de conexões nos principais hubs dos Estados Unidos e da Europa. Com esses acordos, vamos oferecer uma vasta rede de destinos e facilidades aos nossos clientes, como a venda única de passagens e melhor experiência de viagem. Isso somente foi possível graças à nossa incomparável rede de voos e de conexões na América do Sul.

Finalmente, não poderia encerrar sem citar o anúncio de nossa nova marca, a LATAM Airlines. Desde o princípio, sabíamos que a melhor maneira de unir as diferentes culturas hispâ-

nicas e brasileira seria por meio de uma nova marca. Participamos de um longo ciclo de discussões e de quebra de paradigmas, já que nunca houve na história da aviação a criação de uma marca nova a partir de uma associação ou incorporação entre empresas. Não foi uma decisão fácil, pois foi necessário coragem para substituir marcas poderosas e históricas como LAN e TAM. Foi também uma decisão lógica, pois a unificação da identidade propiciará, com o passar do tempo, uma grande economia de escala, com a simplificação de processos em praticamente todas as frentes.

Em 2016, pretendemos ampliar nossa posição hegemônica na América Latina. E cada vez mais voaremos para mais destinos com uma única identidade, a mesma disposição de superar as adversidades e a força da coesão para crescer com rentabilidade.

Mauricio Amaro
Presidente do Conselho de Administração
Grupo LATAM Airlines



Preocupados com a experiência do cliente

Prezados Acionistas,

A consolidação da LATAM como uma das companhias aéreas líderes na América Latina em termos de qualidade e serviço tem sido a nossa prioridade nos últimos anos. Ressaltamos sempre que a única maneira de obtermos sucesso é por meio de uma proposta de valor diferenciada aos nossos passageiros. Às vésperas de um marco importante, o lançamento da nossa nova marca, continuamos com a certeza de que trabalhamos com a estratégia certa para alcançar a nossa aspiração de tornar a LATAM uma das melhores companhias aéreas do mundo.

Gostaria de aproveitar a oportunidade para compartilhar com vocês o trabalho que realizamos no último ano. Falar da LATAM é falar de mudanças. Mudanças essas que nos abriram um mundo de possibilidades e nos permitiram desenvolver uma nova cultura, colocando o cliente no centro de todos os nossos planos estratégicos. A LATAM não só combina o que há de melhor nas trajetórias da LAN e da TAM, mas também desenvolve

um planejamento detalhado para oferecer aos nossos clientes muito mais que a simples soma das partes.

Estamos realizando essas mudanças em um contexto regional altamente complexo e desafiador, o que nos obriga a ser eficientes, estar atentos aos nossos custos e concentrar nossos esforços somente em aspectos estratégicos. As iniciativas que definimos como foco são aquelas que nos permitirão construir um produto diferenciado. A oferta da melhor rede de destinos, de uma experiência digital de vanguarda e de uma equipe de atendimento voltada para o cliente garantirá a continuidade do nosso crescimento.

Neste sentido, seguimos trabalhando para otimizar nossa malha aérea e nossas conexões na América do Sul, oferecendo aos nossos passageiros uma conectividade incomparável dentro da região. A Companhia continuará focada em fortalecer seus principais hubs, permitindo o aumento da conectividade do Grupo na América Latina, na América do Norte, no Caribe, na Europa e, agora, também na África.

| MENSAGEM
DO CEO

Em 2015, investimos mais de US\$ 50 milhões na implementação de avanços digitais que nos permitiram aprimorar as tarefas dos nossos funcionários e a experiência de viagem dos nossos passageiros, oferecendo um melhor serviço antes e durante o voo, com o objetivo de criar uma experiência de viagem única e uma vantagem competitiva para a Companhia. Dentre as inovações apresentadas neste ano, destacam-se a implementação do novo sistema de entretenimento de bordo sem fio para dispositivos pessoais, por meio do qual os passageiros têm acesso a filmes, seriados e vídeos em seus próprios dispositivos móveis; e o novo aplicativo para smartphones, que permitirá que os nossos passageiros administrem todas as variáveis da sua viagem, além de contar com um bilhete de embarque eletrônico. Também foram distribuídos mais de três mil tablets aos funcionários da LATAM, contribuindo para a excelência do atendimento prestado por cada um deles, direta ou indiretamente, aos nossos passageiros.

Destaco ainda o nosso compromisso diário de ser uma companhia transparente e responsável com nossos clientes e investidores, contribuindo, assim, de maneira significativa

para a América Latina. Esse esforço se refletiu no reconhecimento da Companhia, pelo segundo ano consecutivo, como uma das duas únicas companhias aéreas do mundo a fazerem parte do Índice Dow Jones World de Sustentabilidade. Com essa conquista, integramos o seleto grupo de companhias líderes em sustentabilidade, devido ao nosso desempenho econômico, social e ambiental, com foco no longo prazo.

Trabalhamos com convicção e paixão, dando o nosso melhor para chegar até aqui. Além de agradecer aos nossos acionistas por sua confiança, gostaria de reconhecer especialmente as mais de 50 mil pessoas de diversas nacionalidades que fazem parte da Companhia. Seu esforço e sua dedicação têm sido essenciais para a consolidação deste projeto único e histórico, que é tornar a LATAM uma operadora global, preparada para competir entre as maiores empresas do setor aéreo mundial, gerando valor para os nossos acionistas, os nossos stakeholders e a sociedade em geral.

Enrique Cueto
CEO Grupo LATAM
LATAM Airlines Group

O maior grupo aéreo da região

A LATAM Airlines Group S.A. (aqui referida como "LATAM", "Grupo LATAM" ou "a Companhia") é o maior grupo de transporte aéreo da América Latina, com operações domésticas em seis países da América do Sul: Argentina, Brasil, Chile, Colômbia, Equador e Peru, que juntos representam cerca de 90% do tráfego regional. Esta diversificação garante uma vantagem competitiva única na região, através da oferta da melhor conectividade dentro, de e para o subcontinente, chegando a cerca de 137 destinos em 25 países do mundo.

Em 2015, a Companhia anunciou a marca LATAM como a identidade corporativa única sob a qual todas as companhias aéreas que integram a Companhia irão operar, o que significa que as marcas LAN e TAM deixarão de existir. A partir do primeiro semestre de 2016, de maneira gradual, a nova imagem corporativa começará a ser vista nos espaços físicos, aeronaves, escritórios comerciais, websites e uniformes, entre outros, e estima-se que o processo de unificação da marca seja concluído em 2018. Esta decisão visa unir o melhor das duas marcas e ter uma única equipe, tanto dentro da organização quanto perante o cliente, que se identifique com uma única companhia aérea.

A meta da LATAM é posicionar-se como um dos três grupos aéreos mais importantes do mundo até 2018, e para isso tem uma estratégia clara e definida, baseada em cinco fatores críticos, dentre os quais destacamos liderança em malha, marca líder em experiência do cliente e competitividade de custos, pilares que a Companhia definiu como inegociáveis. Foi

desta forma que, apesar do complexo cenário econômico observado no último ano, que levou à queda da demanda aérea regional, a LATAM manteve seus planos estratégicos inalterados, com a certeza de que esta é uma aposta sólida e com visão de longo prazo.

Através do crescimento permanente da malha de voos e conexões dentro, de e para a América do Sul, a LATAM busca fornecer a melhor conectividade aos clientes. Neste sentido, é essencial o fortalecimento de seus principais hubs nos países de língua espanhola, com ênfase para o aeroporto de Guarulhos, no Brasil, a principal porta de entrada da região. A isto somam-se inúmeras alianças e acordos comerciais firmados com as principais operadoras do setor mundial, que permitem à Companhia oferecer cada vez mais destinos, com melhores horários, conexões e preços aos passageiros, alcançando cerca de 121 destinos adicionais através desses acordos. Vale destacar que todas as companhias aéreas de passageiros que fazem parte da LATAM são membros da oneworld, aliança global composta pelas companhias aéreas de maior prestígio do mundo.

Com relação ao serviço, o foco está em oferecer a melhor experiência de viagem ao passageiro e consolidar a liderança da marca regionalmente. O compromisso da LATAM é continuar investindo em tecnologias móveis e digitalização de serviços, a fim de oferecer uma proposta de valor diferenciada e posicionar-se como a companhia aérea preferida da América do Sul, onde 2/3 dos passageiros da região



| ESTRATÉGIA
DE NEGÓCIOS



ESTRATÉGIA
DE NEGÓCIOS

viajarão até 2028 (atualmente, um em cada dois passageiros sul-americanos viajam com companhias aéreas do grupo).

Outro eixo fundamental da estratégia da LATAM é ter uma estrutura de custos mais competitiva, um fator crítico neste setor para conseguir competir de maneira rentável. Atualmente, a Companhia está comprometida com um plano de economia de 5% dos seus custos operacionais até 2018. Esta economia soma-se à otimização de custos decorrentes da reestruturação do nosso plano de frota.

Em dezembro de 2015, a LATAM operava uma frota composta por 331 aeronaves, destacando-se entre as mais modernas e jovens do mundo. Durante este período, a Companhia continuou avançando em seu plano de renovação de frota, iniciado em 2012, que visa retirar de operação gradualmente as aeronaves mais antigas, substituindo-as por aeronaves mais eficientes e maiores e destinando-as aos mercados mais adequados. Isto permite a inauguração de novas rotas de forma rentável e a otimização do rendimento da frota e da malha.

Além disso, é importante destacar que a LATAM aplica um modelo de negócios único no mundo, baseado na combinação bem-sucedida das operações de passageiros e carga, que lhe permite maximizar a ocupação das aeronaves de passageiros através do uso dos compartimentos de carga para transportar carga, além do uso dos aviões cargueiros,

diversificando sua receita. A flexibilidade proporcionada por esse modelo permite à Companhia rentabilizar suas rotas, mitigar efeitos sazonais e aumentar suas taxas de ocupação. Em dezembro de 2015, 83% das receitas da Companhia eram geradas pela operação de passageiros e 13% pela operação de cargas, entre outros.

Todo o trabalho desenvolvido pelo Grupo LATAM é baseado em uma visão de empresa sustentável com seus diferentes STAKEHOLDERS. Esta visão está baseada em dinâmicas de relacionamento e negócios que perduram e geram valor para a sociedade como um todo. Para a LATAM, desta forma é possível avançar na construção do seu compromisso para o futuro, através de um trabalho que se manifesta no dia-a-dia.

Neste sentido, a LATAM está constantemente identificando temas relevantes que podem impactar tanto a Companhia quanto seus STAKEHOLDERS, o que nos permite administrar os pontos críticos e estabelecer oportunamente planos de ação para mitigar os principais impactos e/ou riscos, incluindo o monitoramento e acompanhamento anual destes, e a divulgação dos resultados através de seu relatório de sustentabilidade.

Durante o ano de 2015, diversos elementos foram considerados, dentre eles a gestão de ecoeficiência, a mitigação das mudanças climáticas, a redução de ruídos, a conectividade e a relação com o cliente, a saúde e a segurança

no ar e na terra, a retenção de talentos e controle da rotatividade, o relacionamento com o governo e especificidades regulatórias, a sustentabilidade econômico-financeira, o fomento ao turismo sustentável e a gestão sustentável de fornecedores.

Construímos uma história em comum



1975

O capitão Rolim Adolfo Amaro funda a TAM Transportes Aéreos Regionais.

1976

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

1983

A Constituição da Línea Aérea Nacional – Chile Limitada através da CORFO.

1985

A LAN passa a ser uma sociedade anônima.

1986

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

1989

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

Construímos uma história em comum



1990

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

1993

A TAM estabelece o TAM Fidelidade, primeiro programa de fidelidade do setor aéreo do Brasil.

1994

Chega ao auge o processo de privatização da companhia com a aquisição de 98,7% das ações da sociedade pelos atuais controladores e outros acionistas.

1996

A TAM compra a companhia aérea Lapsa do governo paraguaio e cria a TAM Mercosul/ Início dos voos São Paulo – Assunção.

1997

A LAN lista suas ações na Bolsa de Nova York, sendo a primeira companhia aérea latino-americana a negociar ADRs nessa importante Bolsa de valores.

1998

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

Construímos uma história em comum



1999

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

Inauguração das operações para a Europa, por meio de um acordo de código

2000

A LAN se incorpora a Oneworld®.

2001

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

Fundação do Centro de Tecnologia e da Academia de Serviços em São Paulo.

2002

Parceria da LAN com a Qantas e com a Lufthansa Cargo.

2003

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

2004

Mudança da imagem corporativa: LAN Airlines S.A.

A TAM inicia os voos para Santiago/ Lançamento da nova classe executiva para os voos com destino a Paris e Miami.

Construímos uma história em comum



2005

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

A TAM S.A. abre capital na BOVESPA/ Lançamento dos voos para Nova York e Buenos Aires.

2006

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.

2007

Implementação do modelo Low Cost nos mercados domésticos. Aumento de capital em US\$ 320 milhões.

Lançamento da rota Milão e Córdoba/ Autorização da ANAC para iniciar voos para Madri e Frankfurt.

2008

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

A companhia recebe seu primeiro Boieng 777-300ER

2009

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

Lançamento do Multiplus Fidelidade/ Aquisição da Pantanal Linhas Aéreas.

2010

Compra da companhia aérea colombiana Aires.

A TAM ingressa oficialmente na STAR ALLIANCE.

Construímos uma história em comum



2011

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

2012

Nasce o LATAM AIRLINES GROUP, por meio da combinação de negócios da LAN e da TAM.

2013

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

2014

Entrada da TAM na aliança oneworld e completou a participação de todas as companhias de transporte de passageiros da LATAM Airlines Group nessa mesma aliança global.

A LATAM desenvolveu um sólido plano estratégico para os próximos quatro anos (2015-2018), com o objetivo de se tornar um dos mais importantes grupos de companhias aéreas do mundo.

2015

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

Colocação privada de (EETC) com um montante agregado de US\$1.020 MM: Primeiro na América Latina.

Nova frota para oferecer o melhor serviço

O plano de frota da LATAM busca a manutenção da liderança em eficiência, através da constante renovação de suas aeronaves e da incorporação de tecnologias de alto rendimento, melhorando o produto ofertado e contribuindo para a proteção do meio ambiente.

Durante o ano de 2015, a Companhia operou uma frota composta por 327 aeronaves com idade média inferior a 7 anos, destacando-se entre as mais modernas e jovens do mundo. Neste período, foram incorporadas 23 aeronaves de modelos maiores e mais eficientes, dentre as quais destacam-se os modelos Airbus A321, Boeing 787-9 e o primeiro Airbus A350. Paralelamente, a Companhia continuou avançando no plano de eliminação de aeronaves mais antigas, retirando da frota um total de 19 aviões, dentre eles os últimos sete aviões Dash Q200, três A340 e três A330. Este último modelo será retirado completamente da frota durante o ano de 2016.

Para desenvolver sua operação de passageiros de curta distância (voos em rotas domésticas e regionais dentro da América do Sul), a LATAM utilizou uma frota composta por 240 aeronaves em 2015, principalmente da família Airbus A320. No período, a Companhia recebeu 15 modelos A321, a maior versão da família, completando um total de 36 aeronaves deste tipo ao final do exercício.

No médio prazo, a Companhia busca estabelecer uma frota de curta distância unicamente composta por aeronaves da família A320, incorporando aeronaves de tecnologia moderna, como os modelos

A320neo e A321neo, que representam uma economia de custos por assento de 5,4% e 12,9%, respectivamente, em comparação ao A320. Além disso, o A320neo é uma nova opção que possui motor mais eficiente e novos sharklets (dispositivos de tecnologia avançada instalados nas asas para reduzir sua resistência aerodinâmica), permitindo uma economia de aproximadamente 15% no consumo de combustível e redução das emissões anuais em aproximadamente 3,6 mil toneladas de CO₂ por aeronave. A LATAM possui pedidos de 67 aeronaves modernas da família A320, a serem recebidas a partir de 2016.

Com relação à operação de passageiros de longa distância, a Companhia utilizou neste período uma frota composta por 76 aeronaves, duas a menos que em 2014. Isto é resultado do plano de frota executado pela LATAM, que visa padronizar sua frota de aeronaves e aumentar a oferta através da aquisição de modelos maiores e mais modernos, a fim de manter a liderança em eficiência. Por isso, em 2015 foram incorporadas sete aeronaves B787-9 à frota LATAM, que possuem tamanho médio e fuselagem larga, cuja tecnologia melhora significativamente a experiência de voo dos passageiros. Com espaço para 313 passageiros (283 assentos na classe Econômica e 30 assentos na classe Premium Business), o B787-9 possui capacidade 28% superior para passageiros e 51% superior para carga em comparação ao B767. Além disso, consome até 20% menos combustível que as aeronaves similares, e reduz em até 20% sua emissão de CO₂. Cabe destacar que a LATAM é a única



| FROTA



| FROTA

companhia aérea da América Latina que opera o B787 Dreamliner em suas versões 8 e 9.

Além disso, neste período foi implementado o programa LATAM Fuel Efficiency Program, que visa reduzir os custos com combustível, melhorar a eficiência e reduzir as emissões de gases de efeito estufa. Como resultado da aplicação de diversos projetos operacionais e tecnológicos com este foco, a Companhia reduziu seu consumo de combustível em 38 milhões de galões, equivalente a uma redução de 360.000 toneladas de CO₂, gerando uma economia de US\$70 milhões.

Sempre apostando na inovação e na melhor experiência de viagem para os passageiros, em 2015 a Companhia anunciou também o lançamento de novas cabines para suas aeronaves de longa distância, e a frota 787-9 foi a primeira a incorporá-las. As cabines unificadas da LAN e da TAM são uma amostra concreta da fusão entre as duas companhias aéreas. A nova proposta foi inspirada nas cores e texturas da região, e pretende refletir o equilíbrio entre a paixão da cultura da América do Sul e a elegância dos tons naturais.

Além disso, um dos grandes acontecimentos do ano foi a chegada do primeiro Airbus A350, de um total de 27 aeronaves deste modelo para os quais a LATAM possui ordens de compra. Esta aeronave foi incorporada à frota da TAM em dezembro, marcando a entrada de uma nova geração de aeronaves de longa distância na frota da Companhia, além de torná-la a primeira companhia aérea da América Latina a operar este

modelo e a quarta no mundo. Os voos comerciais do A350 da TAM terão início em abril de 2016 na rota São Paulo-Madri, e a rota São Paulo-Orlando será inaugurada no segundo semestre. O A350 é um produto de tamanho médio e alta tecnologia, que se destaca por apresentar um custo por ASK (CASK) até 24% inferior em comparação a outras aeronaves de tamanho similar, como o Airbus A330, e uma redução das emissões de CO₂ equivalentes. O modelo tem espaço para 348 passageiros, 318 na classe Econômica e 30 na classe Premium Business, oferecendo novos níveis de conforto durante o voo, com uma cabine extralarga que proporciona mais espaço individual em ambas as classes.

Com relação ao negócio de carga, o foco da Companhia é otimizar o uso da capacidade de carga nas aeronaves de passageiros, plano que considera a redução gradual do número de aeronaves de carga exclusivas. Desta forma, a LATAM encerrou o ano com uma frota operacional composta por 11 aeronaves, duas a menos que no final de 2014, com oito aeronaves Boeing 767F e três Boeing 777F, este último sendo o avião de carga exclusivo mais moderno do setor nesta classe.

Vale mencionar que no final de 2014 a Companhia assinou um contrato para arrendar três aeronaves B767F para uma operadora de carga fora da região, que foi mantido até 2015, proporcionando um melhor uso de seus ativos. Além disso, neste ano a LATAM firmou um contrato de arrendamento de uma de suas aeronaves B777, também com uma operadora de carga de fora da América do Sul.



| NOSSA EMPRESA · FROTA

No âmbito do plano de redução de custos que está sendo implementado na Companhia, no segundo semestre de 2015 foi anunciada uma reestruturação de suas obrigações de frota para o período de 2016-2018, com o objetivo de reduzi-las em aproximadamente 40%, ou US\$3,0 bilhões, através de adiamentos e vendas de aeronaves de longa e curta distância.

| MANUTENÇÃO

Com instalações no Brasil e no Chile, a unidade de Manutenção, Reparos e Operações da LATAM (MRO) é encarregada da manutenção pesada das aeronaves do grupo, além de atender eventualmente a terceiros. No Brasil, a unidade está localizada no Polo Tecnológico de São Carlos (SP/Brasil), ocupando uma área de 100 mil m², que conta com uma pista exclusiva de 1.720 metros. Já no Chile, a unidade ocupa uma área de 10 mil m² no Aeroporto Internacional de Santiago. Ambas as unidades fornecem 75% da manutenção pesada requerida pelo grupo de companhias aéreas. Os serviços que não são executados pela unidade são terceirizados para alguns de seus parceiros de MRO no mundo todo, como a Mexicana, a Coopesa Eithad Airways e a Tap Brasil.

A MRO da LATAM é certificada e auditada pelas principais autoridades aeronáuticas internacionais dos Estados Unidos, Europa, Brasil, Chile, Argentina, Equador, Paraguai e Canadá, entre outras, para Manutenção Pesada, Reparo e Revisão de Componentes

para as famílias Airbus A320 e A330, Boeing 767, 787, ATR-42/72, e Embraer E-Jet 170/190. A Companhia também mantém recursos menores para reparo e revisão de componentes de aeronaves dos modelos Airbus A340 e Boeing 777.

Em 2015, a MRO consumiu, efetivamente, 1,23 milhões de horas-homem, uma variação de 2,7% em comparação a 2014, além de ter atendido 158 aeronaves da frota da LATAM e reparado aproximadamente 60 mil componentes entregues à operação de manutenção. Além disso, ampliou a rede de fornecedores externos de MRO, o que já resultou na execução bem-sucedida das primeiras manutenções maiores da frota B787 na MRO de Eithad, em Abu Dhabi, nos Emirados Árabes Unidos.

Neste período também gerou-se capacidade de reparo de componentes da nova frota A350 em São Carlos, Brasil, que integrará a frota da LATAM nos próximos anos. A unidade de MRO da LATAM também realizou a instalação do novo sistema de entretenimento de bordo sem fio, o LATAM Entertainment, que já se encontra disponível em 73% da frota de curta distância LAN e TAM, processo realizado nas bases do Chile, Brasil e em MROs externas da rede.

Vale destacar que há mais de 5 anos as atividades de manutenção da LATAM contam com processos de produção e suporte, otimizados através da metodologia LEAN, que deram início, em 2014, a uma etapa de automatização e integração dos procedimentos através de sistemas de informação integrados. Isto permite melhorar 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.

Além do desenvolvimento destes sistemas de informação, em 2015 houve expansão do uso de tablets em toda a rede de manutenção, com uma cobertura que chegou a todas as unidades dos países de língua espanhola onde a Companhia atua. Em 2015, foram implementados 308 iPads na rede de manutenção destes países, atendendo a 1.195 técnicos. O plano para 2016 é implementar mais 322 iPads no Brasil, atendendo mais 1.282 técnicos.

Dentre outros eventos do exercício, destaca-se a conclusão das obras do novo e moderno hangar de manutenção da Companhia no aeroporto internacional de Miami, em julho de 2015, que permite fortalecer Miami como uma unidade estratégica no hemisfério norte, complementando a oferta das unidades do Chile, Peru e Brasil. Com 6.140 m², o hangar e a infraestrutura adjacente (oficina, armazéns e escritórios) exigiram um investimento de US\$16,4 milhões, sendo o primeiro do Grupo LATAM nos Estados Unidos.



A 31 DE DEZEMBRO DE 2015	Fora de Balanço	Em Balanço	Total
 FROTA PASSAGEIROS			
Airbus A319-100	12	38	50
Airbus A320-200	59	95	154
Airbus A321-200	10	26	36
Airbus A330-200	2	8	10
Airbus A350-900	0	1	1
Boeing 767-300	4	34	38
Boeing 777-300 ER	6	4	10
Boeing 787-8	4	6	10
Boeing 787-9	4	3	7
TOTAL	101	215	316
 FROTA CARGA			
Boeing 777-200F	2	2	4
Boeing 767-300F	3	8	11
TOTAL	5	10	15
TOTAL FROTA	106	225	331

Nota: A tabela inclui utrês B767-300F e no B777-200F estão sendo alugadas por um operador de carga fora da região.



| FROTA

| NOSSA EMPRESA · FROTA

| FROTA NARROW BODY

AIRBUS A319-100

LONGITUDE	33,8 mts
ENVERGADURA	34,1 mts
NÚMERO DE ASSENTOS	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 ASSENTOS	156-168-174
VELOCIDADE DE CRUZEIRO	830 km/h
MÁXIMO DECOLAGEM	77.000 kg



AIRBUS A321-200

LONGITUDE	44,5 mts
ENVERGADURA	34,1 mts
NÚMERO DE ASSENTOS	220
VELOCIDADE DE CRUZEIRO	830 km/h
MÁXIMO DECOLAGEM	89.000 kg



| FROTA WIDE BODY

AIRBUS A330-200

LONGITUDE	58,8 mts
ENVERGADURA	60,3 mts
NÚMERO DE ASSENTOS	223
VELOCIDADE DE CRUZEIRO	872 km/h
MÁXIMO DECOLAGEM	230.000 kg



AIRBUS A350-900

LONGITUDE	66,8 mts
ENVERGADURA	64,8 mts
NÚMERO DE ASSENTOS	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 ASSENTOS	221 - 238
VELOCIDADE DE CRUZEIRO	851 km/h
MÁXIMO DECOLAGEM	186.880 kg



| FROTA WIDE BODY

BOEING 777-300 ER

LONGITUDE	73,9 mts
ENVERGADURA	64,8 mts
NÚMERO DE ASSENTOS	379
VELOCIDADE DE CRUZEIRO	894 km/h
MÁXIMO DECOLAGEM	346.500 kg



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 787-8

LONGITUDE	56,7 mts
ENVERGADURA	60,2 mts
NÚMERO DE ASSENTOS	247
VELOCIDADE DE CRUZEIRO	903 km/h
MÁXIMO DECOLAGEM	227.900 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



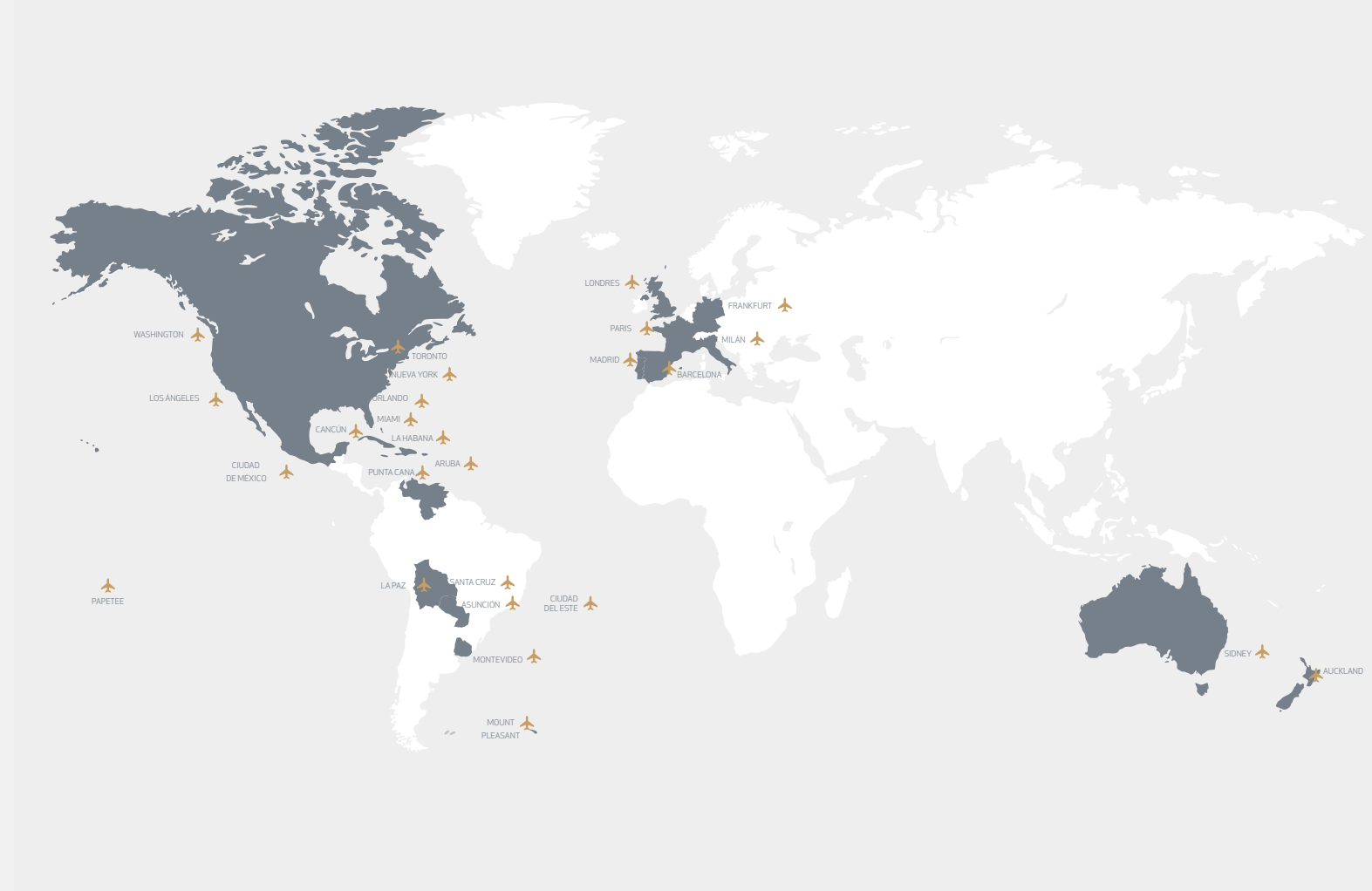
BOEING 787-9

LONGITUDE	62,8 mts
ENVERGADURA	60,20 mts
NÚMERO DE ASSENTOS	313
VELOCIDADE DE CRUZEIRO	903km/hr
MÁXIMO DECOLAGEM	252.650 kg





27 Destinos internacionais





14 Destinos doméstico Argentina





44 Destinos domésticos Brasil





15 Destinos Domésticos + Isla De Pascua





14 Destinos domésticos Colombia





5 Destinos domésticos Ecuador

 GALÁPAGOS BALTRA ✈️
 GALÁPAGOS SAN CRISTÓBAL ✈️

QUITO ✈️
GUAYAQUIL ✈️
CUENCA ✈️



16 Destinos domésticos Peru





I DESTINOS

11 Destinos só Carga





121 Destinos Código Compartilhado





| PESSOAS

Contamos com mais de 50 mil colaboradores

A LATAM é uma companhia aérea não apenas multinacional, mas também multicultural. Em dezembro de 2015, os recursos humanos da Companhia eram compostos por 50.413 pessoas de 62 nacionalidades diferentes, localizadas em 26 países.

Neste contexto, é importante destacar o papel decisivo que o departamento de Recursos Humanos desempenhou nos últimos três anos para reduzir os impactos que toda mudança organizacional gera na vida das pessoas, sobretudo considerando a multiculturalidade que diferencia a equipe humana da empresa.

Em 2015, foi anunciada a nova cultura LATAM, que define os valores centrais que inspiram o trabalho dos colaboradores, estabelecendo uma identidade comum dentro da organização e perante o cliente. Esta cultura corporativa é baseada em quatro pilares fundamentais, sendo o primeiro deles a “paixão pela segurança” (colocar a segurança antes de tudo). Além disso, a LATAM atribui grande importância ao cuidado com o cliente, que requer estar sempre alerta às suas necessidades e oferecer-lhe o melhor serviço. Neste sentido, há a busca pela excelência e pela superação constante. O quarto pilar é a paixão pela equipe (“trabalhamos como uma só equipe”), onde cada integrante se reconhece como uma única identidade em prol de objetivos comuns.

Com relação à segurança da força de trabalho, neste período foram implementadas ferramentas de gestão que buscam eliminar possíveis riscos através de regras, padrões

e procedimentos, e obter os melhores indicadores neste sentido. Graças a estas medidas, a afiliada Andes, responsável por todos os serviços terrestres das aeronaves, reduziu em 27% sua taxa de acidentes no Chile, gerando economias diretas para a Companhia de aproximadamente US\$ 660,000 por ano.

Com relação à capacitação, destacou-se a implementação de um novo modelo de trabalho que centraliza a elaboração de todos os cursos, tanto presenciais quanto de e-learning, e as tarefas de coordenação e logística para a execução de todos os treinamentos do Grupo LATAM. Para isso, foi criada a Escola de Excelência e a Gerência de Shared Services.

No primeiro caso, a centralização tem por objetivo garantir a qualidade e consistência dos treinamentos da Companhia, padronizar os programas de estudo e obter eficiência nos recursos de pessoas e custos relacionados à elaboração de cursos para a solução de problemas comuns. Neste contexto, foram realizados 159 cursos de e-learning e 57 cursos presenciais em áreas operacionais e comerciais.

Por sua vez, através da Gerência de Shared Services, em uma primeira etapa foi centralizada a coordenação e logística das atividades de treinamento para o Chile e o Brasil. O objetivo desta iniciativa é gerar eficiência através da padronização das tarefas. Assim que o sistema for implementado por completo, terá início a segunda etapa, que consiste em expandir o serviço para os outros países da holding.



| PESSOAS

Além disso, neste período foram desenvolvidas e implementadas oficinas de cultura corporativa “Construindo a LATAM: Nosso Propósito”, voltadas para pessoas que atuam nas áreas de call center, vendas, aeroportos e serviço de bordo (mais de 30 mil funcionários), bem como cursos de iniciantes para os novos integrantes dessas áreas. O mais importante e inovador deste programa é que ele foi realizado por executivos da Companhia.

De forma complementar, foram elaboradas e implementadas oficinas no formato e-learning, com o objetivo de oferecer ferramentas básicas de gestão para líderes em tópicos relacionados a entrevistas de seleção e feedback.

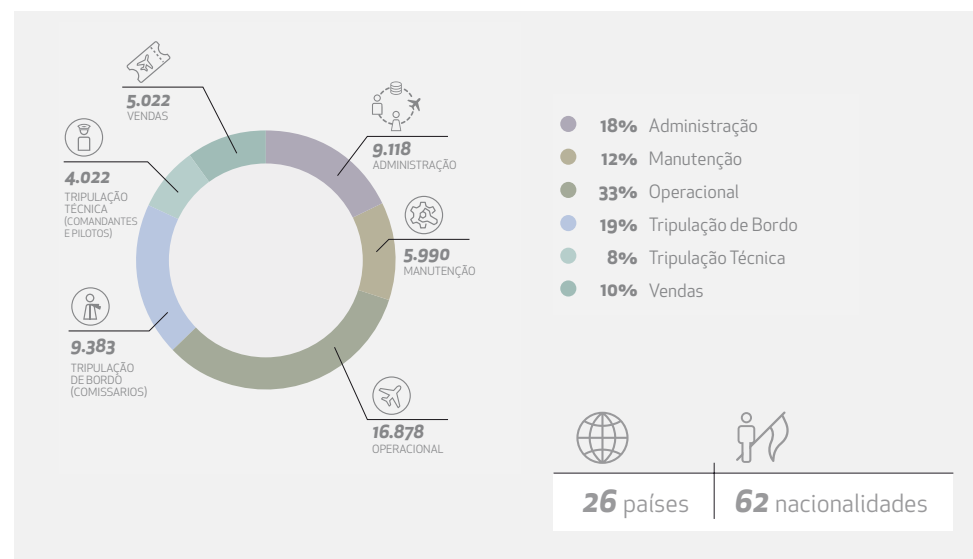
Além disso, com o apoio da área Jurídica da LATAM, em 2015 deu-se continuidade ao desenvolvimento do curso de Código de Conduta, de maneira transversal dentro da organização, que pretende ensinar os mais de 50 mil colaboradores a desenvolverem-se sem realizar atividades ou aderir a condições que os vinculem a atividades ilegais e, desta maneira, envolver a LATAM como um todo nesse compromisso. Em dezembro de 2015, o status de atendimento era de 84%.

| PESSOAS POR PAÍS



*Total de funcionários latam por função

| TOTAL DE FUNCIONÁRIOS LATAM POR FUNÇÃO



*Distribuição de pessoas dependendo do país de trabalho, com destaque para as quantidades de mercado doméstico e o "outro" para a equipe no resto do mundo.

| LATAM AIRLINES GROUP S.A.

RUT: 89.862.200-2

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.". Um resumo do registro da Ata de tal Assembleia foi registrado no Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces na folha 25.128 número 18.764 relativo ao ano de 2004 e publicado no Diário Oficial de 21 de agosto de 2004. A data efetiva da alteração do nome foi 08 de setembro de 2004.

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.". 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).



| INFORMAÇÕES
CORPORATIVAS



INFORMAÇÕES
CORPORATIVAS

ESCRITÓRIO PRINCIPAL

Avenida Presidente Riesco 5711, Piso 19
Las Condes, Santiago, Chile
Tel: (56) (2) 2565 2525
BASE DE MANUTENÇÃO
Aeroporto Arturo Merino Benítez
Santiago, Chile
Tel: (56) (2) 2565 2525

CÓDIGO DE BOLSA

LAN- Bolsa de Comércio de Santiago
LFL- Bolsa de Valores de Nova York
LATM33 - Bolsa de Valores de São Paulo

INFORMAÇÕES FINANCEIRAS

Relações com Investidores
LATAM Airlines Group S.A.
Avenida Presidente Riesco 5711, Piso 20
Las Condes, Santiago, Chile
Tel: (56) (2) 2565 8785
Email: Investor.Relations@lan.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 DEPOSITÁRIO 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 Custódia
Tel: (56) (2) 2320 3320

BANCO DEPOSITÁRIO/CUSTÓDIA BDRS

Itaú Corretora de Valores S.A.
Rua Ururai, 111 - Prédio II - Piso Térreo
Tatuapé - São Paulo/SP
CEP: 03084-010
A/C: Unidade Dedicada Produto ADR/BDR
Tel.: 55 11 2797 3411
Email: dr.italu@italu-unibanco.com.br

AUDITORES INDEPENDENTES

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.lan.com

www.tam.com.br



| CONSELHO
DE ADMINISTRAÇÃO



| PRINCIPAIS
EXECUTIVOS



| PRÁTICAS DE
GOVERNANÇA CORPORATIVA



| ESTRUTURA DE
PROPRIEDADE E
PRINCIPAIS ACIONISTAS



| POLÍTICA
FINANCEIRA





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
Presidente do Conselho de Administração
RUT: 48.143.165-4

Mauricio Rolim Amaro é membro do Conselho de Administração desde junho de 2012. Ele atua como presidente do Conselho desde setembro de 2012 e foi reeleito em abril de 2015. Ocupou diversas posições no Grupo TAM e atuou como piloto profissional na TAM Linhas Aéreas S.A. e TAM Aviação Executiva S.A. É integrante do Conselho de Administração da TAM S.A. desde 2004, ocupando a vice-presidência desde abril de 2007. Também é diretor executivo da TAM Empreendimentos e Participações S.A. e preside os Conselhos de Administração da Multiplus S.A. (subsidiária da TAM S.A.) e da TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.



| HENRI PHILIPPE REICHSTUL
Conselheiro
RUT: 48.175.668-5

Henri Philippe Reichstul juntou-se ao Conselho de Administração em abril de 2014 e foi reeleito em abril de 2015. Ele 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 da TAM e do Grupo LATAM, é membro dos Conselhos de Administração da Repsol YPF, Peugeot Citroën e SEMCO Partners, entre outros. Reichstul é economista formado pela Faculdade de Economia e Administração da Universidade de São Paulo e possui pós-graduação na mesma disciplina pela Hertford College da Universidade de Oxford.



| GEORGES DE BOURGUIGNON

Conselheiro

RUT: 7.269.147-4

Georges de Bourguignon foi eleito diretor do Grupo LATAM Airlines em setembro de 2012 e reeleito em abril de 2015. Ele é co-fundador da Asset Chile S.A., um banco de investimento chileno, onde trabalha desde 1993 como diretor executivo. Atualmente, ele também é diretor de K +S Chile S.A. e Spa Salmenes Australes. No passado, participou de vários conselhos de empresas públicas e privadas, além de organizações sem fins lucrativos. Entre 1990 e 1993, ele trabalhou como gerente do Citibank N.A. de instituições financeiras no Chile e foi também professor de economia da Pontifícia Universidade Católica do Chile. Bourguignon é economista nessa universidade e é pós-graduado em administração de empresas pela Universidade da Harvard Business School.



| RICARDO J. CABALLERO

Conselheiro

RUT: 7.758.557-5

Ricardo J. Caballero juntou-se ao Conselho de Administração em abril de 2014 e foi reeleito em abril de 2015. Ele é professor titular de Economia da Ford Internacional e diretor do Laboratório Econômico Mundial no Instituto de Tecnologia de Massachusetts, associado de pesquisa do NBER e assessor do QFR Capital Management LP. Caballero foi chefe do departamento de economia do presidente do MIT (2008-2011) e é consultor e pesquisador, visitando os principais bancos centrais e instituições financeiras internacionais. Sua especialidade e pesquisa de campos são macroeconomia, economia internacional e finanças. Sua pesquisa atual inclui os mercados de capitais globais, episódios especulativos e bolhas financeiras, mecanismos de prevenção de crises sistêmicas e dinâmica de reestruturação.

O ponto central da sua obra política é o regime de gestão e seguros de risco agregado de mercados emergentes e economias desenvolvidas. Ele também escreveu sobre externalidades agregadas de consumo e investimento, taxas de câmbio, crescimento, rigidez de preço, agregação dinâmica, redes e complexidade. Caballero atuou no Conselho Editorial de várias revistas acadêmicas e tem uma extensa lista de publicações em todos os principais periódicos acadêmicos. Em abril de 1998, Caballero foi eleito Fellow da Sociedade Econômetrica e, posteriormente, da Academia Americana de Artes e Ciências em abril de 2010.



| RAMÓN EBLEN KADIS

Conselheiro

RUT: 4.346.062-5

Ramón Eblen Kadis atua no Conselho de Administração do Grupo LATAM Airlines desde junho de 1994, sendo reeleito em abril de 2015. Eblen é presidente de Comercial Los Lagos Ltda., Inversiones Santa Blanca S.A., Inversiones Andes SpA, Granja Marina Tornagaleones S.A. e TJC Chile S.A., além de membro do Grupo Eblen (um dos principais acionistas do Grupo LATAM Airlines).



| CARLOS HELLER SOLARI

Conselheiro

RUT: 8.717.000-4

Carlos Heller Solari, empreendedor, entrou no Conselho de Administração do Grupo LATAM Airlines em maio de 2010 e foi reeleito em abril de 2015. Heller tem vasta experiência nos setores de varejo, comunicações, transportes e agricultura. Ele é presidente do Grupo Bethia que, por sua vez, possui Axxion S.A. e Betlán dois S.A., empresas com significativa participação na LATAM. Por sua vez, preside os conselhos da rede de televisão Megavision S.A., Club Hípico de Santiago, Falabella varejo S.A., Sotraser S.A., Viña Indomita S.A., Viña Santa Alicia S.A., S.A. Express azul e Aero Andina S.A. Além disso, é acionista majoritário e presidente da Azul Azul S.A., concessionária da Corporação de Futebol Profissional da Universidade do Chile.



| GERARDO JOFRÉ MIRANDA

Conselheiro

RUT: 5.672.444-3

Gerardo Jofré Miranda, administrador de empresas e economista, entrou no Conselho de Administração do Grupo LATAM Airlines em maio de 2010 e foi reeleito em abril de 2015. É diretor da Codelco, Chile Enersis e membro do Conselho dos fundos de investimento em bens imobiliários do Banco Santander. Entre 2010 e 2014, foi presidente da Codelco e, entre 2005 e 2010, foi membro dos conselhos 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. Ele também foi presidente da Fundação Saber Mais. Entre 2004 e 2005, foi diretor de seguros para as Américas do Grupo Santander, na Espanha. Entre 1989 e 2004, foi vice-presidente do Grupo Santander no Chile e trabalhou como diretor e presidente de várias empresas do grupo..



| JUAN JOSÉ CUETO PLAZA

Conselheiro

RUT: 6.694.240-6

Juan José Cueto Plaza atuou no Conselho de Administração do Grupo LATAM Airlines a partir de 1994, sendo reeleito em abril de 2015. Cueto atualmente é vice-presidente executivo da Inversiones Costa Verde S.A., cargo que ocupa desde 1990, e atua nos Conselhos de Administração do Consorcio Maderero S.A., Inversiones del Buen Retiro S.A., Costa Verde Aeronáutica S.A., Sinergia Inmobiliaria S.A. e Valle Escondido S.A., Fundación Colunga e Universidad San Sebastián.



| FRANCISCO LUZÓN LÓPEZ

Conselheiro

RUT: 48.171.119-3

Don Francisco Luzón foi eleito diretor do Grupo LATAM Airlines em setembro de 2012 e foi reeleito em abril de 2015. Luzón é assessor do Banco Interamericano de desenvolvimento (BID) e Professor-Líder Visitante da Escola de Negócios China-Europa (CEIBS) em Xangai. Ele é atualmente diretor de imóveis La Haya e foi diretor independente do grupo Willis até janeiro de 2016. Entre 1999 e 2012, Luzón foi vice-presidente executivo para a América Latina do Banco Santander. Neste período, foi também vice-presidente mundial da Universia S.A. Entre 1991 e 1996, foi presidente e conselheiro do grupo bancário Argentaria. Anteriormente, no final de 1987, foi nomeado diretor e diretor-geral do Banco Vizcaya e, em 1988, diretor e diretor-geral do grupo bancário BBV. Durante sua carreira, Luzón ocupou cargos nos conselhos de administração de várias empresas. Mais recentemente, participou do Conselho da empresa global têxtil Inditex-Zara de 1997 a 2012.



PRINCIPAIS
EXECUTIVOS

Nossa experiência
nos torna únicos



| ENRIQUE CUETO PLAZA
CEO do Grupo LATAM Airlines
RUT: 6.694.239-2

Enrique Cueto Plaza é CEO do Grupo LATAM Airlines, posição que ocupa desde a associação da LAN Airlines com a brasileira TAM Linhas Aéreas em junho de 2012. Entre 1983 e 1993, ocupou o cargo de gerente geral da Fast Air, companhia aérea chilena de carga. Cueto possui vasto conhecimento de gestão de companhias aéreas de passageiros e carga, tanto em aspectos comerciais como operacionais, adquirido ao longo dos seus 30 anos de atuação no setor de transporte aéreo. É membro titular do conselho diretor da aliança oneworld® e do conselho diretor da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA). É ainda membro do conselho de administração da fundação Endeavor, organização dedicada à promoção do empreendedorismo no Chile, e presidente da Associação Latino-Americana e do Caribe de Transporte Aéreo (ALTA).



| IGNACIO CUETO PLAZA
CEO da LAN
RUT: 7.040.324-2

Ignacio Cueto é CEO da LAN. Possui uma carreira de mais de 25 anos no setor aéreo. Em 1985, assumiu como vice-presidente de Vendas da Fast Air Carrier, maior companhia de carga nacional da época. Liderou a área comercial e de serviços da empresa no mercado norte-americano. Foi ainda membro do Conselho de Administração da Ladeco (entre 1994 e 1997) e da LAN (entre 1995 e 1997), além de ter ocupado o cargo de gerente geral da LAN CARGO entre 1995 e 1998. Em 1999, assumiu a Gerência Geral de Passageiros da LAN e, em 2005, foi nomeado gerente geral da companhia, cargo que ocupou até a associação com a TAM. Além disso, liderou a criação das afiliadas da LAN Airlines em diversos países da América do Sul, bem como a implementação de alianças essenciais com outras companhias aéreas. Ignacio Cueto faz parte do Grupo Cueto, grupo controlador do Grupo LATAM Airlines.



| CLAUDIA SENDER
Presidente da TAM
ESTRANGEIRO

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.



| ARMANDO VALDIVIESO
Vice-Presidente Sênior Comercial da LATAM
RUT: 8.321.934-3

Armando Valdivieso Montes é vice-presidente sênior Comercial da LATAM, cargo que assumiu em 2015. Anteriormente, Valdivieso foi gerente geral da LAN após a associação entre a LAN e a TAM. Ocupou ainda o cargo de gerente geral de passageiros da LAN desde 2006. Entre 1997 e 2005, ocupou o cargo de gerente geral de Carga da LAN Airlines. De 1995 a 1997, foi gerente geral da Fast Air. De 1991 a 1994, foi vice-presidente da Fast Air nos Estados Unidos, em Miami. É engenheiro civil com MBA Executivo pela Universidade de Harvard.



| CRISTIAN URETA
Vice-presidente Sênior de Carga da LATAM
RUT: 9.488.819-0

Cristian Ureta ocupa o cargo de gerente geral de Carga do Grupo LATAM Airlines desde 2005. De 2002 a 2005, foi vice-presidente de Produção da LAN Cargo. De 1998 a 2002, foi vice-presidente de Planejamento e Desenvolvimento da LAN Cargo. Anteriormente, ocupou o cargo de diretor geral e diretor comercial da MAS Air e gerente de Serviços da Fast Air. Ureta formou-se engenheiro pela Pontifícia Universidade Católica e cursou ainda o Programa de Especialização Executiva da Universidade de Stanford.



| ROBERTO ALVO
**Vice-presidente Sênior Internacional
 e de Alianças da LATAM**
 RUT: 8.823.367-0

Roberto Alvo Milosawlewitsch ocupa o cargo de vice-presidente sênior Internacional e de Alianças do Grupo LATAM Airlines desde 2015. Em seu cargo atual, é responsável pelos resultados do negócio internacional de passageiros da companhia e pela negociação de assuntos relativos à frota. Foi anteriormente vice-presidente de Assuntos Corporativos, cargo que assumiu em agosto de 2008. Alvo ingressou na LAN Airlines em novembro de 2011. Antes de ocupar seu cargo atual, foi diretor Administrativo e Financeiro da LAN Argentina, gerente de Desenvolvimento e Planejamento Financeiro da LAN Airlines e subgerente de Finanças da LAN Airlines. Antes de juntar-se à LAN, ocupou diferentes posições na Sociedad Química y Minera de Chile S.A., importante companhia de mineração não metálica chilena. É engenheiro civil e possui um MBA pelo IMD de Lausanne (Suíça).



| JEROME CADIER
Vice-presidente Sênior de Marketing da LATAM
 RUT: 24.363.805-4

Jerome Cadier ocupa o cargo de vice-presidente de Marketing do Grupo LATAM Airlines desde março de 2013. Anteriormente, trabalhou na Whirlpool Home Appliances do Brasil entre 2003 e 2013, em que ocupou a Gerência Nacional de Vendas e a Vice-presidência de Marketing. Durante esse período, Cadier ocupou ainda por dois anos a Presidência da Whirlpool na Austrália e Nova Zelândia. Entre 1995 e 2002, atuou como consultor para a McKinsey and Company no Brasil. Cadier é engenheiro industrial formado pela Escola Politécnica de São Paulo (1994), com Mestrado pela Kellogg Graduate School of Management (1999).



| JUAN CARLOS MENCIO
Vice-presidente Sênior Legal da LATAM
 RUT: 24.725.433-1

Juan Carlos Menció é vice-presidente de Assuntos Jurídicos e de Compliance para o Grupo LATAM Airlines desde 1º de setembro de 2014. Anteriormente, ocupou o cargo de conselheiro geral para a América do Norte para o Grupo LATAM Airlines e suas empresas coligadas, bem como conselheiro geral para suas operações de carga em todo o mundo, ambos a partir de 1998. Antes de ingressar na LAN, ele trabalhava com advocacia privada em Nova York e na Flórida, representando várias companhias aéreas internacionais. Menció obteve seu Bachelor's Degree in International Finance and Marketing pela University of Miami e seu grau de Juris Doctor pela Universidade de Loyola.



| EMILIO DEL REAL

Vice-presidente Sênior de Pessoas da LATAM
RUT: 9.908.112-0

Emilio del Real Sota é vice-presidente de Pessoas do Grupo LATAM Airlines desde agosto de 2005. De 2003 a 2005, foi gerente de Recursos Humanos da D&S, uma empresa chilena de venda varejista. De 1997 a 2003, ocupou vários cargos na Unilever, incluindo o de gerente de Recursos Humanos da Lever Chile, gerente de Desenvolvimento Executivo para Customer Management na América Latina, além de gerente de Capacitação e Recrutamento. Ele é psicólogo pela Universidade Gabriela Mistral.



| ANDRÉS OSORIO

Vice-presidente Sênior de Finanças da LATAM
RUT: 7.035.559-0

Andrés Osorio é vice-presidente sênior de Finanças do Grupo LATAM Airlines desde agosto de 2013. Ele é formado em engenharia comercial pela Universidad Católica de Chile e possui mais de 20 anos de experiência à frente da área financeira de empresas como Cencosud, em que ocupou por sete anos o cargo de gerente Financeiro Corporativo, e Metrogas, em que foi gerente Financeiro, entre outras. Foi ainda diretor executivo da empresa Indumotora e também sócio da PwC Chile.



| HERNÁN PASMAN

Vice-presidente Sênior de Operações da LATAM
RUT: 21.828.810-3

Hernán Pasman é o vice-presidente sênior de Operações e Manutenção do Grupo LATAM Airlines, cargo que assumiu em outubro de 2015. Entrou para a LAN Airlines em 2005, ocupando o posto de diretor de Planejamento e Controle de Gestão das áreas técnicas. Entre 2007 e 2010, foi vice-presidente de Operações e Manutenção da LAN Argentina. Em 2011, assumiu o cargo de gerente geral da LAN Colômbia. Anteriormente, entre 2001 e 2005, Hernán foi consultor da McKinsey and Company em Chicago. Entre 1995 e 2001, Hernán ocupou posições na Citicorp Equity Investments, Telefônica da Argentina e Motorola da Argentina. Hernán é engenheiro industrial de ITBA (1995) e possui MBA pela Kellogg Graduate School of Management (2001).



| ENRIQUE ELSACA

Vice-presidente Senior SSC da LATAM
RUT: 8.732.095-2

Enrique Elsaca Hirmas é o vice-presidente sênior dos Países de Fala Hispânica do Grupo LATAM Airlines, cargo que assumiu em outubro de 2015. Elsaca começou trabalhando na LAN Airlines em 2004 como vice-presidente de Planejamento. Em 2008, assumiu a vice-presidência de Operações e Serviço da LAN e, posteriormente, em 2012, foi nomeado gerente geral Chile da LAN. Antes de começar na empresa, Elsaca trabalhou na indústria de varejo em Santa Isabel-Cencosud (2000-2004), em consultoria estratégica em Booz, Allen & Hamilton (1997-1999) e na Esso Chile (1991-1995). Elsaca é engenheiro industrial pela Universidade Católica do Chile (1990), com MBA pelo MIT Sloan School of Management (1997).



PRINCIPAIS
EXECUTIVOS

| 2015

Conselheiro	Cargo	Remuneração Conselho (US\$)	Remuneração Diretoria (US\$)	Remuneração SubDiretoria (US\$)	Total (US\$)
Maurício Amaro	Presidente	38.315	0	9.224	47.539
Francisco Luzón López	Director	15.333	0	10.735	26.068
Juan José Cueto Plaza	Director	21.106	0	13.839	34.944
Ramón Eblen Kadis	Director	21.106	23.150	12.261	56.516
Juan Gerardo Jofré Miranda	Director	21.106	28.282	15.344	64.731
Carlos Heller Solari	Director	15.349	0	1.527	16.876
Georges Antoine de Bourguignon Covarrubias	Director	21.106	28.282	12.252	61.639
Ricardo J. Caballero	Director	15.360	0	9.233	24.593
Henri Philippe Reichstul	Director	21.106	0	10.804	31.909

| 2014

Conselheiro	Cargo	Remuneração Conselho (US\$)	Remuneração Diretoria (US\$)	Remuneração SubDiretoria (US\$)	Total (US\$)
Mauricio Rolim Amaro	Presidente	44.096	0	9.621	53.717
María Claudia Amaro	Director	8.221	0	3.289	11.510
Henri Philippe Reichstul	Director	6.157	0	1.642	7.799
Ricardo J. Caballero	Director	16.147	0	11.303	27.450
Juan José Cueto Plaza	Director	22.065	0	14.443	36.508
Ramón Eblen Kadis	Director	22.072	26.887	14.447	36.519
Georges Bourguignon	Director	21.523	28.841	12.523	34.046
José María Eyzaguirre Baeza	Director	4.694	0	1.252	5.946
Carlos Heller Solari	Director	16.592	0	1.475	18.067
Juan Gerardo Jofré Miranda	Director	22.053	29.551	14.435	36.488
Francisco Luzón López	Director	9.992	0	9.593	19.585



· As remunerações de 2015 foram convertidas à taxa de câmbio média de \$ 654,25/ US\$. Note que as remunerações informadas correspondem a taxas por participação mensal em conselhos e reuniões do Conselho de Administração, conforme aprovado na Assembleia Geral Ordinária da sociedade em 28 de abril de 2015.

· Durante o exercício de 2015, tanto o Conselho de Administração quanto o Comitê do Conselho de Administração não incorreram gastos adicionais por consultoria.

Para fins de organização gerencial da LATAM Airlines Group S.A., a Companhia utiliza nomenclaturas ou denominações padrão em empresas nacionais e internacionais, que visam identificar a hierarquia ou senioridade dos diversos executivos que compõem sua administração, bem como os níveis salariais correspondentes a cada um deles.

Conforme mencionado anteriormente, as designações internas do LATAM Airlines Group para fins de hierarquia, supervisão e escala salarial são as seguintes:

1. Vice-presidente Sênior. designação que corresponde aos principais executivos da companhia.

2. Vice-presidente. designação que corresponde a executivos sênior que se reportam ao Vice-Presidente Executivo, a um Vice-Presidente Sênior ou a um Diretor Presidente.

3. Diretor Sênior. designação que corresponde a executivos que se reportam a um Vice-Presidente Sênior ou a um Vice-Presidente.

4. Diretor. designação que corresponde a executivos que se reportam a um Vice-Presidente Sênior ou a um Vice-Presidente.

5. Gerente Sênior. designação que corresponde a executivos que se reportam a um Vice-Presidente, a um Diretor Sênior ou a um Diretor.

6. Gerente. designação que corresponde a executivos que se reportam a um Diretor Sênior, Diretor ou Gerente Sênior.

7. Subgerente ou Coordenador. designação que corresponde a executivos que se reportam a um Gerente Sênior ou Gerente.

O termo “Diretores”, utilizado para informar sobre a remuneração dos executivos da Companhia, é usado no sentido desses cargos ou designações internas, e não no sentido previsto no Artigo IV da Lei Chilena 18.046 das Sociedades Anônimas. As remunerações diretas dos membros do Conselho de Administração da Sociedade constam nesse relatório, na seção respectiva.

Adicionalmente, para efeitos deste Relatório Anual, todas as referências aos “principais executivos” devem ser interpretadas como referência aos cargos internos de Vice-Presidente, Diretor Presidente, Diretor Sênior e Diretor, de acordo com as denominações acima.

No ano de 2015, o Grupo LATAM Airlines pagou aos seus principais executivos (considerando os níveis de Vice-Presidente, Diretor Presidente, Diretor Sênior e Diretor, conforme as nomenclaturas explicadas anteriormente) um total de US\$ 40.404.395 milhões, e outros US\$ 13.789.916 milhões a título de incentivo por desempenho, pagos em março de 2016. Desta forma, a Companhia pagou aos seus principais executivos uma remuneração bruta global de US\$ 54.194.311.

Durante 2014, o Grupo LATAM Airlines pagou a todos os seus principais executivos um montante total de US\$ 44.133.566. Não foram



pagos incentivos por desempenho em 2014; sendo assim, a Companhia pagou aos seus principais executivos uma remuneração bruta global de US\$ 44.133.566.

| PLANOS DE REMUNERAÇÃO

Na Assembleia Geral Extraordinária realizada em 21 de dezembro de 2011, os acionistas da Sociedade aprovaram a emissão de 4.800.000 ações a serem destinadas a planos de remuneração para os funcionários da Sociedade e suas afiliadas ("Plano de Remuneração 2011").

As principais condições do Plano de Remuneração 2011 são:

1. A outorga de opções destinadas a cada colaborador será realizada por partes, nas três seguintes oportunidades: (1) 30% em 21 de dezembro de 2014; (2) 30% em 21 de dezembro de 2015; e (3) 40% em 21 de junho de 2016, sujeito à permanência na Companhia.
2. Uma vez outorgadas as opções, de acordo com as parcelas antes indicadas, o colaborador poderá exercê-las total ou parcialmente; nesse caso, deverá subscrever e pagar as respectivas ações à vista no ato de sua subscrição. Os exercícios parciais não poderão ser em quantidade inferior a 10% do total das opções outorgadas ao colaborador.

3. O prazo para que o colaborador exerça as opções, uma vez outorgadas, expirará em 21 de dezembro de 2016.

4. O preço a ser pago por cada ação destinada ao Plano de Remuneração, no caso de serem exercidas as respectivas opções, será de US\$ 17,22. Tal preço, expresso em dólares, será reajustado de acordo com a variação do Consumer Price Index (CPI), publicado mensalmente pelo Ministério do Trabalho dos Estados Unidos da América, desde a data da fixação do preço até a data de subscrição e pagamento das ações. O pagamento do preço de subscrição será realizado em pesos, moeda nacional, de acordo com o câmbio do dólar norte-americano, publicado no Diário Oficial na mesma data da subscrição e pagamento das ações.

Com relação ao Plano de Remuneração 2011, em 31 de dezembro de 2015 haviam sido outorgadas 4.518.000 ações aos colaboradores da companhia, quase totalmente aos principais executivos, conforme a nomenclatura de cargos corporativos explicada anteriormente. Assim, há um saldo de 282.000 ações a serem outorgadas, sendo que do total outorgado, nenhuma havia sido exercida até aquela data, de acordo com o exposto no item 1 acima.

Na Assembleia Geral Extraordinária realizada em 11 de junho de 2013, os acionistas da Sociedade aprovaram a emissão de



PRINCIPAIS EXECUTIVOS

1.500.000 ações a serem destinadas a planos de remuneração para os funcionários da Sociedade e suas afiliadas ("Plano de Remuneração 2013").

O Plano de Remuneração 2013 possui as seguintes características gerais:

1. As opções outorgadas a cada funcionário tornar-se-ão exercíveis em sua totalidade em 15 de novembro de 2017, sujeito à permanência na Companhia.
2. Uma vez que as opções se tornem exercíveis na data indicada acima, o funcionário poderá exercê-las total ou parcialmente, devendo subscrever e integralizar as respectivas ações no ato da subscrição, em espécie, cheque, vale bancário, transferência bancária ou qualquer outro instrumento ou efeito representativo de dinheiro à vista. Os exercícios parciais não poderão ser em quantidade inferior a 10% do total das opções outorgadas ao colaborador.
3. O prazo para que o colaborador exerça as opções, uma vez outorgadas conforme o item 3 acima, expirará em 11 de junho de 2018. Caso o funcionário não tenha exercido nem renunciado às opções dentro desse prazo, será considerado para todos os efeitos que ele renunciou às opções e que, por consequência, extinguiu-se seu

direito, faculdade, promessa ou oferta em relação à subscrição das ações da sociedade e que o trabalhador renunciou ainda, irrevogavelmente, a qualquer direito ou faculdade em relação a essas ações, liberando a sociedade de qualquer obrigação.

4. El precio a ser pagado por cada acción destinada al Plan de Compensación 2013 en caso de ejercerse las opciones respectivas, será de US\$16,40. A partir del primer día del período de opción preferente y hasta la fecha de suscripción y pago de las acciones, dicho precio expresado en Dólares se reajustará de acuerdo a la variación que experimente el Consumer Price Index ("CPI") publicado mensualmente por el Ministerio del Trabajo de los Estados Unidos de América. El pago del precio de suscripción se realizará en pesos, moneda nacional, de acuerdo con el tipo de cambio Dólar Observado publicado en el Diario Oficial en la misma fecha de la suscripción y pago de las acciones.

Respecto del Plan de Compensación 2013, no existe todavía una fecha definida para su implementación, de manera que no existen acciones asignadas con cargo a este plan.



PRÁTICAS DE GOVERNANÇA CORPORATIVA

A LATAM Airlines Group S.A. é uma sociedade anônima aberta inscrita na Superintendencia de Valores y Seguros 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"), e na BM&FBOVESPA S.A. – Bolsa de Valores, Mercadorias e Futuros, na forma de Brazilian Depositary Receipts ("BDRs").

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, e às leis e regulamentos da República Federativa do Brasil e da Comissão de Valores Mobiliários ("CVM") de tal país, no que corresponde à emissão de BDRs.

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 detalhados 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 DIRECTORES DE 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 Sociedades Anônimas e demais normas aplicáveis, podendo-se destacar as seguintes matérias:

Examinar os pareceres dos auditores externos da LATAM Airlines Group, os balanços e



PRÁTICAS DE GOVERNANÇA CORPORATIVA

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. Dada a similaridade das funções que devem exercer o Comitê de Diretores e o Comitê de Auditoria, o Comitê de Diretores da LATAM Airlines Group exerce como Comitê de Auditoria, devido à mencionada Regra 10A do Exchange Act.

Em 31 de dezembro de 2015, 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. ("Companhia" ou "LATAM") publica o seguinte relatório anual da sua gestão com relação ao exercício de 2015.

I. Composição do Conselho Fiscal e Reuniões.

O Conselho Fiscal 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 Fiscal.

No exercício de 2015, o Conselho Fiscal 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 Fiscal examinou e revisou as demonstrações financeiras da Companhia referentes ao período findo em 31 de dezembro de 2014, bem como aos trimestres findos em 31 de março, 30 de junho e 30 de setembro de 2015,



considerando ainda o parecer emitido sobre as respectivas demonstrações pelos auditores externos da Companhia. As respectivas reuniões do Conselho Fiscal contaram com a participação dos Auditores Externos 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 KPMG, na qualidade de auditores externos da TAM S.A. e suas afiliadas, participou das reuniões do Conselho Fiscal 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.

Em reunião realizada em 16 de março de 2015, o Conselho Fiscal examinou e analisou os relatórios de redução do valor recuperável (impairment) das unidades geradoras de caixa da Companhia, conforme os relatórios correspondentes emitidos pela administração da Companhia e pela consultoria Deloitte, contratada para esta finalidade e que esteve presente e tal reunião. Uma atualização de

tal relatório foi elaborada por uma empresa de consultoria externa e revisado junto à administração e na presença dos Auditores Externos da Companhia, na reunião de 13 de agosto de 2015.

Sistemas de Remuneração de Executivos e Funcionários.

O Conselho Fiscal examinou, nas reuniões realizadas em 6 de abril e 4 de dezembro de 2015, os sistemas de remuneração e planos de remuneração dos gerentes, principais executivos e funcionários da Companhia. Em tais reuniões, foram examinados os planos propostos pela administração e os relatórios dos consultores externos contratados pela Vice-Presidência de Pessoas da Companhia. Outras matérias pertinentes à gestão de recursos humanos da companhia, entre elas (i) avaliação de desempenho dos principais executivos, (ii) aprovação dos pagamentos referentes à remuneração variável, (iii) clima organizacional e (iv) planos de sucessão, foram avaliadas e examinadas pelo Comitê de Liderança da Companhia.

Controle de Transações com Partes Relacionadas.

Nas reuniões de 30 de junho, 6 de novembro e 4 de dezembro de 2015, o Conselho Fiscal revisou a Política de Operações Regulares da Companhia e o atendimento às normas legais e contábeis relativas ao controle e divulgação de transações com partes relacionadas, tendo sido iniciada a revisão de tal política e dos

controles correspondentes, com conclusão prevista para 2016. Em tais oportunidades, foram examinadas ainda as transações que, de acordo com as normativas legais e contábeis aplicáveis à Companhia, são caracterizadas como transações com partes relacionadas, tendo sido aprovadas pelo Conselho Fiscal.

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 10 de setembro, 20 de novembro e 14 de dezembro de 2015, 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 a aprovação de uma Política de Gestão Integrada de Risco, Política de Contratação de Serviços Adicionais dos Auditores Externos e Política de Posse para Novos Conselheiros.

Contratação de Serviços Adicionais dos Auditores Externos.

Nas reuniões realizadas em 26 de janeiro, 1º de junho e 30 de junho de 2015, o Conselho Fiscal examinou e avaliou as regras e diretrizes para o controle dos serviços adicionais prestados pelos auditores externos, inclusive o atendimento às normativas legais no



PRÁTICAS DE GOVERNANÇA CORPORATIVA

Chile e no exterior aplicáveis à Companhia a este respeito, aprovando uma Política de Contratação de Serviços Adicionais dos Auditores Externos, que foi submetida e aprovada em última instância pelo Conselho de Administração da Companhia.

Avaliação e Implementação de Políticas Corporativas.

Em 2015, ao longo de diversas reuniões, o Conselho Fiscal continuou sua análise com relação à necessidade de implementação de políticas no nível da Companhia relativas à gestão de riscos e gestão tributária, visando à implementação de um modelo de gestão de tais riscos que possam afetar a sustentabilidade e a continuidade operacional ou que, por sua vez, tenham um impacto nos clientes, pessoas ou meio ambiente, e o cumprimento das obrigações tributárias da Companhia e a devida adoção de critérios de gestão fiscal, o que resultou na aprovação da Política Integrada de Gestão de Risco da LATAM e da Política Tributária da LATAM, as quais foram submetidas e aprovadas em última instância pelo Conselho de Administração da Companhia em 2015.

De acordo com a Política Integrada de Gestão de Risco da LATAM, o Conselho Fiscal é responsável por supervisionar, analisar e avaliar o desenvolvimento e a administração do Sistema de Gestão de Risco do Grupo LATAM Airlines, além de reportar e comunicar ao Conselho de Administração os resultados de tal supervisão, análise e avaliação.

Ao longo de diversas reuniões, o Conselho Fiscal analisou em profundidade certos riscos a que a Companhia está sujeita juntamente do Gerente de Risco.

Auditoria Interna

Durante cinco reuniões do Conselho Fiscal, foram examinados e revisados os relatórios de auditoria e controle interno emitidos pelo auditor interno da LATAM. Em tais reuniões, foi aprovado o trabalho da auditoria referente ao ano de 2015, cujos principais resultados foram informados ao longo do ano.

Além disso, foram comunicadas as denúncias recebidas pelos canais estabelecidos pela Companhia para tal finalidade.

Recomendações do Conselho Fiscal.

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 2015.

Relatório de Atividades por Reunião do Conselho Fiscal

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 Nº151 26/01/15
 - Processo de licitação dos serviços de auditoria externa.
 - Progresso do plano de auditoria interna.
 - Política de contratação de serviços adicionais de parte dos auditores externos.
- 2) Sessão Extraordinária Nº32 16/03/15
 - Análise do teste de "Impairment" (deterioração) de determinados ativos incluídos nas Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2014.
 - Honorários de auditores externos.
- 3) Sessão Ordinária Nº152 17/03/15
 - Revisão das Demonstrações Financeiras de 31 de dezembro de 2014.
- 4) Sessão Extraordinária Nº33 20/03/15
 - Apresentação de propostas de serviços de auditoria externa.
- 5) Sessão Ordinária Nº153 06/04/15
 - Proposição de Auditores Externos e Classificadores de Risco Privados para o exercício de 2015.
 - - Sistema de remuneração e plano de remuneração dos executivos LATAM.
 - Relatório anual da gestão do comitê do conselho de administração.
 - Honorários de auditores externos.
- 6) Sessão Ordinária Nº154 04/05/15
 - Eleição do Conselho de Administração.
 - Iniciativas de melhoria do controle interno.
 - Pauta de temas pendentes do comitê.
 - Honorários de auditores externos.



PRÁTICAS DE GOVERNANÇA CORPORATIVA

7) Sessão Extraordinária Nº34 14/05/15

- Instalação e eleição do presidente do comitê.
- Revisão das Demonstrações Financeiras de 31 de março de 2015.

8) Sessão Extraordinária Nº35 19/05/15

- Pauta de temas pendentes do comitê.
- Progresso do plano de auditoria interna.

9) Sessão Ordinária Nº155 01/06/15

- Revisão da política de contratação de serviços adicionais de parte dos auditores externos.
- Sistema de gestão corporativa de riscos.
- Apresentação da empresa KPMG.

10) Sessão Ordinária Nº156 30/06/15

- Revisão da política de contratação de serviços adicionais de parte dos auditores externos.
- Análise da política de habitualidade com relação a transações com partes relacionadas.
- Migração da frota financiada e arrendada da TAM para a estrutura LATAM.

11) Sessão Extraordinária Nº36 02/07/15

- Plano de implementação da reforma tributária.
- Gestão corporativa de riscos.

12) Sessão Ordinária Nº157 03/08/15

- Relatórios de auditoria da TAM.

13) Sessão Extraordinária Nº37 13/08/15

- Revisão das Demonstrações Financeiras de junho de 2015.

14) Sessão Ordinária Nº158 28/08/15

- Plano de Auditoria Externa 2015.
- Questão da divisão funcional.
- Processo de licitação de auditores externos para o exercício de 2016.

15) Sessão Extraordinária Nº38 10/09/15

- Análise do documento requerido pela norma geral 385.
- Plano de auditoria interna 2015.

16) Sessão Ordinária Nº159 01/10/15

- Relatórios de auditoria interna.
- Política de tributação corporativa.
- Demonstrações Financeiras da TAM S.A.

17) Sessão Ordinária Nº160 06/11/15

- Apresentação da empresa KPMG.
- Análise da política de habitualidade com relação a partes relacionadas.

18) Sessão Extraordinária Nº39 12/11/15

- Revisão das Demonstrações Financeiras de 30 de setembro de 2015.

19) Sessão Extraordinária Nº40 20/11/15

- Análise do documento requerido pela norma geral 385.

20) Sessão Ordinária Nº161 4/12/15

- Política tributária: temas relevantes.
- Gestão de riscos corporativos: atualização sobre o progresso do projeto.
- Temas regulatórios.
- Análise da política de habitualidade com relação a partes relacionadas.
- Parecer dos auditores externos.

- Sistema de remuneração e plano de remuneração dos executivos.

21) Sessão Extraordinária Nº41 14/12/15

Análise do documento requerido pela norma geral 385.

III. Remuneração e Gastos do Conselho Fiscal.

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 Fiscal.

Para os fins do funcionamento do Conselho Fiscal 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 Fiscal 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 Fiscal estão relacionados ao subsídio mensal por participação nas reuniões, não havendo quaisquer outros gastos ou despesas a informar.

IV. Recomendações do Conselho Fiscal.

IV.1 Proposta de Indicação dos Auditores Externos.

Em reunião realizada em 06 de abril de 2015, e de acordo com o disposto no item número



PRÁTICAS DE GOVERNANÇA CORPORATIVA

2), inciso 8 do Artigo 50 Bis da Lei No 18.046 das Sociedades Anônimas, o Conselho Fiscal decidiu propor ao Conselho de Administração os auditores externos que serão recomendados à Assembleia Geral Ordinária da Companhia a ser realizada no dia 28 de abril de 2015. Nesse sentido, o Conselho Fiscal decidiu propor ao Conselho de Administração da Companhia a indicação das empresas PriceWaterhouseCoopers Consultores, Auditores y Cía. Limitada ("PWC") e KPMG Auditores Consultores Ltda ("KPMG") como Empresas de Auditoria da Companhia, nessa respectiva ordem de prioridade, porém sem prejuízo à recomendação de manutenção da PWC como a Empresa de Auditoria para o exercício correspondente ao ano de 2015.

A recomendação do Conselho Fiscal de manter a PWC como a auditoria externa da Companhia para o ano de 2015 baseia-se nos seguintes motivos e fundamentos:

- (i) Em termos de honorários e de horas e recursos disponíveis, não há diferenças relevantes entre as duas empresas de auditoria recomendadas aos acionistas da Companhia. Adicionalmente, estima-se que o nível profissional dos auditores de ambas as empresas seja equivalente.
- (ii) Ambas as 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 aci-

ma, 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 há quatro anos desempenhando tal função.

(iii) 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.

(iv) O conhecimento por parte da PWC dos negócios e atividades da LATAM permite a realização de um processo de auditoria mais rápido e eficiente do que seria realizado por um novo auditor, o que é de especial relevância para o exercício de 2015.

(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, na qualidade de auditorias externas do Grupo LATAM Airlines e da TAM S.A., respectivamente, de maneira a existir duas empresas de auditoria perfeitamente habilitadas para realizar a auditoria externa da LATAM no futuro.

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

Em reunião realizada em 06 de abril de 2015, 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.

| COMITÉS DEL DIRECTORIO 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 as 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 Frequent. 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 Frequent se concentrará 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 Frequent 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

Devido à Lei de Sociedades Anônimas do Chile, as operações de uma sociedade que tem ações listadas na bolsa com uma parte relacionada devem ser realizadas em condições de mercado, além de cumprir certos requisitos de autorização e divulgação, que são distintos dos que se aplicam a uma sociedade fechada.

A 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 2015.

Por fim, juntamente com as regras previstas no Código de Conduta do Grupo LATAM Airlines sobre esta questão, o Grupo LATAM Airlines possui uma política geral de operações habituais para os fins do item b) do inciso final do Artigo 147 da Lei chilena 18.046 das Sociedades Anônimas, a qual foi aprovada pelo Conselho de Administração da LATAM Airlines Group em reunião realizada no dia 29 de dezembro de 2009 e informada na mesma data à Superintendencia



PRÁTICAS DE GOVERNANÇA CORPORATIVA

de Valores y Seguros, através de fato relevante. As operações indicadas em tal política geral de operações regulares podem ser executadas sem as exigências previstas no Artigo 147 mencionado acima.

| PRINCIPIOS DE UN BUEN GOBIERNO CORPORATIVO

A boa Governança Corporativa da LATAM Airlines Group é resultado da interação de diversas pessoas e públicos de interesse.

Apesar de o atendimento aos altos padrões éticos e o cumprimento normativo fixados pelo Conselho de Administração da LATAM Airlines Group serem de responsabilidade de todos os colaboradores, em um primeiro nível, os principais responsáveis por uma boa Governança Corporativa são o Conselho de Administração, o Comitê de Diretores e os Principais Executivos da LATAM Airlines Group. Assim, a LATAM Airlines Group tem um compromisso com a transparência e o cumprimento dos padrões éticos e regulatórios fixados pelo Conselho de Administração para tais efeitos.

| PILARES DEL GOBIERNO CORPORATIVO DE 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 novo 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 Superintendencia 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.

| PRÁCTICAS DE GOBIERNO CORPORATIVO

Em 31 de março de 2015, foi enviado à Superintendencia 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. 341, emitida em 29 de novembro de 2012 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 Superintendencia 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.

GOVERNANÇA CORPORATIVA · ESTRUTURA DE PROPIEDADE E PRINCIPAIS ACIONISTAS

Em 31 de dezembro de 2015, a LATAM Airlines Group contava com um total de 1.563 acionistas em seu registro e é controlada pelo grupo Cueto.

| 31 DE DEZEMBRO, DE 2015

	<i>Nome ou Razão Social</i>	<i>Ações em 31/12/2015</i>	<i>% total</i>
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 S A	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%



ESTRUTURA DE
PROPIEDADE
E PRINCIPAIS
ACIONISTAS

|31 DE DEZEMBRO, DE 2014

	<i>Nome ou Razão Social</i>	<i>Ações em 31/12/2014</i>	<i>% total</i>
1	COSTA VERDE AERONAUTICA SA	85,772,914	15.7%
2	TEP CHILE SA	65,554,075	12.0%
3	J P MORGAN CHASE BANK	41,936,775	7.7%
4	INVERSIONES NUEVA COSTA VERDE AERONAUTICA LTDA	22,928,277	4.2%
5	BANCO DE CHILE POR CUENTA DE TERCEROS NO RESIDENTES	21,904,156	4.0%
6	COSTA VERDE AERONAUTICA SPA	20,000,000	3.7%
7	BANCO ITAU POR CUENTA DE INVERSIONISTAS	19,744,217	3.6%
8	AXXION S A	18,473,333	3.4%
9	INVERSIONES ANDES SPA	17,146,529	3.1%
10	INVERSIONES HS SPA	14,894,024	2.7%
11	LARRAIN VIAL S A CORREDORA DE BOLSA	12,361,609	2.3%
12	BANCO SANTANDER POR CUENTA DE INV EXTRANJEROS	11,174,043	2.0%

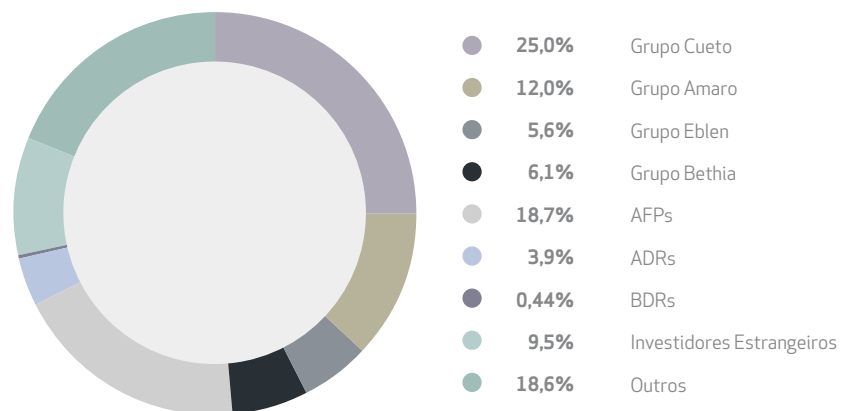


ESTRUTURA DE
PROPIEDADE
E PRINCIPAIS
ACIONISTAS

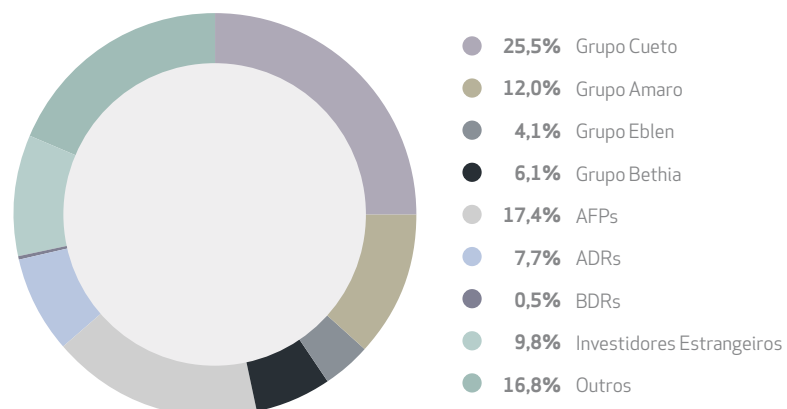


ESTRUTURA DE PROPIEDADE E PRINCIPAIS ACIONISTAS

| 2015



| 2014




 ESTRUTURA DE
PROPIEDADE
E PRINCIPAIS
ACIONISTAS

A seguir detalhamos a porcentagem controlada, direta e indiretamente, pelo controlador e por cada um dos seus membros, com identificação das pessoas físicas proprietárias das pessoas jurídicas.

1. O Grupo Cueto é o sócio controlador da LATAM e é composto pelos senhores Juan José Cueto Plaza (um dos nossos conselheiros), Ignacio Cueto Plaza (CEO da LAN), Enrique Cueto Plaza (CEO da LATAM) e outros membros da família. Em 31 de dezembro de 2015, o Grupo Cueto detinha 25,0% das ações ordinárias da LATAM através das seguintes sociedades:

Nome ou Razão Social	RUT	Porcentagem
Costa Verde Aeronáutica S.A.	81.062.300-4	16,58%
Inversiones Nueva Costa Verde Aeronáutica Ltda.	76.116.741-3	4,32%
Costa Verde Aeronáutica SpA	76.213.859-K	2,20%
Inversiones Priesca Dos y Cía. Ltda.	76.237.354-8	0,65%
Inversiones Caravia Dos y Cía. Ltda.	76.237.329-7	0,65%
Inversiones El Fano Dos y Cía. Ltda.	76.237.343-2	0,50%
Inversiones La Espasa Dos y Cía. Ltda.	76.327.426-8	0,05%
Inv. Puerto Claro Dos y Cía. Ltda.	76.327.422-5	0,04%
Inversiones La Espasa Dos S.A.	76.809.110-2	0,01%
Inversiones Puerto Claro Dos Limitada	76.809.120-K	0,01%
Inversiones Mineras del Cantábrico S.A.	96.625.340-1	0,00%
Total		25,0%

2. Com relação à companhia COSTA VERDE AERONÁUTICA S.A., seus acionistas são:

Acionistas	Porcentagem
A. Inversiones Costa Verde Aeronáutica Limitada	99,81%
B. Inversiones Costa Verde Aeronáutica Ltda. y Cía. En Comandita por Acciones	0,17%
C. Larraín Vial S.A. C. de B.	0,02%
D. Inversiones Mineras del Cantábrico S.A.	0.0001%
E. Santander S.A. C. de B.	0,000008%

3. Por sua vez, a controladora da Costa Verde Aeronáutica S.A., detalhada anteriormente, INVERSIONES COSTA VERDE AERONÁUTICA LIMITADA (A no Quadro 2), possui os seguintes sócios:

Acionistas	Porcentagem
A. Inversiones Costa Verde Limitada y Compañía en Comandita por Acciones	99,9%
B. Inversiones Costa Verde y Cía. Ltda. ¹	0,9%
C. Inversiones Costa Verde Ltda. ²	0,1%

¹ Os membros desta sociedade são os cinco irmãos Cueto Plaza (Enrique, Juan Jose Ignacio, esperança e Sucessão Felipe), com 14% cada, e os filhos de cada um que em conjunto detêm os restantes 30%. Todos individualizada, no número 5 abaixo.

² Os membros desta sociedade são os irmãos Enrique Cueto Plaza, Juan José Cueto Plaza, Ignacio Cueto Plaza, cada um com uma participação de 33,3%.



ESTRUTURA DE
PROPIEDADE
E PRINCIPAIS
ACIONISTAS

4. INVERSIONES COSTA VERDE LIMITADA Y COMPAÑÍA EN COMANDITA POR ACCIONES detalhada anteriormente, (A no Quadro 3), possui os seguintes sócios ("Quadro 4"):

<i>Acionistas</i>	<i>Acionistas principal - 99,9%</i>	<i>Porcentagem</i>
A. Inmobiliaria e Inversiones El Fano Limitada	Enrique Cueto Plaza	8%
B. Inmobiliaria e Inversiones Caravia Limitada	Juan José Cueto Plaza	8%
C. Inmobiliaria e Inversiones Priesca Limitada	Ignacio Cueto Plaza	8%
D. Inmobiliaria e Inversiones La Espasa Limitada	Esperanza Cueto Plaza	8%
E. Inmobiliaria e Inversiones Puerto Claro Limitada	Sucesión Felipe Cueto Plaza	8%
F. Inmobiliaria e Inversiones Colunga Limitada	**	30%
G. Inversiones del Cantábrico Limitada	**	30%



ESTRUTURA DE
PROPIEDADE
E PRINCIPAIS
ACIONISTAS

GOVERNANÇA CORPORATIVA · ESTRUTURA DE PROPIEDADE E PRINCIPAIS ACIONISTAS

5. Já a INMOBILIARIA E INVERSIONES COLUNGA LIMITADA e a INVERSIONES DEL CANTÁBRICO LTDA. são sociedades 100% detidas pelo Grupo Cueto, e os seus acionistas finais são os senhores:

Acionistas	Rut	Acionistas	Rut
A. Juan José Cueto Plaza	6.694.240-6	N. Manuela Cueto Sarquis	19.078.071-6
B. Ignacio Javier Cueto Plaza	7.040.324-2	O. Pedro Cueto Sarquis	19.246.907-4
C. Enrique Miguel Cueto Plaza	6.694.239-2	P. Juan Cueto Sarquis	19.639.220-3
D. María Esperanza Cueto Plaza	7.040.325-0	Q. Antonia Cueto Sarquis	20.826.769-8
E. Isidora Cueto Cazes	18.391.071-k	R. Fernanda Cueto Délano	18.395.657-4
F. Felipe Jaime Cueto Ruiz-Tagle	20.164.894-7	S. Ignacio Cueto Délano	19.077.273-k
G. María Emilia Cueto Ruiz-Tagle	20.694.332-7	T. Javier Cueto Délano	20.086.836-6
H. Andrea Raquel Cueto Ventura	16.098.115-6	U. Pablo Cueto Délano	20.086.837-4
I. Daniela Esperanza Cueto Ventura	16.369.342-9	V. José Cueto Délano,	20.963.574-7
J. Valentina Sara Cueto Ventura	16.369.343-7	W. Nieves Isabel Alcaíno Cueto	18.636.911-4
K. Alejandra Sonia Cueto Ventura	17.700.406-5	X. María Elisa Alcaíno Cueto	19.567.835-9
L. Francisca María Cueto Ventura	18.637.286-7	Y. María Esperanza Alcaíno Cueto	17.701.730-2
M. Juan José Cueto Ventura	18.637.287-5	Y. María Esperanza Alcaíno Cueto	17.701.730-2



ESTRUTURA DE
PROPIEDADE
E PRINCIPAIS
ACIONISTAS



ESTRUTURA DE PROPIEDADE E PRINCIPAIS ACIONISTAS

6. Os sócios da empresa INVERSIONES NUEVA COSTA VERDE AERONÁUTICA LIMITADA são:

Acionistas	Percentagem
A. Costa Verde Aeronáutica S.A.	99,99%
B. Inversiones Costa Verde Limitada	0,01%

7. Os acionistas da empresa COSTA VERDE AERONÁUTICA SpA são:

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

8. Os sócios da empresa INVERSIONES PRIESCA DOS Y CIA. LTDA. são:

Acionistas	Percentagem
A. Inversiones Priesca Dos S.A.	99%
B. Fernanda Cueto Délano Uno y Cía. Ltda.	1%

9. Os sócios da empresa INVERSIONES CARAVIA DOS Y CIA. LTDA. são:

Acionistas	Percentagem
A. Inversiones Caravia Dos S.A.	99%
B. Manuela Cueto Sarquis Uno y Cía. Ltda.	1%



ESTRUTURA DE PROPIEDADE E PRINCIPAIS ACIONISTAS

10. Os sócios da empresa INVERSIONES EL FANO DOS Y CIA. LTDA. são:

<i>Acionistas</i>	<i>Percentagem</i>
A. Inversiones El Fano Dos S.A.	99%
B. Andrea Raquel Cueto Ventura Uno y Cía. Ltda.	1%

11. Os sócios da empresa INVERSIONES LA ESPASA DOS Y CIA. LTDA. são:

<i>Acionistas</i>	<i>Percentagem</i>
A. Inversiones La Espasa Dos S.A.	99%
B. María Esperanza Alcaíno Cueto Uno y Cía. Ltda.	1%

12. Os sócios da empresa INVERSIONES PUERTO CLARO DOS Y CIA. LTDA. são:

<i>Acionistas</i>	<i>Percentagem</i>
A. Inversiones Puerto Claro Dos Limitada	99%
B. Isidora Cueto Cazes y Cía. Ltda.	1%

13. Os sócios da empresa INVERSIONES LA ESPASA DOS S.A. são:

<i>Acionistas</i>	<i>Percentagem</i>
A. Inmobiliaria e Inversiones La Espasa Limitada	99%
B. María Esperanza Alcaíno Cueto Uno y Compañía Limitada	1%

14. Os sócios da empresa INVERSIONES PUERTO CLARO DOS LTDA. são:

<i>Acionistas</i>	<i>Porcentagem</i>
A. Isidora Cueto Cazes	33,33%
B. Emilia Cueto Ruiz Tagle	33,33%
C. Felipe Cueto Ruiz Tagle	33,33%
D. Inversiones Colunga Limitada	0,01%

A empresa INVERSIONES MINERAS DEL CANTÁBRICO LIMITADA é 100% controlada pelo Grupo Cueto, e os seus acionistas finais são as pessoas descritas no item 5 acima.

O restante da base acionária é composto por diversos investidores institucionais, pessoas jurídicas e pessoas físicas. Em 31 de dezembro de 2015, 3,9% do capital da LATAM eram representados por ADRs e 0,4% por BDRs



ESTRUTURA DE
PROPIEDADE
E PRINCIPAIS
ACIONISTAS



ESTRUTURA DE PROPIEDADE E PRINCIPAIS ACIONISTAS

A seguir listamos os acionistas controladores, outros acionistas relevantes e acionistas minoritários da LATAM que, por si mesmos ou através de acordos de atuação conjunta, podem nomear pelo menos um membro da administração da companhia ou correspondem a 10% ou mais do capital com direito a voto.

³ O Grupo Cueto, que também referido como "motoristas LATAM Acionistas" assinou um acordo de acionistas com os acionistas controladores da LATAM, TEP Chile e TAM, os termos listados abaixo.

⁴ O Grupo Amaro, que também referido como "Controladores de Acionistas da TAM", assinou um acordo de acionistas com os acionistas controladores e LATAM LATAM, cujos termos são detalhados abaixo.

PARTICIPAÇÃO (AL 31 DE DEZEMBRO DE 2015)	Propriedade de ações ordinárias	Porcentagem de propriedade de ações ordinárias
Acionista		
Grupo Cueto ³	136,394,023	25,00%
Costa Verde Aeronáutica S.A.	88,759,650	16,27%
Inversiones Nueva Costa Verde Aeronáutica Ltda.	23,578,077	4,32%
Costa Verde Aeronáutica SpA	12,000,000	2,20%
Outros	12,056,296	2,21%
Grupo Amaro ⁴	65.554.075	12,02%
TEP Chile S.A.	65.554.075	12,02%
Grupo Eblen.	30.550.333	5,60%
Inversiones Andes S.A.	17.146.529	3,14%
Inversiones PIA SpA	5.403.804	0,99%
Inversiones Andes II S.A	8.000.000	1,47%
Grupo Bethia	33.367.357	6,12%
Axxion S.A.	18.473.333	3,39%
Inversiones HS SpA	14.894.024	2,73%
Outros acionistas minoritários	274.297.439	50,28%
Total	545.558.101	100,00%



ESTRUTURA DE PROPIEDADE E PRINCIPAIS ACIONISTAS

Após a combinação de negócios com a TAM em 2012, o Grupo Amaro tornou-se também acionista da LATAM Airlines Group, através do controle integral da TEP Chile S.A. (Rut N° 76.152.798-3) e participação majoritária na Holdco I, que detém 100% das ações ordinárias da TAM. Entre os membros do Grupo Amaro estão o nosso Presidente Mauricio Rolim Amaro e nossa ex-conselheira Maria Claudia Amaro. Em 31 de dezembro de 2015, o Grupo Amaro detinha 12,01% das ações ordinárias do Grupo LATAM Airlines.

Finalmente, declaremos que até a data, os acionistas não realizaram comentários ou propostas sobre a evolução dos negócios sociais.

A seguir, apresentamos a porcentagem de participação na LATAM detida por cada um dos principais executivos e conselheiros da sociedade:

Directório Total de Ações	Número de ações	Porcentagem
Georges de Bourguignon Amdt	3.153	0,00%
Juan José Cueto Plaza ⁵	136.394.023	25,00%
Ramón Eblen Kadis ⁵	30.550.333	5,60%
Carlos Heller Solari ⁵	33.367.357	6,12%
Juan Gerardo Jofré	106.843	0,02%
Mauricio Rolim Amaro ⁵	65.554.075	12,02%
Total	265.975.784	48,75%

Executivos Total de Ações	Número de ações	Porcentagem
Enrique Cueto Plaza ⁵ e Ignacio Cueto Plaza	136.394.023	25,00%
Armando Valdivieso Montes	67.359	0,01%
Andrés Osorio	23.824	0,00%
Enrique Elsaca	22.450	0,00%
Total	136.507.656	25,02%

⁵É feita referência a Juan José Cueto Plaza Enrique Cueto Plaza e Ignacio Cueto Plaza eles são parte de Cueto Group, Ramon Eblen Kadis do Grupo Eblen, Carlos Heller Solari Bethia Grupo e Grupo Amaro de Mauricio Rolim Amaro, já que nenhum tem as ações acima -se por si só, mas através do Grupo em que participam.



| ACORDO DE ACIONISTAS

Após a combinação de negócios entre LAN e TAM em junho de 2012, a LAN Airlines S.A. passou a se chamar “LATAM Airlines Group S.A.”, enquanto a TAM continuou existindo como uma subsidiária da Holdco I e da LATAM. Para implementar a combinação, os acionistas controladores da TAM formaram quatro novas sociedades anônimas fechadas de acordo com as leis chilenas: TEP Chile, Holdco I, Holdco II e Sister Holdco. Após a conclusão da transição, as empresas Holdco II e Sister Holdco deixaram de existir.

Previamente à combinação de negócios, o Grupo LATAM Airlines e os seus acionistas controladores celebraram diversos acordos de acionistas com a TAM, seus acionistas controladores (atuando através da TEP Chile) e a Holdco I, estabelecendo assim acordos e restrições relacionadas à governança corporativa, visando equilibrar os interesses do Grupo LATAM Airlines, como proprietário de praticamente todos os direitos econômicos da TAM, e os acionistas controladores da TAM, que seguirem sendo acionistas controladores da TAM segundo as leis brasileiras. Visando ao atingimento de tais objetivos, os diversos acordos de acionistas estabeleceram a proibição de tomada de determinadas ações e decisões corporativas relevantes sem a aprovação prévia da maioria qualificada dos seus acionistas e/ou do Conselho de Administração da Holdco I ou da TAM. Além disso, tais acordos de acionistas

estabelecem os entendimentos das partes com relação à governança corporativa e à administração do Grupo LATAM Airlines após a combinação de negócios entre LAN e TAM.

| GOVERNANÇA E ADMINISTRAÇÃO DO GRUPO LATAM

Com relação à governança e administração do Grupo LATAM, existem diversos acordos de acionistas:

1. Acordo de Acionistas do Grupo Controlador: celebrado entre os acionistas controladores da LATAM e a TEP Chile, estabelece os acordos relativos à governança corporativa, controle e operação da LATAM, Holdco I, TAM e suas respectivas subsidiárias, e regula os votos e transferências das ações ordinárias do Grupo LATAM Airlines e das ações com direito a voto da Holdco I detidas pela TEP Chile.
2. Acordo de Acionistas do Grupo LATAM Airlines-TEP: celebrado entre a LATAM e a TEP Chile, estabelece, entre outras matérias, os acordos relativos à governança corporativa, administração e operação da LATAM, além de regular as relações entre a LATAM e os demais membros do Grupo LATAM.
3. Acordo de Acionistas da Holdco I: celebrado entre a LATAM, Holdco I e TEP Chile, estabelece os acordos relativos à governança corporativa, administração e operação da Holdco I, bem como as votações e transferências de ações com direito a voto da Holdco I.
4. Acordo de Acionistas da TAM: celebrado

entre a LATAM, Holdco I, TAM e TEP Chile, ele estabelece os acordos relativos à governança corporativa, administração e operação da TAM e suas subsidiárias

Após a combinação de negócios entre LAN e TAM, o Acordo de Acionistas da Holdco I e o Acordo de Acionistas da TAM estabelecem os acordos entre as partes com relação à governança e administração da Holdco I, TAM e suas subsidiárias (coletivamente, o “Grupo TAM”).

A seguir são descritas as principais disposições dos acordos de acionistas mencionados nos itens 1 e 2 acima. É importante destacar que os direitos e obrigações dos membros do Grupo Controlador são governados pelos termos e condições de tais acordos de acionistas e não pelo resumo de qualquer informação contida neste relatório anual.

| COMPOSIÇÃO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DO GRUPO LATAM AIRLINES

O Sr. Maurício Rolim Amaro foi reeleito conselheiro do Grupo LATAM Airlines em abril de 2015. Caso o Sr. Amaro deixe o cargo vago por qualquer motivo durante o período de dois anos, a TEP Chile terá o direito de indicar um substituto para concluir o seu mandato. Em seguida, o Conselho de Administração do Grupo LATAM Airlines designará qualquer um dos seus membros para o cargo de Presidente do Conselho, conforme os estatutos aplicáveis. Maria Claudia Oliveira Amaro foi eleita conselheira



| ACORDO DE ACIONISTAS

do Grupo LATAM Airlines em junho de 2012, porém renunciou ao cargo em setembro de 2014. Na mesma data, e de acordo com a legislação chilena, Henri Philippe Reichstul foi nomeado pelo Conselho de Administração para substituir Maria Claudia Oliveira Amaro até a assembleia geral seguinte, realizada em Santiago do Chile no dia 28 de abril de 2015, quando foi novamente nomeado membro do Conselho.

| ADMINISTRAÇÃO DO GRUPO LATAM

Em junho de 2012, Enrique Cueto Plaza tornou-se CEO da LATAM ("CEO da LATAM"). O cargo de CEO da LATAM é o mais alto do Grupo LATAM Airlines e reporta-se diretamente ao Conselho de Administração da LATAM. O CEO da LATAM é responsável pela supervisão geral, direção e controle do negócio do Grupo LATAM Airlines, além de outras atribuições estabelecidas no Acordo de Acionistas do Grupo LATAM Airlines-TEP. No caso da eventual saída do atual CEO da LATAM, o Conselho de Administração da LATAM designará o seu sucessor com base na recomendação do Comitê de Liderança. Em junho de 2012, Ignacio Cueto Plaza tornou-se CEO da LAN ("CEO da LAN"). O CEO da LAN reporta-se diretamente ao CEO da LATAM e é responsável pela supervisão geral, direção e controle das operações de passageiros e carga do Grupo LATAM, exceto por aquelas realizadas pela Holdco I, TAM e suas subsidiárias, e do negócio internacional de passageiros do Grupo LATAM. O CEO da LAN em conjunto

com o CEO da TAM são responsáveis por recomendar o candidato ao cargo de CEO da LATAM para ocupar a liderança do negócio internacional de passageiros do Grupo LATAM (inclui operações de voos de longa-distância e regionais), o qual deverá reportar em conjunto com o CEO da LAN e o CEO da TAM. Os executivos do Grupo LATAM (além do CEO da LATAM e os executivos do Grupo TAM) serão por ele designados e se reportarão direta ou indiretamente ao CEO da LATAM.

A sede do Grupo LATAM Airlines continua sendo em Santiago, Chile.

A seguir são descritas as principais disposições dos acordos de acionistas mencionados nos itens 3 e 4 anteriores. É importante destacar que os direitos e obrigações das partes de tais acordos são governados pelos termos e condições de tais acordos de acionistas e não pelo resumo de qualquer informação contida neste relatório anual.

| COMPOSIÇÃO DOS CONSELHOS DE ADMINISTRAÇÃO DA HOLDCO I E DA TAM

O Acordo de Acionistas da Holdco I e o Acordo de Acionistas da TAM preveem, em termos gerais, conselhos idênticos e o mesmo CEO da Holdco I e da TAM, sendo que a LATAM deverá indicar dois conselheiros e a TAM quatro conselheiros (inclusive o Presidente do Conselho).

Em 30 de abril de 2014, Marco Antonio Bologna foi nomeado Presidente do Conselho de Administração da TAM. Maria Claudia Oliveira Amaro renunciou ao seu cargo de conselheira em 8 de setembro de 2014, e em seu lugar o Conselho indicou Henri Philippe Reichstul. O Conselho de Administração da TAM foi completamente renovado em abril de 2015.

O Acordo de Acionistas do Grupo Controlador estabelece que as pessoas eleitas por ou como representantes dos acionistas controladores da LATAM ou dos acionistas controladores da TAM para o Conselho da LATAM deverão ser também membros dos conselhos da Holdco I e da TAM.

| ADMINISTRAÇÃO DA HOLDCO I E DA TAM

Os assuntos e atividades empresariais cotidianas da Holdco I serão administrados pelo CEO do Grupo TAM sob a supervisão do Conselho de Administração da Holdco I. Os assuntos e atividades empresariais cotidianas da TAM serão administrados pela Diretoria da TAM sob a supervisão do Conselho de Administração da TAM. A Diretoria da TAM é composta pelo CEO do Grupo TAM, o CFO da TAM, o COO da TAM e o CCO da TAM. Marco Bologna foi o CEO inicial da Holdco I e da TAM, ou "CEO do Grupo TAM". Esta posição é atualmente ocupada por Claudia Sender. Ou "CEO do Grupo TAM", e o sucessor do CEO deverão ser designados pela LATAM entre os três candidatos propostas pela TEP Chile.

ACORDO DE
ACIONISTAS

O CEO do Grupo TAM será responsável pela supervisão geral, direção e controle do negócio e operações do Grupo TAM (com exceção do negócio internacional de passageiros do Grupo LATAM) e seguirá as ordens e deliberações dos conselheiros da TAM. O CFO inicial da TAM, "CFO da TAM", foi designado conjuntamente pela LATAM e pela TEP Chile e qualquer sucessor do CFO será designado pela TEP Chile dentre os 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 pelo Conselho de Administração da TAM e pelo CEO do Grupo TAM e o CFO da TAM, sujeito à aprovação ainda do Conselho de Administração da TAM. Tais acordos de acionistas regulam ainda a composição dos conselhos de administração das subsidiárias da TAM.

Após a combinação de negócios, a TAM continua tendo sua sede em São Paulo, Brasil.

Decisões que exigem Maioria Qualificada

Determinadas ações da Holdco I ou da TAM exigem aprovação por maioria qualificada do Conselho de Administração ou dos acionistas da Holdco I ou da TAM, que efetivamente exigem a aprovação da LATAM e da TEP Chile antes da sua execução.

As decisões que exigem aprovação por maioria qualificada dos conselhos da Holdco I ou da TAM são:

- aprovar o orçamento anual e plano de negócios e o negócio plurianual (coletivamente os "Planos Aprovados") e quaisquer modificações a tais planos;
- realizar ou aprovar qualquer ação que cause, ainda que de maneira razoável, individual ou coletivamente, qualquer dispêndio de capital, operacional ou outro gasto por parte de qualquer companhia da TAM e suas subsidiárias superior a (i) o menor entre 1% das receitas ou 10% dos lucros segundo os planos aprovados, com relação às ações que impactem a demonstração dos resultados; ou (ii) o menor entre 2% dos ativos ou 10% do saldo de caixa e equivalentes de caixa (conforme definição nas normas IFRS) conforme estabelecido nos Planos Aprovados vigentes, com relação às ações que afetem a demonstração do fluxo de caixa;
- criar, dispor ou admitir novos acionistas em alguma das subsidiárias da companhia relevante, exceto conforme expressamente previsto nos planos aprovados;
- aprovar a aquisição, disposição, modificação ou constituição de gravame por parte de qualquer empresa da TAM de qualquer ativo de valor superior a \$15 milhões ou de qualquer valor acionário ou valores conversíveis em ações de qualquer empresa da TAM ou da Companhia, exceto conforme expressamente previsto nos Planos Aprovados;
- aprovar qualquer investimento em ativos relacionados ao objeto social de qualquer companhia da TAM, exceto conforme expressamente previsto nos Planos Aprovados;
- celebrar qualquer contrato de valor superior a \$15 milhões, exceto conforme expressamente previsto nos Planos Aprovados;
- celebrar qualquer contrato relacionado a distribuições de lucros, associações de empresas, colaborações de negócios, associação à alianças, acordo de código compartilhado, exceto conforme aprovado nos planos de negócios e orçamento e realizado, exceto conforme expressamente previsto nos Planos Aprovados;
- quitar, modificar ou renunciar a qualquer direito ou demanda de uma companhia relevante ou suas subsidiárias em um valor superior a \$15 milhões, exceto conforme expressamente previsto nos Planos Aprovados;
- dar início, participar, comprometer ou realizar qualquer ação material com relação a qualquer litígio ou processo de valor superior a \$15 milhões, relacionado à companhia relevante, exceto conforme expressamente previsto nos Planos Aprovados;
- aprovar a execução, alteração, término ou ratificação de acordos com terceiros, exceto conforme expressamente previsto nos Planos Aprovados;

GOVERNANÇA CORPORATIVA · ACORDO DE ACIONISTAS

ACORDO DE
ACIONISTAS

- aprovar qualquer demonstração financeira, alteração, ou qualquer política contábil, de dividendos ou fiscal da companhia relevante;

- aprovar a outorga de quaisquer juros sobre valores ou garantias de obrigações de terceiros;

- designar outros executivos além do CEO da Holdco I ou da Diretoria da TAM ou reeleger os atuais CEO da TAM ou CFO da TAM; e

- aprovar quaisquer votos da companhia relevante ou suas subsidiárias na qualidade de acionista.

As decisões que exigem aprovação por maioria qualificada dos acionistas são:

- aprovar quaisquer emendas estatutárias de qualquer companhia relevante ou das suas subsidiárias em relação às seguintes matérias: (i) objeto social; (ii) capital social; (iii) direitos de cada classe de ações e dos seus detentores; (iv) atribuições da assembleia geral ordinária ou limitações das atribuições do Conselho de Administração; (v) alterações do número de conselheiros ou executivos; (vi) prazo; (vii) mudança da sede social de uma companhia relevante; (viii) composição, atribuição e compromisso da administração de qualquer companhia relevante; e (ix) dividendos e outros proventos;

- aprovar a dissolução, liquidação ou liquidação de uma companhia relevante;

- aprovar a transformação, fusão, cisão ou

qualquer tipo de reorganização societária de uma companhia relevante;

- pagar ou distribuir dividendos ou qualquer outro tipo de provento aos acionistas;

- aprovar a emissão, resgate ou amortização de instrumentos de dívida, valores mobiliários ou instrumentos conversíveis em ações; aprovar plano para a alienação por venda, constituição de gravame ou outra forma de 50% ou mais dos ativos, conforme verificado no balanço patrimonial do ano anterior, da Holdco I;

- aprovar a alienação por venda, constituição de gravame ou outra forma de 50% ou mais dos ativos de uma subsidiária da Holdco I que represente no mínimo 20% da Holdco I ou aprovar a venda, constituição de gravame ou alienação de valores mobiliários que levam à perda do controle pela Holdco I;

- aprovar a concessão de juros sobre instrumentos ou garantias para garantir obrigações que excedam 50% dos ativos de uma companhia relevante; e aprovar a execução, alteração, encerramento ou ratificação dos atos ou acordos com partes relacionadas, porém somente nos casos em que a legislação aplicável exija aprovação de tais matérias.

Acordos de Votos, Transferências e Outros Acordos

O grupo controlador da LATAM e a TEP Chile acordaram através do Acordo de

Acionistas do Grupo Controlador votar com suas respectivas ações ordinárias do Grupo LATAM Airlines da seguinte forma:

- Até o momento em que a TEP Chile venda qualquer ação ordinária da LAN (que não as ações isentas conforme definição a seguir e detidas pela TEP Chile), o Grupo Controlador do Grupo LATAM Airlines votará com suas ações ordinárias do Grupo LATAM Airlines na eleição do Conselho de Administração do Grupo LATAM Airlines para qualquer indivíduo indicado pela TEP Chile, desde que a TEP Chile possua ações ordinárias suficientes do Grupo LATAM Airlines para eleger diretamente dois membros para o Conselho de Administração do Grupo LATAM Airlines;

- as partes concordam em votar com suas ações ordinárias do Grupo LATAM Airlines em apoio às outras partes para a remoção ou substituição de conselheiros ou outros indicados pelo Conselho de Administração do Grupo LATAM Airlines;

- as partes concordam em discutir entre si e empreender seus esforços de boa fé para chegarem a acordos e atuarem em conjunto em todas as decisões (exceto as decisões que exijam a aprovação de maioria conforme a legislação chilena) e serem consideradas pelo Conselho de Administração do Grupo LATAM Airlines ou pelos acionistas do Grupo LATAM Airlines;

- as partes concordam em manter o número de membros do Conselho de Administração



ACORDO DE ACIONISTAS

do Grupo LATAM Airlines em um total de nove membros e manter o quórum exigido pela maioria do Conselho de Administração do Grupo LATAM Airlines; e

- caso, após a realização dos esforços de boa fé para chegar a um acordo com relação a qualquer decisão que exija a aprovação por maioria qualificada segundo a legislação chilena, e transposto um período de mediação, as partes não tenham chegado a tal acordo, então a TEP Chile concorda em proferir seu voto sobre a matéria que exija maioria qualificada conforme a indicação dos acionistas controladores do Grupo LATAM Airlines, o qual será chamado de “voto direto”.

O número de “ações isentas” da TEP Chile, ou seja, o número de ações ordinárias do Grupo LATAM Airlines detidas pela TEP Chile imediatamente após a data efetiva que superem 12,5% das ações ordinárias válidas do Grupo LATAM Airlines, é determinado com base na diluição total.

As partes do Acordo de Acionistas da Holdco I e do Acordo de Acionistas da TAM concordaram em votar com suas ações com direito a voto da Holdco I e ações da TAM de modo a cumprir os acordos relacionados à representação do Conselho de Administração da TAM discutida anteriormente.

| RESTRIÇÕES À TRANSFERÊNCIA

De acordo com o Acordo de Acionistas do Grupo Controlador, os acionistas

controladores do Grupo LATAM Airlines e a TEP Chile estão sujeitos a certas restrições com relação à venda, transferência e constituição de gravame sobre as ações ordinárias do Grupo LATAM Airlines e (somente no caso da TEP Chile) as ações com direito a voto da Holdco I. Exceto por um número limitado de ações ordinárias do Grupo LATAM Airlines, nem os acionistas controladores do Grupo LATAM Airlines nem os da TEP Chile poderão vender suas ações ordinárias ordinárias do Grupo LATAM Airlines, sendo que a TEP Chile não poderá vender também os direitos acionários da Holdco I, até junho de 2015. A partir de então, será permitida a venda das ações ordinárias do Grupo LATAM Airlines por qualquer uma das partes, sujeito a (i) determinadas limitações de volume e frequência de venda e (ii) somente no caso da TEP Chile, a TEP Chile deverá cumprir determinadas exigências mínimas de propriedade. Após junho de 2022, a TEP Chile poderá vender todas as suas ações do Grupo LATAM Airlines, bem como os direitos acionários da Holdco I como bloco, sujeito às seguintes condições: (i) aprovação do Conselho de Administração da LATAM com relação ao cessionário; (ii) que a venda não cause efeitos adversos; e (iii) que seja dado direito preferencial de aquisição para os acionistas controladores do Grupo LATAM Airlines, condições as quais são coletivamente chamadas de “disposições de venda em bloco”. “Efeitos adversos” é definido no Acordo de Acionistas do Grupo Controlador como um efeito adverso relevante sobre





ACORDO DE ACIONISTAS

a capacidade da Holdco I de receber os benefícios totais da propriedade da TAM e suas subsidiárias para operar o negócio aéreo mundialmente. O grupo controlador do Grupo LATAM Airlines concordou em transferir todas as ações com direito a voto da Holdco I adquiridas conforme tal direito de aquisição preferencial da LATAM pelo mesmo valor pago por tais ações.

Adicionalmente, a TEP Chile poderá vender, a partir de junho de 2015, todas as ações ordinárias do Grupo LATAM Airlines e ações com direito a voto da Holdco I, sujeito ao cumprimento das cláusulas de venda em bloco, em caso de liberação (conforme descrito anteriormente) ou caso a TEP Chile seja obrigada a realizar um ou mais votos dirigidos em qualquer período de 24 meses em duas reuniões (consecutivas ou não) dos acionistas do Grupo LATAM Airlines realizadas com diferença de pelo menos 12 meses, e caso o Grupo LATAM Airlines não tenha exercido em sua totalidade a conversão de opções descrita anteriormente. Um “evento de divulgação” ocorrerá sempre que (i) for realizado um aumento de capital do Grupo LATAM Airlines; (ii) a TEP Chile não exercer a totalidade dos seus direitos preferenciais conferidos de acordo com a legislação chilena aplicável com relação ao aumento de capital em relação a todas as ações ordinárias restritas do Grupo LATAM Airlines; e (iii) após a conclusão do aumento de capital, o indivíduo designado pela TEP Chile para votação do Conselho

de Administração do Grupo LATAM Airlines com a colaboração do Grupo Controlador do Grupo LATAM Airlines não seja eleito como membro do Conselho de Administração do Grupo LATAM Airlines.

Adicionalmente, após 22 de junho de 2022, e após a data de ativação da propriedade total (conforme descrito a seguir na seção “Opção de Conversão”), a TEP Chile poderá vender, integral ou parcialmente, suas ações ordinárias do Grupo LATAM Airlines, sujeito (i) ao direito de aquisição preferencial dos acionistas controladores da LATAM; e (ii) às restrições à venda de ações ordinárias do Grupo LATAM Airlines mais de uma vez no período de 12 meses.

O Acordo de Acionistas do Grupo Controlador prevê determinadas exceções a estas restrições de transferência para determinadas ações penhoradas do Grupo LATAM Airlines realizadas pelas partes e para transferências às companhias afiliadas, em todos os casos conforme circunstâncias limitadas.

Adicionalmente, a TEP Chile, no Acordo de Acionistas da Holdco I, aceitou não votar com suas ações com direito a voto da Holdco I, ou tomar qualquer outra decisão, em apoio a qualquer transferência por parte da Holdco I das ações ou valores conversíveis em ações emitidos por ela mesma ou pela TAM, ou qualquer das suas afiliadas sem o consentimento prévio, por escrito, da LATAM.

| RESTRIÇÕES À TRANSFERÊNCIA DE AÇÕES DA TAM

A LATAM concordou no Acordo de Acionistas da Holdco I em não vender ou transferir ações da TAM a qualquer pessoa (que não as suas afiliadas), enquanto a TEP Chile detiver ações com direito a voto na Holdco I. Sem prejuízo ao anterior, a LATAM terá o direito de realizar tal venda ou transferência caso, simultaneamente a tal venda ou transferência, a LATAM (ou seu cessionário) venha a adquirir todas as ações com direito a voto da Holdco I de propriedade da TEP Chile por um valor igual à então base de cálculo da TEP Chile em tais ações e qualquer custo que a TEP Chile venha a incorrer para efetivar tal venda ou transferência. A TEP Chile outorgou de maneira irrevogável à LATAM o direito de adquirir todas as ações com direito a voto da Holdco I detidas pela TEP Chile em relação à tal venda.

Opção de Conversão

Conforme o Acordo de Acionistas do Grupo Controlador e o Acordo de Acionistas da Holdco I, a LATAM terá o direito unilateral de converter suas ações sem direito a voto da Holdco I em ações com direito a voto na Holdco I até o nível máximo permitido por lei e a aumentar a sua representação nos conselhos da TAM e da Holdco I conforme permitido pelas leis brasileiras que regulam a propriedade estrangeira e outras leis aplicáveis, sempre que tal conversão não tenha efeitos adversos (conforme definido



ACORDO DE ACIONISTAS

anteriormente na seção “Restrição à Transferência”).

Durante ou após junho de 2022, e após a conversão integral pela LATAM de todas as suas ações sem direito a voto da Holdco I em ações com direito a voto da Holdco I, conforme permitido pela legislação brasileira e outras leis aplicáveis, a LATAM terá o direito de adquirir todas as ações com direito a voto da Holdco I de propriedade dos acionistas controladores da TAM por um valor igual à sua base de cálculo de tais ações e os custos a serem incorridos com a efetivação de tal venda, valor chamado de “remuneração pela venda”. Caso a LATAM não exerça oportunamente o direito de compra de tais ações ou caso, após 22 de junho de 2022, a LATAM tenha o direito pelas leis brasileiras ou outras leis aplicáveis de converter todas as ações sem direito a voto da Holdco I em ações com direito a voto da Holdco I, e caso tal conversão não cause um efeito adverso ainda que a LATAM não tenha exercido o direito em sua totalidade em um período específico, então os acionistas controladores da TAM terão o direito de oferecer à LATAM suas ações com direito a voto da Holdco I por um valor igual ao preço de venda.

Aquisição de Ações da TAM

As partes acordaram que todas as aquisições de ações ordinárias da TAM por parte do Grupo LATAM Airlines, Holdco I, TAM ou qualquer das suas respectivas subsidiárias a partir ou após o prazo efetivo

da combinação de negócios serão realizadas pela Holdco I.

Com relação aos principais órgãos de Governança Corporativa do Grupo LATAM Airlines, são eles o Conselho de Administração e o Comitê de Conselheiros (equivalente ao Conselho Fiscal, que cumpre ainda as funções de Comitê de Auditoria para os fins da Lei Sarbanes-Oxley dos Estados Unidos da América), além dos Comitês de Estratégia, Finanças, Liderança e Produto, Marca e Programa de Passageiro Frequente criados após a associação entre LAN e TAM. Detalhamos a seguir as principais atribuições de tais órgãos corporativos.

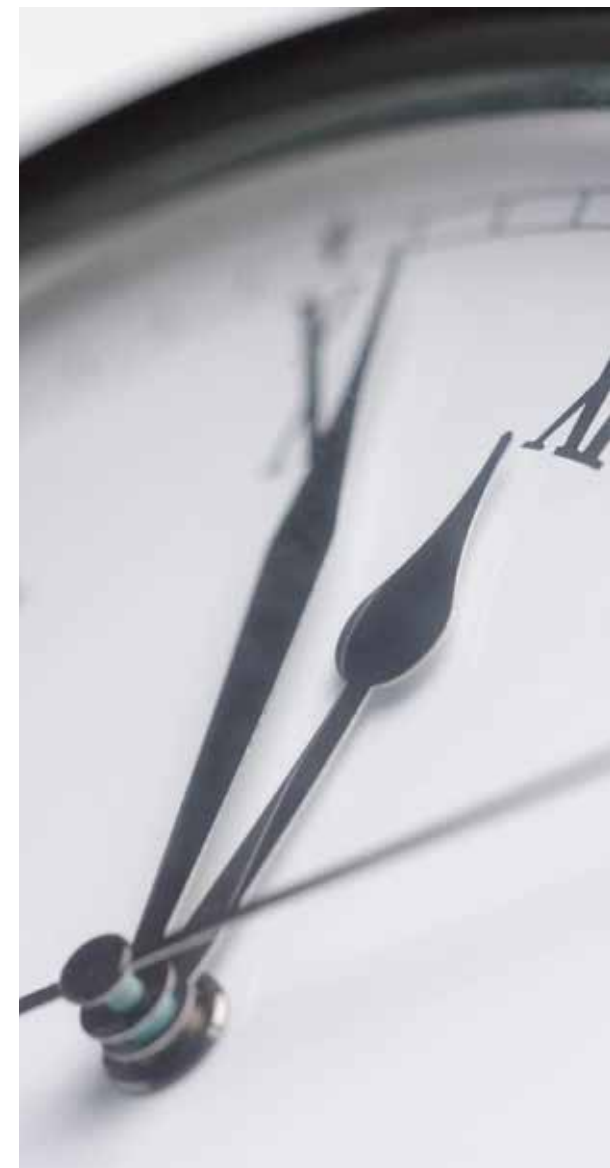


| DIVIDENDOS

Em matéria de dividendos, a Companhia estabeleceu que eles são iguais ao mínimo exigido por lei, ou seja, 30% dos lucros de acordo com as normas vigentes. Isso não entrar em conflito com que podem distribuir dividendos em tais mínimo obrigatório com base nas especificidades e circunstâncias de facto que pode ser notado durante o curso do ano.

Ao longo dos anos 2013, 2014 e 2015 a Companhia não fornece ganhos por isso não houve distribuição de dividendos.

Encaminhar a Companhia não espera mudanças na política de dividendos.





POLÍTICA FINANCEIRA

| POLÍTICA FINANCEIRA

A Diretoria de Finanças Corporativa 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 regulados 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 excelente nível e perfil de endividamento, em proporção razoável ao crescimento das operações e considerando o objetivo de minimizar os custos de financiamento.

- Rentabilizar os excedentes 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 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 comprometidos 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

No ano de 2015, o Grupo LATAM Airlines conduziu operações no mercado de capital visando manter sua liquidez em um nível adequado, encerrando dezembro de 2015 com um índice de liquidez de aproximadamente 13,4% da receita bruta total.

Neste contexto, a LATAM manteve os níveis de dívida de curto prazo em aproximadamente US\$ 387 milhões no final de 2015, levemente superior ao valor registrado em dezembro de 2014. Além disso, em 2015 a companhia aumentou sua dívida em aproximadamente US\$ 324,6 milhões, o que é explicado, principalmente, pela operação de gestão de passivos realizada em junho de 2015, pela qual a LATAM emitiu e colocou no mercado internacional um bônus de longo prazo no montante de US\$ 500 milhões a uma taxa de 7,25%, e realizou o resgate total de US\$ 300 milhões do bônus emitido pela TAM Capital 2, Inc. a uma taxa de 9,50%. Esta operação levou a um aumento da liquidez e, ao mesmo tempo, redução do índice de endividamento do grupo.

Ao longo de 2015, a LATAM 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. O objetivo de longo prazo é manter o índice de liquidez em torno de 15%.

Adicionalmente, ao final de 2015 a LATAM mantinha linhas de crédito comprometidas em um valor total de US\$ 105 milhões com instituições financeiras, tanto locais quanto internacionais, que não haviam sido utilizadas até o fechamento do exercício. Em 29 de março de 2016, estas linhas de crédito foram substituídas por uma linha de crédito rotativo comprometida, que tem como garantia aeronaves, motores e peças de reposição por um montante total de até US\$ 275 milhões.



POLÍTICA FINANCEIRA

Além disso, em 2015 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. Em 31 de dezembro de 2015, o Grupo LATAM Airlines registrou US\$ 1.361 milhões em caixa e equivalentes de caixa, e US\$ 409,6 milhões em adiantamentos de aeronaves financiadas com recursos próprios.

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 manutenção 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% através de linhas de crédito bancário ou

bônus securitizados pelas agências de fomento à exportação, 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"), por um montante agregado de US\$ 1.020,8 milhões. A execução desta operação permite ampliar o leque de alternativas de financiamento de aeronaves e, principalmente, permitiu financiar a aquisição de onze novos Airbus A321-200, dois Airbus A350-900 e quatro Boeing 787-9, cujas entregas estavam previstas entre julho de 2015 e março de 2016. O reconhecimento da dívida é realizado mediante a entrega de cada uma das aeronaves, e em 31 de dezembro de 2015 foi reconhecido um montante de US\$ 675,7 milhões.

Com relação ao financiamento de curto prazo, a LATAM possuía, em 31 de dezembro de 2015, aproximadamente 4% de sua dívida total em empréstimos com exportadores e





POLÍTICA FINANCEIRA

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 de preço do combustível; (ii) risco de taxa de juros; e (iii) risco de taxas de câmbio. A fim de cobrir total ou parcialmente estes riscos, a LATAM opera com instrumentos derivados 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 ter uma linha aprovada e um contrato ISDA ou LFC 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 2015.

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 e do cenário de mercado refletido no preço do combustível. A Política também 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 depende fortemente da 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 de referência, com o objetivo de incentivar a demanda agregada ao tornar o

crédito mais acessível e aumentar a produção (da mesma forma, a taxa de referência 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, faz com que exista um risco associado à dívida da LATAM, 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 câmbio na taxa de juros do mercado está relacionada, principalmente, a obrigações de longo prazo com taxa variável.

A fim de diminuir o risco de um eventual aumento nas taxas de juros, o Grupo LATAM Airlines mantém contratos swap e opções de compra (call) de taxas de juros.

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

iii. Risco de taxas de câmbio:

A moeda funcional utilizada pela Companhia é o dólar norte-americano, em termos da fixação dos preços dos seus serviços, composição da sua demonstração de posição financeira e efeitos sobre os resultados das operações. Existem dois tipos de risco de câmbio: risco de fluxos e risco de balanços. O risco de



POLÍTICA FINANCEIRA

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, a preços equivalentes ao dólar norte-americano e ao Real. Aproximadamente 60% das receitas estão denominadas em dólar norte-americano e 25% 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 componentes e acessórios para aeronaves. As despesas com remuneração estão denominadas em moedas locais. A porcentagem total de custos denominados em dólar norte-americano é aproximadamente 67%, e a porcentagem aproximada de custos em Reais é 19%.

O Grupo LATAM Airlines precifica as tarifas dos negócios de carga e passageiros internacionais principalmente em dólares norte-americanos. Nos negócios domésticos existe uma mistura, já que no Peru as vendas são realizadas em moeda local, apesar de os preços estarem indexados ao dólar norte-americano. No Brasil, Chile, Argentina e Colômbia as tarifas são em moeda local, sem nenhum tipo de indexação. 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 de taxa de câmbio utilizando contratos forward de moeda. Em 31 de dezembro de 2015, a LATAM mantém, principalmente, uma cobertura para o Real de US\$ 270 milhões, válida para o período de janeiro a dezembro de 2016.

Por outro lado, o risco de balanço ocorre quando itens registrados no balanço patrimonial estão expostos a variações cambiais, uma vez que tais itens estejam expressos em unidades monetárias diferentes da moeda funcional. Apesar de a LATAM poder assinar contratos de derivados de cobertura para se proteger do impacto de uma possível valorização ou desvalorização de moedas em relação à moeda funcional utilizada pela controladora, em 2015 a LATAM não realizou cobertura para o risco de balanço.

O principal fator 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 final de 2015, esse montante foi inferior a US\$ 700 milhões.



OPERAÇÃO
INTERNACIONAL
DE PASSAGEIROS



OPERAÇÃO
DE CARGA



| IMOBILIZADO



| BRASIL



ARGENTINA - CHILE
COLOMBIA
ECUADOR - PERU



PROGRAMAS DE
FIDELIDADE

Estamos
conectados ao
mundo inteiro



| OPERAÇÃO
INTERNACIONAL

A LATAM é a principal operadora de voos internacionais dentro da região, oferecendo aos seus passageiros a mais ampla malha de conectividade, com um total de 45 destinos internacionais (além de sua malha doméstica) em 23 países, atendidos por uma frota composta por, em média, 112 aeronaves durante o exercício. A operação de passageiros da LATAM contempla os voos regionais dentro da América do Sul e do Caribe, além dos voos de longa distância com destino a outros países do mundo.

Durante o ano de 2015, o volume total de passageiros transportados pela LATAM foi de aproximadamente 14,2 milhões de pessoas, um aumento de 3,9% em relação ao ano anterior. Deste total, 8,5 milhões voaram em rotas regionais e 5,7 milhões em voos de longa distância.

Neste período, a operação internacional de passageiros se desenvolveu em um cenário macroeconômico complexo na América do Sul, caracterizado por baixo crescimento nos países de língua espanhola onde a LATAM opera, retração e alto índice de inflação, principalmente no Brasil, além da desvalorização significativa das moedas latino-americanas, principalmente o Real brasileiro e o Peso colombiano. Além disso, a Companhia enfrentou um forte desequilíbrio entre oferta e demanda, principalmente nas rotas com saída do Brasil para os Estados Unidos, o que gerou uma queda significativa na tarifa média.

Para reduzir os efeitos deste complexo cenário, a LATAM reduziu sua oferta em rotas a partir do Brasil para os Estados Unidos,

buscando fortalecer as rotas com maior demanda, como Caribe e Europa. A isso somou-se o fortalecimento do seu principal hub internacional no aeroporto de Guarulhos, São Paulo. Com isso, o tráfego consolidado de passageiros transportados pela LATAM em voos internacionais (RPK) cresceu 5,4% em relação ao ano anterior, enquanto a capacidade medida em ASK aumentou 6,4%, resultando em uma taxa de ocupação de 84,6%, 0,8 pontos percentuais inferior à de 2014.

Regionalmente, as companhias aéreas que fazem parte do Grupo LATAM atenderam, no total, 28 destinos, incluindo quatro destinos no Caribe, para o qual utilizaram uma frota formada, principalmente, por aeronaves Airbus da família A320. Sua ampla malha permitiu que a LATAM mantivesse a liderança do mercado nas rotas regionais em que opera, com 42,9% de participação medida em capacidade (ASK). Seus principais concorrentes nestas rotas são Avianca, Aerolíneas Argentinas, Gol e Tame, que neste período alcançaram participações de 22,1%, 10,5%, 9,4% e 4,2%, respectivamente.

Em sua permanente busca pelo oferecimento da melhor conectividade aos seus passageiros na região, a LATAM aumentou a oferta para o Caribe em 75%, principalmente graças às novas rotas para Punta Cana (República Dominicana) a partir de Buenos Aires, Brasília e Bogotá. Durante o ano, também foram inauguradas as rotas Buenos Aires-Brasília e Buenos Aires-Recife, e foi aberta a rota São Paulo (Guarulhos)-Punta del Este.



Um dos principais eventos do exercício foi a abertura da rota Antofagasta-Lima, em dezembro, com três frequências semanais, transformando o aeroporto de Antofagasta no segundo terminal internacional do Chile com voos de carreira. A isso se somará, em janeiro de 2016, a inauguração da rota Montevideo-Lima, fortalecendo, assim, o hub de Lima, que conecta a América do Sul à América Central, os Estados Unidos e a Europa.

Com relação às rotas de longa distância, em dezembro de 2015 a Companhia atendia 27 destinos, sendo Estados Unidos e Europa os dois mercados mais relevantes e, portanto, estratégicos para a LATAM. Para desenvolver suas operações de longa distância, a Companhia utiliza principalmente aeronaves Boeing B767 e B787-8/9. Vale destacar que neste ano foi concluída a retirada total da frota Airbus A340 que a LAN utilizou por quase 15 anos para atender a rota Santiago-Auckland-Sydney, modelo que foi substituído pelos Boeing 787-8 e, posteriormente, pelos B787-9. Estas são aeronaves mais modernas, eficientes e com maior capacidade, cuja aquisição em 2015 também visa reforçar as operações nas rotas Santiago-Madri e Santiago-Lima-Los Angeles.

Além disso, em dezembro foi adquirido o primeiro Airbus A350 para a frota da TAM, com a missão de tornar-se um dos principais aviões a operar voos de longa distância para os Estados Unidos e Europa. Esta aeronave começará a ser operada pela Companhia em abril de 2016 na rota São Paulo (Guarulhos)-Madri, operação que se ampliará no segundo semestre com a

rota São Paulo-Orlando, tornando-se a primeira companhia aérea das Américas a operar esta aeronave de última geração.

Com relação à América do Norte, a participação da LATAM aumentou 24,3% (contra 22,8% em 2014) medida em ASK, sendo a American Airlines, a United Continental e a Delta suas principais concorrentes, com 27,7%, 10,4% e 9,4% da capacidade, respectivamente. Neste período, foram inauguradas as rotas Lima-Orlando e Brasília-Orlando, e otimizou-se a rota São Paulo-Nova York com a extensão para Toronto. A Companhia também anunciou planos para lançar novas rotas internacionais a partir de 2016, como o primeiro voo direto e sem escalas da LAN Peru entre Lima e Washington, a partir de maio, que a transformaria na única companhia aérea da região a conectar de forma direta, quatro vezes por semana, as capitais do Peru e dos EUA.

Nas rotas para a Europa, a participação da LATAM aumentou para 11,9% (contra 10,8% em 2014) medida em ASK, onde compete principalmente com os grupos AirFrance-KLM e Iberia-British Airways, com 22,1% e 20,2% da capacidade, respectivamente, além das companhias aéreas TAP e Lufthansa, com 10,7% e 9,1%, respectivamente. O marco do período foi o crescimento de 7,0% e 6,0% na oferta de voos para a Europa a partir do Brasil e do Chile, respectivamente, em uma operação rentável que busca reforçar a conectividade com esta região. A TAM também inaugurou voos diretos a partir de São Paulo (Guarulhos) para Barcelona com três frequências semanais,



| OPERAÇÃO
INTERNACIONAL

sendo o primeiro novo destino inaugurado do Brasil para a Europa nos últimos 5 anos, o sexto destino que a Companhia oferece na Europa e o segundo na Espanha.

Ademais, a TAM aguarda aprovação das autoridades para voar de São Paulo para Johannesburgo, o que fará do Grupo LATAM a única operadora da América Latina a oferecer voos regulares para o continente africano.

Nas rotas com destino à Oceania, a LATAM alcançou participação de mercado de 42,8% em termos de volume transportado (comparada a 39% em 2014). Nestas operações, seus principais concorrentes são a australiana Qantas, com 43,3%; a Emirates Airlines, com 5,2%; e a Etihad Airways (a segunda maior companhia aérea dos Emirados Árabes Unidos), com 3,6%, entre outros.

Graças ao permanente fortalecimento das alianças comerciais com outras companhias, como acordos entre companhias, códigos compartilhados e sua participação na aliança oneworld, além dos 140 aeroportos oferecidos pela malha atual da Companhia, a LATAM pode transportar seus passageiros para todos os destinos ao redor do mundo, oferecendo a melhor conectividade do setor em nível regional.

Com relação ao serviço, neste período a LATAM continuou trabalhando para manter a preferência de seus clientes, oferecendo-lhes a melhor experiência de viagem. Neste sentido, a Companhia implementou entretenimento de

bordo em 131 aeronaves de fuselagem estreita e em mais de 3.000 trajetos de curta distância. Também em 2015, lançou dois novos serviços em seu site: “Manage my booking” (Administrar minhas reservas) e “Flight Status” (Status do voo), que permitem que seus clientes se mantenham informados a todo momento e tomem a melhor decisão sobre suas viagens. Além disso, a Companhia continuou com o processo de unificação dos balcões de check-in entre LAN e TAM, além de começar a testar o serviço de Self-Bag Tag nos aeroportos de Guarulhos e Brasília, agilizando o embarque.

Líderes no maior país da região

Com mais de 200 milhões de habitantes, o Brasil é de longe o maior mercado doméstico da América do Sul e o terceiro maior do mundo, transportando 98 milhões de passageiros dentro do país em 2015, em um mercado que continua sendo uma boa oportunidade para a LATAM, com baixa penetração do transporte aéreo e alto potencial de crescimento.

O ano de 2015 foi particularmente complexo para o transporte de passageiros no Brasil, tendo em vista o difícil cenário econômico do país, que refletiu em queda de 3,8% do PIB, inflação de 10,7% (a mais alta desde 2002) e desvalorização de sua moeda frente ao dólar norte-americano de 49% em comparação a 2014 (maior retrocesso em 13 anos). Esta recessão teve um impacto direto no setor de aviação comercial, afetando principalmente a demanda de passageiros corporativos. Para a LATAM, a operação doméstica no Brasil representa aproximadamente um terço do seu negócio internacional de passageiros, mais que a soma de todas as suas operações locais nos países de língua espanhola onde está presente.

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. Vale destacar que, em 2015, a LATAM foi a única companhia a reduzir a capacidade no mercado doméstico brasileiro.

Em 2015, a Companhia reduziu em 2,7% sua oferta medida em ASK (assento-quilômetro oferecido), somando-se às reduções de 1,5% em 2014 e 8,8% em 2013. Por sua vez, a demanda apresentou queda de 2,8% (medida em RPK), resultando em uma boa taxa de ocupação total no ano, de 81,4% (acima da média do setor), com queda de 0,1 pontos percentuais em comparação a 2014.

Considerando que o panorama no Brasil continuará sob pressão em 2016, com a expectativa de nova retração da economia, a LATAM anunciou uma redução de ASK entre 6% e 9%, com o objetivo de ser mais eficiente nas rotas nacionais sem prejudicar a conectividade dos nossos passageiros.

Em dezembro de 2015, a TAM atendia 44 destinos domésticos a partir de 46 aeroportos, operando aproximadamente 650 voos diários. Com 32 milhões de passageiros transportados, uma redução de 4,2 em comparação a 2014, a Companhia se manteve como operadora líder em voos domésticos (medidos em RPK) com participação de 37%, seguida das companhias aéreas GOL, com 36%, e Azul, com 17%, suas principais concorrentes. Além disso, em 2015 a TAM permaneceu sendo a companhia aérea preferida no segmento de passageiros corporativos, alcançando uma participação de 32% em dezembro de 2015.

Para desenvolver suas operações domésticas, a TAM utilizou uma frota composta por 119 aeronaves da família Airbus A320, dentre elas 27 Airbus A321 (9 a mais que em 2014), que



| BRASIL



permitem atender com maior eficiência as rotas domésticas de alta densidade.

Ademais, em 2015 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, este último o mais importante para voos domésticos. Em linha com o objetivo de fortalecer nosso hub de Brasília, destaca-se a inauguração de 4 novos destinos no país: Bauru, Juazeiro do Norte e São José dos Campos e Jaguaruna, este último conectando Congonhas, buscando fortalecer as operações em mercados mais rentáveis e atingindo um aumento de 8,0% no número de passageiros com conexões em voos domésticos no Brasil em comparação a 2014.

Vale destacar que este ano, pela sétima vez consecutiva, a TAM liderou o ranking "Top of Mind" no Brasil, aumentando a distância do segundo lugar e consolidando sua posição de liderança no mercado brasileiro, apesar das reduções de capacidade na malha doméstica.



BRASIL

31,9

MILHÕES DE
PASSAGEIROS



120

AERONAVES



44

DESTINOS
DOMÉSTICOS



37%

QUOTA DE
MERCADO



GOL
AZUL
AVIANCA BRASIL

36%
17%
10%

Operamos em 6 mercados domésticos da região



ARGENTINA - CHILE
COLÔMBIA
EQUADOR - PERÚ

2015 foi o ano do 10º aniversário da LAN Argentina, companhia aérea que conseguiu se posicionar como a segunda maior operadora de voos domésticos do país, em um mercado dominado pela Aerolíneas Argentinas, a companhia estatal, com participação superior a 70%.

Manter este posicionamento tem sido possível graças ao inabdicável comprometimento da Companhia em oferecer os mais altos padrões de segurança, qualidade e atendimento, o que se reflete no alto índice de satisfação e recomendação dos passageiros obtidos durante o ano.

Com 2,4 milhões de passageiros transportados em rotas domésticas, a LAN encerrou o ano com uma participação de mercado de 25%, uma queda de 2,0 pontos percentuais em relação a 2014. O tráfego médio consolidado medido em quilômetro-passageiro (RPK) aumentou 4,0%, enquanto que a oferta (ASK) teve o mesmo aumento, o que levou a uma taxa de ocupação de 76%, ou 0,2 pontos percentuais acima do ano anterior.

Em 2015, a Companhia atendeu 14 destinos domésticos, conectando de e para Buenos Aires as cidades de Bahía Blanca, Bariloche, Comodoro Rivadavia, Córdoba, El Calafate, Iguazú, Mendoza, Neuquén, Río Gallegos, Salta, San Juan, Tucumán e Ushuaia.

Para operar os voos nacionais, a LAN Argentina utilizou 13 aeronaves Airbus da família A320, uma a mais que no ano anterior, já que em setembro adquiriu mais um avião deste modelo para sua frota. Esta nova aeronave, juntamente com as perspectivas de renovação e aumento de frota no futuro, constituem um fator essencial para melhorar





ARGENTINA - CHILE
COLÔMBIA
EQUADOR - PERÚ

a proposta de valor da Companhia, cuja prioridade é continuar aprimorando seu produto e atendimento. Estas aeronaves são consideradas as mais eficientes da indústria para este tipo de operação, e contam com as maiores e mais confortáveis cabines de passageiros da categoria.

No âmbito de sua estratégia corporativa focada em oferecer a melhor experiência de viagem aos passageiros, neste período a LAN incorporou o novo serviço de IFE (In-Flight Entertainment) em todas as suas aeronaves, permitindo que o passageiro acesse o conteúdo de filmes, música, jogos e informações através de seu próprio tablet ou laptop.

Nesta mesma linha, em 2015 a LAN inaugurou dois novos quiosques de vendas em shoppings localizados na cidade de Avellaneda (província de Buenos Aires) e em Rosario (província de Santa Fe), totalizando três lojas quiosque e 17 escritórios comerciais em todo o país até dezembro de 2015.

A LAN 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.



ARGENTINA

2,4

MILHÕES DE
PASSAGEIROS



13

AERONAVES
A 320



14

DESTINOS
DOMÉSTICOS



25%

QUOTA DE
MERCADO



AEROLINEAS
ARGENTINAS

75%

Operamos em 6 mercados domésticos da região



ARGENTINA - CHILE
COLÔMBIA
EQUADOR - PERÚ

| CHILE

Com 7,2 milhões de passageiros transportados dentro do Chile (sem considerar a Ilha de Páscoa), volume similar ao que foi transportado no ano anterior, em 2015 a LAN manteve sua liderança no setor com 75% de participação em um mercado que permaneceu estável em termos de demanda e capacidade, devido à desaceleração econômica do país. Nas rotas domésticas, a Companhia compete principalmente com a SKY Airlines, que em dezembro de 2015 havia alcançado participação de 24,3%. O total de passageiros transportados dentro do Chile no período de janeiro a dezembro chegou a aproximadamente 9,7 milhões, um aumento de 0,6% em comparação ao mesmo período de 2014, de acordo com as estatísticas do Departamento de Aeronáutica Civil do Chile (JAC Chile).

A Companhia atende 15 destinos nacionais (sem considerar a Ilha de Páscoa), cobrindo as principais cidades de norte a sul. Devido à Copa América de Futebol realizada em junho e julho no Chile, a LAN operou 30 voos adicionais, com 13 reforços para La Serena e 7 para Temuco, além de 10 voos fretados realizados para os aeroportos regionais de Antofagasta, La Serena, Concepción e Temuco.

Neste período, o tráfego consolidado de passageiros (RPK) aumentou 1,3%, enquanto a oferta (ASK) cresceu 0,6% em comparação ao ano anterior, levando a uma taxa de ocupação média de 82,8%, um aumento de

0,8 pontos percentuais em relação a 2014, o mais alto dos últimos 5 anos.

Para atender as rotas internas, a Companhia utilizou uma frota composta por 27 aeronaves da família Airbus A320, um a menos que no ano anterior. Isto deveu-se à incorporação de seis novos Airbus A321, com capacidade para 220 passageiros (46 a mais por voo), completando um total de sete unidades deste modelo ao 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 nos voos domésticos, além de redução significativa das emissões de CO2 devido ao menor consumo de combustível, contribuindo para a preservação do meio ambiente. Já para os voos até a Ilha de Páscoa, a LAN iniciou este ano a operação desta rota com o Boeing B787 Dreamliner.

Dentre os avanços no período, destaca-se a inauguração de uma nova Sala VIP da Companhia no aeroporto de Santiago, a maior da América do Sul, com acesso próximo ao nosso Check-in Preferencial no aeroporto Arturo Merino Benítez, logo após passar pela polícia internacional. A nova proposta visa um atendimento de altíssimo nível, consistente e memorável, bem como um design de excelência mundial.

Os desafios enfrentados pela Companhia durante este ano no Chile incluíram a



paralisação dos trabalhadores da Diretoria Geral de Aeronáutica Civil, ocorrida em 16 de setembro (antes do feriado de Fiestas Patrias). Na ocasião, a LAN e a TAM ofereceram voos adicionais, com mais alternativas de viagem dentro do Chile e em voos internacionais com origem ou destino a Santiago. Desta forma, a Companhia conseguiu superar a situação e evitar que suas operações fossem afetadas.

Com relação à infraestrutura aeroportuária, em 2015 o aeroporto de Santiago dispôs de 15 espaços adicionais para o estacionamento de aeronaves em plataforma remota. A isso somou-se a conclusão da primeira fase das obras de conservação da pista principal do aeroporto e o reestabelecimento do sistema ILS CAT III, que permite a aterrissagem de aeronaves sob condições de baixa visibilidade (névoa). Nas outras regiões, foram concluídas as obras de melhoria nos aeroportos de Calama, Iquique e La Serena.

Além disso, em 2015 o Aeroporto Arturo Merino Benítez foi concedido à Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel por um período de 20 anos. Trata-se de um consórcio com ampla experiência internacional, responsável pela operação de aeroportos como o Charles de Gaulle e o Orly, em Paris. O novo projeto considera um aumento de oferta de 29 milhões de passageiros até 2020, além de investimentos em aspectos diferenciados do atendimento e da tecnologia.



CHILE

7,2

MILHÕES DE
PASSAGEIROS

27

AERONAVES



15

DESTINOS
DOMÉSTICOS

75%

QUOTA DE
MERCADOSKY
OTROS24%
1%

Operamos em 6 mercados domésticos da região



ARGENTINA - CHILE
COLÔMBIA
EQUADOR - PERÚ

| COLÔMBIA

Em seu quarto ano de operação como LAN Colombia, a Companhia transportou 4,6 milhões de passageiros em voos domésticos, 4,0% a mais que em 2014, consolidando-se como a segunda maior operadora do país, com participação de 22% em um mercado considerado um dos mais competitivos da América Latina. Nas rotas domésticas, a LAN Colombia compete principalmente com Avianca (58%), Viva Colombia (12%), Satena (3,0%), Copa e EasyFly (2% cada).

Em dezembro de 2015, a LAN Colombia atendia 14 cidades na Colômbia com 17 rotas, oferecendo vasta conectividade de voos a partir de Bogotá e Medellín. Seu tráfego consolidado de passageiros (RPK) aumentou 15%, sendo que a oferta apresentou o mesmo aumento, o que resultou em uma taxa de ocupação estável em 79%, similar ao índice apresentado no exercício anterior. Tudo isso em um mercado também afetado pela desaceleração econômica da região.

Dentre os avanços no período, destaca-se a inauguração dos voos Cali-Medellín e Medellín-Cartagena, com treze e sete frequências semanais, respectivamente, permitindo que a Companhia continue aprofundando seu plano de descentralização da operação doméstica, com uma oferta competitiva para o mercado interno sem ter que passar por Bogotá. Ademais, durante 2015 a LAN Colombia fortaleceu seu atendimento local com a inclusão de sete frequências semanais na rota

Bogotá-Cúcuta, duplicando o número de voos realizados por semana nesse trajeto. Além disso, aumentou a oferta na rota Medellín-San Andrés para quatro frequências semanais, aproveitando um dos destinos turísticos de maior demanda do país.

Para desenvolver suas operações de curta distância dentro do país, a Companhia encerrou o ano com 15 Airbus da família A320, com capacidade para 174 passageiros, aeronaves que também utiliza para realizar seus voos para Aruba, Cancun e Punta Cana, no Caribe. Visando à satisfação do cliente, no mês de agosto a LAN Colombia inaugurou seu sistema de entretenimento de bordo sem fio, o LAN Entertainment, em todas as aeronaves de sua frota A320, uma inovação tecnológica que lhe permite tornar sua oferta de serviço de bordo muito mais competitiva, além de diferenciar-se das companhias aéreas que atuam localmente, já que os passageiros podem acessar filmes, séries e notícias, entre outros, a partir de seus próprios dispositivos móveis.

Vale destacar que no segundo semestre do ano, a Companhia concluiu a devolução total das últimas aeronaves Dash 8-200 que integravam sua frota (aviões turboélice herdados da extinta Aires, com capacidade para 37 passageiros e uma idade média de 17 anos), que operavam nas cidades de Neiva e Villavicencio, cumprindo com seu plano de renovação da frota jet, iniciado em 2012.



Em termos de atendimento, um dos marcos do período foi a consolidação da LAN Colombia, pelo terceiro ano consecutivo, como a companhia aérea com o maior índice de conformidade em rotas domésticas no país, com 95,2%, de acordo com o último relatório de conformidade de companhias aéreas publicado pela autoridade aeronáutica colombiana em setembro de 2015. Este reconhecimento vai ao encontro do grande esforço empreendido pela Companhia para continuar promovendo a cultura da pontualidade, investindo em treinamento, tecnologia e frota moderna. Para a LAN Colombia, a pontualidade é um atributo que a diferencia perante o cliente.

Dentre outras iniciativas que buscam aumentar a proposta de valor para os passageiros, destaca-se o lançamento do programa “LAN Eventos y Convenciones”, cuja finalidade é oferecer a todas as empresas do país uma alternativa para a realização de atividades corporativas em diferentes cidades do país. Desde seu lançamento até o mês de dezembro, 50 empresas já se cadastraram no programa, com mais de 1.700 passageiros transportados.



COLÔMBIA

4,6

MILHÕES DE
PASSAGEIROS



15

AERONAVES
A320



14

DESTINOS
DOMÉSTICOS



21%

QUOTA DE
MERCADO



AVIANCA
VIVA COLOMBIA
SATENA
EASYFLY
COPA

60%
11%
3%
2%
2%

Operamos em 6 mercados domésticos da região



ARGENTINA - CHILE
COLÔMBIA
EQUADOR - PERÚ

| EQUADOR

A LAN Ecuador iniciou suas operações domésticas 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 melhorar a proposta de valor em termos de produto e atendimento, a fim de diferenciar-se dos concorrentes e conquistar a preferência dos clientes.

A Companhia atende cinco destinos dentro 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, oferecendo opções de conectividade que buscam promover o turismo e o desenvolvimento econômico nacional. Neste sentido, a Companhia anunciou que em janeiro de 2016 irá inaugurar um voo direto na rota Quito-Baltra.

Durante o ano de 2015, a operação aérea se desenvolveu em um cenário econômico desafiador, assim como em grande parte dos países da região. O Equador é um mercado pequeno, com aproximadamente 16 milhões de habitantes, cuja economia foi fortemente afetada pela queda brusca dos preços do petróleo, seu principal produto de exportação, e pela valorização do dólar, moeda adotada pelo país em 2000.

A isso somou-se a reativação do vulcão Cotopaxi, cujas cinzas afetaram as operações nas rotas Guayaquil-Quito e Quito-Cuenca

desde a segunda semana de agosto até o final de novembro. Neste contexto, a Companhia providenciou junto ao Departamento Geral de Aviação Civil do Equador (DGAC) e a Força Aérea Equatoriana a abertura de uma rota alternativa de aeronavegação, em um espaço militar, a fim de evitar a nuvem vulcânica que havia tomado conta da rota de voo comercial.

A LAN Ecuador transportou 1,1 milhão de passageiros em rotas internas, um aumento de 1,0% em comparação a 2014, e manteve-se como a segunda maior operadora de voos domésticos com 33% de participação, um crescimento de 2,2% em relação ao ano anterior. Seus principais concorrentes são a companhia aérea estatal Tame, com 43% de participação, e a Avianca, com 25%.

O cancelamento do serviço da Avianca na rota Quito-Cuenca a partir de janeiro teve um impacto favorável sobre a LAN, permitindo-lhe aumentar em 11 pontos percentuais sua participação de mercado neste trajeto, além de aumentar a tarifa média em 27%. A Tame, por sua vez, reduziu a oferta na rota Guayaquil-Quito a partir de maio, o que resultou em queda de 12% na oferta total de assentos em comparação ao ano anterior. Apesar de isto não ter afetado significativamente a participação de mercado, possibilitou que a LAN aumentasse sua taxa de ocupação industrial em 1,7 pontos percentuais em relação a 2014, chegando a 74,9%.



Durante 2015, o tráfego consolidado de passageiros da LAN Ecuador aumentou 7,0% medido em RPK, enquanto que a oferta medida em ASK aumentou 8,0%. Com isso, a taxa de ocupação média foi de 81,2%, representando uma queda de 0,5 pontos percentuais sobre 2014.

Para atender as rotas domésticas, a LAN Ecuador dispõe de uma frota de três aeronaves Airbus A319, permanecendo estável em relação ao ano anterior. São aeronaves de menor capacidade em relação aos A320, o que lhes permite adequar-se às condições de demanda neste mercado.



EQUADOR

1,1

MILHÕES DE
PASSAGEIROS



3

AERONAVES



5

DESTINOS
DOMÉSTICOS



33%

QUOTA DE
MERCADO



TAME
AVIANCA

43%
25%

Operamos em 6 mercados domésticos da região



ARGENTINA - CHILE
COLÔMBIA
EQUADOR - PERÚ

| PERÚ

Em meio à desaceleração que caracterizou a região latino-americana durante o ano de 2015, o Peru destacou-se como uma das economias de melhor desempenho, alcançando um crescimento de 3,3% no PIB.

Durante 2015, o setor aéreo registrou um crescimento de 11,3% na quantidade de passageiros transportados dentro do país em relação ao ano anterior, com mais de 9,9 milhões de pessoas mobilizadas. A LAN Perú se manteve como a principal operadora destas rotas, transportando 6,2 milhões de passageiros, um aumento de 9,9% em relação ao ano anterior. O tráfego consolidado de passageiros (RPK) da Companhia aumentou 8,3%, enquanto a oferta (ASK) aumentou 8,0%. Além disso, a taxa de ocupação foi de 81,6%, acima da média do setor, com aumento de 0,2 pontos percentuais sobre o exercício anterior.

A LAN Perú atende 16 destinos no interior do país (com até 110 voos diários), oferecendo a maior conectividade do setor, com a maior variedade de destinos e frequências e com evidente foco em oferecer o melhor serviço aos seus clientes. Isto contribuiu para consolidá-la como a empresa líder do mercado nacional, alcançando 62,1% de participação no mercado de passageiros. Seus principais concorrentes são Peruvian Airlines, Avianca, Star Perú e LC, que este ano registraram participações de 13,1%, 12,7%, 6,0% e 4,8%, respectivamente.

Para desenvolver suas operações domésticas, a Companhia utilizou uma frota de 17 aeronaves, uma a menos que em 2014, composta por nove aviões Airbus A319 e oito Airbus A320.

Entre os acontecimentos mais importantes do ano, destaca-se o reconhecimento obtido pela LAN Perú como uma das “Empresas Mais Admiradas do Peru”, de acordo com o ranking elaborado pela consultoria internacional PwC Perú para a Revista G de Gestión. Este reconhecimento é oferecido a empresas nacionais que se destacam por sua visão estratégica, habilidade financeira, capacidade de inovação, estratégia comercial, qualidade do planejamento gerencial, práticas de boa governança corporativa e iniciativas de responsabilidade social empresarial. A escolha das 10 companhias ganhadoras foi feita de acordo com uma pesquisa realizada com 4.500 executivos das 1.500 empresas de maior faturamento do Peru.

Além disso, pelo segundo ano consecutivo a LAN Perú ficou em primeiro lugar no ranking MERCO 2015, na categoria de transporte aéreo, e em 11º lugar no ranking geral de empresas, em comparação à posição de número 27 obtida em 2014.

A LAN Perú também recebeu o Prêmio de Criatividade Empresarial da Universidade Peruana de Ciências Aplicadas (UPC), nas categorias Turismo & Entretenimento e Tecnologia &



Informática, pelo projeto de “Voos Noturnos para Cusco” com tecnologia RNP (Required Navigation Performance) de navegação por satélite. 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 a aviação 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. A isso soma-se uma redução do tempo de viagem em 6,3 minutos, devido ao encurtamento da rota em 35 milhas náuticas. Todas estas vantagens se traduzem em menor consumo de combustível, economizando 67,5 galões, e em redução de 644 kg na emissão de CO₂ por voo. Além disso, a aplicação da tecnologia de navegação aérea por satélites nesta rota permitiu o aumento das horas de operação do aeroporto de Cusco no período da noite, o que representa um adicional de receita para a Companhia.

Por fim, durante o ano a LAN Perú continuou avançando em seu objetivo de manter-se como uma empresa socialmente responsável. Neste âmbito, é importante enfatizar que a LAN Perú conseguiu compensar, pelo quarto ano consecutivo, a pegada de carbono gerada tanto na operação terrestre quanto no comissionamento de serviço gerado pelos trabalhadores, equivalentes a 6.500 toneladas de dióxido de carbono (CO₂), totalizando 25.390 toneladas compensadas até 2015.



PERÚ

6,2

MILHÕES DE
PASSAGEIROS

17

AERONAVES



16

DESTINOS
DOMÉSTICOS

62%

QUOTA DE
MERCADO
 PERUVIAN
AIRLINES
AVIANCA
STAR PERÚ

 13%
13%
6%

Somos a maior operadora de carga da região



OPERAÇÃO
DE CARGA

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 140 destinos em 29 países. A Companhia transporta carga nos compartimentos de carga de 315 aeronaves de passageiros e em 11 aeronaves de carga exclusivas (três B777-200F e oito B767-300F, excluindo aeronaves que foram subarrendadas para outras operadoras).

Durante o ano de 2015, transportou 1 milhão de toneladas, uma redução de 9,0% em comparação a 2014. A oferta medida em ATKs teve redução de 1,9%, levando a uma taxa de ocupação de 53,6%, queda de 6,2 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 2015, este índice aumentou apenas 3% em relação ao ano anterior.

Para os mercados de carga aérea da região, a situação tem sido ainda mais difícil devido ao fraco desempenho econômico, à forte desvalorização das moedas frente ao dólar e a uma grande instabilidade política. Este contexto afetou principalmente o tráfego de carga de importação, que sofreu redução de 17% nas rotas a partir dos Estados Unidos para a América Latina, sendo o Brasil o destino mais afetado, com queda de 25% frente ao ano anterior.

Os mercados de exportação a partir da América Latina permaneceram estáveis, apesar dos efeitos conjunturais, como os problemas climáticos que afetaram as demandas sazonais, a exemplo das frutas da Argentina, e a menor produção de sementes

no Chile, com redução de 60% em comparação a 2014. Salvo estes efeitos não recorrentes, as principais commodities apresentaram forte crescimento, como o salmão no Chile e as flores na Colômbia e no Equador, com aumentos de 10% e 3%, respectivamente, em relação a 2014.

Os mercados domésticos de carga também foram afetados pelo difícil cenário da região, sendo novamente o Brasil o país mais prejudicado, com queda de 9,0% nas toneladas transportadas. É importante destacar que, neste contexto desafiador, a TAM Cargo continuou sendo líder de mercado, com participação de aproximadamente 47%.

Além do cenário difícil de demanda neste período, houve também uma situação de excesso de oferta, impulsionada pelo crescimento da oferta de carga em aeronaves de passageiros e pelo aumento das operações de aviões de carga na região. A concorrência acirrada e a significativa queda no preço do combustível levaram à redução das tarifas do setor. Desta forma, houve queda de 18% nas tarifas internacionais em comparação a 2014.

Para enfrentar este cenário, a Companhia continuou aprofundando o trabalho iniciado em 2014 de ajustar sua frota de aeronaves de carga exclusivas. Neste sentido, em 2015 foram retirados de operação os aviões com baixa utilização, um B767-300F e um B777-200F, que foram subarrendados para outra operadora. Com isto, ao final do exercício a frota de carga da LATAM e suas afiliadas era composta por três B777-200F e oito B767-300F, reduzindo sua oferta potencial em 30% em comparação a 2013. Isso não apenas permitiu que a Companhia melhorasse a rentabilidade de seus ativos, mas também que



focasse seus esforços em otimizar o preenchimento da oferta de carga nos aviões de passageiros.

Ainda assim, o foco da LATAM em 2015 não foi apenas enfrentar as adversidades, mas também fortalecer a oferta e a competitividade a longo prazo. Neste sentido, a Companhia buscou otimizar custos, fortalecer o desenvolvimento da malha e melhorar o atendimento e a proposta de valor para o cliente.

Em termos de competitividade, a Companhia registrou avanços na redução contínua de seus custos, graças a processos mais simples e eficientes, executados de acordo com a metodologia LEAN. Além disso, as áreas operacionais e de suporte foram integradas às áreas corporativas da LATAM, e as estruturas das áreas de negócio foram simplificadas de acordo com os desafios de longo prazo.

Com relação à malha internacional, por um lado destaca-se a maior oferta de conectividade gerada por um melhor planejamento e pela otimização da operação dos principais hubs da Companhia, assim como os acordos comerciais firmados com outras operadoras, que permitem continuar ampliando a cobertura para outras regiões. Neste sentido, é importante mencionar a expansão de alguns acordos com companhias aéreas asiáticas, que permitirão uma melhor conexão entre a malha da LATAM e o continente.

Quanto às melhorias na proposta de valor para o cliente, em 2015 a Companhia trabalhou para elaborar e padronizar processos que permitam oferecer melhor consistência e compromissos claros ao mercado. A primeira conquista foi a implementação do produto Pharma, voltado para o mercado de carga farmacêutica, que permite otimizar o processo de

transporte desse tipo de mercadoria com um rígido controle de temperatura e um manejo especializado.

De maneira geral, 2015 foi um ano desafiador para a unidade de carga do Grupo LATAM, que enfrentou um cenário externo difícil, mas conseguiu avançar na consolidação de uma malha integrada de carga e passageiros, aprimorar a conectividade, fortalecer a proposta de valor e a carteira de produtos para os clientes, e continuar otimizando os processos e custos para garantir a competitividade futura da Companhia.



OPERAÇÃO DE CARGA

1M

MILHÃO DE TONELADAS



11

AERONAVES DE CARGA



140

DESTINOS EM 29 PAÍSES



Mais benefícios para os nossos clientes

Tanto a LAN quanto a TAM têm “programas de fidelidade” (LANPASS e TAM Fidelidade, respectivamente), cujo objetivo é reconhecer a fidelidade dos passageiros que mais voam com diversos benefícios e prêmios. Durante o ano de 2015, os planos de cada companhia aérea continuaram operando de forma independente, mas continuou-se avançando em sua padronização para o cliente, no âmbito do processo de harmonização de operações com o qual o Grupo LATAM está comprometido em todas as suas áreas.

Por enquanto, os passageiros inscritos em cada um destes programas podem acumular e resgatar quilômetros ou pontos sempre que voarem na malha administrada por ambas as companhias aéreas e outros membros da oneworld. Além disso, os membros das categorias superiores são reconhecidos de forma cruzada em termos de atendimento, o

que significa, por exemplo, que os membros LANPASS podem fazer um upgrade em voos da TAM, assim como os membros da TAM Fidelidade podem fazer em voos da LAN, além de terem os mesmos serviços de aeroporto, como check-in preferencial, entre outros avanços.

LANPASS é o programa de fidelização criado pela LAN em 1984, através do qual os membros acumulam quilômetros sempre que voam pela LAN, TAM e com as companhias aéreas membro da oneworld, e também realizando compras em estabelecimentos participantes ou utilizando os serviços das empresas que possuem convênio com a LANPASS ao redor do mundo. Estes quilômetros permitem resgatar passagens grátis, bem como diversos produtos do seu catálogo ou vale-presentes em determinados estabelecimentos comerciais, entre outros prêmios. O programa inclui



PROGRAMAS
DE FIDELIDADE



OPERAÇÕES · PROGRAMAS DE FIDELIDADE

PROGRAMAS
DE FIDELIDADE

quatro categorias de membros Elite: Premium, Premium Silver, Comodoro e Black, todas com seus equivalentes na oneworld, onde Ruby corresponde à categoria Premium, Sapphire à Premium Silver, e Emerald a Comodoro e Black.

Em dezembro de 2015, o LANPASS contava com 10,9 milhões de membros, um crescimento de 13% em relação a 2014, localizados principalmente no Chile, Peru, Argentina, Colômbia, Equador e Estados Unidos.

O programa de fidelidade da TAM foi criado em 1993, com o objetivo de oferecer aos passageiros que voam frequentemente com a companhia diversos benefícios e promoções exclusivas. Neste caso, os membros acumulam pontos sempre que viajam pela TAM e pela LAN, assim como em voos operados pelas companhias membro da oneworld. Em dezembro de 2015, o programa TAM Fidelidade possuía 12,8 milhões de membros, todos no Brasil, com aumento de 8,0% sobre 2014. O programa inclui quatro categorias de membros Elite, denominadas Azul, Vermelho, Vermelho Plus e Black, que também possuem suas categorias equivalentes no programa oneworld, onde a Ruby corresponde à categoria Azul, Sapphire à Vermelho, e Emerald a Vermelho Plus e Black, permitindo-lhes acessar mais benefícios, dentre eles ter prioridade na lista de espera de qualquer companhia aérea membro da aliança global.

O programa TAM Fidelidade faz parte da Multiplus, sociedade anônima de capital aberto com ações listadas na Bolsa de

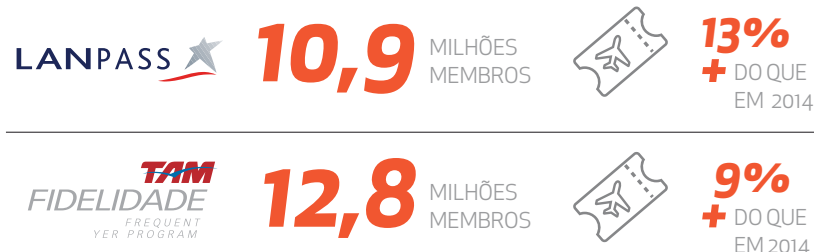
Valores de São Paulo, onde o Grupo LATAM é o principal acionista, com participação de 73%. É a maior e melhor rede de fidelização do Brasil, permitindo que seus participantes acumulem pontos Multiplus em uma conta única ao fazerem compras em mais de 13 mil estabelecimentos comerciais participantes do programa, podendo resgatar os pontos por mais de 550 mil produtos e serviços. Em dezembro de 2015, a rede Multiplus era composta por mais de 465 parceiros e cerca de 13 milhões de membros.

Em 2015, TAM e Multiplus modificaram o contrato de resgate de pontos, vigente há aproximadamente 10 anos, com o objetivo de otimizar a relação de longo prazo entre as duas companhias. O novo contrato reduz em 3% o custo por cada 10 mil pontos resgatados por passagens da TAM, e também altera o sistema de cobrança de pontos, passando de uma tarifa

fixa por assento para uma fórmula de preços dinâmicos, de acordo com o tipo de assento.

Dentre os avanços do período, destaca-se a implementação da campanha “Voe mais alto”, tanto na LAN quanto na TAM, cuja finalidade é premiar a preferência dos passageiros com mais benefícios. Estes benefícios incluem o acesso a assentos preferenciais gratuitos na cabine Economy em voos domésticos, bônus extra de acúmulo de quilômetros/pontos para voos na cabine Business e acesso à melhor rede de salas VIP da América do Sul com um acompanhante.

Por outro lado, na maioria dos países onde a Companhia atua, houve redução no limite para qualificação das quatro categorias Elite. Desta forma, se antes era necessário acumular 150 mil km LANPASS para ser um membro Comodoro no Chile, hoje são necessários 140 mil km.





| IMOBILIZADO

| SEDE

Nossas principais instalações estão situadas próximo ao Aeroporto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez. O complexo inclui escritórios, salas de conferência e instalações de treinamento, refeitórios e cabines utilizadas como simuladores para instrução da tripulação. Já o nosso escritório corporativo encontra-se em uma região mais central de Santiago, no Chile.

| BASE DE MANUTENÇÃO

Nossa base de manutenção localiza-se dentro do Aeroporto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez. Nessas instalações estão nosso hangar de aeronaves, armazéns, oficinas e escritórios, com capacidade para 30 aeronaves de curta distância e 10 aeronaves de longa distância.

| INSTALAÇÕES DE MIAMI

Nossas instalações no Aeroporto Internacional de Miami são alugadas por meio de um acordo de concessão. Elas incluem um edifício comercial de cerca de 4.450m², armazém de carga (incluindo uma área de refrigeração) de cerca de 35.000m² e uma plataforma de estacionamento de aeronaves de cerca de 72.000m², além de escritórios totalmente equipados. Além disso, durante a 2015, abriu o primeiro hangar de manutenção da empresa em Miami, com 6.140 metros quadrados destinados à manutenção de aeronaves mais adjacente infra-estrutura (oficina, lojas e escritórios). O projeto foi considerado um

investimento final para US\$ 16, 4 milhões, financiado 100% pela empresa.

| OUTRAS INSTALAÇÕES

Possuímos um centro de treinamento de voo ao lado do Aeroporto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez. Também desenvolvemos uma instalação recreativa para nossos funcionários, com o apoio da Airbus. A instalação, denominada "Parque LAN", fica situada em um terreno de nossa propriedade próximo ao Aeroporto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez.

| IMOBILIZADO DA LAN PERU

A LAN Peru possui aproximadamente 19.000 m² de área construída. Todas as instalações são alugadas e distribuídas da seguinte forma:

- Escritórios Administrativos: 7.000 m²
- Escritórios de Vendas: 2.000 m²
- Concessões de aeroportos: 10.000 m²

| IMOBILIZADO DA LAN COLOMBIA

A LAN Colombia tem aproximadamente 27.500 m² de área construída. Todas as instalações são alugadas e distribuídas da seguinte forma:

- Escritórios Administrativos: 4.500 m²
- Escritórios de Vendas: 1.700 m²
- Concessões de aeroportos: 21.300 m²



| IMOBILIZADO

| IMOBILIZADO DA LAN ECUADOR

A LAN Ecuador tem aproximadamente 14.500 m² de área construída. Todas as instalações são alugadas e distribuídas da seguinte forma:

- Escritórios Administrativos: 1.600 m²
- Escritórios de Vendas: 1.000 m²
- Concessões de aeroportos: 11.900 m²

| IMOBILIZADO DA LAN ARGENTINA

A LAN Argentina tem aproximadamente 18.000 m² de área construída. Todas as instalações são alugadas e distribuídas da seguinte forma:

- Escritórios Administrativos: 6.600 m²
- Escritórios de Venda: 2.600 m²
- Concessões de aeroportos: 8.700 m²

| IMOBILIZADO DA TAM
SEDE

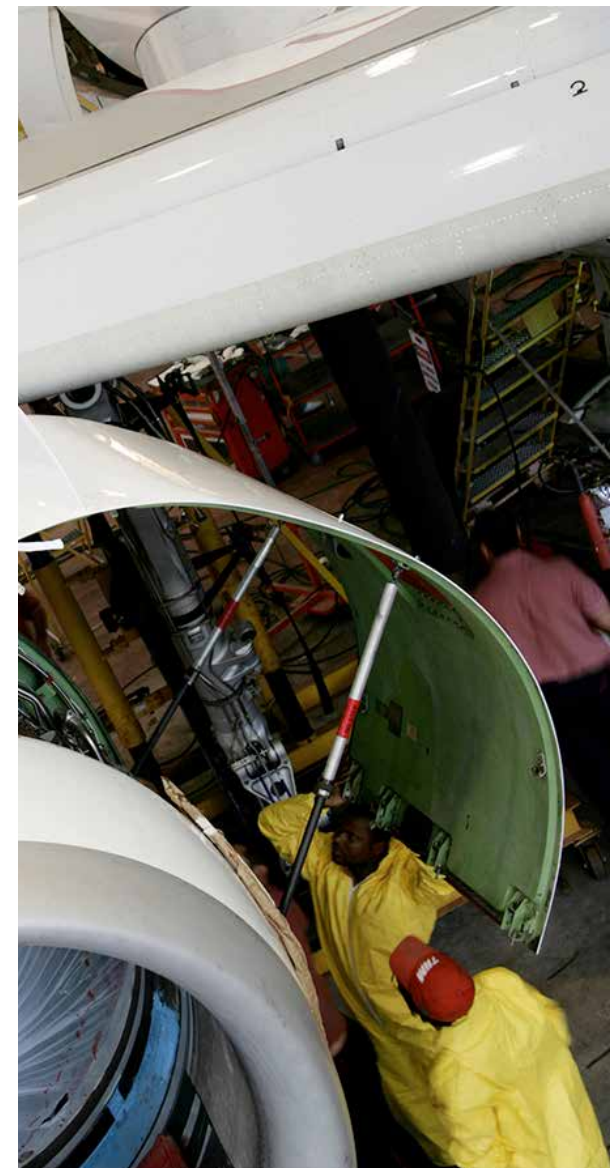
As principais instalações da TAM estão localizadas em São Paulo, nos hangares dentro do aeroporto de Congonhas e suas proximidades. No aeroporto de Congonhas, a TAM aluga hangares que pertencem à INFRAERO (Administradora Local do aeroporto): Hangar VII, Hangar VIII e Hangar III. A Academia de Serviços localiza-se a cerca de 2,5 km do aeroporto de Congonhas e é uma propriedade separada da TAM usada exclusivamente para as áreas de seleção, atendimento médico, treinamento e simulações.

| BASE DE MANUTENÇÃO

Nos Hangares II e V no aeroporto de Congonhas, a TAM mantém escritórios e hangares. O local também abriga as áreas de manutenção de aeronaves, e de aquisição e logística de materiais aeronáuticos.

| OUTRAS INSTALAÇÕES

Em São Paulo, a TAM possui outras instalações, tais como: Sede Corporativa, Edifício de Uniformes, Edifício Morumbi Office Tower e Edifício de Call Center. Além disso, em São Paulo, a TAM possui os escritórios que pertencem ao Grupo, a saber: Escritório da Multiplus, Escritório da TAM Viagens e uma loja da TAM Viagens no estado da Bahia. Em Guarulhos, a TAM mantém um terminal de passageiros, áreas operacionais como check-in, venda de passagens, check out, áreas de operações, salas VIP, manutenção de aeronaves, GSE, terminal de cargas, centros de distribuição, etc.





| CENÁRIO
DO SETOR



| REGULAMENTAÇÃO



| INFORMAÇÕES
SOBRE AS AÇÕES



| PRÊMIOS E
RECONHECIMENTOS



| FATOS
RELEVANTES



| STOCK MARKET
INFORMATION



| FATORES
DE RISCO



| INFORMAÇÕES
ADICIONAIS



| PLANO DE
INVESTIMENTOS

As economias emergentes impulsionam o setor



| AMBIENTE
SETORIAL

No ano de 2015, o setor aéreo global foi impactado por diversos fatores macroeconômicos. Dentre os fatores positivos, destacam-se a forte queda no preço do combustível, cuja média foi de US\$ 52,3/barril, uma redução de 47% em comparação a 2014. Dentre os fatores negativos, destaca-se a forte desvalorização das moedas locais em relação ao dólar, somada a um menor crescimento das principais economias da região, principalmente o Brasil.

No geral, 2015 foi um bom ano para o setor, com crescimento de 6,5% no volume transportado de passageiros no período, superando o crescimento médio dos últimos 10 anos e apresentando aumentos na demanda de todas as diferentes regiões, com destaque para o crescimento no Oriente Médio, Pacífico Asiático e América Latina, levando a uma melhora significativa do resultado operacional e lucro no setor global estimado em US\$ 33,0 bilhões (comparado a US\$ 17,3 bilhões em 2014).

Com relação a operações domésticas e regionais, continuamos observando uma tendência em direção ao modelo de baixo custo, que registrou expansão, e uma maior segmentação dos passageiros de acordo com suas necessidades de viagem. Além disso, manteve-se a tendência de estabelecimento de alianças e acordos de cooperação entre companhias ao redor do mundo, um fator chave para a melhora recente no desempenho, proporcionando melhor conectividade para os passageiros.

Com relação aos diferentes mercados geográficos, as companhias norte-americanas registraram lucro recorde este ano, devido ao baixo preço do combustível e à forte demanda doméstica, compensando a queda na receita decorrente da valorização do dólar em relação a outras moedas. Além disso, observa-se um setor menos fragmentado, mais disciplinado, com melhores relações de trabalho, e que tem se apoiado na criação de maiores fontes de receitas auxiliares.

Na Europa, o crescimento do volume transportado foi impulsionado por uma recuperação nos gastos dos consumidores na Zona do Euro, além do leve aumento de frequências dentro da região. Apesar de o contexto econômico ter sido melhor do que nos anos anteriores, continuaram existindo dificuldades, principalmente por conta das paralizações de funcionários da Lufthansa e da Air France-KLM diante da intenção de reestruturar suas operações em busca de um modelo de baixo custo, a fim de competir com a Ryanair e a easyJet, cada vez mais populares, bem como o encerramento das operações da companhia aérea russa Transaero.

No Pacífico Asiático, as operadoras apresentaram o segundo maior crescimento do volume transportado entre as regiões, impulsionado pelo aumento no número de aeroportos com conexões diretas dentro da região, o que ajudou a estimular a demanda de passageiros, refletindo em menor tempo de espera para os clientes e compensando



AMBIENTE SETORIAL

parcialmente o menor crescimento econômico da região.

Na América Latina, a desaceleração das economias, com a consequente forte depreciação das moedas locais, pressionaram a receita unitária das operadoras aéreas em 2015. O Brasil, especificamente, país que representa aproximadamente 50% do volume transportado da região, foi impactado por uma forte desaceleração, pressionando a demanda do passageiro corporativo, onde a disciplina em oferta revelou ser um fator essencial para alcançarmos taxas de ocupação saudáveis. Apesar disso, o tráfego internacional de passageiros dentro da região continua mostrando sólidos índices de crescimento (9,3%), enquanto que o volume transportado nos mercados domésticos apresenta redução, principalmente no Brasil.

Com relação ao negócio de carga, houve uma leve redução no crescimento do volume transportado, que registrou aumento de 2,2% em 2015 comparado a 4,5% em 2014. O crescimento no período deveu-se principalmente às regiões do Oriente Médio (+11,3%), enquanto que o volume de carga na América Latina (-6,0%) permaneceu baixo, principalmente devido ao menor volume de exportações a partir do Brasil. Além disso, o menor crescimento dos mercados asiáticos explica, em grande parte, o enfraquecimento do negócio de carga mundialmente.

O combustível foi um dos protagonistas no ano de 2015, devido à queda no preço do jet

fuel durante o ano, resultando em um preço médio de US\$ 52,3/barril no ano. O impacto desta diminuição, apesar de positivo para as companhias aéreas, foi diferente nas diversas regiões, onde a força/fraqueza das economias e moedas, além do ambiente concorrencial, desempenharam um papel importante na determinação da sua magnitude. Por outro lado, as estratégias de cobertura (hedge), em alguns casos, compensaram a maior parte do benefício oriundo da queda do preço do combustível. Para 2016, os preços de combustíveis devem permanecer em níveis baixos, beneficiando as companhias aéreas.

Tendo em vista a estrutura atual do setor e as perspectivas do preço de combustível, a Associação Internacional de Transportes Aéreos (IATA) espera um aumento no faturamento global das companhias aéreas no ano de 2016, projetando lucro de US\$ 36,3 bilhões e margem operacional de 5,1%, um recorde para o setor. Este crescimento é impulsionado, em parte, pelo menor preço médio do combustível para 2016, bem como pelas melhoras de eficiência alcançadas pelo setor como um todo. É importante notar que as economias emergentes devem continuar sendo os principais vetores de crescimento do tráfego global em 2016, com destaque para o Pacífico Asiático, Oriente Médio e América Latina. Esta tendência deve ser mantida durante os próximos 20 anos, com base nas projeções de crescimento econômico destas regiões e na baixa penetração do transporte aéreo nos países destas regiões.



Abaixo está uma breve referência aos efeitos importantes de regulação da aviação e competição.



REGULAMENTAÇÃO AERONÁUTICA CHILENA

| REGULAMENTAÇÃO AERONÁUTICA CHILENA

O setor de aviação chileno é supervisionado pelos órgãos Dirección General de Aeronáutica Civil ("DGAC"), e pela Junta de Aeronáutica Civil ("JAC "). A DGAC presta contas diretamente à Força Aérea Chilena e é responsável por assegurar a observância das leis e regulamentos chilenos relativos à navegação aérea.

A JAC é a autoridade chilena de aviação civil. Com base principalmente no Decreto Lei no 2.564, que regulamenta a aviação comercial, a JAC estabelece as principais políticas comerciais do setor de aviação do Chile e regulamenta a cessão de rotas domésticas e internacionais, ao passo que a DGAC regulamenta operações de voo, inclusive padrões de pessoal, aeronaves, níveis de segurança, controle de tráfego aéreo e administração aeroportuária.

Obtivemos do governo chileno e mantivemos a autorização necessária para condução das operações de voo, inclusive certificados de autorização da JAC e certificados de operação técnica da DGAC, cuja continuação está sujeita à observância dos estatutos, normas e regulamentos aplicáveis ao setor aéreo, inclusive quaisquer normas e regulamentos porventura 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 padrões técnicos para o setor de aviação internacional, incorporados às leis e normas chilenas pelas autoridades do país.

Tendo em vista a ausência de regulamentação chilena aplicável à segurança ou manutenção, a DGAC incorporou por referência a maioria das normas técnicas da ICAO. Estamos certos de estar observando todas as normas técnicas pertinentes.

| DIREITOS DE ROTA

Rotas Domésticas.

As companhias aéreas chilenas não são obrigadas a obter permissão para o transporte de passageiros ou cargas em rotas domésticas, mas apenas a observar as exigências técnicas e de seguro estabelecidas respectivamente pela DGAC e pela JAC. Não existem barreiras regulatórias que impeçam uma companhia aérea estrangeira de criar uma afiliada chilena e entrar no mercado interno do país por intermédio de tal afiliada. Em 18 de janeiro de 2012, O Ministério dos Transportes e o Ministério da Fazenda do Chile anunciaram a abertura unilateral dos céus domésticos chilenos. Isto foi confirmado em Novembro de 2013 e mantém-se em vigor.



REGULAMENTAÇÃO AERONÁUTICA CHILENA

Rotas Internacionais.

Na qualidade de companhia aérea que presta serviços em rotas internacionais, a LAN encontra-se ainda sujeita a diversos acordos bilaterais de transporte aéreo civil prevendo a reciprocidade de direitos de tráfego aéreo entre o Chile e diversos outros países. Não é possível garantir que tais acordos bilaterais existentes entre o Chile e governos estrangeiros serão mantidos, sendo que a modificação, suspensão ou revogação de um ou mais acordos bilaterais poderá ter efeito adverso relevante sobre nossas operações e resultados financeiros.

Os direitos sobre rotas internacionais, bem como os direitos correspondentes de aterrissagem, decorrem de diversos acordos de transporte aéreo negociados entre o Chile e governos estrangeiros. Segundo de tais acordos, o governo de um país confere ao governo de outro país o direito de designar uma ou mais de suas companhias aéreas domésticas para operar serviços programados a certos destinos do outro país.

No Chile, caso sejam abertas frequências de e para cidades estrangeiras, qualquer companhia aérea qualificada pode solicitar sua utilização. Se houver mais de um candidato a uma determinada rota, a concessão é realizada pela JAC por meio de leilão público por um prazo de cinco anos. A JAC concede a utilização da rota sob a condição de que a companhia aé-

rea beneficiária as opere permanentemente. Caso a companhia aérea deixe de operar uma rota por período de seis meses ou mais, a JAC poderá revogar seus direitos àquela rota. As rotas internacionais podem ser livremente transferidas, sem custo. No passado, em geral pagamos apenas valores nominais por rota internacionais obtidas em leilões nos quais éramos o único participante.

| POLÍTICA DE TARIFAS AÉREAS.

As companhias aéreas chilenas têm permissão de estabelecer suas próprias tarifas domésticas e internacionais sem regulamentação governamental.

Em 1997, a Resolução n° 496 da H. Comissão Resolutiva (antecessor do H. Tribunal de Defesa da Livre Competição) aprovou um plano de autorregulação das tarifas apresentadas pela LAN para as nossas operações domésticas no Chile.

Este plano foi apresentado nos termos do que ordenou, em 1995, pela Resolução n° 445 da Comissão de H. Comissão Resolutiva. No geral, de acordo com este plano, devemos assegurar que os yields das rotas definidos como “não-competitivo”, de que a Resolução n° 445, de 1995, não excedem os yields de rotas distância similar definidos como “competitivo” com a mesma resolução; e informar o Junta Aeronáutica Civil (JAC) aumenta ou diminui nas tarifas de o já mencionado “não





REGULAMENTAÇÃO AERONÁUTICA CHILENA

competitivas” e rotas “competitivos”, na forma e no prazo previsto no plano de auto-regulação supracitado.

| REGISTRO DE AERONAVES.

O registro de aeronaves no Chile é regido pelo Código Aeronáutico Chileno (“CAC”). Para que seja registrada e mantenha sua matrícula no Chile, a aeronave deve ser detida por: pessoa física que seja cidadão chileno; ou

pessoa jurídica constituída no Chile e que seja domiciliada e tenha sede real e efetiva no Chile, e cujo capital social seja majoritariamente detido por pessoas físicas ou jurídicas chilenas, entre outras exigências estabelecidas no artigo 38 do CAC.

O Código Aeronáutico faculta expressamente à DGAC a concessão de registro de aeronaves pertencentes a pessoas físicas ou jurídicas não chilenas, desde que estas possuam domicílio comercial permanente no Chile. As aeronaves detidas por não chilenos, mas operadas por chilenos ou por companhia aérea afiliada a entidade de aviação chilena,

também podem ser registradas no Chile. A matrícula de qualquer aeronave poderá ser cancelada caso não esteja conforme com as exigências de registro e, em particular, caso:

as exigências de propriedade não sejam atendidas; ou

a aeronave não cumpra quaisquer exigências de segurança aplicáveis determinadas pela DGAC.

| PREVENÇÃO

A DGAC exige que toda e qualquer aeronave operada por companhias aéreas chilenas seja registrada na DGAC ou em órgão de supervisão equivalente de outro país. Toda e qualquer aeronave deverá contar com um certificado válido de aeronavegabilidade emitido pela DGAC ou entidade de supervisão não chilena equivalente. Além disso, a DGAC somente emitirá alvarás de manutenção a uma companhia aérea chilena após a avaliação das capacidades de manutenção da companhia aérea.

A DGAC renova anualmente os alvarás de manutenção e tem aprovado consistentemente nossas operações de manutenção. Apenas instalações de manutenção certificadas pela DGAC ou instalações certificadas por órgão de supervisão não chileno equivalente do país de registro da aeronave poderão realizar a manutenção e reparos das aeronaves operadas por companhias aéreas chilenas.

Além disso, a equipe de manutenção das aeronaves dessas instalações também deve ser certificada pela DGAC ou por órgão de supervisão não chileno equivalente antes de assumir qualquer cargo de manutenção de aeronaves.

| SEGURANÇA

A DGAC estabelece e supervisiona a implantação de normas e regulamentos de segurança para o setor de aviação comercial chileno.

Tais normas e regulamentos baseiam-se em normas desenvolvidas por organizações internacionais de aviação comercial. Cada companhia aérea e aeroporto do Chile deve apresentar um manual de segurança aérea à DGAC descrevendo seus procedimentos de segurança para as operações rotineiras de aviação comercial e procedimentos de treinamento de segurança de pessoal. A LAN apresentou seu manual de segurança de aviação à DGAC. As companhias aéreas chilenas que operam rotas internacionais também devem adotar medidas de segurança em conformidade com as exigências de acordos internacionais bilaterais aplicáveis.

| POLÍTICAS PARA AEROPORTOS

A DGAC supervisiona e administra os aeroportos do Chile, além de supervisionar as taxas de decolagem e aterrissagem. A DGAC propõe encargos aeroportuários que são aprovados pela JAC, sendo iguais em todos os aeroportos.

Desde meados dos anos de 1990, vários aeroportos chilenos foram privatizados, inclusive o Aeroporto Internacional Comodoro



REGULAMENTAÇÃO AERONÁUTICA CHILENA

Arturo Merino Benítez, em Santiago. Nos aeroportos privatizados, a administração aeroportuária gerencia as instalações sob a supervisão da DGAC e da JAC.

| REGULAMENTAÇÃO AMBIENTAL E DE RUÍDOS

Não há imposição de regulamentação ou controles ambientais relevantes sobre as companhias aéreas aplicáveis a aeronaves ou que de outra forma nos afetem no Chile, com exceção de leis e regulamentos ambientais de aplicabilidade geral. Não existe regulamentação de restrição a ruídos atualmente aplicáveis a aeronaves no Chile. No entanto, as autoridades chilenas planejam aprovar uma regulamentação relacionada a ruído aplicável a aeronaves que voem para e dentro do Chile.

A regulamentação proposta exigirá que as aeronaves observem certas restrições a ruídos, chamadas no mercado de normas da Fase 3.

A maior parte da frota da LAN já observa as restrições propostas, e por isso acreditamos que a promulgação das normas propostas não represente encargos adicionais relevante sobre nós.

| LEGISLAÇÃO ANTITRUSTE

A autoridade chilena de proteção à livre concorrência, à qual nos referimos como

Tribunal de Defesa da Livre Concorrência (anteriormente chamada de Comissão Antitruste, e doravante denominada “TDLC”), supervisiona questões antitruste regidas pelo Decreto Lei no 211 de 1973, e alterações posteriores, ou Lei Antitruste. A Lei Antitruste proíbe qualquer entidade de impedir, restringir ou distorcer a concorrência em qualquer mercado ou qualquer setor de qualquer mercado.

A Lei Antitruste também proíbe que qualquer empresa com participação majoritária em qualquer mercado ou participação significativa em qualquer mercado abuse de tal posição.

A parte lesada poderá ajuizar ação de perdas e danos decorrentes de violação da Lei Antitruste e/ou apresentar queixa ao Tribunal Antitruste pleiteando uma decisão que coíba a violação à Lei Antitruste.

O Tribunal Antitruste tem poderes para impor diversas sanções por violações à Lei Antitruste, inclusive rescisão de contratos contrários a tal Lei, dissolução de companhia e imposição de multas e penalidades diárias sobre as empresas. Os tribunais podem exigir o pagamento de indenização por perdas e danos e outros remédios (como liminar) em circunstâncias apropriadas. Em outubro de 1997, o Tribunal Antitruste aprovou um plano de tarifas autorregulatório específico.





REGULAMENTAÇÃO AERONÁUTICA CHILENA

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

Em fevereiro de 2010, a Fiscalía Nacional Económica (Procuradoria de Assuntos Econômicos) concluiu a investigação iniciada em 2007 relacionada à observância por nossa parte desse plano autorregulatório e não foram feitas observações adicionais.

Em 21 de setembro de 2011, por meio da Resolução No 37/2011 ("Resolução"), o TDLC aprovou a operação de fusão entre LAN e TAM, impondo 14 medidas de mitigação à LATAM, cuja regulação 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 da 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–Montevideo e Santiago–Assunção; e que solicitem à LATAM a extensão do referido programa para tal(is) 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. Renúncia até 22 de junho de 2014 a uma das alianças globais a que pertenciam LAN e TAM na data da Resolução.

7. Observação de determinadas restrições à celebração e manutenção, sem que haja consulta prévia ao TDLC, de acordos de code share para determinadas rotas e com companhias aéreas membro ou associadas de uma aliança diferente à que pertença a LATAM.

8. Observação de determinadas restrições à participação em licitações futuras de direito de tráfego de terceira, quarta e quinta liberdades entre Santiago e Lima; e renúncia a quatro frequências de quinta liberdade a 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. Observação de determinadas diretrizes relacionadas a incentivos concedidos 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

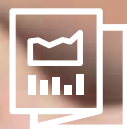
Econômica – CADE aprovou a fusão entre LAN/TAM por decisão unânime na sessão de julgamento de 14 de Dezembro de 2011, sujeito às condições: (1) o novo grupo resultante (LATAM) deveria deixar uma das alianças globais das quais participava (Star Alliance ou oneworld); e (2) o novo grupo resultante

(LATAM) deveria oferecer em permuta 2 pares de slots no Aeroporto Internacional de Guarulhos, para serem usados por eventual terceiro interessado na oferta de 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 operação de fusão entre LAN e TAM foi submetido às autoridades de livre concorrência da Alemanha, Itália e Espanha. Todas essas jurisdições aprovaram incondicionalmente a operação. A operação de fusão foi ainda apresentada às autoridades responsáveis na Argentina, onde a aprovação ainda está pendente.



O Grupo LATAM Airlines registrou resultado operacional de US\$ 513,9 milhões durante 2015



RESULTADOS
FINANCEIROS

O Grupo LATAM Airlines registrou resultado operacional de US\$ 513,9 milhões durante 2015, um aumento de 0,1% comparado ao resultado operacional de 2014. A margem operacional foi de 5,1%, um aumento de 1,0 p.p. em relação ao ano anterior (pro forma). A melhora dos resultados da LATAM é explicada, principalmente, pela redução dos custos operacionais resultante da queda no preço dos combustíveis, além dos contínuos esforços da Companhia para controlar os custos e o impacto da desvalorização das moedas locais da região.

Em 2015, a receita total atingiu US\$ 10.125,8 milhões, comparada a uma receita de US\$ 12.471,1 milhões em 2014. A redução de 18,8% é explicada pela queda de 19,0% nas receitas de passageiros e de 22,4% nas receitas de carga, parcialmente compensada por um aumento de 2,2% em outras receitas. A redução nas receitas é resultante do complexo cenário macroeconômico na América do Sul e da forte desvalorização das moedas latino-americanas no período, principalmente a desvalorização de 42% do Real brasileiro. Em 2015, as receitas de passageiros e de carga corresponderam a 83,1% e 13,1% das receitas operacionais totais, respectivamente.

A queda de 19,0% nas receitas de passageiros no ano reflete o aumento de 3,1% na oferta, compensado pela redução de 21,4% na receita unitária consolidada por passageiro (RASK) em comparação a 2014. A diminuição do RASK é explicada pela queda de 21,1% nos yields, e uma leve redução de 0,3 p.p. na taxa de ocupação, atingindo 83,0%. O desempenho dos yields

segue impactado negativamente pelo fraco cenário macroeconômico na América do Sul e pela desvalorização das moedas locais, principalmente do Real.

O aumento da capacidade de 3,1% em 2015 deveu-se, principalmente, a um aumento de 6,4% na capacidade do negócio internacional, focado no fortalecimento dos nossos hubs internacionais e rotas para o Caribe, compensado por uma redução nas rotas com menor demanda, como as operações entre Brasil e Estados Unidos. A capacidade nos mercados domésticos de língua espanhola aumentou em 4,8%, impulsionada, principalmente, pelos mercados da Colômbia e do Peru. Já nas operações domésticas no Brasil, continua a disciplina de capacidade em voos domésticos, com reduções na oferta pelo quarto ano consecutivo, encerrando o ano com capacidade 2,5% inferior à de 2014, liderando as reduções de capacidade no país.

As receitas das operações de carga diminuíram 22,4% em 2015, como resultado da redução de 12,0% no volume de carga transportada e de uma queda de 11,8% nos yields. Durante o ano, a demanda dos serviços de carga permaneceu baixa, principalmente no mercado local e no mercado internacional do Brasil, como resultado de uma diminuição na atividade econômica do país, impactando diretamente as importações. A este último fator some-se a situação de excesso de oferta, impulsionada pelo aumento da concorrência entre companhias aéreas regionais e internacionais na América do Sul. Estes fatores, juntamente



com a forte queda no preço do combustível, explicam, na maior parte, a queda dos yields do negócio de carga.

Em 2015, as despesas operacionais totalizaram US\$ 9.611,9 milhões, uma queda de 19,6% em relação às despesas operacionais de 2014, levando a uma diminuição de 20,1% no custo por ASK-equivalente (incluindo despesas financeiras líquidas). A redução nos custos é explicada, principalmente, pela queda de 47,1% no preço do combustível, bem como o resultado do programa de redução de custos implementado pela companhia, além do efeito positivo da desvalorização das moedas sobre os custos denominados em moedas locais.

A despesa com combustível diminuiu 36,4%, atingindo US\$ 2.651,1 milhões, comparada a uma despesa de US\$ 4.167,0 milhões em 2014. A redução é explicada pela queda no preço do combustível, além de uma diminuição de 1,2% no consumo de combustível por ASK-equivalente, devido aos programas de eficiência no uso do combustível e a uma frota cada vez mais eficiente.

Adicionalmente, a LATAM reconheceu em 2015 uma perda com hedge de US\$ 239,4 milhões, comparado a uma perda com hedge de US\$ 108,7 milhões em 2014. Com relação ao hedge de taxa de câmbio, a Companhia reconheceu nesta linha um ganho com hedge de moedas de US\$ 19,2 milhões em 2015, contra um ganho de US\$ 3,8 milhões em 2014.

As remunerações e os benefícios diminuíram 11,8% em 2015, principalmente por conta da desvalorização das moedas locais sobre os salários, especialmente a desvalorização de 41,7% do Real e de 14,7% do Peso chileno no período em relação a 2014. Além disso, no quarto trimestre do ano, foi reconhecida uma reversão de US\$ 37 milhões pelo não pagamento de bônus por desempenho no ano. Quanto ao resultado não operacional, a Companhia registrou uma despesa com variação cambial de US\$ 467,9 milhões, explicada principalmente pela desvalorização do Real no ano.

No acumulado do ano, a LATAM registrou um prejuízo líquido de US\$ 219,3 milhões, comparado a um prejuízo líquido de US\$ 109,8 milhões em 2014. Esse resultado levou a uma margem líquida negativa de 2,2%, uma queda de 1,3 p.p. em relação à margem líquida de 2014.

| GESTÃO 2015 · RESULTADOS FINANCEIROS

PARA OS 12 MESES QUE TERMINA 31 DE DEZEMBRO	2015	2014	
RECEITAS			
Passageiros	8.410.614	10.380.122	-19,0%
Carga	1.329.431	1.713.379	-22,4%
Outras	385.781	377.645	2,2%
TOTAL RECEITAS OPERACIONAIS	10.125.826	12.471.146	-18,8%
DESPESAS			
Pessoal	-2.072.805	-2.350.102	-11,8%
Combustíveis	-2.651.067	-4.167.030	-36,4%
Comissões	-302.774	-365.508	-17,2%
Depreciação e Amortização	-934.406	-991.264	-5,7%
Outros Arrendamentos e Tarifas de Aterrisagem	-1.109.826	-1.327.238	-16,4%
Serviço de Passageiros	-295.439	-300.325	-1,6%
Arrendamento de Aeronaves	-525.134	-521.384	0,7%
Manutenção	-437.235	-452.731	-3,4%
Outras Despesas Operacionais	-1.283.221	-1.482.198	-13,4%
TOTAL DESPESAS OPERACIONAIS	-9.611.907	-11.957.780	-19,6%
RESULTADO OPERACIONAL	513.919	513.366	0,1%
Margem Operacional	5,1%	4,1%	1,0 pp
Receitas Financeiras	75.080	90.500	-17,0%
Despesas Financeiras	-413.357	-430.034	-3,9%
Outras Receitas / Despesas	-532.757	-108.599	390,6%

PARA OS 12 MESES QUE TERMINA 31 DE DEZEMBRO	2015	2014	
RESULTADO ANTES DO IMPOSTO E MINORITÁRIOS	-357.115	65.233	-647,4%
Imposto	178.383	-142.194	-225,5%
RESULTADO ANTES DO MINORITÁRIOS	-178.732	-76.961	132,2%
Atribuível a:			
Sócios da Empresa Controladora	-219.274	-109.790	99,7%
Acionistas Minoritários	40.452	32.829	23,2%
RESULTADO LÍQUIDO	-219.274	-109.790	99,7%
Margem Líquida	-2,2%	-0,9%	-1,3 pp
Alíquota Efetiva de Imposto	44,9%	438,8%	-394,0 pp
EBITDA	1.448.325	1.504.630	-3,7%
EBITDA Margem	14,3%	12,1%	2,2 pp.
EBITDAR	1.973.459	2.026.014	-2,6%
EBITDAR Margem	19,5%	16,2%	3,2 pp.



RESULTADOS
FINANCEIROS

PARA OS 12 MESES FINDOS	2015	2014	Var. %
SISTEMA			
ASKs-equivalente (milhão)	208,857	206,198	1.3%
RPKs-equivalente (milhão)	151,478	153,978	-1.6%
Taxa de Ocupação (com base em ASKs-equivalente)%	72.5%	74.7%	-2.1 pp
T.O. de Equilíbrio (com base em ASKs-equivalente)%	73.9%	70.6%	3.3 pp
Yield com base em RPKs-equivalente (US Cent)	6.4	7.9	-18.1%
Receitas Op. por ASK-equivalente (US Cent)	4.7	5.9	-20.5%
Despesas por ASK-equivalente (US Cent)	4.8	6.1	-20.1%
Despesas por ASK-equivalente ex fuel (US Cent)	3.6	4.0	-11.5%
Galões de Combustível Usado (milhão)	1,221	1,220	0.1%
Galões de Combustível por 1.000 ASK-equivalente	6	6	-1.2%
Distância Rota Média (milhares de km)	1.6	1.6	2.7%
Número Total de Pessoal (promédio)	52,697	53,300	-1.1%
Número Total de Pessoal (fim do período)			
PASSAGEIROS			
ASKs (milhão)	134,302	130,201	3.1%
RPKs (milhão)	111,510	108,534	2.7%
Passageiros Transportados (milhares)	67,835	67,833	0.0%
Taxa de Ocupação (com base em ASKs) %	83.0%	83.4%	-0.3 pp
Yield com base em RPKs (US Centavos)	7.5	9.6	-21.1%
Receitas por ASK (US Centavos)	6.3	8.0	-21.4%



RESULTADOS
FINANCEIROS

PARA OS 12 MESES FINDOS	2015	2014	Var. %
CARGA			
ATKs (milhão)	7,083	7,220	-1.9%
RTKs (milhão)	3,797	4,317	-12.0%
Toneladas Transportadas (milhares)	1,009	1,102	-8.5%
Taxa de Ocupação (com base em ATKs) %	53.6%	59.8%	-6.2 pp
Yield com base em RTKs (US Centavos)	35.0	39.7	-11.8%
Receitas por ATK (US Centavos)	18.8	23.7	-20.9%

*Galões de Combustível por 1.000 ASK-equivalente

RECEITAS DE PASSAGEIROS E CARGA POR DISTRIBUIÇÃO GEOGRÁFICA	2015	2014	% Change
Perú	681,340	660,057	3.2%
Argentina	979,324	813,472	20.4%
EEUU	1,025,475	1,224,264	-16.2%
Europa	723,062	935,893	-22.7%
Colômbia	353,007	391,678	-9.9%
Brasil	3,464,297	5,361,594	-35.4%
Ecuador	238,500	248,585	-4.1%
Chile	1,575,519	1,589,202	-0.9%
Ásia Pacífico y resto de Latinoamérica	699,521	868,756	-19.5%
Ásia-Pacífico e o resto da América Latina	9,740,045	12,093,501	-19.5%
Outras receitas operacionais	385,781	377,645	

Nossos reconhecimentos de maior destaque



PRÊMIOS E RECONHECIMENTOS

As companhias aéreas que pertencem ao Grupo LATAM Airlines receberam cerca de 25 prêmios em diversas áreas: Serviços, Sustentabilidade, Entretenimento de bordo, entre outros. A seguir, listamos os principais reconhecimentos recebidos pelo Grupo LATAM em 2015:

| PRÊMIOS DE SERVIÇO

World Line Airline Awards - Skytrax 2015:

O maior prêmio do setor.

- LAN: Primeiro lugar na categoria "Melhor Companhia Aérea da América do Sul".
- TAM: Terceiro lugar na categoria "Melhor Companhia Aérea da América do Sul".
- LAN: Primeiro lugar na categoria "Melhor Atendimento da América do Sul".
- TAM: Terceiro lugar na categoria "Melhor Atendimento da América do Sul".

Airline of the Year Awards 2015:

Reconhecimento da AirlineRatings para as melhores companhias aéreas, a fim de ajudar os passageiros a escolherem com quem viajar.

- LAN: Ganhadora da categoria Long Haul Americas.

| PRÊMIO DE SUSTENTABILIDADE

Índice Dow Jones de Sustentabilidade (DJSI) 2014:

- Quarto ano na categoria "DJSI Emerging Markets".
- Segundo ano na categoria "DJSI World".

CDP (Carbon Disclosure Programme):

- Reconhecimento de "Melhor Empresa da América Latina".

IEnvA Registered Airline (IATA):

- Certificação Stage 2 IEnvA.

Prêmio Empresa Alas20:

- Prêmio "Melhor dos Melhores".
- Segundo lugar na categoria "Empresa Líder em Governança Corporativa".
- Primeiro lugar na categoria "Empresa Líder em Relações com Investidores".
- CEO Líder em Sustentabilidade: Enrique Cueto.

Aviation Climate Solutions:

- Reconhecimento "Efficiency in the air: RNP".
- Reconhecimento "Efficiency in the air: Ultra-Light Containers".
- Reconhecimento "Carbon Management: Smart Fuel Program".

Bureau Veritas Certification:

- Certificação ISO 14.001 em MIA.

AENOR Meio Ambiente:

- Medição e verificação externa da pegada de carbono.

Revista CAPITAL e The Note:

- Empresa Líder em Mudança Climática.

| PRÊMIOS DE ENTRETENIMENTO DE BORDO

Folio: Eddie & Ozzie Awards 2015:

Uma das principais premiações da indústria de revistas impressas e digitais de todo o mundo.

- Revista IN: Prêmio de Ouro por “Melhor uso de Ilustração” pela reportagem “Reis da Velocidade”, de junho de 2015.
- Revista IN: Prêmio de Ouro por “Melhor Design Geral” pelo “Especial Gastronomia” de novembro de 2014.
- Jornal local do Peru: Prêmio de Ouro pela “Melhor Nova Publicação do ano”.

| OUTROS PRÊMIOS

Structured Financing of the Year – Revista Latin Finance

- Prêmio para a operação financeira EETC pela dimensão, complexidade jurídica e pioneirismo em uma transação deste tipo, inédita no mercado.

Relatório de Transparência Corporativa 2015 – UDD, KPMG e Chile Transparente

- Latam: Segundo Lugar na categoria “Best Practices 2015” em Sociedades Anônimas de Capital Aberto

Prêmio de empresas mais admiradas do Brasil – Revista Carta Capital (BR):

- TAM: Ganhadora na categoria “Companhias aéreas” (pela sétima vez consecutiva).

Ethical Boardroom Corporate Governance Awards 2015:

- LAN: Ganhadora da categoria “Best Corporate Governance – Airlines – South America - 2015”.

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

- LAN CL: Lan.com “Líder em e-Commerce no Setor de Turismo”.
- LAN PE: Lan.com “Líder em e-Commerce no Setor de Turismo”.
- LAN EC: Lan.com reconhecida por contribuir para a economia digital dentro do país.

Prêmio Cellars in the Sky – Business Traveller:

- LAN e TAM: Medalha de Prata na categoria “Melhor Vinho Fortificado de Mesa na Primeira Classe” (Pelo vinho Croft Port LVB safra 2007).
- TAM: Medalha de Bronze pelo vinho branco Dr Bürkin-Wolf Gasbohl 2009, Pfalz.

Prêmio Folha Top of Mind 2015 (BR):

- TAM: Marca mais lembrada na categoria “Companhia Aérea”.



PRÊMIOS E
RECONHECIMENTOS

LATAM: Nossa nova marca

6 DE AGOSTO / OUTROS

Após um extenso trabalho de integração depois da associação entre LAN e TAM, durante o qual o Grupo avançou firmemente na padronização de seus processos, na otimização de suas conexões aéreas, além da reestruturação e modernização de sua frota de aeronaves, o Conselho de Administração do Grupo LATAM Airlines S.A. decidiu adotar um nome e uma identidade únicos, e anuncia que a marca do grupo de companhias aéreas mais importante da América Latina e suas filiais será LATAM.

A marca LATAM, que é o resultado da consolidação da LAN e da TAM, reunirá todas as companhias de passageiros e de carga que hoje integram o Grupo: LAN Airlines e suas filiais no Peru, Argentina, Colômbia e Equador; TAM Linhas Aéreas S.A., TAM Transportes Aéreos Del Mercosur S.A. (TAM Airlines (Paraguai), e as companhias aéreas de carga do Grupo LATAM, integradas por LAN CARGO, LAN CARGO Colômbia, ABSA (TAM Cargo) e Mas Air.

O Grupo LATAM Airlines já está trabalhando para alterar sua identidade corporativa, e esse será um processo que levará aproximadamente 3 anos, e que começará a tornar-se visível em 2016, de maneira gradual, em espaços físicos, aeronaves, escritórios comerciais, páginas da web, uniformes, entre outros, a partir do primeiro semestre de 2016.

9 DE JUNHO / COLOCAÇÃO NO MERCADO DE VALORES MOBILIÁRIOS

A LATAM Airlines emitiu e colocou no mercado internacional, sob o amparo da Norma 144-A e da Regulação S da lei de valores mobiliários dos Estados Unidos da América, os bônus sem garantia de longo prazo, por um montante de US\$500.000.000, com vencimento no ano de 2020, a uma taxa de juros de 7,25% ao ano ("Bônus 144-A" ou "Emissão").

Também conforme divulgado no Fato Relevante de 21 de maio e 05 de junho passados, a Emissão e a colocação do Bônus 144-A terá por objeto: (i) financiar a recompra, conversão e resgate dos bônus com garantia a longo prazo emitidos pela sociedade TAM Capital 2 Inc., sob o amparo da Norma 144-A e da Regulação S da lei de valores mobiliários dos Estados Unidos da América, com vencimento no ano de 2020 ("Bônus TAM 2020") e (ii) no caso de haver qualquer fundo remanescente, será para financiar outros propósitos corporativos em geral.

5 DE JUNHO / COLOCAÇÃO NO MERCADO DE VALORES MOBILIÁRIOS

Conforme divulgado no Fato Relevante datado de 21 de maio de 2015, a LATAM Airlines concordou em emitir e colocar no mercado internacional, sob o amparo da Norma 144-A e da Regulação S da lei de valores mobiliários dos Estados Unidos da América, os bônus sem garantia de longo prazo, por um montante de US\$500.000.000, com vencimento no ano de



FATOS
RELEVANTES



FATOS
RELEVANTES

2020, a uma taxa de juros inicial de 7,25% ao ano ("Bônus 144-A" ou "Emissão"); e

Também conforme divulgado no Fato Relevante de 21 de maio passado, a Emissão e a colocação do Bônus 144-A terá por objeto: (i) financiar a recompra, conversão e resgate dos bônus com garantia a longo prazo emitidos pela sociedade TAM Capital 2 Inc., sob o amparo da Norma 144-A e da Regulação S da lei de valores mobiliários dos Estados Unidos da América, com vencimento no ano de 2020 ("Bônus TAM 2020") e (ii) no caso de haver qualquer fundo remanescente, será para financiar outros propósitos corporativos em geral.

29 DE MAIO / COLOCAÇÃO NO MERCADO DE VALORES MOBILIÁRIOS

A LATAM Airlines realizou a emissão e colocação privada de títulos de dívida denominados Enhanced Equipment Trust Certificates ("EETC") por um valor total de US\$1.020.823.000 ("Certificados"), em conformidade com o seguinte:

Os Certificados foram emitidos e colocados, em forma privada, por fiduciários ou pass-through trusts ("Trusts").

Esta oferta privada se compõe de Certificados classe A que possuem uma taxa de interesse de 4,200% anual, com uma data de distribuição estimada para 15 de novembro de 2027, enquanto os Certificados classe B possuem uma taxa de interesse de 4,500% anual, com uma data de distribuição estimada para 15 de novembro de 2023.

Os Trusts usarão os fundos resultantes da colocação, os quais serão mantidos em custódia ("Escrow") com um banco de primeira categoria, para adquirir "Equipment Notes" emitidos por quatro entidades de propósito especial separadas, cada uma delas é integralmente de propriedade da LATAM (cada uma, um "Emissor").

Cada Emissor usará o produto da venda dos Equipment Notes e da renda inicial abaixo cada Lease (segundo o término se define mais adiante) para financiar a aquisição de onze novos Airbus A321-200, dois Airbus A350-900 e quatro Boeing 787-9, cujas entregas estão previstas entre julho de 2015 e março de 2016 (as "Aeronaves").

Cada um dos Emissores arrendará as Aeronaves de que são donos à LATAM de acordo com o contrato de arrendamento financeiro ("Lease"), que poderá subarrendar as Aeronaves abaixo por sub-lease operativos.

Conforme anteriormente exposto, a LATAM tratará os Equipment Notes como dívida contra a entrega de cada uma das Aeronaves.

Os Certificados não foram registrados na United States Securities Act de 1933 (a "Lei de Valores dos Estados Unidos"), segundo as leis de valores aplicáveis em qualquer outra jurisdição. Consequentemente, os Certificados foram oferecidos e vendidos a pessoas que se qualificam razoavelmente como investidores institucionais de acordo com a regra 144A, em virtude da Lei de Valores dos Estados Unidos e outras pessoas não residentes nos Estados Unidos em transações

fora dos Estados Unidos conforme regra de Regulação S, do mencionado corpo normativo.

21 DE MAIO / COLOCAÇÃO NO MERCADO DE VALORES MOBILIÁRIOS

A LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM") anunciou sua intenção de emitir e colocar no mercado internacional títulos sem garantia, de longo prazo, nos termos da Norma 144-A e do Regulamento S das leis de valores mobiliários dos Estados Unidos da América ("Títulos 144-A ou "Emissão"); e

A Citigroup Global Markets Inc. ("Ofertante"), em virtude de uma declaração de oferta de compra e solicitação de consentimento no idioma inglês nesta mesma data, denominada Tender Offer and Consent Solicitation (doravante, "Oferta"), e por sua vez, representando a LATAM e a TAM Capital 2 Inc. – esta última uma afiliada da TAM S.A., devidamente constituída e existente em conformidade com as leis das Ilhas Cayman, anunciou a recompra, troca e resgate dos títulos securitizados de longo prazo emitidos pela sociedade TAM Capital 2 Inc., nos termos da Norma 144-A e do Regulamento S das leis de valores mobiliários dos Estados Unidos da América, com vencimento no ano de 2020 ("Títulos TAM 2020") por US\$ 300.000.000 a título de capital.

A intenção do Ofertante é que todos os títulos TAM 2020 adquiridos em virtude da referida Oferta sejam trocados pelo Ofertante com a LATAM por uma parcela dos Títulos 144-A emitidos e colocados no mercado pela LATAM em virtude da emissão. Desta forma, a colocação



FATOS
RELEVANTES

dos Títulos 144-A visa: (i) financiar parte da recompra, troca e resgate dos Títulos TAM 2020; e (ii) caso haja qualquer remanescente, financiar outros fins corporativos em geral.

Além disso, o documento de Oferta visa eliminar significativamente todos os covenants restritivos e certos casos de descumprimento contidos na escritura de emissão de títulos, ou Indenture, dos Títulos TAM 2020.

Cada um dos Emissores irá arrendar as Aeronaves de propriedade da LATAM de acordo com um contrato de arrendamento financeiro ("Lease"), que poderá, por sua vez, subarrendar as Aeronaves através de sub-leases operacionais.

Conforme estabelecido acima, a LATAM irá considerar os Equipment Notes como dívida pela entrega de cada uma das Aeronaves.

Os Certificados não foram registrados nos termos da United States Securities Act de 1933 ("Lei de Valores Mobiliários dos Estados Unidos"), nem nos termos das leis de valores mobiliários aplicáveis em qualquer jurisdição. Consequentemente, os Certificados foram oferecidos e vendidos a pessoas razoavelmente classificadas como investidores institucionais, de acordo com a norma 144-A, em virtude da Lei de Valores Mobiliários dos Estados Unidos, e a outras pessoas não residentes nos Estados Unidos em transações fora do país, com ajuste do referido corpo normativo ao Regulamento S.

28 DE ABRIL / MUDANÇAS NA ADMINISTRAÇÃO

Na Assembleia Geral Ordinária ("Assembleia") de Acionistas da LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM") realizada no dia 28 de abril de 2015, os acionistas da LATAM elegeram os membros do Conselho de Administração da LATAM, que permanecerão no cargo por dois anos.

Na eleição realizada nesta Assembleia, os seguintes Conselheiros foram eleitos:

- Mauricio Rolim Amaro.
- Juan José Cueto Plaza.
- Henri Philippe Reichstul.
- Ramón Eblen Kadis.
- Carlos Heller Solari.
- Francisco Luzón López.
- Ricardo J. Caballero.
- Juan Gerardo Jofré Miranda.
- Georges de Bourguignon Arndt.

Informamos ao Sr. Superintendente que os Conselheiros identificados pelos números 7, 8 e 9 acima foram eleitos como Conselheiros Independentes, de acordo com o artigo 50 bis da Lei Nº. 8.046 das Sociedades Anônimas.

17 DE MARÇO DE 2015 / ASSEMBLEIA GERAL ORDINÁRIA DE ACIONISTAS, CONVOCAÇÕES, ACORDOS E PROPOSTAS.

Em Sessão Extraordinária realizada no dia 17 de março de 2015, o Conselho de Administração da LATAM Airlines Group S.A. (doravante, a

"Sociedade") decidiu convocar a Assembleia Geral Ordinária de Acionistas para o dia 28 de abril de 2015 às 10:00 horas, no Hotel Marina de Las Condes, Best Western Premier, localizado à Av. Alonso de Cordova 5727, Las Condes, Santiago, Chile, para tratar as seguintes matérias:

- Aprovação do Relatório Anual, Balanços e Demonstrações Financeiras da Sociedade relativas ao exercício findo em 31 de dezembro de 2014;
- Eleição do Conselho de Administração da Sociedade;
- Estabelecimento da remuneração do Conselho de Administração da Sociedade;
- Estabelecimento da remuneração da Diretoria da Sociedade e de seu orçamento;
- Escolha da empresa de auditoria externa da Sociedade; escolha das Agências Classificadoras de Risco da Sociedade; e esclarecimentos sobre as matérias estabelecidas no item XVI da Lei das Sociedades Anônimas 18.046;
- Informação sobre o custo de processamento, impressão e envio da informação a que se refere a Circular N 1-816 da Superintendencia de Valores y Seguros;
- Escolha do jornal em que serão realizadas as publicações legais da Sociedade; e

Outras matérias sociais que devam ser deliberadas em Assembleia Geral Ordinária da Sociedade.

Durante 2015, as ações da LATAM Airlines Group mostraram uma rentabilidade negativa de 47,3%, enquanto que a ADR e BDR da LATAM mostraram uma rentabilidade negativa de 55,0% e 25,2% respectivamente. Em 31 de dezembro de 2015, a capitalização das ações da LATAM foi de US\$2.897 milhões. Durante 2015, a ação da LATAM Airlines Group teve uma rentabilidade abaixo do IPSA (Índice de Preço Seletivo de Acciones), índice que teve uma rentabilidade negativa de 4,4% em tal período. Com relação ao movimento das ações na Bolsa de Valores de Santiago, as ações da LATAM Airlines Group, deste ano, tinha uma presença de 100% do mercado.

| VOLUMES DE AÇÕES NEGOCIADAS POR TRIMESTRE (BOLSA DE SANTIAGO)

2013	Nº de ações negociadas	Preço médio (CLP)	Montante total (CLP)
Primeiro Trimestre	45.824.242	11.187	512.631.523.416
Segundo Trimestre	66.209.581	9.205	609.426.139.245
Terceiro Trimestre	94.212.031	7.054	664.535.231.195
Quarto Trimestre	97.328.542	8.178	795.928.230.440
2014			
Primer Trimestre	105.975.361	8.216	870.703.928.011
Segundo Trimestre	49.562.708	8.142	403.544.960.523
Terceiro Trimestre	48.588.109	7.185	349.114.118.897
Quarto Trimestre	58.938.484	6.944	409.287.411.331
2015			
Primer Trimestre	47.381.218	6.427	304.500.240.890
Segundo Trimestre	70.656.700	5.317	375.650.771.299
Terceiro Trimestre	55.159.498	3.956	218.193.406.987
Quarto Trimestre	41.229.003	3.787	156.150.008.936



| INFORMAÇÕES
SOBRE AS AÇÕES

| VOLUMES DE ADRS NEGOCIADOS POR TRIMESTRE (NYSE)

2013	Nº de ações negociadas	Preço médio (USD\$)	Montante total (USD\$)
Primeiro Trimestre	36.049.549	23,6	850.767.594
Segundo Trimestre	48.815.517	19,0	927.668.038
Terceiro Trimestre	58.233.292	13,9	809.046.393
Quarto Trimestre	73.916.615	15,9	1.178.817.436
2014			
Primeiro Trimestre	57.623.444	14,9	861.131.150
Segundo Trimestre	48.612.920	14,7	713.771.218
Terceiro Trimestre	53.971.810	12,4	669.402.973
Quarto Trimestre	51.527.871	11,6	597.454.463
2015			
Primeiro Trimestre	71.826.622	10,2	735.991.434
Segundo Trimestre	84.752.685	8,6	725.268.774
Terceiro Trimestre	56.545.265	5,8	329.437.631
Quarto Trimestre	40.270.138	5	221.441.987



| INFORMAÇÕES
SOBRE AS AÇÕES

| VOLUMES DE BDRS NEGOCIADOS POR TRIMESTRE (BOVESPA)

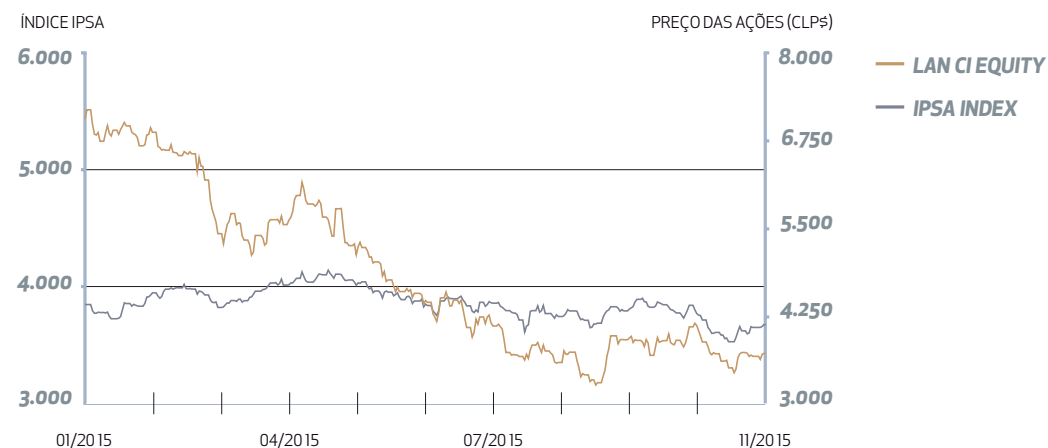
2013	Nº de ações negociadas	Preço médio (BRL)	Montante total (BRL)
Primeiro Trimestre	4.405.443	45,8	201.746.038
Segundo Trimestre	1.750.147	37,5	65.595.608
Terceiro Trimestre	1.588.164	30,6	48.624.696
Quarto Trimestre	457.913	15,9	7.302.767
2014			
Primeiro Trimestre	1.685.200	34,7	58.492.169
Segundo Trimestre	681.600	33,2	22.598.036
Terceiro Trimestre	973.200	28,2	27.405.206
Quarto Trimestre	444.700	29,0	12.889.775
2015			
Primeiro Trimestre	953.800	28,4	27.109.116
Segundo Trimestre	1.204.000	25,9	31.142.320
Terceiro Trimestre	1.000.500	20,3	20.261.756
Quarto Trimestre	322.000	22,4	7.218.470



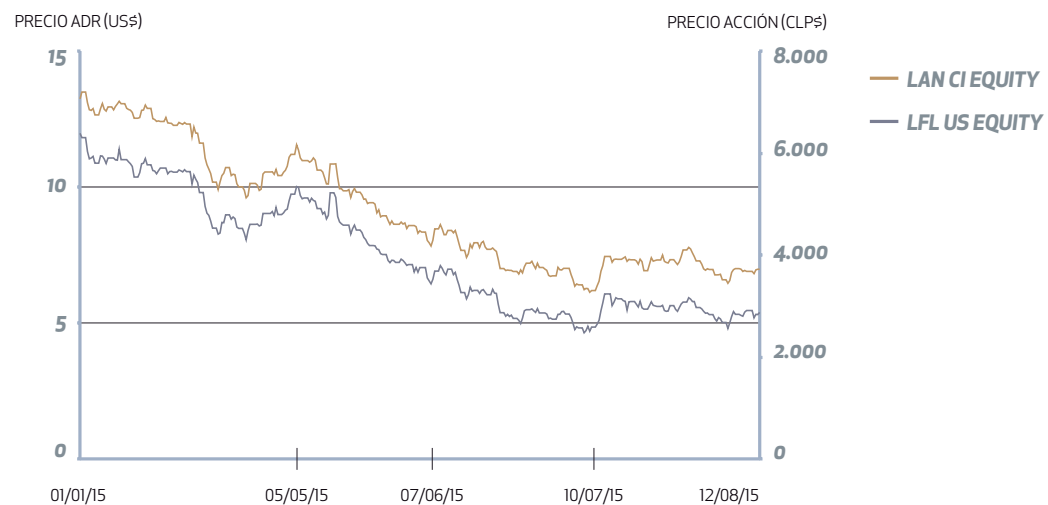
| INFORMAÇÕES
SOBRE AS AÇÕES



| LAN IPSA



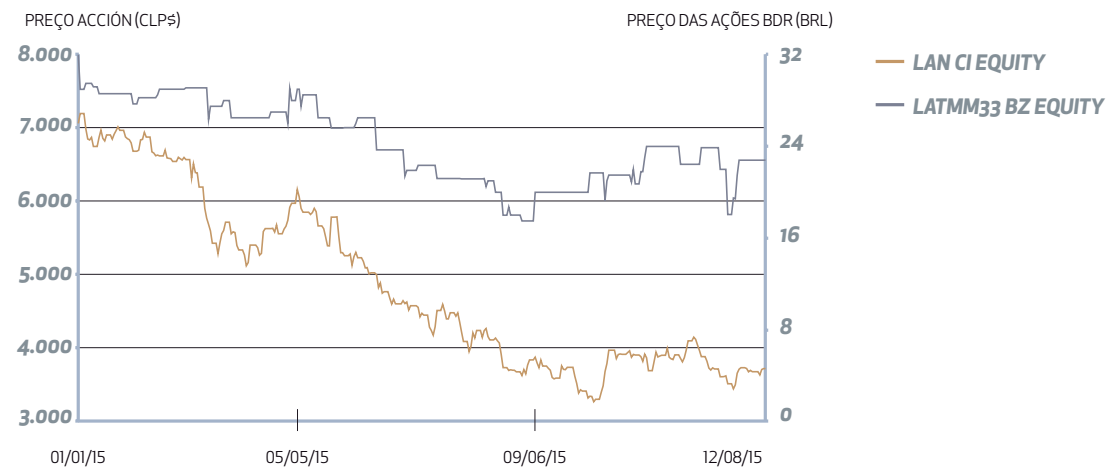
| LAN LFL





| INFORMAÇÕES
SOBRE AS AÇÕES

| LAN IPSA



A LATAM não controla as ações com direito a voto ou o conselho de administração da TAM



FATORES DE RISCO RELATIVOS À NOSSA COMPANHIA

A LATAM não controla as ações com direito a voto ou o conselho de administração da TAM Após a combinação entre a LAN e a TAM:

- A Holdco I detém 100% das ações ordinárias da TAM que estavam em circulação;
- os Acionistas Controladores da TAM detêm aproximadamente 80,58% das ações com direito a voto em circulação da Holdco I através da TEP Chile (subsidiária integral chilena) e a LAN detém o restante das ações com direito a voto;
- a LATAM detém 100% das ações sem direito a voto em circulação da Holdco I, o que concede a ela direito a todos os direitos econômicos a respeito das ações ordinárias da TAM detidas pela Holdco I; e
- a LATAM detém 100% das ações preferenciais da TAM que estavam em circulação. Como resultado dessa estrutura de participação:
- Os Acionistas Controladores da TAM manterão o controle de voto e do conselho da TAM e de cada uma das companhias aéreas subsidiárias da TAM; e
- a LATAM tem o direito a todos os direitos econômicos na TAM.

A LATAM e a TEP Chile e as outras partes assinaram acordos de acionistas que estabelecem os entendimentos e as restrições

sobre a governança corporativa. Algumas ações específicas requerem aprovação majoritária, ou seja, aprovação prévia tanto da LATAM quanto da TEP Chile. Exemplos de medidas que exigem aprovação por maioria qualificada do conselho de administração da Holdco I ou da TAM incluem, dentre outras, a realização de aquisições ou colaborações comerciais, a alteração ou aprovação de orçamentos, planos de negócios, demonstrações financeiras e políticas contábeis, a contração de dívidas, a oneração de ativos, a celebração de determinados contratos, a realização de certos investimentos, a modificação de direitos ou reivindicações, a realização de acordos, a nomeação de executivos, a criação de direitos de garantia, a emissão, resgate ou recompra de valores mobiliários e votos em assuntos como acionista das subsidiárias da TAM. As medidas que exigem aprovação por maioria qualificada dos acionistas da Holdco I ou da TAM incluem, dentre outras, algumas alterações ao estatuto social da Holdco I, da TAM ou das subsidiárias da TAM ou qualquer dissolução/liquidação, reestruturação societária, pagamento de dividendos, emissão de valores mobiliários, alienação ou gravame de determinados ativos, criação de títulos de participação no capital ou realização de garantias e acordos com partes relacionadas. Para mais informações sobre os acordos de acionistas, consulte o “Item 7. Acionistas Controladores e Transações com Partes Relacionadas—Acordos de Acionistas”.

Nossos ativos incluem uma quantidade significativa de ágio.



FATORES DE RISCO RELATIVOS À NOSSA COMPANHIA

Nossos ativos incluíam US\$ 2,281 milhões de ágio em 31 de dezembro de 2015, dos quais US\$ 2,155 resultam da fusão entre LAN e TAM. De acordo com as IFRS, o ágio é sujeito a um teste anual de redução ao valor recuperável, e pode passar por testes mais frequentes caso haja eventos ou circunstâncias que apontem para uma possível redução ao valor recuperável. Qualquer redução ao valor recuperável (impairment) poderia resultar no reconhecimento de uma cobrança significativa sobre a receita em nossa demonstração de resultado, o que poderia afetar de forma significativa e negativa nossos resultados consolidados do período em que a redução ocorre.

A não implementação bem-sucedida da nossa estratégia ou a incapacidade de ajustar a estratégia à atual situação econômica prejudicariam nosso negócio e o valor de mercado das nossas ADSs e ações ordinárias.

Nós desenvolvemos um novo plano estratégico com o objetivo de nos tornarmos uma das melhores companhias aéreas do mundo e renovar nosso comprometimento com a rentabilidade contínua e maiores retornos para os acionistas. Nossa nova estratégia requer a identificação de propostas de valor atrativas para nossos clientes, a fim de encontrar eficiências nas operações diárias e transformar-nos em uma companhia mais forte e mais resiliente ao risco. Nosso plano estratégico também prevê o fortalecimento da nossa rede e expansão das operações no mercado doméstico brasileiro. Nossa estratégia requer a identificação de cidades com uma infraestrutura adequada e demanda

suficiente. Entretanto, não podemos garantir que conseguiremos identificar corretamente as cidades e regiões para onde devemos expandir nossas operações, ou que conseguiremos atrair um número suficiente de passageiros e carga para que as nossas operações sejam rentáveis. As dificuldades na implementação da nossa estratégia e na expansão das nossas operações pode afetar negativamente nosso negócio, nossos resultados operacionais e o valor de mercado das nossas ADSs e ações ordinárias.

A não transferência bem-sucedida da proposta de valor das marcas LAN e TAM para uma única marca poderá afetar negativamente o seu negócio e o valor de mercado das nossas ADSs e ações ordinárias.

Após a fusão em 2012, LAN e TAM continuaram operando com suas marcas originais. Em 2016, começaremos a transição da LAN e da TAM para uma marca única. Atualmente, LAN e TAM possuem propostas de valor diferentes, e não há garantias de que conseguiremos transferir integralmente o valor das marcas LAN e TAM originais para uma marca consolidada. As dificuldades encontradas na implementação da nossa marca única podem impedir que nos consolidemos como a operadora preferida dos clientes, podendo ter um impacto negativo sobre nossos negócios e resultados operacionais, bem como sobre o valor de mercado de nossas ADSs e ações ordinárias.

Pode demorar para ocorrer a combinação dos programas de passageiro frequente da LAN e da TAM.

Nós integramos os dois programas de passageiros da LAN e da TAM, para que os passageiros possam utilizar milhas de passageiro frequente acumuladas tanto com a LAN quanto com a TAM. Entretanto, não há garantia de que a integração total dos dois planos será concluída, seja no curto prazo ou de qualquer forma. Mesmo que a integração ocorra, a integração bem-sucedida desses programas demandará tempo e despesas. Até que esses programas sejam efetivamente integrados, os passageiros podem preferir os programas de fidelidade oferecidos por outras companhias aéreas, o que pode afetar negativamente o nosso negócio.

Nossos resultados financeiros estão expostos a variações cambiais.

Nós elaboramos e divulgamos nossas demonstrações financeiras consolidadas em dólares. Devido ao fato de estarmos presentes em diversos mercados da América Latina, parte dos nossos ativos líquidos consolidados, receitas e lucros é denominada em moedas que não o dólar norte-americano, principalmente o peso chileno e o real. Especificamente, a maioria das receitas da TAM é denominada em real, enquanto que uma parcela significativa de suas despesas operacionais é denominada ou vinculada ao dólar norte-americano ou outras moedas estrangeiras. Nossa situação financeira consolidada e nossos resultados operacionais são sensíveis a variações cambiais entre o dólar norte-americano e outras moedas. Com a neutralidade de outros fatores, a depreciação de moedas que não o



FATORES DE RISCO RELATIVOS À NOSSA COMPANHIA

dólar norte-americano em relação ao dólar norte-americano pode ter um impacto negativo na nossa situação financeira, resultados operacionais e perspectivas.

Nós atuamos em diversos países e enfrentamos o risco de variação na taxa de câmbio de moedas estrangeiras contra o dólar norte-americano, ou entre as moedas desses países. Variações cambiais entre o dólar e as moedas dos países onde atuamos poderiam afetar negativamente nossos negócios, situação financeira e resultados operacionais. Aproximadamente 100% de nossa dívida em 31 de dezembro de 2015 estava denominada em dólares norte-americanos, e aproximadamente 43% de nossa receita e 39% de nossas despesas operacionais em 2015 estavam denominadas em moedas que não o dólar norte-americano, principalmente o peso chileno e o real. Se o valor do real, do peso chileno ou de outras moedas em que as receitas são denominadas sofrer desvalorização em relação ao dólar, nossos resultados operacionais e situação financeira serão negativamente afetados. O real e o peso chileno, respectivamente, sofreram uma desvalorização nominal média contra o dólar de 10,5% e 1,8% em 2013, 9,1% e 15,2% em 2014, e 41,7% e 14,7% em 2015. A taxa de câmbio do peso chileno, do real e de outras moedas contra o dólar norte-americano pode variar significativamente no futuro.

Mudanças nas políticas econômicas do governo chileno, brasileiro e outros, que afetem as taxas de câmbio, também poderiam ter um efeito negativo sobre nossos negócios,

situação financeira, resultados operacionais e retorno aos acionistas de suas ações ordinárias ou ADSs. Os controles cambiais na Venezuela prejudicam nossa capacidade de repatriar o caixa gerado em operações na Venezuela. Eles também aumentam a nossa exposição às perdas cambiais devido a desvalorizações em potencial do bolívar venezuelano frente ao dólar norte-americano entre o momento em que recebemos o bolívar venezuelano e o momento em que conseguimos repatriar essa receita em dólares norte-americanos. Em 31 de dezembro de 2015, a desvalorização do bolívar venezuelano teve um impacto de caixa de US\$41 milhões sobre os nossos resultados.

Dependemos de alianças ou relações comerciais estratégicas em muitos dos países em que atuamos, e nosso negócio poderá ser afetado se alguma de nossas alianças ou relações comerciais estratégicas terminar.

Em muitas das jurisdições em que atuamos, consideramos ser de nosso interesse manter diversas alianças e outras relações comerciais. Essas alianças ou relações comerciais nos permitem ampliar nossa malha e, em alguns casos, oferecer a nossos clientes serviços que de outro modo não poderíamos oferecer. Se alguma de nossas alianças ou relações comerciais estratégicas, principalmente aquelas firmadas com a American Airlines, a Iberia, a Qantas, a British Airways, a Interjet, a Japan Airlines, a Korean Airlines, a Cathay Pacific, a Jetstar Airways ou a Alaska Airlines for prejudicada, ou se qualquer um desses acordos for rescindido, o nosso negócio,

situação financeira e resultados operacionais podem ser negativamente afetados.

Nosso negócio e nossos resultados operacionais podem ser prejudicados se não conseguirmos obter e manter rotas, acesso a aeroportos adequados, slots e outros alvarás operacionais.

Nosso negócio depende do acesso às principais rotas e aeroportos. Os contratos bilaterais de aviação, assim como as aprovações de aviação local, normalmente envolvem considerações políticas e outras considerações que estão fora de nosso controle. Nossas operações podem ser prejudicadas por qualquer atraso ou impossibilidade de acesso às principais rotas ou aeroportos, incluindo:

- limitações em nossa capacidade de processar mais passageiros;
- a imposição de restrições de oferta de voo;
- a impossibilidade de garantir ou manter direitos de rota nos mercados locais ou previstos por contratos bilaterais; ou
- a impossibilidade de manter nossos slots existentes e de conseguir slots adicionais.

Operamos diversas rotas internacionais sujeitas a contratos bilaterais, assim como voos domésticos no Chile, Peru, Brasil, Argentina, Equador, Colômbia e em outros países, sujeitos a aprovações de acesso a aeroportos e rotas locais. Consulte "Item 4. Informações sobre



FATORES DE RISCO RELATIVOS À NOSSA COMPANHIA

a Companhia — Visão Geral do Negócio — Regulamentação”.

Não existem garantias de que os contratos bilaterais com os países em que nossas empresas estão localizadas e os alvarás de governos estrangeiros continuarão vigentes. A modificação, suspensão ou revogação de um ou mais contratos bilaterais pode ter um efeito substancial adverso sobre o nosso negócio, condição financeira e resultados operacionais. A suspensão de nossa permissão de operação em determinados aeroportos, destinos ou slots, bem como a imposição de outras sanções, também podem ter um efeito substancial adverso. Uma alteração na administração de leis e regulamentos vigentes ou a adoção de novas leis e regulamentos em qualquer um dos países em que atuamos que restrinja nossa rota, aeroporto ou outros acessos pode ter um efeito substancial adverso em nosso negócio, em nossa condição financeira e em nossos resultados operacionais.

Uma parcela significativa de nossas receitas de carga é oriunda de relativamente poucos tipos de produtos, podendo ser impactada por eventos que afetem sua produção, comércio ou demanda.

Nossa demanda de carga, especialmente dos exportadores da América Latina, concentra-se em um pequeno número de categorias de produtos, como exportações de peixe, produtos do mar e frutas do Chile e aspargo do Peru, e de exportações de flores frescas do Equador e da Colômbia. Eventos que afetem negativamente

a produção, o comércio ou a demanda dessas mercadorias podem afetar negativamente o volume de mercadorias que transportamos, podendo ter um impacto negativo sobre nossos resultados operacionais. Alguns de nossos produtos de carga são sensíveis às taxas de câmbio e, portanto, os volumes de tráfego podem ser impactados pela valorização ou desvalorização das moedas locais.

Nossas operações estão sujeitas a oscilações no fornecimento e no custo de combustível de aviação, o que pode impactar negativamente nosso negócio.

O maior preço de combustível de aviação pode afetar negativamente nosso negócio, situação financeira e resultados operacionais. Os custos com combustível respondem, historicamente, por uma parte significativa das nossas despesas operacionais e, em 2015, foram responsáveis por aproximadamente 28% das nossas despesas operacionais. Tanto o custo quanto a disponibilidade de combustível estão sujeitos a muitos fatores e eventos econômicos e políticos que não podemos controlar nem prever. Nós assinamos acordos de hedge de combustível, mas não existe nenhuma garantia de que esses acordos continuarão sendo adequados para nos proteger de um aumento significativo nos preços do combustível em um futuro próximo ou no longo prazo. Ademais, apesar de esses acordos de hedge serem projetados para limitar o efeito de um aumento nos preços do combustível, alguns de nossos métodos de hedge também podem limitar a nossa capacidade de aproveitar uma queda

nos preços do combustível, como ocorreu em 2015. 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 usando esses tipos de mecanismos pode ser limitada.

Nós temos que manter uma taxa de utilização de aeronave diária alta para aumentar nossas receitas, o que nos deixa especialmente vulneráveis a atrasos.

Um dos elementos-chave de nossa estratégia comercial é a manutenção de uma taxa de utilização de aeronave diária alta, que mede o número de horas de voo diário durante as quais usamos nossas aeronaves. A alta utilização diária de aeronaves nos permite maximizar a receita gerada por nossas aeronaves, e é alcançada, em parte, pela redução do tempo de permanência em pátio nos aeroportos e pelo desenvolvimento de cronogramas que nos permitam aumentar a média de horas de voo por dia. A nossa taxa de utilização de aeronaves pode ser negativamente afetada por diversos fatores diferentes que estão além de nosso controle, incluindo tráfego aéreo e congestionamento em aeroportos, condições meteorológicas adversas e atrasos por prestadores de serviços terceirizados no que se refere a questões como reabastecimento e serviços em solo. Em caso de atraso de alguma aeronave, os atrasos decorrentes poderão prejudicar nosso desempenho operacional.



FATORES DE RISCO RELATIVOS À NOSSA COMPANHIA

Operamos e dependemos das aeronaves Airbus e Boeing, e o nosso negócio pode ser prejudicado se não recebermos as entregas de aeronaves no prazo, se as aeronaves dessas empresas ficarem indisponíveis, ou se o público tiver uma imagem negativa das nossas aeronaves.

À medida que ampliamos nossa frota, nossa dependência da Airbus e da Boeing também cresce. Em 31 de dezembro de 2015, operávamos uma frota de 249 aeronaves Airbus e 77 Boeing. Os riscos relacionados às aeronaves Airbus e Boeing incluem:

- não obtenção ou incapacidade de obtermos de maneira oportuna as aeronaves, peças, ou serviços de suporte relacionados da Airbus ou da Boeing, devido à alta demanda ou a outros fatores;
- a interrupção do serviço da frota em razão de necessidades de manutenção não programada ou não prevista para as aeronaves;
- a emissão, pelas autoridades de aviação chilenas e outras autoridades, de outras diretivas que restrinjam ou proíbam o uso das aeronaves da Airbus ou da Boeing, ou que exijam inspeção e manutenção extensas;
- a imagem pública negativa de um fabricante, em razão de um acidente ou outra publicidade negativa; ou
- demora entre o momento em que percebemos a necessidade de uma nova aeronave e o tempo

que demora para conseguirmos que a Airbus e a Boeing ou outro fornecedor terceirizado providenciem a entrega dessa aeronave.

A ocorrência de qualquer um ou mais desses fatores pode limitar a nossa capacidade de usar a aeronave para gerar lucros, responder ao aumento de demanda ou, de outro modo, pode limitar nossas operações e afetar adversamente nosso negócio.

Atrasos em futuras entregas de aeronaves Airbus A350 poderiam atrapalhar nosso plano de frota.

Em 2015, recebemos nossa primeira aeronave Airbus A350 de um pedido de 27 aeronaves deste modelo, nos tornando a primeira companhia aérea da América Latina a operar esta aeronave de tecnologia de ponta. Entretanto, não é possível garantir que o restante das aeronaves será entregue e recebido, dentro do cronograma ou de qualquer outra forma. Atrasos no recebimento das aeronaves Airbus A350 ou problemas operacionais não previstos referentes ao restante do pedido poderão afetar negativamente nosso plano de frota.

Se no futuro nós não conseguirmos incorporar aeronaves arrendadas à nossa frota a taxas e termos aceitáveis, nosso negócio pode ser negativamente afetado.

Uma grande parte de nossas aeronaves está sujeita a arrendamentos operacionais de longo prazo. Nossos arrendamentos operacionais normalmente duram de três a doze anos a contar

da data de entrega. Poderemos enfrentar mais concorrência ou o fornecimento limitado de aeronaves arrendadas, o que dificulta a nossa negociação, em termos competitivos, quando do vencimento de nossos arrendamentos operacionais vigentes ou em caso de novos arrendamentos visando aumentar a oferta para atingir o nível operacional desejado. Se formos obrigados a pagar taxas de arrendamento mais altas no futuro a fim de manter nossa oferta e o número de aeronaves em nossa frota, nossa lucratividade poderá ser negativamente afetada.

Nosso negócio pode ser negativamente afetado se não conseguirmos atender nossas futuras necessidades significativas de financiamento.

Precisamos de valores de financiamento significativos para atender às nossas necessidades de capital relativas às aeronaves e podemos precisar de financiamento adicional para financiar nossas outras necessidades comerciais. Não podemos garantir que futuramente teremos acesso ou conseguiremos financiamento a termos favoráveis. Após a fusão entre LAN e TAM, a Fitch Ratings Inc. e a Standard and Poor's reduziram a classificação de crédito da LATAM Airline Group S.A. para níveis inferiores ao investment grade. Essas reduções e qualquer outra redução que vier a ser realizada por outras agências de classificação poderão aumentar nossos custos de financiamento. Caso não seja possível obter financiamento para uma parcela significativa das nossas necessidades de capital, nossa capacidade de



FATORES DE RISCO RELATIVOS À NOSSA COMPANHIA

adquirir novas aeronaves ou expandir nossas operações poderá ser prejudicada, e nosso negócio poderá ser negativamente afetado.

Nosso negócio pode ser negativamente afetado por altos níveis de endividamento e obrigações de arrendamento de aeronaves em comparação ao nosso capital próprio.

Temos um alto nível de endividamento e de obrigações de pagamento referentes aos nossos arrendamentos operacionais de aeronaves em comparação ao nosso capital próprio. Para financiarmos a nossa dívida, dependemos, em parte, do fluxo de caixa gerado por nossas operações. Não podemos garantir que futuramente conseguiremos honrar nossas obrigações de pagamento. Além disso, a maior parte de nosso imobilizado está sujeita a ônus que servem de garantia à nossa dívida. Caso deixemos de efetuar pagamentos relativos à dívida garantida, a execução dos ônus pelos credores pode limitar ou eliminar nossa capacidade de utilizar o imobilizado afetado para satisfazer nossas necessidades operacionais e gerar receita.

Temos uma exposição significativa à LIBOR e a outras taxas de juros variáveis; aumentos nas taxas de juros resultarão em maiores custos de financiamento e poderão ter um impacto negativo sobre nossa situação financeira e nossos resultados operacionais.

Estamos expostos ao risco de variações na taxa de juros, principalmente com relação à London Interbank Offer Rate ("LIBOR").

Muitos dos nossos arrendamentos operacionais e financeiros são denominados em dólares norte-americanos, com juros a uma taxa variável. Aproximadamente 29% da nossa dívida consolidada em aberto em 31 de dezembro de 2015 possuía juros com taxa variável após acordos de hedge de taxa de juros serem firmados. A volatilidade da LIBOR ou da TJLP poderia aumentar nossos pagamentos periódicos de juros e arrendamentos, além de ter um impacto negativo nos nossos custos totais de financiamento. Poderemos não ser capazes de ajustar adequadamente os nossos preços para compensar qualquer aumento nos custos de financiamento, o que teria um efeito adverso sobre nossas receitas e resultados operacionais.

Aumentos nos custos de seguro e/ou reduções significativas na cobertura podem prejudicar nossa situação financeira e nossos resultados operacionais.

Eventos importantes que afetem o setor de seguro de aviação (como ataques terroristas, sequestros ou acidentes aéreos) podem resultar em um aumento significativo no prêmio de seguro das companhias aéreas ou em reduções significativas na cobertura de seguro, como ocorreu após os ataques terroristas de 11 de setembro de 2001. Aumentos nos custos de seguro e/ou reduções significativas na cobertura podem prejudicar a nossa situação financeira e os nossos resultados operacionais, além de aumentar o risco de termos sinistros não cobertos.



FATORES DE RISCO RELATIVOS À NOSSA COMPANHIA

Problemas com os sistemas de controle do tráfego aéreo ou outras falhas técnicas podem interromper nossas operações e ter um efeito negativo significativo sobre nosso negócio.

Nossas operações, incluindo a nossa capacidade de prestar serviços aos clientes, dependem do funcionamento eficaz dos nossos equipamentos, incluindo nossas aeronaves, sistemas de manutenção e sistemas de reserva. Nossas operações também dependem do funcionamento eficaz dos sistemas de controle do tráfego aéreo nacionais e internacionais e da infraestrutura de controle do tráfego aéreo nos mercados em que atuamos. Falhas em equipamentos, falta de pessoal, problemas no controle de tráfego aéreo e outros fatores que podem interromper nossas operações poderiam afetar negativamente nossos resultados operacionais e financeiros, bem como nossa reputação.

Nosso negócio depende consideravelmente de fornecedores de serviços terceirizados. Em caso de mau desempenho por estas partes, ou de interrupções em nossos relacionamentos com estes fornecedores ou no fornecimento de serviços, poderia haver um efeito negativo sobre nossa posição financeira e nossos resultados operacionais.

Nós contratamos cada vez mais fornecedores terceirizados para realizarem inúmeras funções essenciais ao nosso negócio, incluindo operações regionais, operação de centrais de

atendimento ao cliente, distribuição e venda de estoque de assentos de companhias aéreas, fornecimento de infraestrutura e serviços de tecnologia da informação, fornecimento de manutenção e reparo de aeronaves, fornecimento de serviços públicos e operações de abastecimento de aeronaves, entre outras funções e serviços importantes. Nós não controlamos diretamente esses fornecedores de serviços terceirizados, apesar de firmarmos contratos com muitos deles que determinam o desempenho esperado. Entretanto, qualquer um desses fornecedores pode deixar de cumprir com seus compromissos de fornecimento de serviços de maneira significativa, sofrer transtornos em seus sistemas que podem afetar seus serviços, ou os contratos com esses fornecedores podem ser rescindidos. Por exemplo, reservas de voos realizadas por clientes e/ou agências de turismo através de sistemas GDS (Global Distribution Systems) de terceiros podem ser negativamente afetadas por problemas em nosso relacionamento comercial com os operadores dos sistemas GDS. Tais problemas, inclusive a incapacidade de chegar a um consenso com relação a termos contratuais em caso de vencimento ou renegociação de contratos, podem fazer com que o acesso às informações de voo das operadoras fique indisponível ou limitado, aumentar significativamente as tarifas para nós e para os usuários dos sistemas GDS, e prejudicar nosso relacionamento com os clientes e as agências de turismo. Caso algum fornecedor de serviços terceirizado deixe de cumprir com suas obrigações, ou caso os serviços sejam interrompidos de qualquer

outra forma, nossas receitas podem sofrer reduções e nossas despesas podem aumentar, ou nós poderemos ser impedidos de operar nossos voos e fornecer outros serviços aos clientes. Além disso, nosso negócio, nosso desempenho financeiro e nossa reputação poderão ser significativamente prejudicados se os nossos clientes acreditarem que nossos serviços não são confiáveis e satisfatórios.

Interrupções ou violações de segurança da nossa infraestrutura de tecnologia da informação poderiam interferir nas nossas operações, comprometer informações dos passageiros ou funcionários, e nos expor a imputabilidade, possivelmente prejudicando nosso negócio e nossa reputação.

Erros ou falhas graves na tecnologia interna que afetem os sistemas hospedados internamente em nossos centros de dados, ou externamente em locais de terceiros, bem como interrupções externas de grande escala na infraestrutura tecnológica da qual dependemos, como energia elétrica, telecomunicação ou internet, poderão afetar nossa rede tecnológica. Nossos sistemas de tecnologia e dados relacionados também podem ficar vulneráveis a inúmeras fontes de interrupção, incluindo desastres naturais, ataques terroristas, falhas de telecomunicação, vírus de computador, hackers e outras falhas de segurança. Nós temos implementados e continuamos investindo em iniciativas de segurança tecnológica e planos de recuperação de desastres, mas essas medidas podem não ser adequadas ou devidamente implementadas para evitar



FATORES DE RISCO RELATIVOS À NOSSA COMPANHIA

certas interrupções aos nossos negócios e seus impactos negativos sobre nossos resultados financeiros e nossa reputação.

Além disso, como parte das nossas operações de negócios habituais, nós coletamos e armazenamos dados sensíveis, inclusive informações pessoais de nossos passageiros e funcionários, bem como informações sobre nossos parceiros de negócios. A operação segura das redes e sistemas em que essas informações são armazenadas, processadas e mantidas é essencial para nossas operações e nossa estratégia de negócios. Partes não autorizadas podem tentar obter acesso aos nossos sistemas ou informações através de atividades fraudulentas ou outros meios enganosos. Hardwares ou softwares desenvolvidos ou adquiridos por nós podem conter defeitos que poderiam afetar, inesperadamente, a segurança da informação. O comprometimento dos nossos sistemas tecnológicos resultante em perda, revelação, roubo ou acesso a informações de clientes, funcionários ou parceiros de negócios pode levar a ações ou processos judiciais, responsabilidade civil ou penalidades regulatórias, nos termos da legislação que protege a privacidade das informações pessoais, além de prejudicar nossas operações e nossa reputação, sendo que todos esses possíveis cenários poderiam afetar nossos negócios.

Nosso negócio poderá sofrer consequências adversas caso não consigamos firmar acordos de dissídio coletivo satisfatórios com nossos funcionários sindicalizados.

Em 31 de dezembro de 2015, aproximadamente 68% dos nossos funcionários, incluindo o pessoal administrativo, as tripulações de cabine, os comissários de bordo, os pilotos e os técnicos de manutenção, são membros de sindicatos e têm contratos e acordos de dissídio coletivo que vencem regularmente. Nosso negócio, condição financeira e resultados operacionais podem ser significativamente afetados negativamente se não conseguirmos chegar a um acordo com qualquer sindicato trabalhista que represente esses funcionários, ou a um acordo com um sindicato trabalhista que preveja termos que não estejam de acordo com as nossas expectativas ou que nos impeçam de competir eficientemente com outras companhias aéreas.

A ação coletiva de funcionários pode causar interrupções operacionais e impactar negativamente nosso negócio.

Alguns grupos de funcionários, como pilotos, comissários de bordo, mecânicos e nosso pessoal de aeroporto, possuem habilidades altamente especializadas. Consequentemente, atos desses grupos, como greves, abandono de emprego ou paralisações, podem prejudicar gravemente nossas operações e impactar negativamente nosso desempenho financeiro e operacional, bem como a nossa imagem.

Aumentos em nossos custos de mão de obra, que consistem em uma parte substancial das nossas despesas operacionais totais, podem afetar diretamente nossos rendimentos.

Os custos de mão de obra consistem em uma porcentagem significativa de nossas despesas operacionais totais (22% em 2015) e, algumas vezes em nossa história operacional, enfrentamos pressão para aumentar os salários e benefícios de nossos funcionários. Um aumento significativo em nossos custos de mão de obra acima dos custos assumidos poderia resultar em uma redução relevante em nossos rendimentos.

Podemos ter dificuldade em encontrar, treinar e manter funcionários.

Nosso negócio depende de muita mão de obra. Empregamos um grande número de pilotos, comissários de bordo, técnicos de manutenção e outros funcionários nas áreas administrativas e operacionais. Ocasionalmente, o setor de aviação sofre com a falta de pessoal qualificado, especificamente pilotos e técnicos de manutenção. Além disso, como costuma ocorrer com a maioria de nossos concorrentes, podemos eventualmente passar por uma rotatividade considerável de funcionários. Caso essa rotatividade de funcionários, principalmente de pilotos e técnicos de manutenção, aumente acentuadamente, nossos custos com treinamento serão significativamente maiores. O não recrutamento, treinamento e retenção de funcionários qualificados a um custo razoável pode afetar de maneira significativa e negativa nosso negócio, situação financeira e resultados operacionais.



FATORES DE RISCO RELATIVOS À NOSSA COMPANHIA

I RISCOS RELATIVOS AO SETOR AÉREO E AOS PAÍSES ONDE ATUAMOS

Nosso desempenho depende consideravelmente das condições econômicas dos países em que atuamos. Condições econômicas negativas nesses países poderiam afetar negativamente o nosso negócio.

A demanda de passageiros e de carga é muito cíclica e altamente dependente do crescimento econômico global e local, das expectativas econômicas e das variações na taxa de câmbio, dentre outros fatores. No passado, nosso negócio foi negativamente afetado pelas condições econômicas de recessão mundial, pelo fraco crescimento econômico do Chile, pelas condições econômicas recentes do Brasil, pela recessão na Argentina e pelo fraco desempenho econômico em determinados países de mercado emergente em que atuamos.

A ocorrência de eventos similares no futuro pode afetar negativamente o nosso negócio. Pretendemos continuar expandindo nossas operações na América Latina e, portanto, o nosso desempenho continuará dependendo expressivamente das condições econômicas da região.

Qualquer um dos fatores a seguir poderá afetar negativamente nosso negócio, nossa condição financeira e nossos resultados operacionais nos países em que atuamos:

- alterações nas políticas econômicas ou outras políticas governamentais;

- fraco desempenho econômico, incluindo, entre outros, baixo crescimento econômico, baixo consumo e/ou taxas de investimento e aumento nas taxas de inflação; ou

- outros acontecimentos políticos ou econômicos sobre os quais não temos controle.

Durante a 2015 Brasil sofreu um enfraquecimento na sua economia, mostrando uma queda de 3,8% do PIB, reduzindo a demanda do mercado interno Brasil 2,6%. Macroeconômicas estimativas para o Brasil, avisar uma queda de 3,5% do PIB para le 2016, de acordo com as últimas estimativas do Fundo Monetário Internacional (FMI) de janeiro de 2016. Espera-se que continue macroneocmica fracas condições no Brasil para 2016 e 2017. Devido à importância do Brasil em nossas operações, se a recessão continua no país isso poderia afetar negativamente nossa receita operacional.

Não é possível garantir que reduções de oferta ou outras medidas que possamos vir a tomar em resposta à demanda mais fraca serão adequadas para compensar qualquer futura redução em nossa demanda de carga e/ou viagem aérea. A sustentação de uma baixa demanda poderá ter um impacto negativo sobre nossas receitas, resultados operacionais ou situação financeira.

Nosso negócio é altamente regulamentado, e alterações no ambiente regulatório em que atuamos podem afetar negativamente nosso negócio e nossos resultados operacionais.

Nosso negócio é altamente regulamentado e depende substancialmente do ambiente regulador dos países em que atuamos ou pretendemos atuar. Por exemplo, os controles de preços de tarifas podem limitar nossa capacidade de aplicar efetivamente técnicas de maximização de lucro na segmentação de clientes ("gestão de receita gerada por passageiros") e de ajustar os preços a fim de refletir as pressões de custos. Níveis elevados de regulamentação do governo podem limitar o escopo das nossas operações e os nossos planos de crescimento, e a possível incapacidade das autoridades de aviação em manter as autorizações governamentais obrigatórias ou cumprir com os regulamentos aplicáveis pode afetar negativamente nosso negócio e nossos resultados operacionais.

Perdas e responsabilidades em caso de acidente envolvendo uma ou mais de nossas aeronaves podem afetar substancialmente o nosso negócio.

Estamos expostos a possíveis perdas catastróficas em caso de acidente aéreo, incidente terrorista ou qualquer outro evento similar. Não existem garantias de que, em razão de um acidente aéreo ou incidente relevante:

- não precisaremos aumentar nossa cobertura de seguro;
- nossos prêmios de seguro não aumentarão significativamente;



FATORES DE RISCO RELATIVOS À NOSSA COMPANHIA

- nossa cobertura de seguro cobrirá totalmente todas as nossas responsabilidades; ou

- não seremos forçados a arcar com perdas substanciais.

Reivindicações relevantes resultantes de um acidente ou um incidente significativo acima de nossa cobertura de seguro podem afetar, de maneira significativa e negativa, o nosso negócio, nossa situação financeira e nossos resultados operacionais. Ademais, qualquer acidente aéreo, mesmo que totalmente coberto pelo seguro, pode causar uma percepção negativa do público de que nossas aeronaves são menos seguras ou menos confiáveis do que aquelas operadas por outras companhias aéreas, o que pode ter um efeito significativamente negativo sobre o nosso negócio, situação financeira e resultados operacionais.

Os prêmios de seguro também podem aumentar devido a um acidente ou incidente que afete uma de nossas parceiras de aliança ou outras companhias aéreas.

Altos níveis de concorrência no setor de aviação podem afetar negativamente nosso nível de operações.

Nosso negócio, situação financeira e resultados operacionais podem ser negativamente afetados pelos altos níveis de concorrência no setor, em particular pela entrada de novos concorrentes nos mercados em que

atuamos. As companhias aéreas competem principalmente no que se refere aos níveis de tarifas, à frequência e à confiança nos serviços, ao reconhecimento da marca, às cortesias aos passageiros (como os programas de fidelidade, por exemplo) e à disponibilidade e conveniência de outros serviços de passageiro ou carga. Companhias aéreas novas e já existentes (e empresas que fornecem transporte terrestre de carga) podem entrar em nossos mercados e concorrer conosco em qualquer uma dessas bases, inclusive através da oferta de preços mais baixos, serviços mais atrativos ou aumento de suas capacidades de rota, a fim de obter uma maior participação de mercado.

O Chile abriu seu setor de aviação doméstica para companhias aéreas estrangeiras sem restrições, o que pode alterar o cenário competitivo do setor de aviação doméstica do Chile e afetar nosso negócio e nossos resultados operacionais.

Desde novembro de 2013, as leis e os regulamentos do Chile permitem que companhias aéreas estrangeiras operem voos domésticos no país sem necessariamente abrir uma subsidiária chilena antes.

A Norma Doméstica Unilateral de Céus Abertos do Chile poderá alterar o cenário competitivo do Setor Doméstico de Aviação do Chile, pois futuramente será mais fácil para empresas estrangeiras operarem livremente em território chileno, o que poderia nos sujeitar a uma concorrência mais acirrada. A concorrência com operadoras internacionais no mercado chileno

poderá afetar as dinâmicas competitivas do nosso setor, através da redução do número de passageiros transportados e das demandas de carga, forçando-nos a reduzir nossas tarifas, o que poderia ter um forte efeito negativo sobre nossas receitas e operações.

Alguns de nossos concorrentes podem receber suporte externo, o que poderia impactar negativamente nossa posição competitiva.

Alguns de nossos concorrentes podem receber suporte de fontes externas, como, por exemplo, de seus governos nacionais, que podem estar indisponíveis para nós. Suporte pode incluir, dentre outras coisas, subsídios, auxílio financeiro ou isenções fiscais. Tal suporte pode nos colocar em desvantagem competitiva e afetar negativamente nossas operações e desempenho financeiro.

Nossas operações estão sujeitas a regulamentos ambientais locais, nacionais e internacionais. Os custos para atender aos regulamentos aplicáveis, ou as consequências do não atendimento, podem ter um impacto negativo sobre nossos resultados, nosso negócio, ou nossa reputação.

Nossas operações estão sujeitas a regulamentos ambientais locais, nacionais e internacionais. Esses regulamentos se aplicam, entre outras coisas, a emissões na atmosfera, descarte de resíduos sólidos e efluentes aquosos, ruído de aeronaves e outras atividades incidentes sobre o nosso negócio. Operações e resultados financeiros futuros



FATORES DE RISCO RELATIVOS À NOSSA COMPANHIA

podem variar por conta desses regulamentos. O atendimento a esses regulamentos e a regulamentos novos ou vigentes que possam se aplicar a nós no futuro, poderá aumentar nossa base de custo e afetar negativamente nossos resultados operacionais e financeiros. Além disso, o não atendimento a esses regulamentos pode ter inúmeros efeitos adversos, inclusive com relação à nossa reputação.

A União Europeia (UE) propôs uma diretiva que determina que o atual regime de comércio de emissões (ETS) de cada estado membro da UE deve se estender para todas as companhias aéreas. De acordo com a diretiva, nós teríamos que apresentar licenças de emissão para operarmos trechos de e para estados membro da União Europeia. Até a data deste Relatório, esta proposta havia sido adiada para avaliação em 2016, e a diretiva afetava apenas voos dentro da Europa (que não são essenciais ao nosso negócio), mas há uma possibilidade de a diretiva ser estendida a todos os voos futuramente. Atualmente, operamos seis rotas de entrada e saída da Europa, e atendemos destinos adicionais através de acordos de code-share. Apesar de não sabermos se a diretiva será aprovada em 2016, é cada vez mais provável que precisaremos participar de algum tipo de programa internacional de emissões de aeronaves no futuro, o que poderá representar custos significativos.

Nosso negócio poderá ser negativamente afetado por uma retração econômica no setor de aviação causada por fatores externos

que afetem o comportamento de viagens ou aumentem os custos, como surtos de doenças, condições climáticas e desastres naturais, guerra ou ataques terroristas.

A demanda por transporte aéreo poderá ser negativamente afetada por fatores externos, como condições climáticas adversas e desastres naturais, epidemias (como o Ebola e o Zika), ataques terroristas, guerras ou instabilidade política e social. Situações como essas em um ou mais mercados onde atuamos podem afetar significativamente nossos negócios, nossa situação financeira e nossos resultados operacionais. Além disso, esse tipo de situação pode ter um efeito prolongado sobre a demanda de transporte aéreo e em alguns itens de custo.

A receita de companhias aéreas depende do número de passageiros transportados, da tarifa paga por cada passageiro e dos aspectos dos voos, como a pontualidade de partida e chegada. Em períodos de neblina, gelo, baixas temperaturas, tempestades ou outras condições climáticas adversas, alguns ou todos os nossos voos poderão ser cancelados ou atrasar significativamente, reduzindo nossas receitas. Além disso, os preços de combustível e suprimentos, que representam custos significativos para nós, poderão aumentar como consequência de eventuais ataques terroristas, de aumento geral na hostilidade ou da redução na produção de combustível, voluntária ou não, por países produtores de petróleo. Esses aumentos podem resultar em passagens mais caras e menor demanda por

viagens aéreas como um todo, o que poderia afetar negativamente nossas receitas e resultados operacionais.

Os Jogos Olímpicos de Verão de 2016, que serão realizados no Brasil, um dos nossos principais mercados, poderão gerar desafios operacionais e reduzir o tráfego corporativo, o que poderá afetar negativamente o nosso negócio.

O Rio de Janeiro foi escolhido como sede das Olimpíadas de 2016, a serem realizadas entre os dias 5 e 21 de agosto. O aumento do tráfego no Brasil durante o período do evento resultará em desafios operacionais e poderá aumentar o índice de atrasos. Além disso, durante o mês do evento, esperamos uma redução significativa no tráfego corporativo, apesar de esperarmos que esta redução seja compensada por um maior tráfego de lazer, e o efeito líquido sobre as nossas receitas e rendimentos poderá ser negativo. Nossa marca LATAM Airlines poderá ser prejudicada caso não seja possível atender a todas as necessidades dos nossos passageiros durante esse mês, ou se as deficiências de infraestrutura nos principais aeroportos do Brasil que atrapalham nossa operação regular forem associadas às nossas marcas.

Acontecimentos nos países da América Latina e em outros países de mercado emergente podem afetar negativamente as economias do Chile e do Brasil, impactar negativamente nosso negócio e nossos resultados operacionais e provocar a redução



FATORES DE RISCO RELATIVOS À NOSSA COMPANHIA

do preço de mercado de nossas ações ordinárias e ADSs.

Conduzimos uma parte significativa de nossas operações em países de mercado emergente, principalmente na América Latina. Consequentemente, acontecimentos econômicos e políticos nesses países, incluindo crises econômicas e instabilidades políticas no futuro, podem impactar as economias do Chile e do Brasil e ter um efeito significativamente negativo sobre nosso negócio, situação financeira, resultados operacionais e valor de mercado dos nossos títulos e valores mobiliários. Embora as condições econômicas de outros países de mercado emergente possam ser significativamente diferentes das condições econômicas do Chile e do Brasil, não podemos garantir que acontecimentos em outros países, principalmente outros países de mercado emergente, não afetarão negativamente o valor de mercado ou o mercado de nossas ações ordinárias ou ADSs.

O governo brasileiro exerceu, e poderá continuar exercendo, uma influência significativa sobre a economia brasileira; isso poderá ter um impacto adverso sobre nossos negócios, nossa condição financeira e nossos resultados operacionais.

A economia brasileira tem sido caracterizada pelo envolvimento significativo do governo federal, que frequentemente altera políticas monetárias, de crédito, fiscais e outras para influenciar a economia do país. As ações do governo brasileiro para controlar a inflação

e implementar outras políticas envolveram controles de salários e preços, desvalorização do real, controles sobre a remessa de recursos para o exterior, intervenções do Banco Central para afetar as taxas de juros básicas e outras medidas. Não temos controle e não podemos prever quais medidas ou políticas o governo brasileiro adotará no futuro. Uma questão pendente é a instabilidade política devido ao possível impeachment da Presidente Dilma Rousseff.

| RISCOS RELATIVOS ÀS NOSSAS AÇÕES ORDINÁRIAS E ADSS

Nossos acionistas controladores podem ter interesses diferentes dos de nossos outros acionistas.

Temos dois grupos principais de acionistas—o Grupo Cueto (os “Acionistas Controladores da LATAM”) e o Grupo Amaro (os “Acionistas Controladores da TAM”). Em 31 de janeiro de 2015, os Acionistas Controladores da LATAM, no total, detinham integralmente 25,5% de nossas ações ordinárias com direito a voto, e os Acionistas Controladores da TAM, no total, detinham integralmente 12,0% de nossas ações ordinárias com direito a voto. Os Acionistas Controladores da LATAM têm o direito de eleger três dos nove membros do nosso conselho de administração, assim como podem conduzir a nossa administração. Além disso, os Acionistas Controladores da LATAM celebraram um acordo de acionistas com os Acionistas Controladores da TAM, através do qual esses acionistas controladores



FATORES DE RISCO RELATIVOS À NOSSA COMPANHIA

concordaram em votar conjuntamente para eleger indivíduos nomeados pelos Acionistas Controladores da TAM para o nosso conselho de administração. Consulte “Item 7. Acionistas Controladores e Transações com Partes Relacionadas—Principais Acionistas”.

De acordo com os termos do contrato de depósito que rege as ADSs, se os detentores das ADSs não fornecerem ao JP Morgan Chase Bank, N.A., na qualidade de depositário das ADSs, instruções oportunas sobre como votar com as ações ordinárias subjacentes a seus ADRs, será considerado que o depositário foi instruído a dar à pessoa designada pelo conselho de administração o direito discricionário de votar com as ações ordinárias em questão. A pessoa designada pelo conselho de administração para exercer esse direito discricionário de voto poderá ter interesses compatíveis com os dos nossos acionistas controladores, que podem ser diferentes dos interesses de nossos outros acionistas. Historicamente, nosso conselho de administração designou que seu presidente desempenhe esse papel, e o presidente atual é o Sr. Mauricio Amaro.

A negociação das nossas ADSs e ações ordinárias nos mercados de capitais é limitada e pode enfrentar iliquidez e volatilidade de preço.

Os mercados de capitais chilenos são substancialmente menores, menos líquidos e mais voláteis do que os principais mercados de capitais dos Estados Unidos. Além disso, os mercados

de capitais chilenos podem ser substancialmente afetados por acontecimentos em outros mercados emergentes, principalmente de outros países da América Latina. Consequentemente, embora tenha-se o direito de a qualquer momento retirar as ações ordinárias subjacentes às ADSs do depositário, a capacidade de vender essas ações ordinárias subjacentes às ADSs na quantidade, ao preço e no momento desejado pode ser substancialmente limitada. Esse mercado de negociações limitadas também pode aumentar a volatilidade do preço das ADSs ou das ações ordinárias subjacentes às ADSs.

Os detentores de ADSs podem ser negativamente afetados por desvalorizações da moeda e por variações cambiais.

Se a taxa de câmbio do peso chileno cair em relação ao dólar norte-americano, o valor das ADSs e de quaisquer distribuições feitas em relação a elas pelo depositário pode ser negativamente afetado. As distribuições em dinheiro feitas em relação às ADSs são recebidas pelo depositário (representado pelo banco custodiante no Chile) em pesos, convertidas pelo banco custodiante para dólares norte-americanos à taxa de câmbio prevalecente e distribuída pelo depositário aos detentores de ADRs que comprovem essas ADSs. Além disso, o depositário contrairá custos de conversão de moeda estrangeira (que serão arcados pelos detentores dos ADRs) em relação à conversão de moeda estrangeira e à subsequente distribuição de dividendos ou outros pagamentos relacionados às ADSs.



FATORES DE RISCO RELATIVOS À NOSSA COMPANHIA

Futuras alterações nos controles sobre investimento estrangeiro e nos impostos retidos na fonte do Chile podem afetar negativamente os residentes não chilenos que investem em nossas ações.

Os investimentos em ações no Chile por residentes não chilenos já foram sujeitos a diversos regulamentos de controle cambial que regem o repatriamento de investimentos e os rendimentos gerados por eles. Embora não estejam atualmente em vigor, os regulamentos do Banco Central do Chile exigiram, no passado, e podem voltar a exigir futuramente, que os investidores estrangeiros que adquirirem valores mobiliários no mercado secundário do Chile mantenham uma reserva de caixa ou paguem uma taxa mediante a conversão de moeda estrangeira para comprar esses valores mobiliários. Ademais, futuras alterações nos impostos retidos na fonte podem afetar negativamente os residentes não chilenos que investem em nossas ações.

Não podemos garantir que outras restrições chilenas aplicáveis aos detentores de ADRs, à alienação das ações ordinárias subjacentes às ADSs ou à repatriação dos recursos gerados por uma aquisição, alienação ou pagamento de dividendo não serão impostas ou exigidas no futuro, assim como não podemos prever a duração ou o impacto dessas restrições caso sejam impostas ou exigidas. Para mais informações, consulte “Item 10. Informações Adicionais—Controles Cambiais—Investimento Estrangeiro e Controles Cambiais no Chile”.

Nossos detentores de ADSs podem não conseguir exercer seus direitos de preferência em algumas circunstâncias.

A Lei das Sociedades por Ações do Chile determina que todos os acionistas devem receber direitos preferenciais sempre que uma companhia emitir novas ações, tendo o direito de adquirir um número suficiente de ações para manter sua atual porcentagem de participação. Nós não poderemos oferecer ações para detentores de ADSs e acionistas localizados nos Estados Unidos, de acordo com os direitos preferenciais concedidos aos acionistas com relação a qualquer futura emissão de ações, exceto mediante uma declaração de registro, nos termos do U.S. Securities Act de 1933, conforme alterado (“Securities Act”), relacionada a esses direitos e ações, ou mediante uma declaração de isenção dos requisitos de registro estabelecidos no Securities Act. No momento de qualquer oferta de direito, nós avaliaremos os possíveis custos e obrigações relacionados a qualquer declaração de registro perante qualquer benefício indireto decorrente da permissão, para detentores norte-americanos de ADRs atestando ADSs e acionistas localizados nos EUA, de exercer o direito de preferência, bem como quaisquer outros fatores que possam ser considerados adequados, e então decidiremos se arquivaremos uma declaração de registro. Não podemos garantir que decidiremos arquivar uma declaração de registro, ou que esses direitos estarão disponíveis a todos os detentores de ADSs e acionistas dos Estados Unidos.

Não somos obrigados a divulgar a mesma quantidade de informações aos investidores quanto uma emissora norte-americana e, portanto, o investidor poderá receber menos informações sobre a nossa Companhia do que receberia de uma sociedade norte-americana similar.

Os requisitos de divulgação corporativa a que estamos sujeitos podem não ser equivalentes aos requisitos de divulgação aplicáveis a empresas norte-americanas, por isso é possível que nós divulguemos menos informações do que uma empresa similar dos EUA. Estamos sujeitos aos requisitos de divulgação do Securities Exchange Act de 1934, conforme alterado ("Exchange Act"). Os requisitos de divulgação aplicáveis a emissores estrangeiros nos termos do Exchange Act são mais restritos do que os requisitos de divulgação aplicáveis a emissores dos EUA. Informações

disponíveis publicamente sobre emissores de títulos e valores mobiliários listados na bolsa chilena ou brasileira também apresentam menos detalhes sobre alguns aspectos em comparação às informações regularmente publicadas por companhias listadas nos EUA ou em alguns outros países. Ademais, o nível de regulamentação dos mercados de capitais no Chile e no Brasil, bem como das atividades de investidores nesses mercados, é menor comparado ao nível de regulamentação dos mercados de capitais dos EUA e de alguns outros países desenvolvidos.



FATORES DE RISCO
RELATIVOS À NOSSA
COMPANHIA



| INFORMAÇÕES ADICIONAIS

| FORNECEDORES

Durante o ano de 2014, assim como nos anteriores, os principais fornecedores da LATAM Airlines eram representados pelas fabricantes de aviões Airbus e Boeing. Além desses, a LATAM Airlines conta com uma série de outros fornecedores, relacionados basicamente a acessórios, peças de reposição e componentes para aviões, como: Pratt & Whitney, IAE International Aero Engines AG, Rolls-Royce plc, General Electric Commercial Aviation Services Ltd., MTU Hannover, Snecma, CFMI, Air France/KLM, Pratt and Whitney Canada, Honeywell, Hamilton (motores y APU); Zodiac Seats US, Recaro, BE Aerospace, Zodiac Seats UK (asientos); Teledyne (TCS B787-9); Honeywell y Rockwell Collins (Avionics); Air France, LUFTHANSA Technik (Componentes MRO); Panasonic, Thales (Entretenimiento Abordo); Messier Bugatti (Trenes y Frenos); UTC Aerospace (Nacelas). Somam-se a esses os nossos fornecedores de combustível, tais como Raizen, World Fuel Services, YPF, Petrobras, Terpel, Repsol, Shell, Copex, entre outros.

| SEGUROS

A LATAM Airlines Group, considerando todas as áreas que implicam um risco potencial, contrata seguros que podem ser classificados em três principais categorias: Seguros de Aviação, Casco 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 para terceiros: passageiros, carga, bagagens, produtos, aeroportos, etc. Após a associação entre LAN e TAM, os seguros de ambas as companhias passaram a ser contratados pela LATAM Airlines Group. O aumento nos volumes negociados resultou em menores custos operacionais.

| SEGUROS GERAIS

Esse grupo de seguros permite cobrir todos os riscos que possam afetar o patrimônio da sociedade, particularmente bens físicos e financeiros, que se resguardam por meio de seguros multirrisco (que inclui riscos de incêndio, roubo, equipamentos de informática, envio de valores, cristais e outros, baseados em coberturas de todo tipo de risco), juntamente com coberturas tradicionais de veículos motorizados, transportes aéreo e marítimo, responsabilidade civil da empresa, etc. Seguros de Vida e Acidentes. Esse grupo de seguros cobre todo o pessoal da empresa: executivos, funcionários em geral e tripulação de voo.

| MARCAS E PATENTES

A companhia e suas afiliadas utilizam diversas marcas comerciais, que estão devidamente registradas nos órgãos competentes nos diversos países em que opera ou que seja origem e/ou destino de tais operações, com o objetivo de distinguir e comercializar seus produtos e serviços nesses países.

Plano de renovação constante

O Grupo LATAM Airlines anunciou em 2012 a implementação de um plano de reestruturação da sua frota, a fim de reduzir a variedade de aeronaves atualmente em operação e retirar gradualmente as menos eficientes. Em dezembro de 2015, o plano da Companhia havia avançado com a retirada de um total de 19 aviões da frota ao longo de 2015, dentre eles os últimos sete aviões Dash Q200, três A340 e três A330. Este último modelo será retirado completamente da frota ao longo de 2016. Além disso, foram incorporadas 23 aeronaves de modelos maiores e mais eficientes, como o Airbus A321, o Boeing 787-9 e o primeiro Airbus A350.

Paralelamente, a LATAM ajustou seu cronograma de entregas da frota para 2016-2018, alcançando uma redução de US\$ 2,8 bilhões (36%) nos compromissos de frota do período, através do adiamento e venda de aeronaves de longa e curta distância. A reestruturação tem por objetivo, principalmente, ajustar a oferta às condições atuais de mercado na América Latina, e está em linha com o objetivo de manter um equilíbrio saudável e um nível de liquidez adequado através da redução dos investimentos (Capex). O plano de frota apresentado a seguir reflete os compromissos de frota atuais do Grupo:



PLANO DE
FROTA LATAM



NO FINAL DO ANO	2015	2016	2017	2018
FROTA PASSAGEIROS				
NARROW BODY				
AIRBUS A319 - 100	50	48	48	48
AIRBUS A320 - 200	154	146	136	130
AIRBUS A320 NEO	0	2	16	24
AIRBUS A321 - 200	36	47	47	47
AIRBUS A321 NEO	0	0	0	6
TOTAL	240	243	247	255
WIDE BODY				
AIRBUS A330 - 200	10	0	0	0
BOEING 767 - 300	38	37	36	34
AIRBUS A350 - 900	1	7	11	13
BOEING 777 - 300 ER	10	10	10	7
BOEING 787 - 8	10	10	10	10
BOEING 787 - 9	7	12	14	18
TOTAL	76	76	81	82
FROTA CARGA				
BOEING 777 - 200F	3	3	2	2
BOEING 767 300F	8	7	6	6
TOTAL	11	10	8	8
TOTAL FROTA	327	329	336	345
COMPROMISSOS DE FROTA	1,689	1,952	1,409	1,486

Observação: Esta tabela não inclui três 767-300F e um 777-200F que a LATAM atualmente arrenda para outro operador.



PLANO DE
FROTA LATAM



| VISÃO DE
SUSTENTABILIDADE



| GOVERNANÇA DE
SUSTENTABILIDADE



| MUDANÇAS
CLIMÁTICAS



| CIDADANIA
CORPORATIVA



| RELACIONAMENTO
COM GRUPOS DE
INTERESSE

VISÃO DE
SUSTENTABILIDADE

Nossa aspiração de ser mais

Para o Grupo LATAM Airlines, alcançar a aspiração de estar entre as três melhores companhias aéreas do mundo significa ir além do desempenho meramente econômico, mas também conquistar a preferência dos clientes, melhorar a conectividade da região e consolidar uma cultura de trabalho interna. A visão da Companhia é baseada em dinâmicas de relacionamento e negócios que se sustentem ao longo do tempo e busquem gerar valor compartilhado para acionistas, investidores, funcionários, clientes, fornecedores e toda a sociedade, e onde o compromisso com o futuro seja construído dia após dia.

Para concretizar esta visão, o Grupo LATAM Airlines é guiado pela Estratégia Corporativa de Sustentabilidade 2015-2018, que aborda os temas mais importantes identificados pela Companhia, que foram definidos em 2013 e são reavaliados anualmente para manter a LATAM como líder do setor. A Estratégia Corporativa de Sustentabilidade está alinhada aos pilares estratégicos do negócio: liderança em malha, marca líder e experiência do cliente, competitividade de custos, força operacional e gestão de riscos. Ela é composta por três dimensões:

- Governança de Sustentabilidade: a Companhia adota um posicionamento claro e transparente com relação aos seus compromissos e objetivos; as estruturas internas de tomada de decisão, execução e monitoramento de resultados dão suporte à execução da estratégia;



VISÃO DE
SUSTENTABILIDADE

· Mudanças Climáticas: equilibrar uma visão de mitigação de riscos e busca de novas oportunidades na gestão de impactos ambientais reais e potenciais do negócio, com ênfase na redução da pegada de carbono, uso de fontes alternativas de energia e ações de ecoeficiência;

· Cidadania Corporativa: tornar os negócios e as relações mantidas pela LATAM em sua cadeia de valor em catalizadores socioeconômicos e de equilíbrio ambiental na região, através de ações de desenvolvimento de trabalho, investimento social privado, estímulo às boas práticas e fomento ao turismo.

Estas três dimensões regem a atuação da Companhia, ajudando-a a enfrentar a responsabilidade que tem perante os diversos públicos com quem se relaciona em seu papel de líder na região.

No dia a dia, a estratégia do Grupo LATAM Airlines se traduz em iniciativas implementadas conjuntamente por

diversas áreas da Companhia, bem como no monitoramento de temas importantes, ou seja, que sejam relevantes para a Companhia e seu setor de atuação. A definição destes temas permite administrar os pontos críticos, definir e acompanhar metas, estabelecer planos de ação para os principais impactos, e comunicar o compromisso da organização, em linha com as expectativas e necessidades de seus públicos de interesse.

Por fim, para o Grupo LATAM Airlines, 2015 foi um ano de conquistas e novos projetos. Pelo segundo ano consecutivo, a Companhia conseguiu manter-se na categoria Mundial do Índice Dow Jones de Sustentabilidade, que seleciona as 319 empresas com melhor avaliação em aspectos econômicos, sociais e ambientais dentre as 2.500 maiores empresas do mundo. Como projeto de destaque, a Vice-presidência de Assuntos Corporativos iniciou um processo de mapeamento de stakeholders, a fim de identificar temas críticos, priorizar e estabelecer canais de comunicação e, por fim, criar ações em conjunto com os grupos de interesse.

Nossa gestão da sustentabilidade

Definimos a governança como o sistema que mobiliza, monitora e integra a sustentabilidade no negócio. A estrutura de tomada de decisões é uma das dimensões mais importantes para a gestão de uma Companhia, e tem ainda mais relevância quando se busca sair do cenário empresarial tradicional e transitar para uma organização que contribua significativamente para o desenvolvimento sustentável, ampliando a visão do negócio e incorporando outros grupos de interesse à tomada de decisões. É por isso que nós do Grupo LATAM Airlines estamos comprometidos com a incorporação da sustentabilidade, começando pela alta administração da Companhia, o que se concretiza nos inúmeros reconhecimentos que temos recebido ultimamente, tais como pertencer ao índice de sustentabilidade da Dow Jones e ao índice de sustentabilidade da Bolsa de Santiago, entre outros.

Como parte da implementação da estratégia de sustentabilidade, a função de elaboração de relatórios sobre a gestão destes temas foi transferida diretamente ao comitê executivo do Grupo LATAM, que também é responsável por revisar os objetivos e metas da estratégia de sustentabilidade da Companhia.

As práticas de governança corporativa da Companhia estão sujeitas a revisões contínuas, a fim de garantir o cumprimento das políticas e códigos internos, bem como dos regulamentos dos mercados onde atuamos. A tomada de decisões e as atividades comerciais devem incorporar os

princípios éticos e de conduta definidos no Código de Conduta do Grupo LATAM.

Este código foi publicado em 2014 e todos os funcionários são capacitados para conhecê-lo e aplicá-lo. Ele oferece instruções e diretrizes únicas para os relacionamentos com os diversos grupos de interesse.

Para garantir o correto relacionamento com os representantes de governos e associações, no âmbito de atuação do Código de Conduta da LATAM temos suas Políticas Anticorrupção, suas Políticas de Presentes, Entretenimento e Viagens para Funcionários Públicos e Terceiros Representantes, bem como a Política de Presentes, Entretenimento e Hospitalidade para Clientes e Fornecedores, além de total conformidade com a legislação aplicável nos diversos países onde atuamos. Com relação a acordos ou aportes financeiros em nome do grupo para causas de caridade, sociais ou políticas, o Código determina que é necessária a aprovação do Conselho de Administração.

Especificamente no âmbito da Sustentabilidade, o Grupo LATAM Airlines é signatário do Pacto Global e é regido pelos princípios da ISO 26000. O Grupo emite todo ano um Relatório de Sustentabilidade sobre sua gestão, baseado nas orientações da GRI, além de participar do Índice Dow Jones de Sustentabilidade e do Carbon Disclosure Project.



GOBERNANZA
DE SOSTENIBILIDAD

Nosso compromisso com o meio ambiente

A Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas define este fenômeno como uma mudança no clima com alteração da atmosfera mundial, produzindo efeitos nocivos significativos na composição, capacidade de recuperação e produtividade de ecossistemas naturais. Alcançar a estabilidade e controlar a emissão de gases do efeito estufa são as principais formas de se combater este fenômeno.

Conscientes dos impactos gerados pelo setor (responsável por cerca de 2% das emissões de gases do efeito estufa atribuíveis à atividade humana), desenvolvemos uma estratégia de mudança climática que nos permite abordar iniciativas em dois âmbitos: impacto e rentabilidade, com ações diretamente relacionadas aos impactos das nossas operações, que são abordados a partir do ponto de vista da gestão de riscos, e controlados e mitigados através do nosso sistema de gestão; e envolvimento e reconhecimento, cujo foco está em iniciativas de conscientização e capacitação dos nossos colaboradores, além da disseminação de ações e boas práticas ambientais.

O Sistema de Gestão Ambiental do Grupo LATAM Airlines, alinhado às exigências da norma ISO 14001 para as operações terrestres e ao sistema de gestão ambiental IEnvA (IATA Environmental Assessment), desenvolvido em conjunto com a IATA para companhias aéreas, especialmente para a gestão de suas

operações de voo, estabelecem programas de eficiência nos aspectos ambientais significativos, controles operacionais, otimização de processos e gestão dos riscos associados às emissões da operação. Durante 2015, tivemos dois grandes acontecimentos: A LAN CARGO se tornou a primeira companhia aérea de carga com operações no Aeroporto Internacional de Miami a receber a certificação internacional ISO 14001:2004, além de obter a certificação da segunda etapa do IEnvA, o maior nível que se pode alcançar no sistema, para voos internacionais operados pela LAN a partir do Chile.

A maior parte das nossas emissões de gases do efeito estufa provém da queima de combustíveis, o que torna essencial o aumento da eficiência, a redução do consumo e a gestão adequada deste item. Neste sentido, temos um plano de renovação de frota que nos permite operar com aeronaves modernas, com motores de última geração, e incluir critérios de eficiência nas decisões de frota da Companhia, que nos permitem ser uma das companhias aéreas mais eficientes em emissões por quilômetro-passageiro transportado no setor aéreo mundial. Em 2015, os programas de eficiência em combustível da LAN e da TAM foram unificados em um programa chamado LATAM Fuel, que administra todas as iniciativas de economia de combustível, que incluem projetos operacionais e tecnológicos que variam desde tornar nossas operações mais eficientes até melhorar a gestão do



MUDANÇAS
CLIMÁTICAS



tráfego aéreo e introduzir desenvolvimentos estruturais nas aeronaves. Os resultados da implementação destas iniciativas durante 2015 correspondem a uma economia de combustível de mais de 38 milhões de galões, uma redução de mais de 360 mil toneladas de CO₂ emitido, além do menor ruído e da melhora na qualidade do ar local.

Estamos comprometidos com a meta do setor de alcançar um crescimento com carbono neutro até 2020, e para isso realizamos diversas ações para reduzir nossa pegada de carbono. O desenvolvimento de energias alternativas sustentáveis é um ponto importante para o setor de transporte aéreo, e o Grupo LATAM Airlines se alinha a esses esforços e vai continuar trabalhando pelo desenvolvimento e futura incorporação de combustíveis alternativos sustentáveis. Além da eficiência do combustível em voo, temos iniciativas de eficiência energética em solo. Além disso, desde 2012 no Peru e 2014 na Colômbia, neutralizamos as emissões das nossas operações terrestres através de programas locais de reflorestamento.

O desafio estratégico do Grupo LATAM Airlines é tornar-se líder e referência mundial em mudança climática, contribuindo para a eficiência e competitividade da Companhia.

Nosso compromisso com a região



CIDADANIA
CORPORATIVA

A Cidadania Corporativa visa fortalecer os vínculos com clientes, funcionários, comunidades, governos e fornecedores, construindo relacionamentos positivos que contribuam para a Companhia, a sociedade e os destinos onde atuamos. Isso nos 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 âmbito de visão para incluir ações que melhorar o impacto social.

A Estratégia Corporativa de Sustentabilidade 2015-2018 estabelece quatro focos de ação, que envolvem tanto as comunidades dos destinos onde atuamos quanto as nossas pessoas:

- 1 Apoiar a cultura interna da Companhia e o bem-estar de seus colaboradores.
- 2 Integrar variáveis sociais e ambientais em produtos e serviços que melhoram a experiência do cliente.
- 3 Contribuir para o desenvolvimento econômico dos destinos onde atua.
4. Contribuir para a preservação do patrimônio cultural e ambiental da América Latina.

Esta visão está alinhada a dois pilares estratégicos da Companhia: “Marca e Experiência do Cliente” e “Força Organizacional”, essenciais para promover uma cultura onde cada uma das ações e decisões considera de maneira equilibrada, o seu impacto

não somente os resultados, mas também em pessoas e clientes. A fim de garantir que esta experiência diferenciadora que a LATAM busca oferecer aos seus clientes seja consistente ao longo do tempo, independentemente do país em que estiver operando, a Companhia tem um propósito comum que direciona, motiva e mobiliza as ações das mais de 51 mil pessoas que compõem o capital humano da empresa.

Para alcançar este objetivo, a LATAM conta com três guias, ou pilares, que orientam seu comportamento para oferecer um serviço memorável e diferenciado:

Segurança: garantimos a todo momento a nossa segurança, a de nossas equipes e a de nossos clientes.

Sermos atentos: nos preocupamos com as necessidades e emoções das pessoas e agimos com gentileza.

Eficiência: nos esforçamos para nos superar, sempre focados no que é importante para o cliente.

Oferecer um serviço de excelência e proporcionar uma experiência diferenciada para os clientes é fundamental para o sucesso dos negócios do Grupo LATAM, tanto no segmento de passageiros quanto no de carga. Neste sentido, os projetos relacionados ao pilar de Experiência do Cliente e Marca são de grande importância.

Buscamos otimizar nossos processos a



CIDADANIA CORPORATIVA

partir de uma cultura de melhoria contínua, trabalhando para conquistar a confiança e fidelização dos nossos clientes, desde o planejamento, a oferta de voo, o check-in ou embarque até o encerramento da viagem ou entrega da mercadoria transportada. Estamos trabalhando com a convicção de transformar uma experiência de viagem comum em algo ágil, rápido, com menos tempo de espera nos aeroportos, menor tempo entre as conexões, mais opções de entretenimento a bordo e maiores informações em caso de contingência.

O projeto mais importante relacionado à experiência dos clientes é o projeto “Twist”, que estabelece uma nova cultura organizacional de maneira transversal. Ao longo de 2015, foram implementadas as primeiras etapas deste projeto no aeroporto de Brasília e no Contact Center de Santiago.

O primeiro passo foi identificar a forma como se organizam as equipes, o fluxo de demanda, os perfis dos clientes e as necessidades das unidades. A proposta é elaborar uma estratégia global, com comunicação específica, adaptando-se às necessidades e realidades locais.

Durante três meses, as equipes de transformação implementaram mudanças nas rotinas operacionais e monitoraram os resultados. Foram implementadas mais de 40 iniciativas, envolvendo desde a forma de aplicar as políticas da Companhia até a divisão de funções e responsabilidades, também adotando ferramentas para monitorar a satisfação dos clientes em tempo real. Um

aspecto fundamental foi o fortalecimento do comprometimento dos colaboradores, devido a uma maior autonomia na tomada de decisões.

Os resultados foram positivos nas três dimensões monitoradas: satisfação do cliente, comprometimento dos funcionários e produtividade. A iniciativa se estenderá para o restante da rede de serviços durante 2016 e 2017.

Por operarmos em diversos países da região, o alcance do nosso impacto é muito amplo, afetando todas as comunidades onde atuamos através da conectividade gerada e do impacto local das nossas operações. Por isso, definimos que no que diz respeito ao nosso vínculo com as Comunidades, buscaremos contribuir para o desenvolvimento econômico e a conservação do patrimônio cultural e ambiental da América Latina.

Com relação à gestão de fornecedores, é possível definir 2015 como um ano de alinhamento interno, implementação de políticas e procedimentos de aquisição de produtos e serviços, e gestão de fornecedores, consolidando a política de compras LATAM, que é baseada no Código de Ética e anticorrupção do Grupo LATAM, além dos regulamentos específicos dos países onde a Companhia atua. O documento é resultado de um extenso processo desenvolvido pelas equipes de Compras, Compliance e Jurídico.

Esta nova política define a relação com os fornecedores, principalmente na gestão de riscos, códigos de ética, cumprimento de leis e critérios sociais e ambientais.



CIDADANIA CORPORATIVA

Buscamos contribuir para o desenvolvimento da região através da promoção do turismo sustentável, alcançando a posição de líderes em sustentabilidade na região.

Com relação ao turismo sustentável, em 2015 o programa Cuido mi Destino (CMD) completou 6 anos de vida na Argentina, Chile, Colômbia, Equador e Peru, e foi realizado também pela primeira vez no Brasil. Nele, estudantes e membros da comunidade trabalham conjuntamente 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 recebem palestras informativas sobre consciência turística, meio ambiente e cultura local, contribuindo para o avanço do turismo responsável e promovendo a preservação do patrimônio histórico e cultural da América Latina. Desde a sua criação em 2009, o programa já foi implementado 59 vezes em 24 localidades da América Latina, com a participação de mais de 3 mil alunos e voluntários do Grupo LATAM Airlines.

Por fim, através da nossa operação nós buscamos apoiar o Investimento Social, cujo foco tem sido em organizações não governamentais que, através do seu trabalho, buscam contribuir para o desenvolvimento do continente através do combate à pobreza, preservação ambiental, cidadania e proteção dos direitos humanos. Nosso apoio se dá através do transporte de voluntários ou doações diretas. Durante 2015, foram doadas 3.537 passagens e transportadas mais de 120

toneladas de produtos e artigos para auxílio em casos de catástrofe.

| DIVERSIDADE CORPORATIVA

O Grupo LATAM reconhece e respeita a diversidade dentro da organização, o que se reflete na composição de seu quadro de funcionários, onde procura oferecer oportunidades iguais para homens e mulheres de diferentes nacionalidades e faixas etárias, para atuar em diversas áreas.

Além disso, a Companhia se preocupa em oferecer práticas de trabalho justas, em cumprimento às leis aplicáveis em cada país onde atua, incluindo a proibição e repúdio a todas as formas de discriminação e assédio.

Ao propiciar igualdade de acesso e tratamento justo a todos os funcionários e colaboradores, tendo por base o mérito, a Companhia aumenta seu sucesso e, ao mesmo tempo, promove o avanço dos indivíduos.

| DIVERSIDADE NA ORGANIZAÇÃO

EMPREGADOS POR PAÍS E GÊNERO

		
	17.300	8.931
	7.382	5.031
	1.494	1.209
	881	866
	1.034	571
	1.855	2.041
	247	189
	737	645
total	30.930	19.483

NÚMERO DE PESSOAS POR FAIXA DE EDA

18.081	20.444	8.391	2.980	482	35	50.413
até 30 anos	31 a 40 anos	41 a 50 anos	51 a 60 anos	61 a 70 anos	70+ anos	total

NÚMERO DE PESSOAS COM IDADE

18.290	10.960	10.726	4.265	6.172	50.413
até 3 anos	4 - 6 anos	7 - 9 anos	10 - 12 anos	12+ anos	total



CIDADANIA
CORPORATIVA

| DIVERSIDADE NA GESTÃO

EMPREGADOS POR PAÍS E GÊNERO

		
	441	169
	364	149
	38	16
	38	10
	35	14
	15	8
	63	11
	51	14
total	1.045	391

NÚMERO DE PESSOAS POR FAIXA DE IDADE

119	727	407	163	20	1.436
até 30 anos	31 a 40 anos	41 a 50 anos	51 a 60 anos	61 a 70 anos	total

NÚMERO DE PESSOAS COM IDADE

334	296	243	191	372	1.436
até 3 anos	4 - 6 anos	7 - 9 anos	10 - 12 anos	12+ anos	total



CIDADANIA
CORPORATIVA

| DIVERSIDADE NO DIRETÓRIO

EMPREGADOS POR PAÍS E GÊNERO

		
	5	0
	2	0
	1	0
	1	0
total	9	0

NÚMERO DE PESSOAS POR FAIXA DE EDA

0	1	4	3	1	9
31 a 40 anos	41 a 50 anos	51 a 60 anos	61 a 70 anos	70+ anos	total

NÚMERO DE PESSOAS COM IDADE

2	5	-	-	2	9
até 3 anos	4-6 anos	7-9 anos	10-12 anos	12+ anos	total

| SALÁRIO BRUTO POR RELAÇÃO DE GÊNERO

		
NÍVEL EXECUTIVO	1,36 vezes	
NÍVEL MÉDIO	1,07 vezes	
PAPEL GERAL	0,96 vezes	



CIDADANIA
CORPORATIVA



POLÍTICA DE RELACIONAMENTO COM GRUPOS DE INTERESSE

Em 2015, a Vice-presidência de Assuntos Corporativos liderou um processo cujos principais objetivos foram: identificar os stakeholders do Grupo LATAM Airlines e definir seus temas críticos; determinar os grupos de interesse prioritários e mapear sua relevância; estabelecer e sistematizar um modelo de gestão de relacionamento corporativo com stakeholders; identificar áreas de vínculo com cada grupo de interesse, com indicadores e acompanhamento; estabelecer canais de comunicação e vínculo permanentes, coordenados, transparentes e definidos, a fim de desenvolver um relacionamento articulado e de confiança; e, por fim, gerar ações conjuntas que permitam identificar brechas e oportunidades.

O trabalho de campo se baseou na análise do processo mais recente de Materialidade e na revisão de documentos internos, como o código de conduta, o relatório anual e o relatório de sustentabilidade, entre outros. A partir dessas informações, foi estabelecido um critério que considerou duas variáveis: relevância e influência. A análise das informações disponíveis e seu cruzamento com as variáveis resultou na identificação de 19 stakeholders representativos e genéricos:

- Academia
- Acionistas
- Associações de classe
- Agências de classificação de riscos e analistas de mercado
- Clientes de carga
- Clientes passageiros

- Colaboradores
- Comunidades locais
- Concessionárias aeroportuárias
- Entidades públicas e reguladoras
- Especialistas do setor
- Setor
- Investidores
- Meios de comunicação
- ONGs / Fundações
- Órgãos internacionais
- Fornecedores primários
- Fornecedores secundários
- Sindicatos
- Terceiros e subcontratados

Os grupos de interesse foram divididos em 4 categorias:

Determinantes: grupos de interesse que podem estabelecer os termos de uma resolução. Sua influência é de grande impacto para a companhia.

Facultativos: grupos de interesse que apresentam alto nível de influência. Sua mobilidade depende do impacto que poderá ter sua ação.

Vigilantes: têm grande capacidade de impacto sobre a empresa, mas seu nível de influência é médio ou baixo.

Inativos: a falta de ação nestes grupos de interesse os coloca na categoria de observadores. Possuem médio ou baixo nível de influência e impacto.

Através das relações mantidas com órgãos governamentais e entidades setoriais nos diversos mercados em que atua, a LATAM mantém uma voz ativa frente a questões que influenciam direta ou indiretamente sua estratégia de negócios, sendo esta última sempre exercida em pleno cumprimento às normas aplicáveis e às regras previstas no Código de Conduta da LATAM e suas políticas internas. Ao longo do tempo, procuramos fortalecer nossa participação em associações de classe ou setoriais que representem o setor aéreo.

Globalmente, atuamos através da IATA, que constitui um espaço fundamental de discussões sobre novas tecnologias, segurança operacional e desafios atuais e futuros do setor aéreo. Regionalmente, também participamos do Latin American and Caribbean Air Transport Association (ALTA), onde Enrique Cueto, CEO do Grupo LATAM Airlines, assumiu o cargo de presidente em 2015, o que reforça o compromisso do Grupo LATAM Airlines com o setor aeronáutico.

Defendendo sempre o diálogo legítimo e transparente, buscamos soluções conjuntas e focadas na eficiência e rentabilidade. A LATAM possui equipes responsáveis por monitorar e participar desses debates. No Chile e em outros mercados, também trabalhamos para estudar rotas e voos que permitam promover o turismo, empregos e rentabilidade para os locais onde passamos a atuar, inclusive com a coordenação necessária com as comunidades e seus governos locais.

| DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

LATAM AIRLINES GROUP S.A. E CONTROLADAS
DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS

31 DE DEZEMBRO DE 2015

CONTEÚDO

Balanço patrimonial consolidado
Demonstração do resultado consolidado por função
Demonstração do resultado abrangente consolidado
Demonstração das mutações no patrimônio líquido
Demonstração dos fluxos de caixa consolidados - método direto
Notas explicativas da administração

CLP - PESOS CHILENOS
ARS - PESOS ARGENTINOS
US\$ - DÓLARES NORTE AMERICANOS
MUS\$ - MILHARES DE DÓLARES NORTE AMERICANOS
COP - PESOS COLOMBIANOS
BRL/R\$ - REAIS
MR\$ - MILHARES DE REAIS
MXN - PESO MEXICANO
VEF - BOLÍVAR FORTE

Índice das Notas Explicativas da administração às demonstrações financeiras consolidadas da LATAM Airlines Group S.A. e Controladas

Notas

1 - Informações gerais	1
2 - Resumo das principais políticas contábeis	4
2.1. Bases de preparação	4
2.2. Bases de consolidação	7
2.3. Transações em moeda estrangeira	8
2.4. Imobilizado	9
2.5. Ativos intangíveis, exceto <i>goodwill</i>	10
2.6. Goodwill	10
2.7. Capitalização de juros	11
2.8. Perdas por <i>impairment</i> do valor dos ativos não financeiros	11
2.9. Ativos financeiros	11
2.10. Instrumentos financeiros derivativos e atividades de <i>hedge</i>	12
2.11. Estoques	13
2.12. Contas a receber e outros recebíveis	14
2.13. Caixa e equivalentes de caixa	14
2.14. Capital social	14
2.15. Contas comerciais a pagar e outras contas a pagar	14
2.16. Empréstimos provisionados a juros	14
2.17. Impostos circulantes e diferidos	15
2.18. Benefícios a empregados	15
2.19. Provisões	16
2.20. Reconhecimento da receita	16
2.21. Arrendamentos	17
2.22. Ativos não circulantes ou grupos de ativos para alienação, classificados como mantidos para venda	17
2.23. Manutenção de equipamentos de voo	18
2.24. Meio ambiente	18
3 - Gestão de riscos financeiros	18
3.1. Fatores de risco financeiro	18
3.2. Gestão de risco de capital	33
3.3. Estimativa do valor justo	33
4 - Estimativas e julgamentos contábeis	37
5 - Informação por segmentos	40
6 - Caixa e equivalentes de caixa	42
7 - Instrumentos financeiros	44
7.1. Instrumentos financeiros por categorias	44
7.2. Instrumentos financeiros por moedas	46
8 - Contas a receber e outros recebíveis e contas a receber, não circulantes	47
9 - Contas a receber e a pagar a partes relacionadas	50
10 - Estoques	51
11 - Outros ativos financeiros	52
12 - Outros ativos não financeiros	53
13 - Investimentos em subsidiárias	54
14 - Ativos intangíveis, exceto <i>goodwill</i>	57
15 - <i>Goodwill</i>	58
16 - Imobilizado	60
17 - Impostos circulantes e diferidos	66
18 - Outros passivos financeiros	72
19 - Contas comerciais a pagar e outras contas a pagar	80
20 - Outras provisões	82

21 - Outros passivos não financeiros.....	85
22 - Provisões para benefícios a empregados.....	86
23 - Contas a pagar, não circulantes.....	88
24 - Patrimônio líquido.....	88
25 - Receitas de atividades continuadas.....	92
26 - Custos e despesas por natureza.....	93
27 - Outras receitas, por função.....	94
28 - Moedas estrangeiras e variações cambiais.....	95
29 - Lucro / (prejuízo) por ação.....	103
30 - Contingências.....	104
31 - Compromissos.....	113
32 - Transações com partes relacionadas.....	118
33 - Pagamentos baseados em ações.....	119
34 - Meio ambiente.....	123
35 - Eventos subsequentes à data das demonstrações financeiras.....	124

LATAM AIRLINES GROUP S.A. E CONTROLADASBALANÇO PATRIMONIAL CONSOLIDADO

ATIVOS	Nota	Em 31 de dezembro de 2015 MRS	Em 31 de dezembro de 2014 MRS
Ativos circulantes			
Caixa e equivalentes de caixa	6 - 7	2.942.255	2.628.034
Outros ativos financeiros, circulantes	7 - 11	2.543.384	1.727.595
Outros ativos não financeiros, circulantes	12	1.288.645	658.394
Contas a receber e outros recebíveis, circulantes	7 - 8	3.112.024	3.662.462
Contas a receber de partes relacionadas, circulantes	7 - 9	715	818
Estoques circulantes	10	878.221	706.653
Impostos a recuperar, circulantes	17	249.966	267.501
Total de ativos circulantes distintos dos ativos ou grupos de ativos para alienação classificados como mantidos para venda ou como destinados para distribuição aos proprietários		11.015.210	9.651.457
Ativos não circulantes ou grupos de ativos para alienação classificados como mantidos para venda ou como destinados para distribuição aos proprietários		7.654	2.826
Total ativos circulantes		11.022.864	9.654.283
Ativos não circulantes			
Outros ativos financeiros, não circulantes	7 - 11	349.316	225.740
Outros ativos não financeiros, não circulantes	12	919.436	910.581
Contas a receber, não circulantes	7 - 8	41.840	80.921
Ativos intangíveis exceto goodwill	14	5.159.900	4.993.866
Goodwill	15	8.905.189	8.801.056
Imobilizado	16	42.713.268	28.615.444
Impostos a recuperar corrente, não circulantes	17	100.076	46.916
Impostos diferidos	17	1.470.528	1.081.931
Total ativos não circulantes		59.659.553	44.756.455
Total ativos		70.682.417	54.410.738

As Notas de números 1 a 35, em anexo, são parte integrante das demonstrações financeiras consolidadas.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. E CONTROLADASBALANÇO PATRIMONIAL CONSOLIDADO

PATRIMÔNIO LÍQUIDO E PASSIVOS	Nota	Em 31 de dezembro de 2015 MRS	Em 31 de dezembro de 2014 MRS
PASSIVOS			
Passivos circulantes			
Outros passivos financeiros, circulantes	7 - 18	6.420.409	4.315.302
Contas comerciais a pagar e outras contas a pagar, circulantes	7 - 19	5.794.555	3.956.073
Contas a pagar a partes relacionadas, circulantes	7 - 9	1.745	149
Outras provisões, circulantes	20	11.410	32.966
Impostos a pagar, circulantes	17	75.667	47.517
Outros passivos não financeiros, circulantes	21	9.723.081	7.132.922
Total passivos circulantes		22.026.867	15.484.929
Passivos não circulantes			
Outros passivos financeiros, não circulantes	7 - 18	29.412.457	19.626.694
Contas a pagar, não circulantes	7 - 23	1.628.497	1.533.833
Outras provisões, não circulantes	20	1.657.576	1.867.680
Impostos diferidos	17	3.168.999	2.794.041
Provisões para benefícios a empregados, não circulantes	22	254.870	196.830
Outros passivos não financeiros, não circulantes	21	1.062.613	944.016
Total passivos não circulantes		37.185.012	26.963.094
Total passivos		59.211.879	42.448.023
PATRIMÔNIO LÍQUIDO			
Capital social	24	5.304.885	5.304.885
Lucros acumulados	24	12.329	740.690
Ações em tesouraria	24	(307)	(307)
Outras reservas		5.837.291	5.647.048
Patrimônio atribuível aos acionistas controladores		11.154.198	11.692.316
Participação de não controladores	13	316.340	270.399
Total patrimônio líquido		11.470.538	11.962.715
Total patrimônio líquido e passivos		70.682.417	54.410.738

As Notas de números 1 a 35, em anexo, são parte integrante das demonstrações financeiras consolidadas.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. E CONTROLADAS

DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO CONSOLIDADO POR FUNÇÃO

	Nota	Para os exercícios findos em 31 de dezembro de	
		2015	2014
		MRS	MRS
Receita	25	32.293.500	28.456.957
Custo das vendas		(25.303.560)	(22.628.027)
Lucro bruto		6.989.940	5.828.930
Outras receitas	27	1.282.174	895.892
Custos de distribuição		(2.605.462)	(2.240.252)
Despesas administrativas		(2.906.364)	(2.303.587)
Outras despesas		(1.088.054)	(944.143)
Outras receitas (despesas)		(216.721)	104.332
Lucros (prejuízos) de atividades operacionais		1.455.513	1.341.172
Receitas financeiras		250.265	212.358
Despesas financeiras	26	(1.378.079)	(1.011.792)
Resultado de equivalência patrimonial		114	(15.499)
Receita de variação cambial (despesas)	28	(1.552.732)	(317.395)
Efeito de variação no valor de unidades de reajuste		1.383	20
Lucro/ (Prejuízo) antes dos impostos		(1.223.536)	208.864
Receita (despesa) com imposto	17	627.286	(697.078)
LUCRO/ (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO		(596.250)	(488.214)
Lucro/ (Prejuízo) , atribuível aos acionistas controladores		(730.959)	(565.981)
Lucro/ (Prejuízo) atribuível às participações de não controladores	13	134.709	77.767
Lucro/ (Prejuízo) do exercício		(596.250)	(488.214)
LUCROS/ (PREJUÍZOS) POR AÇÃO			
Lucros/ (Prejuízos) básicos por ação (R\$)	29	(1,33986)	(1,03745)
Lucros/ (Prejuízos) diluídos por ação (R\$)	29	(1,33986)	(1,03745)

As Notas de números 1 a 35, em anexo, são parte integrante das demonstrações financeiras consolidadas.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. E CONTROLADAS

DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO ABRANGENTE CONSOLIDADO

Nota	Para os exercícios findos em 31 de dezembro de	
	2015	2014
	MRS	MRS
LUCRO/ (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	(596.250)	(488.214)
Componentes de outros resultados abrangentes que não são reclassificados ao resultado do exercício, antes dos impostos		
Outros resultados abrangentes, antes de impostos, lucros (prejuízos) sobre o reajuste do planos de benefícios definidos	24	(56.243)
Total outros resultados abrangentes que não são reclassificados ao resultado do exercício, antes dos impostos		(56.243)
Componentes de outros resultados abrangentes, que são reclassificados ao resultado do exercício, antes dos impostos		
Variações cambiais		
Lucros (prejuízos) de variações cambiais, antes de impostos	28	89.550
Outros resultados abrangentes, antes de impostos, variações cambiais		89.550
Hedge de fluxo de caixa		
Lucros (prejuízos) do hedge de fluxo de caixa, antes dos impostos	18	196.825
Outros resultados abrangentes, antes de impostos, hedge de fluxo de caixa		196.825
Total outros resultados abrangentes, que são reclassificados ao resultado do exercício, antes dos impostos		286.375
Outros componentes de outros resultados abrangentes, antes dos impostos		230.132
Imposto de renda relativos com componentes de outro resultado abrangente que não são reclassificados ao resultado do exercício		
Imposto de renda relativo a reavaliação dos planos de benefícios definidos de outros resultados abrangentes	17	15.034
Imposto de renda acumulados relativos sobre componentes de outros resultados abrangentes que não são reclassificados ao resultado do exercício		15.034
Imposto de renda relativos com componentes de outro resultado abrangente que são reclassificados ao resultado do exercício		
Imposto de renda sobre outros resultados abrangentes, hedge de fluxo de caixa de outro resultado abrangente		(51.248)
Imposto de renda acumulados relativos sobre componentes de outros resultados abrangentes que são reclassificados ao resultado do exercício		(51.248)
Outros resultados abrangentes		193.918
Total resultado abrangente		(402.332)
Resultados abrangentes atribuíveis a:		
Resultados abrangentes atribuíveis aos acionistas controladores		(553.780)
Resultados abrangentes atribuíveis a participações de não controladoras		151.448
TOTAL DE RESULTADO ABRANGENTE		(402.332)

As Notas de números 1 a 35, em anexo, são parte integrante das demonstrações financeiras consolidadas.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. E CONTROLADAS

DEMONSTRAÇÃO DAS MUTAÇÕES NO PATRIMÔNIO LÍQUIDO

Patrimônio líquido atribuível a os controladores													
Nota	Ajustes da avaliação patrimonial												
	Reservas de ganhos e perdas												
	Capital social	Ações próprias em tesouraria	Ações sobre planos de benefícios definidos	Reservas de variações cambiais em conversões	Reservas de hedge	Reservas de fluxo de caixa	Reservas de pagamentos baseados em ações	Outras reservas	Total	Lucros acumulados	Patrimônio líquido atribuível aos controladores	Participações de não controladores	Patrimônio líquido total
	M R \$	M R \$	M R \$	M R \$	M R \$	M R \$	M R \$	M R \$	M R \$	M R \$	M R \$	M R \$	M R \$
Patrimônio líquido em 1 de janeiro de 2015	5.304.885	(307)	-	507.070	(337.220)	62.871	5.414.327	5.647.048	740.690	11.602.316	270.399	11.902.715	
Mutações no patrimônio líquido													
Resultados abrangentes													
Lucro (prejuízo)	24	-	-	-	-	-	-	-	(730.959)	(730.959)	(34.709)	(596.250)	
Outros resultados abrangentes		-	-	(61.197)	67.830	130.546	-	177.179	-	16.739	109.918		
Total de resultados abrangentes		-	-	(61.197)	67.830	130.546	-	177.179	(730.959)	(557.780)	53.648	(402.321)	
Transações com acionistas		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Incremento (redução) pelas transações e outras movimentações patrimônio	24-33	-	-	-	-	19.611	(6.547)	13.064	2.598	15.662	(105.507)	(89.845)	
Total das transações com os acionistas		-	-	-	-	19.611	(6.547)	13.064	2.598	15.662	(105.507)	(89.845)	
Saldo em 31 de dezembro de 2015		5.304.885	(307)	(61.197)	574.900	(186.674)	82.482	5.407.760	5.837.291	12.329	11.054.198	336.340	11.470.538

As Notas de números 1 a 35, em anexo, são parte integrante das demonstrações financeiras consolidadas.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. E CONTROLADAS

DEMONSTRAÇÃO DAS MUTAÇÕES NO PATRIMÔNIO LÍQUIDO

Patrimônio líquido atribuível a os controladores												
Nota	Capital social	Ações próprias em tesouraria	Ajustes da avaliação patrimonial						Patrimônio líquido atribuível aos controladores	Participações de não controladores	Patrimônio líquido total	
			Reservas de variações cambiais em conversões	Reservas de fluxo de caixa	Reservas de pagamentos baseados em ações	Outras reservas	Total	Lucros acumulados				
			M R \$	M R \$	M R \$	M R \$	M R \$	M R \$				M R \$
Patrimônio líquido em 1 de janeiro de 2014		4.935.153	(307)	570.986	(46.261)	42.961	5.485.465	6.033.151	1.304.465	12.272.462	205.301	12.477.763
Mutações no patrimônio líquido												
Resultados abrangentes												

As Notas de números 1 a 35, em anexo, são parte integrante das demonstrações financeiras consolidadas.

| DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

	Nota	Para os exercícios findos em 31 de dezembro	
		2015 MRS	2014 MRS
Fluxos de caixa gerados de atividades operacionais			
Recebimentos de atividades operacionais			
Recebimentos gerados das vendas de bens e prestação de serviços		37.848.446	31.611.798
Outros recebimentos de atividades operacionais		292.993	227.055
Pagamentos de atividades operacionais			
Pagamentos a fornecedores pelo fornecimento de bens e serviços		(23.381.265)	(20.788.400)
Pagamentos a e por conta dos empregados		(7.157.510)	(5.731.971)
Outros pagamentos de atividades operacionais		(1.193.912)	(1.250.229)
Juros recebidos		148.674	27.680
Imposto de renda pago		(201.144)	(255.195)
Outras entradas (saídas) de caixa	6	(582.268)	(631.333)
Fluxos de caixa líquidos procedentes de atividades de operacionais		5.774.014	3.209.405
Fluxos de caixa utilizados para obter o controle de subsidiárias ou outros negócios		-	1.318
Outros recebimentos pela venda instrumentos patrimoniais ou instrumentos de dívida de outras entidades		1.790.781	1.225.621
Outros pagamentos para adquirir instrumentos patrimoniais ou de dívida de outras entidades		(2.499.652)	(1.152.739)
Valores gerados da venda de imobilizado		194.396	1.342.764
Compras de imobilizado		(5.474.687)	(3.427.330)
Recursos advindos de vendas de ativos intangíveis		307	-
Compras de ativos intangíveis		(192.165)	(132.782)
Outras entradas (saídas) de caixa	6	24.192	(42.869)
Fluxos de caixa líquidos utilizados em atividades de investimentos		(6.156.828)	(2.186.017)
Fluxos de caixa gerados de (utilizados em) atividades de financiamento			
Valores procedentes de emissão de ações		-	369.732
Pagamentos para adquirir ou resgatar as ações da entidade		-	11.607
Valores procedentes de empréstimos de longo prazo		6.174.910	2.536.220
Valores procedentes de empréstimos de curto prazo		728.867	1.370.321
Reembolsos de empréstimos		(4.218.834)	(5.427.266)
Pagamentos de passivos de arrendamentos financeiros		(1.154.022)	(932.627)
Dividendos pagos		(116.599)	(81.951)
Juros pagos		(1.307.211)	(867.903)
Outras entradas (saídas) de caixa	6	(392.799)	(25.546)
Fluxos de caixa líquidos procedentes de (utilizados em) atividades de financiamento		(285.688)	(3.047.413)
Incremento (diminuição) líquido no caixa e equivalentes de caixa, antes do efeito de câmbios		(668.502)	(2.024.025)
Efeitos da variação na taxa de câmbio sobre o caixa e equivalentes de caixa		982.723	2.225
Incremento (diminuição) líquido de caixa e equivalentes de caixa		314.221	(2.021.800)
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO INÍCIO DO EXERCÍCIO	6	2.628.034	4.649.834
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FINAL DO EXERCÍCIO	6	2.942.255	2.628.034

As Notas de números 1 a 35, em anexo, são parte integrante das demonstrações financeiras consolidadas.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. E CONTROLADAS

NOTAS EXPLICATIVAS DA ADMINISTRAÇÃO ÀS

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS

EM 31 DE DEZEMBRO DE 2015

NOTA 1 – INFORMAÇÕES GERAIS

LATAM Airlines Group S.A. (a “Sociedade”) é uma Sociedade anônima de capital aberto inscrita perante a Superintendência de Valores e Seguros sob o No. 306, cujas ações são negociadas no Chile na Bolsa de Corredores - Bolsa de Valores (Valparaíso), na Bolsa Eletrônica do Chile - Bolsa de Valores e na Bolsa de Comércio de Santiago - Bolsa de Valores, além de negociadas nos Estados Unidos da América na *New York Stock Exchange* (“NYSE”), sob a forma de *American Depositary Receipts* (“ADRs”) e na República Federativa do Brasil, na BM&FBOVESPA S.A. – Bolsa de Valores, Mercadorias e Futuros, na forma de Brazilian Depositary Receipts (“BDRs”).

Seu principal negócio é o transporte aéreo de passageiros e carga, tanto nos mercados domésticos do Chile, Peru, Argentina, Colômbia, Equador e Brasil, através de várias rotas regionais e internacionais na América, Europa e Oceania. Estes negócios são desenvolvidos diretamente ou através de suas controladas em diferentes países. Além disso, a Sociedade conta com controladas que operam o negócio de carga no México, Brasil e Colômbia.

A Sociedade tem sede na cidade de Santiago, Chile, na Avenida Américo Vespucio Sur N° 901 comuna de Renca.

As práticas de Governança Corporativa da Sociedade são regidas pelo disposto na legislação chilena, especificamente pelas Leis de Mercado de Valores, Leis das Sociedades Anônimas e seu Regulamento, e pelas normas da Superintendência de Valores e Seguros do Chile; na legislação dos Estados Unidos da América e normas da Securities and Exchange Commission (“SEC”) desse país, no que se refere à emissão de ADRs; e na República Federativa do Brasil e na Comissão de Valores Mobiliários (“CVM”), no que se refere à emissão de BDRs.

A Diretoria da Sociedade é composta por nove membros titulares que são eleitos a cada dois anos pela Assembleia Ordinária de Acionistas. A Diretoria se reúne em sessões ordinárias mensais e em sessões extraordinárias, toda vez que necessidades sociais assim o exijam. Dos nove integrantes da Diretoria, três deles formam parte do Comitê de Diretores, o qual cumpre tanto o papel previsto na Lei de Sociedades Anônimas do Chile, como também funções do Comitê de Auditoria exigido pela Lei Sarbanes - Oxley norte americana e a respectiva normativa da SEC.

2

O controlador da Sociedade é o grupo Cueto, que através das sociedades Costa Verde Aeronáutica S.A., Costa Verde Aeronáutica 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 Puerto Claro Dos Limitada, Inversiones La Espasa Dos y Cia. Limitada, Inversiones Puerto Claro Dos y Cia. Limitada e Inversiones Mineras del Cantábrico S.A. é proprietário de 25,00% das ações emitidas pela Sociedade, o que o torna controlador da Sociedade de acordo com o disposto na letra b) do artigo 97º e do artigo 99º da Lei do Mercado de Valores, atendendo que influência significativamente a administração desta.

Em 31 de dezembro de 2015, a Sociedade contava com um total de 1.563 acionistas em seu registro. Nessa data, aproximadamente um 3,91% da propriedade da Sociedade se encontrava sob a forma de ADRs e aproximadamente 0,44% sob a forma de BDRs.

Para o exercício findo em 31 de dezembro de 2015, a Sociedade teve uma média de 51.466 empregados, terminando este exercício com um número total de 50.413 pessoas, distribuídas em 9.118 empregados de Administração, 5.990 em Manutenção, 16.878 em Operações, 9.383 Tripulantes de Cabine, 4.022 Tripulantes de Chefia e 5.022 em Vendas .

As principais controladas incluídas nestas demonstrações financeiras consolidadas são as seguintes:

(a) Percentual de participação

RUT	Sociedade	País de origem	Moeda funcional	Em 31 de dezembro de 2015			Em 31 de dezembro de 2014		
				Direto	Indireto	Total	Direto	Indireto	Total
				%	%	%	%	%	%
96.518.860-6	Lantours Division Servicios								
	Terrestres S.A. e Controlada	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. e Controladas	Chile	US\$	99,8361	0,1639	100,0000	99,8361	0,1639	100,0000
Estrangeira	Lan Perú S.A.	Peru	US\$	49,0000	21,0000	70,0000	49,0000	21,0000	70,0000
Estrangeira	Lan Chile Investments Limited e Controlada	Ilhas Cayman	US\$	99,9900	0,0100	100,0000	99,9900	0,0100	100,0000
93.383.000-4	Lan Cargo S.A.	Chile	US\$	99,8939	0,0041	99,8980	99,8939	0,0041	99,8980
Estrangeira	Connecta Corporation	EUA	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
Estrangeira	Prime Airport Services Inc. E Controlada	EUA	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.951.280-7	Transporte Aéreo S.A.	Chile	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
Estrangeira	Aircraft International Leasing Limited	EUA	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.631.520-2	Fast Air Almacenes de Carga S.A.	Chile	CLP	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.631.410-9	Ladeco Cargo S.A.	Chile	CLP	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
Estrangeira	Laser Cargo S.R.L.	Argentina	ARS	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
Estrangeira	Lan Cargo Overseas Limited e Controlada	Bahamas	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.969.690-8	Lan Cargo Inversiones S.A. e Controlada	Chile	CLP	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A. e Controladas	Chile	CLP	99,7100	0,2900	100,0000	99,7100	0,2900	100,0000
59.068.920-3	Technical Training LATAM S.A.	Chile	CLP	99,8300	0,1700	100,0000	99,8300	0,1700	100,0000
Estrangeira	TAM S.A. e Controladas (*)	Brasil	BRL	63,0901	36,9099	100,0000	63,0901	36,9099	100,0000

(*) O percentual de participação indireta na TAM S.A. e Controladas vem da Holdco I S.A., sociedade em que LATAM Airlines Group S.A. possui uma participação de 99,9983% sobre os direitos econômicos. Adicionalmente, LATAM Airlines Group S.A. possui 226 ações com direito a voto da Holdco I S.A., o que equivale a 19,42% do total de ações com direito a voto nessa sociedade.

3

(b) Informação financeira

RUT	Sociedade	Balanço Patrimonial						Resultado	
		Em 31 de dezembro de 2015			Em 31 de dezembro de 2014			Para os períodos findos em 31 de dezembro de	
		Ativos MRS	Passivos MRS	Patrimônio MRS	Ativos MRS	Passivos MRS	Patrimônio MRS	2015 Lucros/(prejuízos) MRS	2014 Lucros/(prejuízos) MRS
96.518.860-6	Lantours Division Servicios								
	Terrestres S.A. e Controlada	21.918	21.562	355	8.577	6.080	2.497	7.080	5.059
96.763.900-1	Inmobiliaria Aeronáutica S.A.	153.466	57.916	95.550	106.036	44.768	61.268	4.129	(1.490)
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A. e Controladas (*)	2.028.887	4.097.041	(2.037.942)	1.700.021	2.829.270	(1.131.584)	(128.210)	(261.390)
Estrangeira	Lan Perú S.A.	998.422	940.815	57.608	636.080	606.663	29.417	17.989	2.294
Estrangeira	Lan Chile Investments Limited e Controlada (*)	7.868	51	7.817	5.352	-	5.352	(49)	7.236
93.383.000-4	Lan Cargo S.A.	1.886.147	847.486	1.038.661	1.529.915	623.601	906.314	(251.328)	(33.755)
Estrangeira	Connecta Corporation	144.751	149.546	(4.795)	72.862	76.639	(3.777)	1.589	1.867
96.951.280-7	Transporte Aéreo S.A.	26.096	43.656	(17.560)	48.130	60.819	(12.689)	813	421
Estrangeira	Aircraft International Leasing Limited	1.292.946	478.986	813.959	976.339	391.200	585.140	16.347	(41.476)
96.631.520-2	Fast Air Almacenes de Carga S.A.	35.085	18.122	16.962	25.502	10.391	15.111	(12)	7.136
96.631.410-9	Ladeco Cargo S.A.	1.160	51	1.109	919	35	885	(387)	37
Estrangeira	Laser Cargo S.R.L.	105	152	(47)	109	367	(258)	314	41
Estrangeira	Lan Cargo Overseas Limited e Controladas (*)	243.683	170.870	60.770	161.056	124.007	32.453	10.215	(215.064)
96.969.690-8	Lan Cargo Inversiones S.A. e Controlada (*)	211.558	266.385	(49.204)	121.094	158.756	(33.763)	(2.135)	(9.086)
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A. e Controladas (*)	64.476	57.307	7.138	42.592	39.168	3.379	9.506	(11.308)
59.068.920-3	Technical Training LATAM S.A.	5.963	1.039	4.924	4.409	699	3.711	(287)	-
Estrangeira	TAM S.A. e Controladas (*) (**)	18.396.747	16.397.126	1.710.119	18.109.172	15.431.269	2.424.153	(622.601)	396.488

(*) O Patrimônio informado corresponde ao patrimônio do controlador, não inclui participação de não-controladores.

(**) Durante o ano 2014 LATAM Airlines Group S.A. efetuou aumentos de capital na sociedade TAM S.A. por um montante de MRS 582.000.

Adicionalmente, passou a se consolidar certas sociedades de propósito específico: 1. JOL (*Japanese Operating Lease*) destinada ao financiamento de aeronaves; 2. Chercán Leasing Limited, destinada ao financiamento de adiantamentos das aeronaves; 3. Guanay Finance Limited criada para emitir uma obrigação colateralizada com o futuro de recebíveis de cartão de crédito; 4. Fundos de investimento privados e 5. Avoceta Leasing Limited, destinada ao financiamento de adiantamentos das aeronaves. Estas empresas foram consolidadas conforme requerido pelo IFRS 10.

Todas as empresas sobre as quais se têm o controle foram incluídas na consolidação.

As mudanças ocorridas na estrutura da consolidação entre 1 de janeiro de 2014 e 31 de dezembro de 2015, estão detalhadas a seguir:

(1) Incorporação ou aquisição de sociedades

- A sociedade Lan Pax Group S.A. filial de LATAM Airlines Group S.A., Pr oprietário de 55% da Aerolane Líneas Aéreas del Ecuador S.A., durante o ano 2014 obteve 100% dos direitos econômicos dessa sociedade, através da sua participação na Holdco Ecuador S.A., que possui os restantes 45% da Aerolane Líneas Aéreas del Ecuador S.A. Lan Pax Group S.A. possui 20% das ações com direito a voto e 100% das ações com direitos econômicos da Holdco Ecuador S.A. Como a LATAM Airlines Group S.A. já controlava, através de Lan Pax Group S.A. a Aerolane Líneas Aéreas del Ecuador S.A., para fins contábeis, esta transação foi contabilizada como uma transação com interesses que não controlam.
- Em novembro de 2014, LATAM Airlines Group S.A. adquire os 50% restantes das ações na sociedade coligada Lufthansa Lan Technical Training S.A. tornando-se em filial. Posteriormente se modifica a razão social da sociedade a Technical Training LATAM S.A.

(2) Dissolução sociedades.

| DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

4

- Em dezembro de 2014, a sociedade Ediciones Ladeco América S.A. controlada de Lan Cargo S.A. foi dissolvida.

NOTA 2 – RESUMO DAS PRINCIPAIS POLÍTICAS CONTÁBEIS

A seguir as principais políticas contábeis adotadas na preparação das presentes demonstrações financeiras consolidadas.

2.1. Bases de preparação

As presentes demonstrações financeiras consolidadas da LATAM Airlines Group S.A., correspondentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 2015, foram preparadas em conformidade com as Normas Internacionais de Relatório Financeiro (IFRS) emitidas pelo Conselho de Norma Internacional de Contabilidade (IASB) e interpretações emitidas pelo Comitê de Interpretações das Normas Internacionais de Informação (IFRIC).

Como é explicado em notas 2.17 e 17, em 29 de setembro de 2014 foi emitida a Lei nº 20.780, que altera o sistema de imposto da renda no Chile, entre outros assuntos fiscais. Em 17 de outubro de 2014, a Superintendência de Valores e Seguros (SVS) emitiu a Circular nº 856, que estabeleceu que os efeitos da variação nas taxas de imposto da renda nos ativos e passivos por impostos diferidos deve ser reconhecidos diretamente em Lucros acumulados e não na demonstração do resultado, conforme exigido pela IAS 12.

A fim de cumprir com a IAS 12, estas demonstrações financeiras são diferentes daqueles apresentados à SVS, tal efeito foi reconhecido na demonstração do resultado. A conciliação dessas diferenças é apresentada na tabela a seguir:

Em 31 de dezembro de 2014

	Demonstrações Financeiras consolidadas para CVM	Demonstrações Financeiras consolidadas para SVS	Diferenças
	MR \$	MR \$	MR \$
Total patrimônio líquido			
Patrimônio atribuível aos acionistas controladores			
Lucros acumulados			
Lucro / (Prejuízo) do exercício	(565.981)	(224.359)	(341.622)
Lucros acumulados exercícios anteriores	2.114.690	1.773.068	341.622
Total Lucros acumulados	1.548.709	1.548.709	-
Participações de não controladores			
Retained earnings			
Lucro / (Prejuízo) do exercício	77.767	77.801	(34)
Lucros acumulados exercícios anteriores	44.688	44.654	34
Total Lucros acumulados	122.455	122.455	-

5

As demonstrações financeiras consolidadas foram preparadas sob o critério de custo histórico, embora modificado pela valorização do valor justo de certos instrumentos financeiros.

A preparação das demonstrações financeiras consolidadas em conformidade com as IFRS requer o uso de certas estimativas contábeis críticas. Também exige que a Administração exerça seu julgamento no processo de aplicação das políticas contábeis da Sociedade. Na Nota 4, são divulgadas as áreas que requerem um maior nível de julgamento ou complexidade ou as áreas onde premissas e estimativas são significativas para as demonstrações financeiras consolidadas.

A fim de facilitar a comparação, algumas reclassificações menores foram efetuadas nas demonstrações financeiras consolidadas no exercício anterior.

a) Pronunciamentos contábeis com aplicação efetiva a partir de 1 de janeiro de 2015:

	Data da emissão	Aplicação obrigatória: exercícios iniciados a partir de
(i) Normas e emendas		
Emenda à IAS 19: Benefício aos empregados.	novembro 2013	01/07/2014
(ii) Melhorias		
Melhorias às Normas Internacionais de Relatório Financeiro (2012): IFRS 2: Pagamentos baseados em ações; IFRS 3: Combinação de negócios, consequentemente, também são efetuadas mudanças à IFRS 9, IAS 37 e IAS 39; IFRS 8: Segmentos operacionais; IFRS 13: Medição Mensuração do valor justo, consequentemente são efetuadas mudanças à IFRS 9 e IAS 39; IAS 16: Imobilizado e IAS 38: Ativos intangíveis; e IAS 24: Divulgações de partes relacionadas	dezembro 2013	01/07/2014
Melhorias às Normas Internacionais de Relatório Financeiro (2013): IFRS 1: Adopção pela primeira vez das Normas Internacionais de Relatório Financeiro; IFRS 3: Combinações de negócios; IFRS 13: Mensuração do valor justo; e IAS 40: Propriedade de Investimento.	dezembro 2013	01/07/2014

A aplicação das normas, emendas, interpretações e melhorias não tiveram impacto significativo nas demonstrações financeiras consolidadas da Sociedade.

6

7

- b) Pronunciamentos contábeis com aplicação não efetiva a partir de 1 de janeiro de 2015, para os quais a Companhia não realizou adoção antecipada.

	Data da emissão	Aplicação obrigatória: exercícios iniciados a partir de
(i) Normas e emendas		
IFRS 9: Instrumentos financeiros	dezembro 2009	01/01/2018
IFRS 15: Receitas de contratos com clientes.	maio 2014	01/01/2018
Emenda à IFRS 9: Instrumentos financeiros.	novembro 2013	01/01/2018
Emenda à IFRS 11: Negócios em conjuntos.	maio 2014	01/01/2016
Emenda à IAS 16: Imobilizado e IAS 38: Ativos intangíveis.	maio 2014	01/01/2016
Emenda à IAS 27: Demonstrações financeiras separadas.	agosto 2014	01/01/2016
Emenda à IFRS 10: Demonstrações financeiras consolidadas e IAS 28 Investimentos em coligadas e empreendimentos em conjunto (Joint Ventures).	setembro 2014	A determinar
Emenda à IAS 1: Apresentação das Demonstrações financeiras	dezembro 2014	01/01/2016
Emenda à IFRS 10: Demonstrações financeiras consolidadas IFRS 12: Divulgação sobre participações em outras entidades e IAS 28 Investimentos em coligadas e empreendimentos em conjunto (Joint Ventures).	dezembro 2014	01/01/2016
(ii) Melhorias		
Melhorias às Normas Internacionais de Relatório Financeiro (ciclo 2012-2014): IFRS 5: Ativos não circulantes mantidos para venda e operações descontinuadas; IFRS 7: Instrumentos financeiros: Divulgações; IAS 19: Benefícios a empregados e IAS 34: Demonstração.	setembro 2014	01/01/2016

8

A administração da Sociedade entende que a adoção das normas, emendas e interpretações descritas anteriormente não terá um impacto significativo nas demonstrações financeiras consolidadas da Sociedade no exercício da sua primeira aplicação, exceto para IFRS 15 ainda está em processo de avaliação.

9

Em janeiro de 2016, foi emitido IFRS 16 Locações, que estabelece princípios para o reconhecimento, mensuração, apresentação e divulgação de arrendamento pelo locatário eo locador. Esta norma passa a vigorar a partir de 01 de janeiro de 2019, pode ser adotada antecipadamente se a Companhia também adota IFRS 15 Receita de contratos com clientes.

A IFRS 16 Locações incorpora mudanças significativas na contabilização dos arrendatários para exigir tratamento semelhante para esses contratos de locações financeiras que atualmente são classificados como operacionais com o tratamento superior a 12 meses. Isto significa, em termos gerais, que um representante deve ser reconhecido o direito de utilização de bens sujeitos a contratos de leasing operacionais e um passivo igual ao valor presente dos pagamentos associados ao contrato ativo. Quanto aos efeitos sobre o resultado, os pagamentos mensais de locação serão substituídos pela depreciação do ativo e do reconhecimento de uma despesa financeira. LATAM Airlines Group S.A. e controladas está analisando esse padrão para determinar os efeitos que pode ter em suas demonstrações financeiras, convênios e outros indicadores financeiros.

2.2. Bases de consolidação

(a) Controladas ou subsidiárias

Controladas são todas as Empresas (incluindo as sociedades de propósitos específicos) sobre as quais a Sociedade tem o poder para dirigir as políticas financeiras e de exploração, o que, geralmente, vem acompanhado de uma participação superior à metade dos direitos de voto. No momento de avaliar se a Sociedade controla outra entidade, considera-se a existência e o efeito dos direitos potenciais de voto que sejam atualmente suscetíveis de serem exercidos ou convertidos à data das demonstrações financeiras consolidadas. As controladas são consolidadas a partir da data em que se transfere o controle para a Sociedade, e são excluídas da consolidação na data em que cessa o mesmo. Os resultados e fluxos são incorporados a partir da data de aquisição.

Eliminam-se as transações entre as sociedades consolidadas, assim como os saldos e os lucros não realizados pelas transações entre essas sociedades. Os prejuízos não realizados também são eliminados, a não ser que a operação indique a existência de uma perda por *impairment* do ativo transferido. Se for necessário, para assegurar a uniformidade com as políticas adotadas pela Sociedade, as políticas contábeis das controladas são modificadas.

Para contabilizar e determinar a informação financeira que é divulgada quando realizar-se uma combinação de negócios, como é a aquisição de uma entidade pela Sociedade, aplicará o método de aquisição de acordo com IFRS 3.

(b) Transações e participações minoritárias

A Sociedade aplica a política de considerar as transações com minoritários, quando não ocorre a perda de controle, como transações patrimoniais sem efeito no resultado.

(c) Venda de subsidiárias

Quando ocorre a venda de uma subsidiária e não se retém nenhum percentual de participação sobre ela, a Sociedade reverte os ativos e passivos da subsidiária, as participações não controladoras e os outros componentes do patrimônio relacionados com a subsidiária. Qualquer lucro ou prejuízo que resulte da perda de controle é reconhecido na demonstração de resultados consolidados em Outras receitas (despesas).

10

Se LATAM Airlines Group S.A. e Controladas mantiver alguma porcentagem de participação na subsidiária vendida, e não representar controle, isto é reconhecido pelo seu valor justo na data em que se perde o controle e os valores previamente reconhecidos em Outros resultados abrangentes se contabilizam como se a Sociedade tivesse vendido diretamente os ativos e passivos relacionados, o que pode originar que esses valores sejam reclassificados ao resultado do exercício. A porcentagem é valorizada a seu valor justo posteriormente é registrada pelo método de equivalência patrimonial.

(d) Coligadas ou associadas

Coligadas ou associadas são todas as empresas sobre as quais LATAM Airlines Group S.A. e Controladas possuem influência significativa, mas não o controle. Isto, geralmente, surge de uma participação acionária de 20% a 50% dos direitos de voto. Os investimentos em coligadas ou associadas são contabilizados pelo método de equivalência patrimonial e inicialmente são reconhecidos pelo seu valor de custo.

2.3. Transações em moeda estrangeira

(a) Moeda de apresentação e moeda funcional

Os itens incluídos nas demonstrações financeiras de cada uma das empresas da LATAM Airlines Group S.A. e Controladas são mensurados usando a moeda do principal ambiente econômico no qual a empresa atua ("a moeda funcional"). As demonstrações financeiras consolidadas estão divulgadas em dólares norte americanos, que é a moeda funcional da LATAM Airlines Group S.A. e Controladas e também a moeda de apresentação da LATAM Airlines Group S.A. e Controladas.

Com o propósito de apresentar as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2015 e 31 de dezembro 2014 em reais, em conformidade com o inciso XI do artigo 2º, do Anexo 3 da Instrução CVM n.º 480, de 7 de dezembro de 2009, a Companhia considerou a metodologia exposta na International Accounting Standard 21 - Os efeitos das variações nas taxas de câmbio (IAS 21).

A aplicação desta metodologia se resume a seguir:

- (i) As contas de ativo e passivo foram convertidas pela taxa cambial disponíveis no fim de cada exercício;
- (ii) A Demonstração de Resultado foi convertida à taxa de câmbio média trimestral;
- (iii) O patrimônio líquido inicial foi convertido à taxa de câmbio de 1 de janeiro de 2008, data de adoção do IFRS, o que permite, de acordo com o disposto no IFRS 1, que todas as diferenças de conversão acumulada sejam ajustadas a zero. Todos os movimentos posteriores converteram-se à taxa de câmbio trimestral;
- (iv) Todas as diferenças decorrentes da conversão anterior se registram dentro da conta de diferença de conversão acumulada no patrimônio; e
- (v) "Para efeitos de exposição, as notas relativas ao fluxo de caixa converteram-se às taxas de câmbio médias trimestrais".

11

(b) Transações e saldos

As operações com moedas estrangeiras são convertidas para a moeda funcional, utilizando-se as taxas de câmbio vigentes nas datas das transações. Os lucros e prejuízos em moeda estrangeira que resultam da liquidação dessas transações e da conversão pelas taxas de câmbio no fechamento dos ativos e passivos monetários denominados em moeda estrangeira são reconhecidos na demonstração do resultado consolidado por função o se diferem em Outros resultados abrangentes quando qualificam como *hedge* de fluxo de caixa.

(c) Empresas do grupo

Os resultados e a posição financeira de todas as entidades da Sociedade (nenhuma das quais tem moeda de economia hiperinflacionária) cuja moeda funcional é diferente da moeda de apresentação são convertidos na moeda de apresentação, como segue:

- (i) Os ativos e passivos de cada balanço patrimonial apresentado são convertidos pela taxa de fechamento da data do balanço patrimonial consolidado;
- (ii) As receitas e despesas de cada demonstração do resultado são convertidas pelas taxas de câmbio das datas das operações, e
- (iii) Todas as diferenças de câmbio por conversão resultantes são reconhecidas em Outros resultados abrangentes.

As taxas de câmbio utilizadas correspondem às fixadas no país onde se situa a controlada, cuja moeda funcional é diferente ao dólar norte americano.

Goodwill e ajustes de valor justo decorrentes da aquisição de uma entidade no exterior são tratados como ativos e passivos da entidade no exterior e convertidos pela taxa de fechamento do exercício o exercício informado.

2.4. Imobilizado

Os terrenos da LATAM Airlines Group S.A. e Controladas são reconhecido ao seu valor de custo menos qualquer perda por *impairment* acumulado. O restante do Imobilizado, tanto no seu reconhecimento inicial como nas medições posteriores, é registrado ao custo histórico menos a depreciação equivalente e as perdas por *impairment*.

Os valores de adiantamento pagos aos fabricantes das aeronaves são ativados pela Sociedade sob Construções em andamento, até o recebimento das mesmas.

Os custos subsequentes (substituição de componentes, melhorias, ampliações, etc.) são incluídos no valor do ativo inicial ou são demonstrados como um ativo separado somente quando for provável que os benefícios econômicos futuros relativos aos elementos de Imobilizado venham a fluir para Sociedade e o custo possa ser determinado de forma confiável. O componente substituído é baixado contabilmente. O restante dos reparos e manutenções é levado diretamente ao resultado no exercício em que são incorridos.

A depreciação do Imobilizado é calculada pelo método linear sobre sua vida útil técnica estimada; exceto no caso de alguns componentes técnicos que se depreciam sob a base de ciclos e horas de voo.

12

O valor residual e a vida útil dos ativos são revisados e ajustados, se necessário, uma vez ao ano.

Se o valor contábil de um ativo é superior ao seu valor recuperável estimado, seu valor é reduzido imediatamente para seu valor recuperável (Nota 2.8).

Os ganhos ou perdas decorrentes da venda de Imobilizado são determinados pela comparação da contraprestação com o valor contábil e registrados na demonstração do resultado consolidado.

2.5. Ativos intangíveis, exceto *goodwill*

(a) Marcas e *Slots* aeroportuários e *Loyalty program*

Marcas e *Slots* aeroportuários e Programa de coalizão e fidelização (*Loyalty program*) correspondem a ativos intangíveis com vida útil indefinida e estão sujeitos a testes de *impairment* anualmente, como parte abrangente de cada UGC, de acordo com as premissas que são aplicáveis, incluindo da seguinte forma:

Slots aeroportuários – UGC Transporte aéreo,
Loyalty program - UGC Programa de coalizão e fidelização Multiplus, e
Marca – UGC Transporte aéreo.
(Ver nota 15)

Os *Slots* aeroportuários correspondem a uma autorização administrativa para execução de operação de chegada e partida de aeronaves, em um aeroporto específico, dentro de um exercício de tempo determinado.

Loyalty program corresponde ao sistema de acumulação e troca dos pontos que desenvolveu a Multiplus S.A., controlada da TAM S.A.

Marcas e *Slots* aeroportuários e *Loyalty program* foram reconhecidos a valor justo de acordo com IFRS 3, como efeito da combinação de negócios com da TAM S.A. e Controladas.

(b) Programas de informática

As licenças de programas de informática adquiridas são capitalizadas com base nos custos incorridos na aquisição e preparação de uso dos referidos programas. Estes custos são amortizados durante a sua vida útil estimada, pelos quais a Sociedade definiu uma vida útil de 3 a 10 anos.

As despesas referentes ao desenvolvimento ou manutenção de programas de informática são reconhecidas como despesas quando incorridas. Os custos de pessoal e outros que se referem diretamente à produção de programas de informática únicos e identificáveis controlados pela Sociedade são reconhecidos como Ativos Intangíveis, exceto *goodwill* se forem cumpridos todos os critérios de capitalização.

2.6. Goodwill

O *Goodwill* representa o excesso do custo de aquisição sobre o valor justo da participação da Sociedade nos ativos líquidos identificáveis da controlada ou coligada adquirida na data da aquisição. O *goodwill* relacionado a aquisições de controladas não é amortizado, mas submetido a testes de *impairment* anualmente. Os ganhos e as perdas decorrentes da venda de uma entidade incluem o valor contábil do *goodwill* referente à entidade vendida.

2.7. Capitalização de juros

Os custos dos juros incorridos com a construção de qualquer ativo qualificado são capitalizados durante o exercício de tempo necessário para completar e preparar o ativo para o uso pretendido.

13

Outros custos de juros são reconhecidos na demonstração do resultado consolidado no momento em que são incorridos.

2.8. Perdas por *impairment* do valor dos ativos não financeiros

Os ativos intangíveis que têm uma vida útil indefinida e os projetos de informática em desenvolvimento não estão sujeitos à amortização, porém são submetidos anualmente a teste de perda por deterioração de valor (*impairment*). Os ativos sujeitos a amortização são submetidos a testes de perda por *impairment* sempre que algum fato ou mudança nas circunstâncias indique que o valor contábil pode não ser recuperável. Reconhece-se a perda por *impairment* no caso em que o valor contábil do ativo exceda seu valor recuperável. O valor recuperável é o valor justo de um ativo menos as despesas de venda ou o seu valor em uso, o que for maior. Para fins de avaliação da perda por *impairment*, os ativos são agrupados nos níveis mais baixos para os quais existam fluxos de caixa identificáveis separadamente (Unidades Geradoras de Caixa - UGC). Os ativos não financeiros que tenham sofrido redução, exceto pelo *goodwill*, são revisados se há indicações de perdas.

2.9. Ativos financeiros

A Sociedade classifica seus ativos financeiros sob as seguintes rubricas: mensurados ao valor justo por meio do resultado e empréstimos e recebíveis. A classificação depende da finalidade para a qual os ativos financeiros foram adquiridos. A administração determina a classificação de seus ativos financeiros no reconhecimento inicial, o que ocorre na data da operação.

(a) Ativos financeiros mensurados ao valor justo por meio do resultado

Os Ativos financeiros mensurados ao valor justo por meio do resultado são ativos financeiros mantidos para negociação e aqueles que na sua classificação inicial foram designados como a valor justo com variações no resultado. Um ativo financeiro é classificado nessa rubrica se é adquirido principalmente com o propósito de ser negociado no curto prazo ou quando estes ativos são geridos ou avaliados segundo um critério de valor justo. Os derivativos também são classificados como mantidos para negociação, a não ser que tenham sido designados como instrumentos de *hedge*. Os ativos dessa categoria que foram designados no reconhecimento inicial ao valor justo por meio do resultado são classificados como Caixa e equivalentes de caixa e como Outros ativos financeiros circulantes, e aqueles designados como mantidos para negociação são classificados como Outros ativos financeiros circulantes e não circulantes.

14

(b) Empréstimos e recebíveis

Os empréstimos e recebíveis são ativos financeiros não derivativos com pagamentos fixos ou determináveis que não são cotados em um mercado ativo. São incluídos como ativo circulante, exceto aqueles com prazo de vencimento superior a 12 meses após a data de emissão do balanço patrimonial consolidado, estes são classificados como ativos não circulantes. Os empréstimos e recebíveis compreendem Contas a receber e outros recebíveis do balanço patrimonial consolidado (Nota 2.12).

As compras e vendas convencionais de ativos financeiros são reconhecidas na data da transação, data em que o grupo se compromete a comprar ou vender o ativo. Os investimentos são registrados inicialmente ao seu valor justo, adicionado aos custos de transação para todos os ativos financeiros não contabilizados a valor justo por meio dos resultados. Os ativos financeiros a valor justo por meio dos resultados são reconhecidos inicialmente pelo seu valor justo e os custos de transação são levados ao resultado. Os ativos financeiros são baixados uma vez que os direitos a receber os fluxos de caixa dos investimentos tenham vencido ou tenham sido transferidos e o grupo tenha cedido de forma substancial todos os riscos e benefícios da propriedade.

Os ativos financeiros a valor justo com variações no resultado são posteriormente reconhecidos pelo seu valor justo. Os empréstimos e contas a receber são posteriormente mensurados pelo seu custo amortizado utilizando-se o tipo de taxa de juro efetiva.

A Sociedade avalia na data de fechamento do balanço patrimonial consolidado se existe evidência objetiva de que um ativo financeiro ou um grupo de ativos financeiros possam ter sofrido perdas por *impairment*.

2.10. Instrumentos financeiros derivativos e atividades de *hedge*

Inicialmente, os derivativos são reconhecidos pelo valor justo na data em que um contrato de derivativos é celebrado e são, subsequentemente, remensurados ao seu valor justo. O método para reconhecer o ganho ou a perda resultante depende do fato do derivativo ser designado ou não como um instrumento de *hedge*. Sendo este o caso, o método depende da natureza do item que está sendo protegido por *hedge*. A Sociedade designa certos derivativos como:

- (a) *Hedge* do valor justo de ativos reconhecidos (*hedge* de valor justo)
- (b) *Hedge* de um risco específico associado a um passivo reconhecido ou uma operação prevista altamente provável (*hedge* de fluxo de caixa), ou
- (c) Derivativos que não se qualificam para contabilidade de *hedge*.

A Sociedade documenta, no início da operação, a relação entre os instrumentos de *hedge* e os itens protegidos por *hedge*, assim como os objetivos da gestão de risco e a estratégia para a realização de várias operações de *hedge*. A Sociedade também documenta sua avaliação, tanto no início do *hedge* como de forma contínua, de que os derivativos usados nas operações de *hedge* são altamente eficazes na compensação de variações no valor justo ou nos fluxos de caixa dos itens protegidos por *hedge*.

O valor justo total dos derivativos usados para fins de *hedge* são classificados como Outros ativos ou passivos financeiros não circulantes, quando o vencimento remanescente do item protegido por *hedge* for superior a 12 meses e como Outros ativos ou passivos financeiros circulantes, se o vencimento restante do item protegido for igual ou inferior a 12 meses. Os derivativos não registrados como *hedge* são classificados como Outros ativos ou passivos financeiros.

- (a) *Hedge* de valor justo

15

As variações no valor justo de derivativos designados e qualificados como *hedge* de valor justo são registradas na demonstração do resultado consolidado, incluindo quaisquer variações no valor justo do ativo ou passivo protegido por *hedge* que são atribuídos ao risco “*risco de hedge*”.

(b) *Hedge* de fluxo de caixa

A parcela efetiva das variações no valor justo de derivativos designados e qualificados como *hedge* de fluxo de caixa é reconhecida na demonstração de outros resultados abrangentes. O lucro ou prejuízo relacionado com a parcela não efetiva é imediatamente reconhecido na demonstração do resultado consolidado como “Outras receitas (despesas)”. Os valores acumulados em patrimônio são reclassificados para o resultado nos exercícios em que a partida protegida impacta resultados.

No caso de *hedge* com taxas de juros variáveis, os valores reconhecidos na demonstração de outros resultados abrangentes são reclassificados para o resultado na linha de despesas financeiras, na medida em que os juros das dívidas associadas sejam incorridos.

Para *hedge* nos preços de combustíveis, os valores reconhecidos nas demonstrações de outros resultados abrangentes são reclassificados para o resultado na linha de custo de vendas, na medida em que se utiliza o combustível objeto do *hedge*.

Para *hedge* de variações de moeda estrangeira, os valores reconhecidos na demonstração do resultado abrangente, são reclassificados para o resultado como receitas diferidas resultante da utilização de pontos, são reconhecidos como Receitas.

Quando um instrumento de *hedge* vence ou é vendido ou quando não cumpre os requisitos exigidos para contabilidade de *hedge*, qualquer lucro ou prejuízo acumulado nas demonstrações de outros resultados abrangentes até o momento permanece nas demonstrações de outros resultados abrangentes e é reconhecido quando a operação prevista é finalmente reconhecida na demonstração do resultado consolidado. Quando se espera que a operação prevista não vá ocorrer, o lucro ou prejuízo acumulado nas demonstrações de outros resultados abrangentes é alocado imediatamente na demonstração do resultado consolidado em “Outras receitas (despesas)”.

(c) Derivativos não registrados como *hedge*

As mudanças no valor justo de qualquer instrumento derivativo que não se registra como *hedge* se reconhecem imediatamente na demonstração do resultado consolidado em “Outros ganhos (perdas)”.

2.11. Estoques

Os Estoques detalhados na Nota 10 são valorizados pelo seu custo ou valor realizável líquido, o que for menor. O custo é determinado pelo método do preço médio ponderado (PMP). O valor realizável líquido é o preço de venda estimado no curso corrente da atividade menos os custos de vendas aplicáveis.

16

2.12. Contas a receber e outros recebíveis

As contas a receber são reconhecidas inicialmente pelo seu valor justo e posteriormente pelo seu custo amortizado, de acordo com o método de taxa de juros efetiva menos a provisão para perda de *impairment*. É estabelecida uma provisão para perdas com *impairment* de contas a receber quando existe evidência objetiva de que a Sociedade não será capaz de cobrar todos os valores de acordo com os termos originais das contas a receber.

A existência de dificuldades financeiras significativas por parte do devedor, a probabilidade de que o devedor decreta falência ou reorganização financeira e a falta ou mora nos pagamentos são considerados indicadores da existência de *impairment* nas contas a receber. O valor da provisão é a diferença entre o valor contábil do ativo e o valor atual dos fluxos futuros de caixa estimados, descontados à taxa de juros efetiva original. O valor contábil do ativo se reduz à medida que se utiliza a conta de provisão e a perda é reconhecida na demonstração do resultado consolidado dentro da rubrica “Custo das vendas”. Quando uma conta a receber é baixada como incobrável, o registro é feito contra a conta de provisão para *impairment* nas contas a receber.

2.13. Caixa e equivalentes de caixa

O Caixa e equivalentes de caixa incluem o caixa, saldos em bancos, os depósitos a prazo em instituições financeiras e outros investimentos de curto prazo de grande liquidez.

2.14. Capital social

As ações ordinárias são classificadas no patrimônio líquido.

Os custos incrementais diretamente atribuíveis à emissão de novas ações ou opções são demonstrados no patrimônio líquido como uma dedução dos fluxos captados pela colocação de opções.

2.15. Contas comerciais a pagar e outras contas a pagar

Contas comerciais a pagar e outras contas a pagar são inicialmente registrados pelo seu valor justo e posteriormente valorizados ao custo amortizado.

2.16. Empréstimos

Os empréstimos são reconhecidos, inicialmente, pelo seu valor justo, líquido de custos que tenham sido incorridos na sua captação. Posteriormente, os passivos financeiros são valorizados pelo seu custo amortizado; qualquer diferença entre os recursos obtidos (líquidos dos custos necessários para sua obtenção) e o valor de liquidação é reconhecida na demonstração do resultado consolidado durante o prazo contratual da dívida, de acordo com o método de taxa de juros efetiva.

Os empréstimos são classificados como passivos circulante ou não circulante, considerando o vencimento contratual.

17

2.17. Impostos correntes e diferidos

A despesa por imposto corrente do exercício compreende ao imposto da renda e aos impostos diferidos.

O débito por imposto corrente é calculado sob a base das leis tributárias vigentes à data do Balanço patrimonial, nos países em que as subsidiárias e associadas do Grupo operam e geram renda tributável.

Os impostos diferidos são calculados de acordo com o método do passivo, sobre as diferenças temporárias entre as bases fiscais dos ativos e passivos e seus valores contábeis nas demonstrações financeiras. No entanto, se os impostos diferidos surgem do reconhecimento inicial de um passivo ou um ativo numa operação distinta de uma combinação de negócios em que no momento da operação não afeta nem o resultado contábil nem o lucro ou prejuízo fiscal, não são contabilizados. O imposto diferido é determinado usando taxas de imposto (e leis) aprovadas ou na eminência de aprovação na data de fechamento do balanço patrimonial consolidado e que se espera aplicar quando o correspondente ativo de imposto diferido se realize ou o passivo de imposto diferido se liquide.

Os impostos diferidos ativos são reconhecidos na medida em que seja provável benefícios fiscais futuros compensem as diferenças temporárias.

O imposto (corrente e diferido) é registrado na demonstração do resultado salvo quando se relaciona a um item reconhecido em Outros resultados abrangentes, diretamente em patrimônio ou provém de uma combinação de negócios. Nesse caso, o imposto também é contabilizado em Outros resultados abrangentes, diretamente no resultados como ou *goodwill*, respectivamente.

2.18. Benefícios a empregados

(a) Férias

A Sociedade reconhece a despesa com férias pelo regime de competência.

(b) Pagamentos baseados em ações

Os planos de compensação implementados mediante a outorga de opções para a subscrição e pagamento de ações são reconhecidos nas demonstrações do resultado consolidado de acordo com o estabelecido na IFRS 2: Pagamentos baseados em ações, registrando o efeito do valor justo das opções outorgadas contra o resultado do exercício, de forma linear entre a data da outorga das referidas opções e a data em que as mesmas alcancem caráter irrevogável.

(c) Benefícios pós-emprego e outros benefícios de longo prazo

Essas obrigações são provisionadas com base no método do valor atuarial de custo incorrido do benefício, considerando estimativas tais como tempo estimado de serviço, taxas de mortalidade e aumentos salariais futuros, determinadas com base em cálculos atuariais. As taxas de desconto aplicáveis são determinadas por referência a curvas de taxas de juros de mercado. Os ganhos e perdas atuariais são reconhecidos em Outros resultados abrangentes.

18

(d) Incentivos

A Sociedade contempla seus empregados com um plano de incentivos anuais por cumprimento de objetivos e aporte individual aos resultados. Os incentivos eventualmente pagos consistem num determinado número ou porção de remunerações mensais e são provisionados com base no montante estimado a distribuir.

2.19. Provisões

As provisões são reconhecidas quando:

- (i) A Sociedade tem uma obrigação presente, seja legal ou implícita, como resultado de eventos passados;
- (ii) É provável que uma saída de recursos seja necessária para liquidar a obrigação; e
- (iii) O valor possa ser estimado com segurança.

2.20. Reconhecimento da receita

As receitas incluem o valor justo da contraprestação recebida ou a receber pela venda de bens e serviços no curso normal das atividades da Sociedade. A receita é apresentada líquida de devoluções, abatimentos e descontos.

- (a) Vendas de serviços
- (i) Transporte de passageiros e carga

A Sociedade reconhece a receita de transporte de passageiros e carga quando o serviço é prestado.

De acordo com o exposto, a Sociedade apresenta suas receitas diferidas, resultante da venda antecipada de passagens aéreas e serviços de transporte de carga, na rubrica Outros passivos não financeiros no Balanço patrimonial.

(ii) Programas de fidelidade

A Sociedade tem em vigor programas de fidelidade, cujos objetivos são fidelização de clientes através da entrega de quilômetros ou pontos toda a vez que os titulares dos programas efetuam determinados voos, utilizam serviços de empresas membro do programa ou efetuam compras com um cartão de crédito *co-branded* das empresas membro. Os quilômetros ou pontos acumulados podem ser trocados por passagens ou outros serviços das empresas membro.

As demonstrações financeiras consolidadas incluem passivo relacionado a esse programa (receitas diferidas), determinado de acordo com a estimativa do valor estabelecido para os quilômetros ou pontos acumulados pendentes de utilização na data das demonstrações financeiras, conforme o estabelecido na IFRIC 13: Programas de fidelização de clientes.

19

(iii) Outras receitas

A Sociedade reconhece a receita proveniente de outros serviços quando os mesmos foram prestados.

(b) Receitas com juros

As receitas com juros são reconhecidas usando o método de taxa de juros efetiva.

(c) Receita com dividendos

As receitas com dividendos são reconhecidas quando se estabelece o direito de receber o pagamento.

2.21. Arrendamentos

(a) Quando a Sociedade é arrendatária – arrendamento financeiro

A Sociedade arrenda determinados itens de Imobilizado em que tem substancialmente todos os riscos e benefícios derivados da propriedade, motivo pelo qual os classifica como arrendamentos financeiros. Os arrendamentos financeiros são capitalizados no início do arrendamento, ao valor justo do bem arrendado ou ao valor presente dos pagamentos mínimos pelo arrendamento, o que for menor.

Cada pagamento se distribui entre o passivo e os encargos financeiros para conseguir uma taxa de juros constante sobre o saldo pendente da dívida. As obrigações referentes ao arrendamento, líquidas de encargos financeiros, são registradas na rubrica “Outros passivos financeiros”. Os juros são debitados na demonstração do resultado consolidado durante o exercício de arrendamento, de maneira que se obtenha uma taxa de juros periódica e constante sobre o saldo restante do passivo para cada exercício. O bem adquirido mediante arrendamento financeiro é depreciado durante a sua vida útil e é registrado na rubrica Imobilizado.

(b) Quando a Sociedade é arrendatária – arrendamento operacional

Os arrendamentos em que o arrendatário conserva uma parte importante dos riscos e benefícios derivados da titularidade são classificados como arrendamentos operacionais. Os pagamentos oriundos deste tipo de arrendamento (líquidos de qualquer incentivo por parte do arrendador) são debitados nas demonstrações do resultado consolidado de forma linear durante o exercício de arrendamento.

2.22. Ativos não circulantes ou grupos de ativos para alienação, classificados como mantidos para venda.

Os Ativos não circulantes ou grupos de ativos para alienação são classificados como ativos mantidos para venda e registrados pelo menor valor entre seu valor contábil e o valor justo menos o custo para vender.

20

2.23. Manutenção de equipamentos de voo

Os custos incorridos nas manutenções periódicas programadas de fuselagens e motores das aeronaves (*overhauling*) são capitalizados e depreciados até a próxima manutenção. A taxa de depreciação é determinada sobre bases técnicas, de acordo à utilização da aeronave definida pelos ciclos e horas de voo.

No caso das aeronaves próprias ou sob a forma de arrendamento financeiro, estes custos de manutenção são capitalizados como Imobilizado, enquanto que no caso de aeronaves sob a forma de arrendamento operacional, se reconhece um passivo incorrido em função da utilização dos principais componentes, existindo a obrigação contratual com o arrendador de devolver a aeronave em condições acordadas de níveis de manutenção. Este custo é reconhecido no Custo das vendas.

Além disso, alguns contratos de arrendamento estabelecem a obrigação do arrendatário de realizar depósitos ao arrendador como forma de garantia de cumprimento do manutenção e condições de devolução. Estes depósitos, frequentemente chamados reservas de manutenção, se acumulam até que se efetue uma manutenção maior, uma vez realizado, se solicita sua recuperação ao arrendador. Ao final do exercício do contrato, se realiza um balanço entre as reservas pagas e as condições acordadas de níveis de manutenção na entrega, compensando as partes se correspondem.

As manutenções não programadas de aeronaves e motores, assim como as demais manutenções, são debitadas no resultado do exercício em que são incorridas.

2.24. Custos Ambientais

As despesas associadas à proteção do meio ambiente são registradas no resultado quando incorridos.

NOTA 3 – GESTÃO DE RISCOS FINANCEIROS

3.1. Fatores de risco financeiro

As atividades da Sociedade a expõe a diversos riscos financeiros: (a) risco de mercado, (b) risco de crédito e (c) risco de liquidez. O programa de gestão de risco global da Sociedade tem o objetivo de minimizar os efeitos adversos dos riscos financeiros que afetam a companhia.

(a) Risco de mercado

Devido à natureza das suas operações, a Sociedade está exposta a riscos de mercado, tais como: (i) risco do preço de combustível, (ii) risco cambial e (iii) risco da taxa de juros.

A Companhia tem políticas e procedimentos desenvolvidos para o gerenciamento de risco de mercado, que tem o objetivo de identificar, medir, monitorar e mitigar os efeitos adversos de alterações nos fatores de mercado acima mencionados.

Para isso, a Administração monitora a evolução dos níveis de preços e taxas, e quantifica as suas exposições ao risco (*Value at Risk*), e desenvolve e implementa estratégias de *hedge*.

21

(i) Risco do preço de combustível

Exposição:

Para a execução das suas operações a Companhia compra um combustível chamado *Jet Fuel* grau 54 USGC, que está sujeito a flutuações nos preços internacionais de combustíveis.

Mitigação:

Para cobrir a exposição ao risco de combustível, a Companhia opera com instrumentos derivativos (swaps e opções), cujos ativos subjacentes podem ser diferentes do *Jet Fuel*, sendo possível realizar coberturas em crude West Texas Intermediate (“WTI”), crude Brent (“Brent”) e óleo de aquecimento destilado Heating Oil (“HO”) nesses exercícios, que têm uma alta correlação com *Jet Fuel* e são mais líquido.

Resultados cobertura de combustível

Durante o exercício findo a dezembro de 2015, a Sociedade reconheceu perdas de R\$771,2 milhões resultantes de operações de *hedge* de combustível. Durante o mesmo exercício de 2014, a Sociedade reconheceu perdas de R\$ 275,1 milhões para o mesmo conceito.

Em 31 de dezembro de 2015, o valor de mercado das posições de combustíveis totalizava R\$ 220,2 milhões (negativo). No fechamento de dezembro de 2014, este valor era de R\$ 417,6 milhões (negativo).

As tabelas a seguir mostram o nível de *hedge* para os diferentes exercícios:

Posições em 31 de dezembro de 2015 (*)	Vencimentos				Total
	Q116	Q216	Q316	Q416	
Percentual de <i>hedge</i> sobre volume de consumo esperado	63%	27%	27%	11%	32%

(*) O percentual apresentado na tabela considera o total dos instrumentos de *hedge* (swaps e opções).

Posições em 31 de dezembro de 2014 (*)	Vencimentos				Total
	Q115	Q215	Q315	Q415	
Percentual de <i>hedge</i> sobre volume de consumo esperado	30%	15%	30%	20%	24%

(*) O percentual apresentado na tabela considera o total dos instrumentos de *hedge* (swaps e opções).

22

Sensibilidade:

Uma queda nos preços do combustível afeta positivamente a Sociedade devido à redução de custos, no entanto, essa queda afeta negativamente, em alguns casos as posições de derivativos contratadas. Por isso a política é a de manter um percentual livre de proteção de *hedge* para poder manter a competitividade no caso de uma queda nos preços.

As posições de cobertura pendentes são contabilizadas como hedges de fluxo de caixa, portanto, uma variação do preço do combustível tem um impacto sobre os ativos líquidos da Sociedade. As tabelas a seguir mostram a sensibilidade de instrumentos financeiros de acordo com as alterações razoáveis no preço do combustível e seu efeito sobre o patrimônio. O prazo de projeção foi definido até o término do contrato de cobertura de combustível em vigor, sendo o último dia útil do segundo trimestre do ano 2016.

Os cálculos foram feitos considerando um movimento paralelo de R\$20 por barril na curva do preço de referência futuro bruto do BRENT e JET no encerramento de dezembro de 2015 e no encerramento de dezembro de 2014.

Preço de referência (R\$ por barril)	Posições em 31 de dezembro de 2015 efeito no patrimônio (milhões de R\$)	Posição em 31 de dezembro de 2014 efeito no patrimônio (milhões de R\$)
+20	+21,12	+66,14
-20	-10,86	-66,56

Dada a estrutura de cobertura de combustível durante de ano 2015, que considera uma parte livre de coberturas, uma queda vertical de R\$ 20 no preço de referência do BRENT e JET (considerado como a média mensal diária), significaria um impacto aproximado R\$ 482,85 milhões de custo de combustível mais baixo. Para de ano 2015, um aumento vertical de R\$ 20 reais no preço de referência do BRENT e JET (considerado como a média mensal diária), o teria um impacto de aproximadamente R\$ 449,1 milhões de reais em custos mais elevados de combustível.

(ii) Risco cambial:

Exposição:

A moeda funcional e de apresentação das Demonstrações Financeiras da Controladora é o dólar norte-americano, de modo que o risco de taxa de câmbio transacional e conversão decorrem, principalmente, das atividades operacionais do negócio, estratégicas e contabilidade da Companhia que são denominados em uma moeda diferente da moeda funcional.

As subsidiárias LATAM também estão expostas ao risco cambial que impacta os resultados consolidados da Companhia.

A maior parte da exposição cambial da LATAM vem da concentração de seus negócios no Brasil, que são na sua maioria em Reais (BRL), sendo gerido ativamente pela empresa.

Além disso, a empresa gerencia a exposição econômica das receitas operacionais em Euros (EUR) e Libra esterlina (GBP).

23

Em concentrações mais baixas, a Companhia também está exposta às oscilações em outras moedas, como o peso chileno, peso argentino, Guaraní paraguaio, peso mexicano, sol peruano, peso colombiano, dólar australiano e dólar da Nova Zelândia.

Mitigação:

A Companhia mitiga exposições ao risco de moeda através da contratação de instrumentos derivativos ou através de coberturas naturais ou execução de operações internas.

Resultado cobertura FX:

Com o objetivo de reduzir a exposição ao risco cambial no fluxo de caixa operacional de 2015 e 2016, e assegurar a margem operacional, LATAM e TAM realizam coberturas por meio de derivativos FX.

Em 31 de dezembro de 2015, o valor das posições de derivativos cambiais mercado totalizou R\$ 31,24 milhões dólares (positivo). Em 31 de dezembro de 2014, o valor de mercado era de R\$ 0,3 milhões (negativo).

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2015, a Sociedade reconheceu ganhos por R\$ 64,5 milhões resultantes de operações de *hedge* FX. Durante o mesmo exercício de 2014, a Sociedade reconheceu ganhos de R\$ 12,2 milhões para o mesmo conceito.

No fechamento de dezembro de 2015, a Companhia tem contratados derivativos FX por R\$ 1.054,3 milhões para BRL, R\$ 117,1 milhões para EUR e R\$ 58,6 milhões para GBP. Para o fechamento de dezembro de 2014, a empresa havia contratado derivativos por R\$ 265,6 milhões, enquanto que para EUR e GBP não havia posições existentes.

Sensibilidade:

A depreciação da taxa de câmbio R\$/US\$ afeta adversamente à Sociedade por um aumento dos custos em US\$, mas também afeta positivamente o valor das posições de derivativos contratadas.

Os derivativos FX são contabilizados como hedges de fluxo de caixa, portanto, uma variação da taxa de câmbio tem um impacto sobre o valor de mercado dos derivados, cujas mudanças afetam o patrimônio líquido da Companhia.

A tabela a seguir apresenta a sensibilidade de instrumentos financeiros dos derivados FX *Forward* de acordo com as alterações razoáveis na taxa de câmbio e seu efeito sobre o patrimônio. O prazo de projeção foi definido até o término do contrato de cobertura em vigor, sendo o último dia útil do segundo trimestre do ano 2016.

Apreciação (depreciação) de R\$/US\$	Efeito em 31 de dezembro de 2015 MMR\$	Efeito em 31 de dezembro de 2014 MMR\$
-10%	-83,09	-26,51
+10%	+65,25	+26,51

24

No caso da TAM SA, cuja moeda funcional é o real brasileiro, muito de seus passivos são denominados em dólares norte-americanos. Portanto, quando a conversão de ativos e passivos financeiros, dólar real tem um impacto sobre o resultado da TAM SA, que está consolidado na demonstração do resultado da Companhia.

A fim de reduzir a volatilidade sobre as demonstrações financeiras da Companhia causada por valorização ou desvalorização do R\$/US\$, a Sociedade executou transações que diminuíram as obrigações internas líquidas em US\$ para TAM S.A.

A seguinte tabela apresenta a variação dos resultados financeiros ao apreciar ou depreciar 10% a taxa de câmbio R\$/US\$:

Apreciação (depreciação) de R\$/US\$	Efeito em 31 de dezembro de 2015 MMRS	Efeito em 31 de dezembro de 2014 MMRS
-10%	+264,00	+185,40
+10%	-264,00	-185,40

Efeitos de derivativos de taxa de câmbio nas Demonstrações Financeiras

Ganhos ou perdas frutos de alterações no valor justo dos instrumentos de *hedge* são segregados entre o valor intrínseco e o valor temporal. O valor intrínseco é a porcentagem de dinheiro do fluxo de caixa coberto, inicialmente registrado no patrimônio e, posteriormente, transferido para as receitas, enquanto a transação de cobertura é registrada nas receitas. O valor temporal corresponde à parcela não efetiva da cobertura do fluxo de caixa e é contabilizada nas Demonstrações Financeiras da Sociedade (Nota 18).

Devido a moeda funcional da TAM S.A. e Controladas ser o Real brasileiro, a Sociedade apresenta efeitos pela variação da taxa de câmbio nos Outros Resultados abrangentes ao converter o Balanço patrimonial e a Demonstração do resultado de TAM S.A. e Controladas de sua moeda funcional para dólar norte americano, sendo esta última a moeda de apresentação das demonstrações financeiras consolidadas de LATAM Airlines Group S.A. e Controladas. O *Goodwill* gerado na Combinação de negócios é reconhecido como um ativo de TAM S.A. e Controladas em reais brasileiros cuja conversão ao dólar norte americano também gera efeitos nos Outros resultados abrangentes.

A próxima tabela mostra a variação nos Outros resultados abrangentes reconhecidos no Patrimônio total ao apreciar ou depreciar um 10% a taxa de câmbio R\$/US\$:

Apreciação (depreciação) de R\$/US\$	Efeito em 31 de dezembro de 2015 MMRS	Efeito em 31 de dezembro de 2014 MMRS
-10%	1.157,42	+1.232,50
10%	-946,99	-1.008,53

25

(iii) Risco da taxa de juros:

Exposição:

A Companhia está exposta a flutuações nas taxas de juros dos mercados que afetam os fluxos de ativos e passivos financeiros atuais e futuros.

A sociedade está exposta principalmente à taxa London Inter Bank Offer Rate ("LIBOR") e outros juros menos relevantes são Certificados de Depósito Interbancário brasileiro ("CDI"), e a Taxa de Juros de Longo Prazo do Brasil ("TJLP").

Mitigação:

Para reduzir o risco de um eventual aumento nas taxas de juros, a Sociedade subscreveu contratos de *swap* e de opções de taxas de juros. Atualmente 71% (69% em 31 de dezembro de 2014) da dívida estão fixadas perante flutuações dos tipos de juros.

Resultados cobertura taxas:

Em 31 de dezembro de 2015, o valor de mercado das posições de derivativos de taxa de juros somaram R\$ 155,4 milhões dólares (negativo). Em 31 de dezembro de 2014, o valor de mercado foi de R\$ 161,2 milhões dólares (negativo).

Sensibilização:

A tabela a seguir mostra a análise de sensibilidade das variações nas obrigações financeiras que não estão cobertas frente às variações na taxa de juros. Estas variações são consideradas razoavelmente possíveis, baseadas nas condições atuais de mercado.

Aumento (diminuição) da curva futura da taxa libor de três meses	Posições em 31 de dezembro de 2015 efeito no resultado antes do imposto (milhões de R\$)	Posição em 31 de dezembro de 2014 efeito no resultado antes do imposto (milhões de R\$)
+100 pontos base	-104,26	-73,13
-100 pontos base	+104,26	+73,13

A maioria dos derivativos de taxas vigentes são contabilizados como hedges de fluxo de caixa, portanto, uma alteração nas taxas de juros tem um impacto sobre o valor de mercado dos derivativos, cujo mudanças afetam o patrimônio líquido sociedade.

Os cálculos foram efetuados aumentando (reduzindo) em forma vertical 100 pontos base da curva futura da libor de três meses, sendo ambos os cenários razoavelmente possíveis de acordo com as condições históricas de mercado.

Aumento (diminuição) da curva futura da taxa libor de três meses	Posições em 31 de dezembro de 2015 efeito no patrimônio (milhões de R\$)	Posição em 31 de dezembro de 2014 efeito no patrimônio (milhões de R\$)
+100 pontos base	+34,01	+40,72
-100 pontos base	-35,22	-42,37

26

A hipótese de cálculo sensibilidade deve assumir que as curvas futuras de taxas de juro não refletem necessariamente o valor real dos fluxos de compensação. Além disso, a estrutura das taxas de juros é dinâmica ao longo do tempo.

Durante os exercícios apresentados, a Companhia não registrou valores para ineficácia na demonstração de resultados consolidada para este tipo de cobertura.

(b) Risco de crédito

O risco de crédito se produz quando a contraparte não cumpre as suas obrigações com a Sociedade sob um determinado contrato ou instrumento financeiro, o que decorre em prejuízo no valor de mercado de um instrumento financeiro (somente ativos financeiros, não passivos).

A Sociedade está exposta a risco de crédito devido às suas atividades operacionais e às suas atividades financeiras, incluindo depósitos bancários e em instituições financeiras, investimentos em outro tipo de instrumentos, transações de taxa de câmbio e contratação de instrumentos derivativos ou opções.

Para diminuir o risco de crédito relacionado com as atividades operacionais, a Sociedade tem estabelecido limites de crédito para delimitar a exposição de seus devedores os quais são monitorados permanentemente (principalmente no caso das atividades operacionais no Brasil com as agências de viagem).

Como uma maneira de mitigar o risco de crédito relacionado com as atividades financeiras, a Sociedade exige que a contraparte nas atividades financeiras mantenha no mínimo o grau de investimento segundo as principais Agências Classificadoras de Risco. Adicionalmente a Sociedade tem estabelecido limites máximos para os investimentos os quais são monitorados periodicamente.

(i) Atividades financeiras

Os excedentes de caixa que ficam após o financiamento dos ativos necessários para a operação são investidos de acordo com limites de crédito aprovados pela Diretoria da Sociedade, principalmente em depósitos a prazo com diferentes instituições financeiras, fundos de investimento privados, fundos mútuos de curto prazo e bônus corporativos e soberanos de vidas remanescentes curtas e facilmente liquidáveis. Estes investimentos estão contabilizados como Caixa e equivalentes de caixa e Outros ativos financeiros circulantes.

Com a finalidade de diminuir o risco da contraparte e também para que o risco assumido seja conhecido e administrado pela Sociedade, os investimentos são diversificados com diferentes instituições bancárias (tanto locais como também internacionais). Desta forma, a Sociedade mede a qualidade creditícia de cada contraparte e os níveis de investimento com base em (i) sua classificação de risco, (ii) o tamanho do patrimônio da contraparte e (iii) fixação de limites de investimento de acordo com o nível de liquidez da Sociedade. De acordo com estes três parâmetros, a Sociedade opta pelo parâmetro mais restritivo dos três anteriores e, com base no escolhido, estabelece limites às operações com cada contraparte.

A Sociedade não mantém garantias para mitigar essa exposição.

27

(ii) Atividades operacionais

A Sociedade tem quatro grandes “clusters” de venda: as agências de viagem, agentes de carga, companhias aéreas e as administradoras de cartões de crédito. As três primeiras são regidas pela Associação Internacional de Transporte Aéreo (“IATA”), órgão internacional composto pela maioria das companhias aéreas que representam mais de 90% do tráfego comercial programado, sendo que um dos seus objetivos principais é a regulação das operações financeiras entre companhias aéreas e as agências de viagem e de carga. Quando uma agência ou companhia aérea não paga a sua dívida, é impossibilitada de operar com o grupo de companhias aéreas membro da IATA. No caso das administradoras de cartões de crédito, estas se encontram garantidas em 100% pelas instituições emissoras.

A exposição é definida pelos prazos outorgados, que variam de 1 a 45 dias.

Uma das ferramentas que a Sociedade utiliza para diminuir o risco de crédito é a participação em órgãos mundiais relacionados com a indústria aeronáutica, tais como IATA, Business Sales Processing (“BSP”), Cargo Account Settlement Systems (“CASS”), IATA Clearing House (“ICH”) e instituições bancárias (cartões de crédito). Estas instituições cumprem o papel de cobradoras e distribuidoras entre as companhias aéreas e as agências de viagem e carga. No caso da IATA Clearing House, ela atua como um ente compensador entre as companhias aéreas pelos serviços que prestam entre si. Através destes organismos, tem-se administrado a diminuição dos prazos e implementação de garantias. Atualmente, o faturamento das vendas da TAM Linhas Aéreas S.A. relacionado com as agências de viagem e agentes de carga para o transporte doméstico no Brasil são realizadas diretamente pela TAM Linhas Aéreas S.A.

Qualidade creditícia dos ativos financeiros

O sistema de avaliação creditício externo que a Sociedade utiliza é o fornecido pela IATA. Além disso, são utilizados sistemas internos para avaliações particulares ou mercados específicos a partir dos relatórios comerciais que estão disponíveis no mercado local. A qualificação interna é complementar com a qualificação externa, ou seja, se as agências ou linhas aéreas não participarem na IATA, as exigências internas serão maiores.

Para reduzir o risco de crédito relacionado com as atividades operacionais, a Sociedade tem estabelecido limites de crédito para delimitar a exposição de seus devedores os quais são monitorados permanentemente (principalmente no caso das atividades operacionais da TAM Linhas Aéreas S.A. com as agências de viagem). A taxa de não cobráveis, nos principais países onde a Sociedade possui presença, é pouco significativa.

(c) Risco de liquidez

O risco de liquidez representa o risco de que a Sociedade não possua recursos suficientes para pagar suas obrigações.

Devido ao caráter cíclico de seu negócio, as operações e as necessidades de investimento e financiamentos derivados da incorporação de novas aeronaves e à renovação de sua frota, juntamente com a necessidade de financiamento, a Sociedade requer recursos líquidos, definidos como caixa e equivalentes de caixa e outros ativos financeiros de curto prazo, para atender às suas obrigações de pagamento.

| DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS



28

O saldo dos recursos líquidos, geração de caixa futuro e capacidade de obter financiamento, querem através de emissões de obrigações e empréstimos bancários, entrega alternativa para a Sociedade suficiente para cumprir os compromissos de investimento e de financiamento futuro.

Em 31 de dezembro de 2015, o saldo dos recursos líquidos é de R\$ 5.314,4 que é investido em instrumentos de curto prazo por meio de instituições financeiras com uma classificação de risco elevado.

Além de o saldo dos recursos líquidos, a Sociedade tem acesso a linhas de crédito de curto prazo. Em 31 de dezembro de 2015, LATAM tem linhas de crédito para capital de giro não confirmado trabalhar com vários bancos e adicionalmente tem uma linha comprometida não utilizada de R\$ 507,6 milhões.

29

Tipo de passivo para análise de risco de liquidez, agrupados por vencimento em 31 de dezembro de 2015
Nome de empresa creditora: LATAM Airlines Group S.A. e Controladas. Rat 99.862.200-2 Chile.

Rat empresa creditora	Nome de empresa creditora	País de empresa creditora	Descrição da moeda	Até 90 dias	90 dias a um ano	Mais de um a dois anos	Mais de dois a cinco anos	Mais de cinco anos	Total Valor	Total Valor nominal	Tipos de amortização	Taxa efetiva %	Taxa nominal %
Emprestimos e expeditores													
97.012.000-0	BIVA	Chile	US\$	391.468	-	-	-	-	391.468	390.430	Em Vencimento	1,00	1,00
97.016.000-0	SANTANDER	Chile	US\$	391.897	-	-	-	-	391.897	390.430	Em Vencimento	1,04	1,04
97.010.000-7	ESTADO	Chile	US\$	215.436	-	-	-	-	215.436	214.784	Em Vencimento	1,01	1,01
97.004.000-5	BANCO DE CHILE	Chile	US\$	195.470	-	-	-	-	195.470	193.240	Em Vencimento	1,02	1,02
97.003.000-0	BANCO DO BRASIL	Chile	US\$	273.815	-	-	-	-	273.815	273.316	Em Vencimento	1,18	1,18
97.011.000-4	HSBC	Chile	US\$	46.936	-	-	-	-	46.936	46.838	Em Vencimento	0,66	0,66
Emprestimos bancarios													
97.023.000-9	COFRANCA	Chile	UF	77.600	228.068	438.322	140.389	-	884.379	824.440	Trimestral	4,18	4,18
0-0	HEADEN	USA	US\$	-	27.884	109.198	60.979	-	217.061	193.240	Trimestral	4,18	4,18
0-0	DYERBANK SE	USA	US\$	179	1.679	601.177	-	-	603.526	599.441	Trimestral	1,07	1,07
97.036.000-0	SANTANDER	Chile	US\$	4.112	-	885.263	-	-	889.377	885.263	Trimestral	2,24	2,24
Obligacoes com o publico													
0-0	BANK OF NEW YORK	USA	US\$	-	161.549	263.098	2.164.724	-	2.589.371	1.952.400	Em Vencimento	7,77	7,23
Obligacoes garantidas													
0-0	CREST AGRICOLE	France	US\$	124.223	319.894	822.120	216.232	49.001	1.571.990	1.519.073	Trimestral	1,83	1,66
0-0	BNP PARIBAS	USA	US\$	38.654	107.066	220.361	237.766	191.460	1.013.407	1.207.161	Trimestral	2,29	2,22
0-0	WELLS FARGO	USA	US\$	199.111	417.773	1.116.644	1.128.918	2.165.665	4.939.733	4.610.997	Trimestral	2,27	1,97
0-0	WELLS FARGO	USA	US\$	23.816	270.117	528.432	520.756	2.106.761	3.468.166	2.618.436	Trimestral	4,25	4,25
0-0	CITIBANK	USA	US\$	76.818	229.372	620.695	634.370	1.639.743	2.600.238	2.400.269	Trimestral	2,40	1,64
97.016.000-0	SANTANDER	Chile	US\$	21.000	167.766	170.260	562.100	190.754	1.044.096	623.476	Trimestral	1,07	0,93
0-0	BTM	USA	US\$	11.463	35.289	93.828	80.456	153.819	397.166	378.936	Trimestral	1,82	1,22
0-0	APF BANK	USA	US\$	9.544	17.517	47.160	48.541	78.492	197.291	187.983	Trimestral	1,72	1,52
0-0	US BANK	USA	US\$	72.797	217.982	577.887	572.869	1.185.497	2.627.032	2.307.819	Trimestral	3,99	2,81
0-0	DEUTSCHE BANK	USA	US\$	23.126	108.822	153.630	119.091	247.640	613.800	533.176	Trimestral	3,40	3,40
0-0	NATIXIS	France	US\$	53.632	162.947	440.154	392.889	973.033	2.013.695	1.833.003	Trimestral	2,08	2,03
0-0	HSBC	USA	US\$	6.309	18.766	56.603	51.200	98.103	234.819	209.511	Trimestral	2,40	1,98
0-0	PK Air Finance	USA	US\$	8.481	26.005	73.910	81.287	78.692	260.415	244.103	Trimestral	2,04	2,04
0-0	KFV PDS BANK	Alemanha	US\$	2.843	8.716	22.193	16.131	6.474	56.339	53.978	Trimestral	2,43	2,43
Outras obrigacoes garantidas													
0-0	DYERBANK SE	USA	US\$	32.117	90.429	-	-	-	128.546	128.875	Trimestral	2,32	2,32
Arrendamento financeiro													
0-0	ING	USA	US\$	35.979	101.736	162.135	110.248	-	408.118	370.948	Trimestral	5,13	4,57
0-0	CREST AGRICOLE	France	US\$	6.681	20.446	28.177	-	-	55.304	54.491	Trimestral	1,26	1,26
0-0	CITIBANK	USA	US\$	23.733	71.263	190.033	150.750	-	435.781	380.261	Trimestral	6,40	5,47
0-0	PEPCO	USA	US\$	68.533	205.681	432.699	90.634	-	817.567	753.291	Trimestral	5,37	4,77
0-0	BNP PARIBAS	USA	US\$	64.190	110.903	136.617	126.862	-	438.572	397.822	Trimestral	6,00	5,64
0-0	WELLS FARGO	USA	US\$	21.843	65.476	174.400	174.017	94.203	529.939	474.933	Trimestral	3,98	3,54
0-0	DYERBANK SE	USA	US\$	18.478	55.546	55.718	-	-	129.742	127.108	Trimestral	2,60	2,00
0-0	BANC OF AMERICA	USA	US\$	2.745	10.762	-	-	-	13.507	10.816	Trimestral	1,41	1,41
Outros emprestimos													
0-0	BOJING	USA	US\$	2.558	2.081	991.038	-	-	995.677	991.038	Em Vencimento	1,80	1,80
0-0	CITIBANK (*)	USA	US\$	100.822	303.989	809.036	807.313	-	2.021.160	1.757.160	Trimestral	6,00	6,00
Derivativos de hedge													
-	OTROS	-	US\$	47.764	129.097	160.042	14.401	67	351.366	334.438	-	-	-
				2.613.316	3.422.074	10.343.688	8.219.033	9.066.589	33.842.600	30.342.944			

(*) Bilhos securitizados com o fluxo futuro das vendas com cartão de crédito em Estados Unidos e Canada.

| DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS



Tipo de passivos para análise de risco de liquidez, agrupados por vencimento em 31 de dezembro de 2015
Nome de empresa devedora: TAM S.A. e Controladas, Rat 02.012.862/0001-60, Brasil

Rat empresa credora	Nome de empresa credora	País de empresa credora	Descrição da moeda	Até 90 dias		Mais de 90 dias a um ano		Mais de um a três anos		Mais de três a cinco anos		Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortização	Taxa efetiva %	Taxa nominal %
				M.R.S.	M.R.S.	M.R.S.	M.R.S.	M.R.S.	M.R.S.							
Empeñestimos bancários																
0-E	NEDERLANDSCHE CREDITVERZEKERING MAATSCHAPPIJ	Holanda	US\$	707	1.925	5.135		5.131	2.780	15.678	13.093	Mensal		6,01	6,01	
Obrigações com o público																
0-E	BANK OF NEW YORK	EUA	US\$	1.718	255.065	1.553.271		338.117	2.037.240	4.185.411	3.123.840	Em Vencimento		8,17	8,00	
Arrendamento financeiro																
0-E	AEIS INVESTMENT IX LLC	EUA	US\$	10.820	30.067	80.154	73.441		194.482	169.878	Mensal		1,25	1,25		
0-E	AIRBUS FINANCIAL	EUA	US\$	14.506	43.164	85.242	61.423		204.335	195.220	Mensal		1,43	1,43		
0-E	CREDIT AGRICOLE - CIB	França	US\$	17.736					17.736	17.572	Trimestral/Semestral		3,25	3,25		
0-E	DVB BANK SE	EUA	US\$	480	1.400	1.109			2.999	2.941	Mensal		1,64	1,64		
0-E	GENERAL ELECTRIC CAPITAL CORPORATION	EUA	US\$	14.971	44.659	35.338			94.968	92.782	Mensal		1,25	1,25		
0-E	KfW IPF-BANK	Alemanha	US\$	13.062	26.861	62.371	48.533		150.827	144.083	Mensal/Trimestral		1,72	1,72		
0-E	NATIXIS	França	US\$	16.939	30.504	88.385	89.928	276.948	502.704	449.130	Trimestral/Semestral		3,83	3,83		
0-E	PK AIRFINANCE US, INC.	EUA	US\$	5.576	83.874				91.450	89.806	Mensal		1,75	1,75		
0-E	WACAPU LEASING S.A.	Luxemburgo	US\$	2.030	5.412	12.488	56.881		76.811	71.723	Trimestral		2,00	2,00		
0-E	SOCIETE GENERALE MILAN BRANCH	Italia	US\$	46.830	124.462	334.422	838.017		1.340.911	1.220.195	Trimestral		3,63	3,55		
0-E	BANCO IBM S.A	Brasil	BRL	1.043	3.303	4.803			9.149	6.747	Mensal		14,14	14,14		
0-E	IP FINANCIAL SERVICE	Brasil	BRL	734	2.202	734			3.670	3.484	Mensal		10,02	10,02		
0-E	SOCIETE GENERALE	França	BRL	406	1.209	2.444			4.139	3.026	Mensal		14,14	14,14		
Total				147.558	606.197	2.266.096	1.511.471	2.316.968	6.899.290	5.603.667						

Tipo de passivos para análise de risco de liquidez, agrupados por vencimento em 31 de dezembro de 2015
Nome de empresa devedora: LATAM Airlines Group S.A. e Controladas, Rat 89.862.200-2 Chile

Rat empresa credora	Nome de empresa credora	País de empresa credora	Descrição da moeda	Mais de 90 dias a um ano		Mais de um a três anos		Mais de três a cinco anos		Mais de cinco anos		Total Valor	Tipo de amortização	Taxa efetiva %	Taxa nominal %
				Até 90 dias	Mais de 90 dias a um ano	Mais de um a três anos	Mais de três a cinco anos	Mais de cinco anos	Mais de cinco anos						
				M.R.S.	M.R.S.	M.R.S.	M.R.S.	M.R.S.	M.R.S.						
Contas comerciais a pagar e outras contas a pagar															
		DIVERSOS	DIVERSOS	US\$	1.727.171	56.108	-	-	-	1.783.279	1.783.279	-	-	-	-
				CLP	155.501	445	-	-	-	155.946	155.946	-	-	-	-
				BRL	1.177.507	62	-	-	-	1.177.629	1.177.629	-	-	-	-
			Outras moedas		852.401	35.206	-	-	-	887.807	887.807	-	-	-	-
Contas a pagar de partes relacionadas circulantes															
65.216.000-K	COMUNIDAD MUJER	Chile	CLP	39	-	-	-	-	-	39	39	-	-	-	-
78.591.376-I	BETHIA S.A. Y FILIALES	Chile	CLP	20	-	-	-	-	-	20	20	-	-	-	-
78.997.000-2	Viajes Falsabella Ltda	Chile	CLP	266	-	-	-	-	-	266	266	-	-	-	-
0-E	Consultoria Administrativa Profesional	México	MXN	1.335	-	-	-	-	-	1.335	1.335	-	-	-	-
0-E	INVERSORA AERONAUTICA ARGENTINA	Argentina	US\$	86	-	-	-	-	-	86	86	-	-	-	-
Total				3.914.586	91.821	-	-	-	-	4.006.407	4.006.407				
Total consolidado				6.673.460	4.370.692	12.609.764	9.730.104	11.363.537	44.747.557	39.953.018					

Demonstrações Financeiras



Tipo de passivos para análise de risco de liquidez, agrupados por vencimento em 31 de dezembro de 2014

Nome de empresa devedora: LATAM Airlines Group S.A. e Controladas. Rnt 89.862.200-2 Chile.

Rat empresa credora	Nome de empresa credora	País de empresa credora	Descrição da moeda	Ant 90 dias a um mês	Mais de 90 dias a um ano	Mais de um a três anos	Mais de três a cinco anos	Mais de cinco anos	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortização	Taxa efetiva %	Taxa nominal %
				MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS				
Empréstimos a exportadores													
97.012.000-8	BRVA	Chile	US\$	265.891	-	-	-	-	265.891	265.620	Em vencimento	0,40	0,40
97.016.000-8	SANTANDER	Chile	US\$	119.686	-	-	-	-	119.686	119.529	Em vencimento	0,14	0,14
97.006.000-8	ESTADO	Chile	US\$	146.293	-	-	-	-	146.293	146.091	Em vencimento	0,52	0,52
97.010.000-7	BRL	Chile	US\$	246.037	-	-	-	-	246.037	245.620	Em vencimento	0,47	0,47
76.645.010-8	ITAU	Chile	US\$	39.909	-	-	-	-	39.909	39.843	Em vencimento	0,65	0,65
97.951.000-4	HSBC	Chile	US\$	31.901	-	-	-	-	31.901	31.874	Em vencimento	0,50	0,50
Empréstimos bancários													
97.023.000-9	CORPFRANCA	Chile	UF	44.027	129.041	323.910	46.805	-	543.783	500.077	Trimestral	4,85	4,85
0-E	CITIBANK	Argentina	ARS	3.448	49.071	-	-	-	53.119	46.395	Manual	31,00	31,00
0-E	BRVA FRANCES	Argentina	ARS	4.550	62.163	-	-	-	66.713	55.911	Manual	33,00	33,00
97.016.000-8	SANTANDER	Chile	US\$	4.276	9.233	752.868	-	-	766.377	793.607	Trimestral	2,13	2,13
Obrigações garantidas													
0-E	CREDIT AGRICOLE	França	US\$	49.591	146.327	290.950	170.265	97.283	754.416	726.654	Trimestral	1,68	1,43
0-E	BNP PARIBAS	EUA	US\$	25.590	77.718	212.754	220.218	506.864	1.061.444	932.903	Trimestral	2,13	2,04
0-E	WELLS FARGO	EUA	US\$	94.183	283.395	757.596	760.174	1.854.166	3.749.914	3.460.944	Trimestral	2,26	1,57
0-E	CITIBANK	EUA	US\$	50.864	153.834	416.178	425.150	923.587	1.970.513	1.871.048	Trimestral	2,24	1,49
97.016.000-8	SANTANDER	Chile	US\$	14.561	44.019	119.330	122.110	195.148	495.568	479.022	Trimestral	1,32	0,78
0-E	ITAU	EUA	US\$	7.765	21.542	63.991	48.415	139.559	300.692	285.927	Trimestral	1,64	1,04
0-E	APPLE BANK	EUA	US\$	3.817	11.576	31.473	32.422	69.986	149.194	140.815	Trimestral	1,63	1,03
0-E	US BANK	EUA	US\$	49.705	148.805	394.770	391.401	1.000.855	1.965.405	1.723.437	Trimestral	3,99	2,81
0-E	DEUTSCHE BANK	EUA	US\$	15.496	46.805	126.435	80.483	208.536	477.755	412.452	Trimestral	3,25	3,25
0-E	NATIXIS	França	US\$	31.298	95.100	282.996	261.986	690.378	1.341.758	1.206.526	Trimestral	1,86	1,01
0-E	HSBC	EUA	US\$	4.154	12.551	33.835	34.414	84.284	160.158	156.729	Trimestral	2,29	1,48
0-E	PK AIRFINANCE US, INC.	EUA	US\$	5.509	16.941	48.053	52.688	76.460	199.591	182.193	Manual	1,86	1,86
0-E	KfW IPEX-BANK	Alemanha	US\$	1.849	5.642	16.065	12.184	30.017	45.757	42.733	Trimestral	2,10	2,10
Outras obrigações garantidas													
0-E	DVB BANK SE	EUA	US\$	21.778	65.404	87.400	-	-	174.582	170.650	Trimestral	2,00	2,00
0-E	CREDIT AGRICOLE	EUA	US\$	29.888	62.139	166.119	-	-	249.146	242.409	Trimestral	1,73	1,73
Arrendamento financeiro													
0-E	ING	EUA	US\$	24.270	73.099	156.240	90.489	32.230	376.328	336.084	Trimestral	4,84	4,33
0-E	CREDIT AGRICOLE	França	US\$	4.364	13.377	37.591	-	-	55.332	54.221	Trimestral	1,20	1,20
0-E	CITIBANK	EUA	US\$	16.158	48.476	129.269	129.269	37.883	341.055	306.656	Trimestral	6,40	5,67
0-E	PIERCE	EUA	US\$	46.630	139.923	367.565	178.210	10.357	742.693	699.907	Trimestral	5,55	4,56
0-E	BNP PARIBAS	EUA	US\$	29.836	90.090	243.688	161.587	29.149	554.370	509.119	Trimestral	4,14	3,68
0-E	WELLS FARGO	EUA	US\$	14.885	44.582	118.745	118.506	123.232	419.950	370.075	Trimestral	3,98	3,53
0-E	DVB BANK SE	EUA	US\$	12.487	37.572	81.188	-	-	118.247	134.321	Trimestral	1,89	1,89
0-E	US BANK	EUA	US\$	8.66	16.593	14.490	-	-	31.949	31.824	Manual	-	-
0-E	BANC OF AMERICA	EUA	US\$	1.912	5.626	7.755	-	-	15.273	14.508	Manual	1,41	1,41
Outros empréstimos													
0-E	BOEING	EUA	US\$	-	13.265	479.665	-	-	492.930	476.806	Em vencimento	1,74	1,74
0-E	CITIBANK (*)	EUA	US\$	18.129	53.589	557.085	557.212	278.508	1.464.523	1.195.290	Trimestral	6,00	6,00
Derivativos de hedge													
-	OUTROS	-	US\$	31.083	81.707	129.269	19.419	651	262.129	248.389	-	-	-
Derivativos de não hedge													
-	OUTROS	-	US\$	2.462	1.668	-	-	-	4.130	1.939	-	-	-
Total				1.526.548	2.063.553	6.434.453	3.932.224	6.367.093	20.325.877	18.554.856			

(*) Bônus securitizado com os fluxos futuros das vendas com cartão de crédito em Estados Unidos e Canadá.

Tipo de passivos para análise de risco de liquidez, agrupados por vencimento em 31 de dezembro de 2014

Nome de empresa devedora: TAM S.A. e Controladas. Rnt 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rat empresa credora	Nome de empresa credora	País de empresa credora	Descrição da moeda	Mais de 90 dias a um ano	Mais de um a três anos	Mais de três a cinco anos	Mais de cinco anos	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortização	Taxa efetiva %	Taxa nominal %	
				MRS	MRS	MRS	MRS						MRS
Empréstimos bancários													
0-E	NEDERLANDSCHE CREDITVERZEKERING MAATSCHAPPIJ	Holanda	US\$	489	1.310	3.493	3.493	3.636	12.421	10.083	Manual	6,01	6,01
Obrigações com o público													
0-E	THE BANK OF NEW YORK	EUA	US\$	38.884	217.824	1.280.076	393.216	2.339.060	4.269.060	2.921.820	Em vencimento	7,99	7,19
Arrendamento financeiro													
0-E	AIS INVESTMENT IX LLC	EUA	US\$	7.459	20.455	54.534	54.511	22.705	159.664	135.785	Manual	1,25	1,25
0-E	ABRUS FINANCIAL	EUA	US\$	9.423	28.445	75.849	42.255	20.548	176.820	167.396	Manual	1,42	1,42
0-E	CREDIT AGRICOLE-CIB	EUA	US\$	7.695	87.137	-	-	-	94.832	93.419	Trimestral	1,10	1,10
0-E	CREDIT AGRICOLE-CIB	França	US\$	4.391	12.439	11.990	-	-	28.820	27.890	Trimestral/Semestral	3,25	3,25
0-E	DVB BANK SE	Alemanha	US\$	8.455	25.154	-	-	-	33.779	33.203	Trimestral	2,50	2,50
0-E	DVB BANK SE	EUA	US\$	547	1.472	2.037	-	-	4.056	3.963	Manual	1,68	1,68
0-E	GENERAL ELECTRIC CAPITAL CORPORATION	EUA	US\$	6.672	29.826	64.487	-	-	100.985	97.876	Manual	1,25	1,25
0-E	KfW IPEX-BANK	Alemanha	US\$	9.852	29.773	50.911	37.261	14.251	141.768	134.635	Manual/Trimestral	1,72	1,72
0-E	NATIXIS	França	US\$	13.602	25.972	74.039	75.755	233.132	422.500	371.053	Trimestral/Semestral	3,87	3,87
0-E	PK AIRFINANCE US, INC.	EUA	US\$	3.697	10.898	54.967	-	-	69.562	67.183	Manual	1,75	1,75
0-E	WACAPOL LEASING S.A.	Luxemburgo	US\$	1.022	4.059	9.453	7.575	35.131	57.740	53.076	Trimestral	2,00	2,00
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE MILAN BRANCH	Italia	US\$	25.970	72.267	199.390	209.744	452.906	960.277	914.014	Trimestral	3,06	3,58
0-E	BANCO DE LAGE LANDEN BRASIL S.A.	Brasil	BRL	21	-	-	-	-	21	-	Manual	11,70	11,70
0-E	BANCO IM S.A.	Brasil	BRL	946	2.970	9.044	106	-	13.066	10.119	Manual	10,58	10,58
0-E	IP FINANCIAL SERVICE	Brasil	BRL	733	2.202	3.668	-	-	6.603	5.921	Manual	9,90	9,90
0-E	SOCIÉTÉ AIR FRANCE	França	EUR	1.453	-	-	-	-	1.453	3,03	Manual	6,82	6,82
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE	França	BRL	412	1.185	3.589	547	-	5.733	4.364	Manual	11,60	11,60
Outros empréstimos													
0-E	COMPANHIA BRASILEIRA DE MEIOS DE PAGAMENTO	Brasil	BRL	80.432	41.373	-	-	-	121.805	121.805	Manual	4,23	4,23
Total				222.725	614.761	1.897.627	824.463	3.121.369	6.680.945	5.173.928			

Tipo de passivos para análise de risco de liquidez, agrupados por vencimento em 31 de dezembro de 2014

Nome de empresa devedora: LATAM Airlines Group S.A. e Controladas. Rnt 89.862.200-2 Chile.

Rat empresa credora	Nome de empresa credora	País de empresa credora	Descrição da moeda	Mês de					Total Valor nominal	Tipo de amortização	Taxa efetiva %	Taxa nominal %
				Ant 90 dias	Mais de 90 dias a um ano	Mais de um a três anos	Mais de três a cinco anos	Mais de cinco anos				
Contas comerciais a pagar e outras contas a pagar - DIVERSOS												
	DIVERSOS	US\$	1.405.244	70.344	-	-	-	1.475.588	1.475.588	-	-	-
		US\$	2.940	27.755	-	-	-	30.695	30.363	Trimestral	211	211
		CLP	63.425	640	-	-	-	64.065	64.065	-	-	-
		BRL	1.011.901	35	-	-	-	1.011.426	1.011.425	-	-	-
		Outras moedas	595.095	606	-	-	-	595.701	595.701	-	-	-
Contas a pagar de partes relacionadas circulantes												
65.216.000-8	COMUNIDAD MUJER	Chile	CLP	5	-	-	-	5	5	-	-	-
78.591.370-1	BETHIA S.A. E CONTROLADAS	Chile	CLP	16	-	-	-	16	16	-	-	-
0-E	INVERSORA AERONAUTICA ARGENTINA	Argentina	US\$	72	-	-	-	72	72	-	-	-
Total				3.078.188	99.380	-	-	3.177.568	3.177.235			
Total consolidado				4.827.461	2.777.694	8.332.080	4.756.687	9.488.462	30.182.384	26.906.019		

34

A Sociedade definiu estratégias de *hedge* de combustível, taxa de juros e taxa de câmbio, que implica contratar derivativos com diferentes instituições financeiras. A Sociedade possui linhas de créditos com cada instituição financeira a fim de regular a exposição mútua que produz mudanças na valorização de mercado dos derivativos.

No fechamento do ano 2014, a Sociedade depositou R\$ 243,8 milhões em garantia por margens de derivativos, correspondentes ao caixa e cartas de crédito *stand by*. Em 31 de dezembro de 2015 foram depositados R\$ 193,7 milhões em garantias correspondentes ao Caixa e cartas de crédito *stand by*. O aumento deveu-se i) ao vencimento dos contratos de *hedge*, ii) aquisição de novos contratos de combustível, e iii) alterações no preço do combustível, taxas de câmbio R\$/US\$ e em as taxas de juros.

3.2. Gestão de risco de capital

Os objetivos da Sociedade em relação à gestão do capital são (i) cumprir os requisitos mínimos de capital e ii) manutenção da estrutura ótima de capital.

A Sociedade monitora as obrigações contratuais e os requisitos regulamentares dos países onde as empresas do grupo são domiciliadas, a fim de garantir a plena conformidade com a exigência de capital mínimo, o limite mais restritivo é manter um patrimônio líquido positivo.

Adicionalmente, a Sociedade monitora regularmente as projeções de fluxo de caixa de curto e longo prazo para garantir que ele tem alternativas suficientes para gerar dinheiro para atender a compromissos de investimento e de financiamento futuro.

O rating de crédito internacional da Companhia é o resultado da capacidade da empresa para cumprir os compromissos financeiros em longo prazo. Em 31 de dezembro de 2015, a Sociedade tem uma classificação internacional de longo prazo do BB com perspectiva negativa pela Standard & Poor's, uma classificação de BB-, com perspectiva estável pela Fitch Ratings e Ba2 com perspectiva estável pela Moody's.

3.3. Estimativa do valor justo

Em 31 de dezembro de 2015, a Sociedade mantinha instrumentos financeiros que devem ser registrados a seu valor justo. Estes são agrupados em duas categorias:

1. Instrumentos de *Hedge*:

Nesta categoria são encontrados os seguintes instrumentos:

- Contratos de instrumentos derivativos para taxa de juros,
- Contratos de derivativos de combustível,
- Contratos de derivativos de moeda

35

2. Investimentos Financeiros:

Nesta categoria são encontrados os seguintes instrumentos:

- Investimentos em fundos mútuos de curto prazo (equivalente de caixa),
- Certificado de depósito bancário – CDB,
- Fundos de investimento privados

A Sociedade efetuou a medição do valor justo utilizando uma hierarquia que reflete o nível de informação usada na valorização. Esta hierarquia é composta por 3 níveis (I) valor justo baseado na cotação em mercados ativos para uma classe de ativo e passivo similar, (II) valor justo baseado em técnicas de valorização que utilizam informação de preços de mercado ou derivativos do preço de mercado de instrumentos financeiros similares e (III) valor justo baseado em modelos de valorização que não utilizam informação de mercado.

O valor justo dos instrumentos financeiros que transacionam em mercados ativos, tais como, os investimentos adquiridos para negociação, baseia-se em cotações de mercado no fechamento do exercício, utilizando o preço atual do comprador. O valor justo de ativos financeiros que não são transacionados em mercados ativos (contratos derivativos) é determinado utilizando-se técnicas de valorização que maximizam o uso da informação de mercado disponível. As técnicas de valorização geralmente usadas pela Sociedade são: cotações de mercado de instrumentos similares e/ou estimativa do valor presente dos fluxos de caixa futuros utilizando-se as curvas de preços futuros de mercado ao fechamento do exercício.

36

O quadro a seguir mostra a classificação dos instrumentos financeiros a valor justo, segundo o nível de informação utilizada na valorização:

	Em 31 de dezembro de 2015				Em 31 de dezembro de 2014			
	Medições de valor justo usando valores considerados como				Medições de valor justo usando valores considerados como			
	Valor justo MRS	Nível I MRS	Nível II MRS	Nível III MRS	Valor justo MRS	Nível I MRS	Nível II MRS	Nível III MRS
Ativos								
Caixa e equivalentes de caixa	103.868	103.868	-	-	533.240	533.240	-	-
Fundos mútuos curto prazo	103.868	103.868	-	-	533.240	533.240	-	-
Outros ativos financeiros, circulantes	2.437.376	2.372.642	64.734	-	1.451.706	1.397.376	54.330	-
Valor justo derivativos taxa de juros	-	-	-	-	3	-	3	-
Valor justo derivativos de combustível	24.573	-	24.573	-	4.736	-	4.736	-
Valor justo derivativos de moeda estrangeira	38.611	-	38.611	-	-	-	-	-
Juros incorridos desde a última data de pagamento Cross currency swap de moedas	1.550	-	1.550	-	1.001	-	1.001	-
Fundos de investimento privados	1.752.513	1.752.513	-	-	1.277.040	1.277.040	-	-
Certificado de depósito (CDB)	-	-	-	-	48.590	-	48.590	-
Bônus nacionais e estrangeiros	620.129	620.129	-	-	109.199	109.199	-	-
Outros investimentos	-	-	-	-	11.137	11.137	-	-
Passivos								
Outros passivos financeiros, circulantes	523.590	-	523.590	-	603.576	-	603.576	-
Valor justo derivativos taxa de juros	130.881	-	130.881	-	70.110	-	70.110	-
Valor justo derivativos de combustível	155.481	-	155.481	-	417.642	-	417.642	-
Valor justo derivativos moeda estrangeira	220.324	-	220.324	-	98.922	-	98.922	-
Juros incorridos desde a última data de Swap taxa de juros	16.904	-	16.904	-	13.741	-	13.741	-
Derivativos de taxa de juros não registrados como hedge	-	-	-	-	3.161	-	3.161	-
Outros passivos financeiros, não circulantes	62.977	-	62.977	-	75.242	-	75.242	-
Valor justo derivativos taxa de juros	62.977	-	62.977	-	75.242	-	75.242	-

37

Adicionalmente, em 31 de dezembro de 2015, a Sociedade possuía instrumentos financeiros que não se registram a valor justo. Com o propósito de cumprir com os requerimentos de divulgação de valores justos, a Sociedade valoriza estes instrumentos de acordo com o apresentado no quadro a seguir:

	Em 31 de dezembro de 2015		Em 31 de dezembro de 2014	
	Valor contábil	Valor justo	Valor contábil	Valor justo
	MRS	MRS	MRS	MRS
Caixa e equivalentes de caixa	2.838.388	2.838.388	2.094.794	2.094.794
Recursos em caixa	41.610	41.610	30.727	30.727
Saldo em bancos	1.181.967	1.181.967	636.197	636.197
Overnight	1.045.565	1.045.565	410.824	410.824
Depósitos a prazo	569.246	569.246	1.017.046	1.017.046
Pactos	-	-	-	-
Outros ativos financeiros, circulantes	106.008	106.008	275.889	275.889
Outros ativos financeiros	106.008	106.008	275.889	275.889
Contas a receber e outras contas a cobrar de direitos a receber, circulantes	3.112.024	3.112.024	3.662.462	3.662.462
Contas a receber de partes relacionadas circulantes	715	715	818	818
Outros ativos financeiros, não circulantes	349.316	349.316	225.740	225.740
Contas a receber, não circulantes	41.840	41.840	80.921	80.921
Outros passivos financeiros, circulantes (*)	5.896.818	7.315.846	3.711.726	3.841.131
Contas comerciais a pagar e outras contas a pagar, circulantes	5.794.555	5.794.555	3.956.073	3.956.073
Contas a pagar a partes relacionadas circulantes	1.745	1.745	149	149
Outros passivos financeiros, não circulantes (*)	29.349.480	28.826.097	19.551.451	22.096.986
Contas a pagar, não circulantes	1.628.497	1.628.497	1.533.833	1.533.833

(*) Valor justo nível II

Assume-se que o valor contábil das contas a receber e a pagar se aproxima de seus valores justos, devido à sua natureza de curto prazo. No caso de recursos em caixa, saldo em bancos, *overnight*, depósitos a prazo e contas a pagar não circulantes, o valor justo se aproxima de seu valor contábil.

O valor justo de Outros passivos financeiros é estimado descontando-se os fluxos contratuais futuros de caixa à taxa de juros atual de mercado, que está disponível em instrumentos financeiros semelhantes. No caso de Outros ativos financeiros, a valorização se deu segundo a cotação de mercado no fechamento do exercício.

38

NOTA 4 – ESTIMATIVAS E JULGAMENTOS CONTÁBEIS

A Sociedade utilizou estimativas para calcular o valor e registrar alguns dos ativos, passivos, receitas, gastos e compromissos. Estas estimativas referem-se basicamente a:

(a) Avaliação de possíveis perdas por deterioração da mais-valia e ativos intangíveis de vida útil indefinida

Em 31 de dezembro de 2015 e 2014, a mais-valia soma R\$ 8.805.189 e R\$ 8.801.056 respectivamente, enquanto que os ativos intangíveis compreendem os Slots aeroportuários por R\$ 3.190.171 e R\$ 3.190.171, e as Marcas e o Loyalty Program por R\$ 1.270.203 e R\$ 1.270.205 respectivamente.

A Sociedade verifica no mínimo uma vez por ano se a mais-valia e os ativos intangíveis de vida útil indefinida sofreram alguma perda por deterioração. Para esta avaliação, a Sociedade identificou duas unidades geradoras de caixa (UGC): “Transporte aéreo” e “Programa de coligação e fidelização Multiplus”. O valor livro da mais-valia atribuída a cada UGC em 31 de dezembro de 2015 soma R\$ 7.165.652 e R\$ 1.739.537 (R\$ 7.061.516 e R\$ 1.739.540 em 31 de dezembro de 2014).

O valor recuperável destas unidades geradoras de caixa (UGC) foi determinado com base nos cálculos de valor em uso. As principais hipóteses empregadas pela administração incluem: taxa de crescimento, tipo de mudança, taxa de desconto, preço do combustível e outras hipóteses financeiras. A estimativa destas hipóteses requer um julgamento administrativo importante, pois estas variáveis implicam incertezas inerentes; no entanto, as hipóteses utilizadas são condizentes com o planejamento interno da Sociedade. Portanto, a administração avalia e atualiza anualmente as estimativas, baseando-se nas condições que afetam estas variáveis. As principais hipóteses utilizadas, bem como as análises de sensibilidade correspondentes, são apresentadas na Nota 15.

(b) Vida útil, valor residual e deterioração de propriedades, instalações e equipamentos

A depreciação dos ativos é calculada com base no método linear, exceto no caso de certos componentes técnicos que se depreciam segundo ciclos e horas de voo. Estas vidas úteis são revisadas anualmente de acordo com as projeções da Companhia daqueles benefícios econômicos futuros que sejam derivados dos mesmos.

Mudanças em circunstâncias tais como progressos tecnológicos, modelo comercial, uso planejado dos ativos ou estratégia de capital poderiam fazer com que a vida útil fosse diferente da estimada. Nos casos em que se determina que a vida útil das propriedades, instalações e equipamentos deveria diminuir, como pode acontecer com mudanças no uso planejado dos ativos, deprecia-se o excesso entre o valor livro líquido e o valor recuperável estimado, de acordo com a vida útil restante analisada.

Os valores residuais são estimados de acordo com o valor de mercado que tais ativos terão no final de sua vida. O valor residual e a vida útil dos ativos são analisados, e ajustados se necessário, uma vez por ano. Quando o valor de um ativo é superior ao seu importe recuperável estimado, seu valor é reduzido de forma imediata até seu importe recuperável (Nota 2.8).

39

(c) Recuperabilidade dos ativos por impostos diferidos

Os impostos diferidos são calculados de acordo com o método do passivo, sobre as diferenças temporárias que surgem entre as bases fiscais dos ativos e passivos e seus importes em livros. Os ativos por impostos diferidos para prejuízos fiscais são reconhecidos à medida em que é provável que se disporá de benefícios fiscais futuros com os quais será possível compensar as diferenças temporárias. A Sociedade efetua projeções financeiras e fiscais para avaliar a realização no tempo deste ativo por imposto diferido. Além disso, garante-se que estas projeções sejam condizentes com aquelas empregadas para medir outros ativos de longa vida. Em 31 de dezembro de 2015 e 2014, a Sociedade reconheceu Ativos por imposto diferido por R\$ 1.470.528 e R\$ 1.081.931, e deixou de reconhecer Ativos por impostos diferidos para prejuízos fiscais por R\$ 60.575 e R\$ 7.387, respectivamente (Nota 17).

(d) Tickets aéreos vendidos que não serão utilizados

A Sociedade registra a venda antecipada de passagens aéreas como receitas diferidas. As receitas ordinárias pela venda de passagens são reconhecidas no demonstrativo de resultados quando o serviço de transporte de passageiros é prestado ou quando as passagens aéreas não são utilizadas (caducidade por não uso), reduzindo a receita diferida correspondente. A Sociedade avalia mensalmente a probabilidade de caducidade com base no histórico de uso das passagens aéreas. Uma modificação nesta probabilidade poderia gerar um impacto nas receitas ordinárias no exercício em que se produz a modificação e em exercícios futuros. Em 31 de dezembro de 2015 e 2014, as receitas diferidas associadas aos tickets aéreos vendidos somam R\$ 4.779.030 e R\$ 3.699.338, respectivamente. Uma modificação hipotética de 1% no comportamento do passageiro com relação ao uso, isto é, se dentro de 6 meses após a emissão da venda, tivesse 89% usado e não 90%, como é atualmente, seria gerada uma modificação no período de caducidade de 6 a 7 meses, o que representaria um impacto de até R\$ 96.102 em 31 de dezembro de 2015.

(e) Cálculo do valor dos quilômetros e pontos conferidos aos titulares dos programas de fidelização, com uso pendente

Em 31 de dezembro de 2015 e 2014, a Sociedade mantém os seguintes programas de fidelização: LANPASS, TAM Fidelidade e Multiplus, cujo objetivo é a fidelização através do fornecimento de quilômetros ou pontos (ver Nota 21).

Quando os quilômetros e pontos são trocados por produtos e serviços diferentes dos serviços prestados pela Sociedade, a receita é reconhecida imediatamente; quando a troca é efetuada por passagens aéreas de alguma companhia aérea do LATAM Airlines Group S.A. e filiais, a receita será diferida até a prestação do serviço de transporte ou caducidade por não uso.

O cálculo da receita diferida por programas de fidelização no fechamento do período corresponde ao cálculo do valor dos quilômetros e pontos conferidos aos titulares dos programas de fidelização, com uso pendente, e à probabilidade de troca dos mesmos.

40

Conforme indicado na CINIIF-13, para os quilômetros e pontos que a Sociedade estima que não serão trocados, reconhece-se o valor relacionado proporcionalmente durante o período em que se espera que os quilômetros e pontos restantes serão trocados. A Sociedade utiliza modelos estatísticos para estimar a probabilidade de troca, que está baseada na projeção de padrões históricos de troca. Uma modificação na probabilidade de troca poderia gerar um impacto material nas receitas do ano em que se produz a modificação e em anos futuros.

Em 31 de dezembro de 2015 e 2014, as receitas diferidas relacionadas aos programas de fidelização LANPASS somam R\$ 3.800.401 e R\$ 2.286.550, respectivamente. Uma mudança hipotética de 1% na probabilidade de troca representaria um impacto, em 31 de dezembro de 2015, de uns R\$ 115.322, enquanto que as receitas diferidas associadas aos programas de fidelização TAM Fidelidade e Multiplus somam R\$ 1.765.997 e R\$ 1.568.066, respectivamente. Uma hipotética mudança de 2% no número de pontos pendentes de resgate resultaria em um impacto a 31 de dezembro de 2015 cerca de R\$ 45.187.

O valor razoável dos quilômetros é determinado pela Sociedade com base em sua melhor estimativa do preço em que foram vendidos no passado. Uma mudança hipotética de 1% no valor razoável dos quilômetros com troca pendente representaria um impacto de uns R\$ 24.587 em 31 de dezembro de 2015.

(f) A necessidade de constituir provisões e, caso sejam necessárias, o valor das mesmas

No caso das contingências conhecidas, a Sociedade registra uma provisão quando tem uma obrigação presente, seja ela legal ou implícita, como resultado de eventos passados, e é provável que será necessária uma saída de recursos para liquidar a obrigação e o importe foi estimado de forma confiável. Com base nas informações disponíveis, a Sociedade utiliza os conhecimentos, a experiência e o julgamento profissional das características específicas dos riscos conhecidos. Este processo facilita a avaliação precoce e a quantificação dos riscos potenciais nos casos individuais ou no desenvolvimento de assuntos contingentes.

(e) Investimento em filial (TAM)

A administração aplicou seu julgamento ao determinar que o LATAM Airlines Group S.A. controla a TAM S.A. e as Filiais, para efeitos contábeis e, portanto, consolidou suas demonstrações financeiras.

Este julgamento é feito com base no fato de que o LATAM emitiu suas ações ordinárias em troca da maioria das ações ordinárias e preferentes em circulação da TAM, com exceção daqueles acionistas da TAM que não aceitaram a permuta e que se submeteram ao *squeeze out*, dando direito ao LATAM a substancialmente todos os benefícios financeiros gerados pelo Grupo LATAM e também, em consequência, expondo-o substancialmente a todos os riscos que incidem nas operações da TAM. Esta permuta alinha os interesses financeiros do LATAM e de todos seus acionistas, incluindo os acionistas controladores da TAM, garantindo que os acionistas e diretores da TAM não terão nenhum incentivo para exercer seus direitos de uma maneira que seja benéfica para a TAM, mas prejudicial para o LATAM. Além disso, todas as ações importantes necessárias para a operação das linhas aéreas requerem o voto favorável dos acionistas controladores do LATAM e da TAM.

41

Desde a integração das operações da LAN e da TAM, as atividades aéreas mais críticas no Brasil foram gerenciadas pelo CEO da TAM, e as atividades globais, pelo CEO do LATAM, que é responsável pela operação total do Grupo LATAM e que mantém informada a Diretoria do LATAM.

Além disso, o CEO do LATAM avalia o desempenho dos executivos do Grupo LATAM e, em conjunto com a Diretoria do LATAM, estabelece compensações. Apesar de existirem restrições quanto à porcentagem de votação que investidores estrangeiros podem possuir atualmente segundo a Legislação Brasileira, o LATAM considera que o fundo financeiro destes acordos cumpre os requisitos das normas contábeis em vigor, e que a consolidação das operações do LATAM e da TAM é apropriada.

Estas estimativas são realizadas em função das melhores informações disponíveis sobre os fatos analisados.

De qualquer forma, é possível que acontecimentos que possam ocorrer no futuro obriguem a modificá-las nos próximos períodos, o que seria realizado de forma prospectiva.

NOTA 5 - INFORMAÇÃO POR SEGMENTOS

A Sociedade considera que tem dois segmentos operativos: do transporte aéreo e o programa de coalizão e fidelidade Multiplus.

O segmento de Transporte aéreo corresponde à rede de rotas para o transporte aéreo e baseia-se na forma como o negócio é administrado e gerido, conforme a natureza centralizada de suas operações, a habilidade para abrir e fechar rotas, bem como realocar os recursos (aeronaves, tripulação, pessoal, etc.) dentro da rede, o que supõe uma inter-relação funcional entre elas, tornando-as inseparáveis. Esta definição de segmento é uma das mais comuns no nível da indústria aérea a nível mundial.

O segmento Programa de coalizão e fidelidade Multiplus, ao contrário dos programas de LanPass e TAM Fidelidade que são programas de passageiro frequente que funcionam como um sistema de fidelização unilateral, oferece um sistema de coalizão flexível, interligados entre os seus membros, que conta com 14,2 milhões de membros, além de ser uma empresa com uma administração separada e de negócios não diretamente relacionados com o transporte aéreo.

| DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

42

Para os exercícios findos	Transporte aéreo		Programa de coalizão e fidelização Multipass		Eliminações		Consolidado	
	em 31 de dezembro de		em 31 de dezembro de		em 31 de dezembro de		em 31 de dezembro de	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014
	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS
Receitas de operações continuadas procedentes de clientes externos (*)	30.775.379	27.269.166	1518.121	1.187.791	-	-	32.293.500	28.456.957
Passageiros LAN	14.125.350	10.514.414	-	-	-	-	14.125.350	10.514.414
Passageiros TAM	12.233.509	12.717.939	1518.121	1.187.791	-	-	13.751.630	13.905.730
Carga	4.416.520	4.036.813	-	-	-	-	4.416.520	4.036.813
Receitas de operações continuadas procedentes de transações com outros segmentos de operação	1518.121	1.187.794	225.966	251.230	(1.744.087)	(1.439.024)	-	-
Outras receitas de operações	770.837	518.647	511.337	377.245	-	-	1.282.174	895.892
Receitas financeiras	68.019	75.708	214.346	136.651	(32.098)	-	250.267	212.359
Despesas financeiras	(1.410.177)	(1.011.783)	-	(9)	32.098	-	(1.378.079)	(1.011.792)
Total de despesas financeiras líquidas	(1.342.158)	(936.075)	214.346	136.642	-	-	(1.127.812)	(799.433)
Depreciação e amortização	(3.073.706)	(2.314.864)	(34.345)	(17.433)	-	-	(3.108.051)	(2.332.297)
Os itens significativos não monetários distintos da depreciação e amortização	(1.681.927)	(406.840)	6.329	(5.918)	-	-	(1.675.598)	(412.758)
Baixas de imobilizado e perdas de estoques	(62.683)	(69.838)	-	(1.996)	-	-	(62.683)	(71.834)
Incoláveis	(64.229)	(19.659)	2.660	(3.890)	-	-	(61.569)	(23.549)
Variações cambiais	(1.556.400)	(317.363)	3.669	(32)	-	-	(1.552.731)	(317.395)
Efeito de variação no valor de unidades de reajuste	1.383	20	-	-	-	-	1.383	20
proprietários da controladora	(1.186.864)	(905.676)	455.905	339.694	-	-	(730.959)	(565.982)
Participação da sociedade no resultado das coligadas	114	(5.167)	-	(10.332)	-	-	114	(15.499)
Despesas com impostos sobre os lucros	862.806	(523.473)	(235.521)	(173.606)	-	-	627.285	(697.079)
Lucro (prejuízo) do segmento apresentado	(1.052.155)	(728.079)	455.906	239.865	-	-	(596.249)	(488.214)
Ativos do segmento	66.085.616	49.829.908	4.615.907	4.710.994	(19.106)	(130.159)	70.682.417	54.410.743
Investimentos avaliados por equivalência patrimonial	-	-	-	-	-	-	-	-
Valor das adições de ativos não circulantes (*)	5.294.971	3.630.365	-	-	-	-	5.294.971	3.630.365
Imobilizado	5.109.546	3.445.790	-	-	-	-	5.109.546	3.445.790
Intangíveis, exceto goodwill	185.425	184.575	-	-	-	-	185.425	184.575
Passivos do segmento	57.400.841	40.623.041	1.913.649	1.921.596	(102.610)	(96.609)	59.211.380	42.448.028
Desembolsos dos ativos não monetários do segmento	5.666.853	3.560.110	-	-	-	-	5.666.853	3.560.110

(*) A Sociedade não tem receitas de operações continuadas por juros.

43

As receitas da Sociedade por área geográfica são as seguintes:

	Para os exercícios findos em 31 de dezembro de	
	2015	2014
	MRS	MRS
Peru	2.282.368	1.555.474
Argentina	3.275.702	1.916.490
USA	3.407.202	2.875.210
Europa	2.419.276	2.203.949
Colômbia	1.171.224	922.527
Brasil	11.381.416	12.607.085
Ecuador	791.677	585.871
Chile	5.236.059	3.743.996
Ásia Pacífico e resto da América Latina	2.328.575	2.046.355
Receitas de atividades continuadas	32.293.499	28.456.957
Outras receitas operacionais	1.282.173	895.892

A Sociedade aloca as receitas à área geográfica considerando o ponto de venda da passagem ou carga. Os ativos estão constituídos, principalmente, por aviões e equipamentos aeronáuticos, os quais são utilizados ao longo de diferentes países e que, por esse motivo, não é possível alocar somente a uma única área geográfica.

A Sociedade não tem clientes que individualmente representam mais de 10% das vendas.

NOTA 6 – CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA

	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de
	2015	2014
	MRS	MRS
Recursos em caixa	41.610	30.727
Saldos em bancos	1.181.967	636.197
Overnight	1.045.565	410.824
Total caixa	2.269.142	1.077.748
Equivalentes de caixa		
Depósitos a prazo	569.245	1.017.046
Fundos mútuos	103.868	533.240
Total equivalentes de caixa	673.113	1.550.286
Total caixa e equivalentes de caixa	2.942.255	2.628.034

44

Os saldos por moedas que compõem o Caixa e equivalentes de caixa:

Tipo de moeda	Em 31 de dezembro de 2015	Em 31 de dezembro de 2014
	MRS	MRS
Peso argentino	73.149	118.724
Real brasileiro	414.764	121.099
Peso chileno (*)	70.200	81.699
Peso colombiano	57.014	45.655
Euro	41.637	25.603
Dólar norte americano	2.203.143	1.979.437
Bolívar forte (**)	11.660	167.967
Outras moedas	70.688	87.850
Total	2.942.255	2.628.034

(*) Em 31 de dezembro de 2015 e 31 de dezembro de 2014, a Sociedade não assinou contratos de derivativos de moeda (*forward*), para a conversão em dólares dos investimentos em pesos.

(**) Em 31 de dezembro de 2015, a Sociedade decidiu refletir uma perda de taxa de câmbio de MRS 159.972 produzido pela modificação da taxa SICAD da Venezuela (13,5 VEF / US\$) a taxa SIMADI equivalente a 198,70 VEF / US\$ em 2015. Os ativos detido pela Sociedade em 31 de dezembro de 2015 é equivalente a MUS\$11.660.

Durante o ano 2014, a Sociedade modificou o tipo de câmbio utilizado na determinação da equivalência em dólares norte americanos de 6,3 VEF/US\$ a 12 VEF/US\$ o que representou um débito a resultados no exercício 2014, por diferença da taxa de câmbio, que ascende ao montante de MRS 136.248.

A Sociedade realizou transações não monetárias, principalmente relacionadas com arrendamentos financeiros, estes são divulgadas na Nota 16 letra (d), informações adicionais Imobilizado no item (iv) Arrendamento financeiro.

As Outras entradas (saídas) de caixa:

	Para os exercícios findos em 31 de dezembro de	
	2015	2014
	MRS	MRS
Garantias margens de derivativos	253.600	(170.448)
Mudança no sistema de reservas	33.931	-
Derivativos de moeda	21.268	(852)
Comissões bancárias, impostos pagos e outros	(21.011)	(117.322)
Impostos sobre transações financeiras	(24.860)	-
Garantias	(15.574)	(210.233)
Primas derivativos de combustível	(69.273)	(17.305)
Derivativos de combustível	(760.349)	(115.173)
Total Outras entradas (saídas) Caixa de operacionais	(582.268)	(631.333)
Recuperação de empréstimos convertíveis em ações	61.457	-
Certificado de depósitos bancários	9.895	(42.869)
Impostos sobre transações financeiras	(47.160)	-
Total Outras entradas (saídas) Caixa de investimentos	24.192	(42.869)
Empréstimo administradora cartão de crédito	9.958	55.246
Prêmio resgate antecipado bônus TAM 2020	(47.101)	-
Garantia para emissões de obrigações	(100.373)	-
Financiamento adiantamentos de aeronaves	(147.531)	27.822
Liquidação contratos derivativos	(118.596)	(101.112)
Despesas financeiras cessão de direito	(314)	-
Outros	11.158	(7.502)
Total Outras entradas (saídas) Caixa de financiamento	(392.799)	(25.546)

45

NOTA 7 - INSTRUMENTOS FINANCEIROS

7.1. Instrumentos financeiros por categorias

Em 31 de dezembro de 2015

Ativos	Empréstimos e recebíveis	Instrumentos de <i>hedge</i>	Mantidos para negociação	Designados no momento inicial ao valor justo por meio do resultado	Total
				MRS	
Caixa e equivalentes de caixa	2.838.387	-	-	103.868	2.942.255
Outros ativos financeiros, circulantes (*)	106.008	64.734	620.129	1.752.513	2.543.384
Contas a receber e outros recebíveis, circulantes	3.112.024	-	-	-	3.112.024
Contas a receber de partes relacionadas, circulantes	715	-	-	-	715
Outros ativos financeiros, não circulantes (*)	346.824	-	2.492	-	349.316
Contas a receber, não circulantes	41.840	-	-	-	41.840
Total	6.445.798	64.734	622.621	1.856.381	8.989.534

Passivos	Outros passivos <i>financeiros</i>	Instrumento de <i>hedge</i>	Total
	MRS	MRS	
Outros passivos financeiros, circulantes	5.896.818	523.591	6.420.409
Contas comerciais a pagar e outras contas a pagar, circulantes	5.794.555	-	5.794.555
Contas a pagar de partes relacionadas, circulantes	1.745	-	1.745
Outros passivos financeiros, não circulantes	29.349.480	62.977	29.412.457
Contas a pagar, não circulantes	1.628.497	-	1.628.497
Total	42.671.095	586.568	43.257.663

(*) O valor divulgado em designados no momento inicial ao valor justo por meio do resultado, corresponde principalmente aos fundos de investimento privados, e empréstimos e contas a receber correspondem às garantias concedidas.

46

Em 31 de dezembro de 2014

Ativos	Empréstimo e recebíveis MRS	Instrumentos de hedge MRS	Mantidos para negociação MRS	Designados no momento inicial ao valor justo por meio do resultado	Total MRS
				MRS	
Caixa e equivalentes de caixa	2.094.794	-	-	533.240	2.628.034
Outros ativos financeiros, circulantes (*)	275.889	5.740	109.199	1.336.767	1.727.595
Contas a receber e outros recebíveis, circulantes	3.662.462	-	-	-	3.662.462
Contas a receber de partes relacionadas, circulantes	818	-	-	-	818
Outros ativos financeiros, não circulantes (*)	224.436	-	1.304	-	225.740
Contas a receber, não circulantes	80.921	-	-	-	80.921
Total	6.339.320	5.740	110.503	1.870.007	8.325.570
Passivos	Outros passivos financeiros MRS	Instrumento de hedge MRS	Mantidos para negociação MRS	Total MRS	
Outros passivos financeiros, circulantes	3.711.726	600.415	3.161	4.315.302	
Contas comerciais a pagar e outras contas a pagar, circulantes	3.956.073	-	-	3.956.073	
Contas a pagar de partes relacionadas, circulantes	149	-	-	149	
Outros passivos financeiros, não circulantes	19.551.452	75.242	-	19.626.694	
Contas a pagar, não circulantes	1.533.833	-	-	1.533.833	
Total	28.753.233	675.657	3.161	29.432.051	

(*) O valor divulgado em designados no momento inicial ao valor justo por meio do resultado, corresponde principalmente aos fundos de investimento privados; e empréstimos e contas a receber correspondem às garantias concedidas.

47

7.2. Instrumentos financeiros por moedas

(a) Ativos	Em 31 de dezembro de 2015 MRS	Em 31 de dezembro de 2014 MRS
Caixa e equivalentes de caixa	2.942.255	2.628.034
Peso argentino	73.149	118.724
Real brasileiro	414.764	121.099
Peso chileno	70.200	81.699
Peso colombiano	57.014	45.655
Euro	41.637	25.603
Dólar norte americano	2.203.143	1.979.437
Bolivar forte	11.660	167.967
Outras moedas	70.688	87.850
Outros ativos financeiros (circulantes e não circulantes)	2.892.700	1.953.335
Peso argentino	614.151	119.978
Real brasileiro	1.756.902	1.330.424
Peso chileno	2.499	71.401
Peso colombiano	6.522	1.079
Euro	2.401	11.273
Dólar norte americano	502.236	416.192
Bolivar forte	86	114
Outras moedas	7.903	2.874
Contas a receber e outros recebíveis, circulantes	3.112.024	3.662.462
Peso argentino	278.951	267.740
Real brasileiro	743.961	1.403.547
Peso chileno	225.522	348.464
Peso colombiano	51.575	23.962
Euro	207.735	102.965
Dólar norte americano	1.253.281	982.194
Bolivar forte	28.212	13.002
Outras moedas (*)	320.787	520.588
Contas a receber, não circulantes	41.840	80.921
Real brasileiro	2.034	2.021
Peso chileno	19.684	15.443
Dólar norte americano	19.524	63.042
Outras moedas (*)	598	415
Contas a receber de partes relacionadas, circulantes	715	818
Real brasileiro	-	24
Peso chileno	715	794
Total ativos	8.989.534	8.325.570
Peso argentino	966.251	506.442
Real brasileiro	2.919.661	2.857.115
Peso chileno	318.620	517.801
Peso colombiano	115.111	70.696
Euro	251.773	139.841
Dólar norte americano	3.978.184	3.440.865
Bolivar forte	39.958	181.083
Outras moedas	399.976	611.727

(*) Ver a composição do grupo outras moedas, em Nota 8 Contas a receber e outros recebíveis e contas a receber não circulantes

b) Passivos

A informação dos passivos encontra-se na Nota 3 Gestão de risco financeiro.

48

NOTA 8 – CONTAS A RECEBER E OUTROS RECEBÍVEIS CIRCULANTES, E CONTAS A RECEBER NÃO CIRCULANTES

	Em 31 de dezembro de 2015	Em 31 de dezembro de 2014
	MRS	MRS
Contas a receber	2.677.650	3.371.868
Outras contas a receber	710.783	560.217
Total Contas a receber e outros recebíveis	3.388.433	3.932.085
Menos: Provisão por perdas por <i>impairment</i>	(234.569)	(188.702)
Total Contas a receber e outros recebíveis - líquido	3.153.864	3.743.383
Menos: Parcela não circulante – Contas a receber	(41.840)	(80.921)
Contas a receber e outros recebíveis, circulantes	3.112.024	3.662.462

O valor justo das contas a receber e outros recebíveis não difere significativamente de seu valor contábil.

A maturidade da carteira no encerramento de cada exercício é a seguinte:

	Em 31 de dezembro de 2015	Em 31 de dezembro de 2014
	MRS	MRS
Ao dia	2.256.592	2.890.907
Contas a receber vencidas mas não <i>impaired</i>		
Vencidas entre 1 e 90 dias	112.134	222.056
Vencidas entre 91 e 180 dias	42.933	30.602
Vencidas mais de 180 dias (*)	31.422	39.601
Total contas a receber vencidas as não <i>impaired</i>	186.489	292.259
Contas a receber vencidas e <i>impaired</i>		
Cobrança judicial, pré-judicial e documentos protestados	94.902	143.318
Devedores processo de gestão pré-judicial e sensibilidade da carteira atraso	139.667	45.384
Total contas a receber vencidas e <i>impaired</i>	234.569	188.702
Total	2.677.650	3.371.868

(*) Valor deste segmento corresponde principalmente a contas a receber vencidas que foram sensibilizados por sua possibilidade de recuperação, por tanto não requerem provisão.

49

Os saldos por moedas que compõem as Contas a receber, outros recebíveis e outros recebíveis não circulantes:

Tipo de moeda	Em 31 de dezembro de 2015	Em 31 de dezembro de 2014
	MRS	MRS
Peso argentino	278.951	267.740
Real brasileiro	747.996	1.405.568
Peso chileno	245.206	363.907
Peso colombiano	51.575	23.962
Euro	207.735	102.965
Dólar norte americano	1.272.805	1.045.236
Bolívar forte	28.212	13.002
Outras moedas (*)	321.384	521.003
Total	3.153.864	3.743.383

(*) Outras moedas		
Dólar australiano	102.247	40.488
Yuan da R.P. China	16.720	94.630
Coroa dinamarquesa	640	23.412
Libra esterlina	28.224	89.312
Rupia indiana	11.988	5.012
Iene japonês	16.959	12.311
Coroa norueguesa	863	43.870
Franco Suíço	7.493	15.143
Won sul-coreano	17.423	66.944
Dólar taiwanês novo	14.409	27.420
Outras moedas	104.418	102.460
Total	321.384	521.002

A Sociedade efetua provisão quando identifica evidências de *impairment* de contas a receber. Os critérios utilizados para determinar se existe evidência objetiva de perdas por deterioração são a maturidade da carteira, ações concretas de *impairment* (default) e sinais concretos do mercado.

Maturidade	<i>Impairment</i>
Ativos em cobrança judicial e pré judicial	100%
Superior a 1 ano	100%
Entre 6 e 12 meses	50%

50

A movimentação da provisão de perdas por *impairment* de Contas a receber e outras contas a receber:

Períodos	Saldo inicial MRS	Baixas MRS	(Aumento) redução MRS	Variações cambial MRS	Saldo final MRS
De 1 de janeiro a 31 de dezembro 2014	(165.392)	16.778	(16.794)	(23.294)	(188.702)
De 1 de janeiro a 31 de dezembro 2015	(188.702)	38.414	(493)	(83.788)	(234.569)

Uma vez esgotadas as gestões de cobrança pré-judiciais e judiciais toma-se o procedimento de baixar os ativos contra a provisão constituída. A Sociedade utiliza somente o método de provisão e não o de baixa direta para ter um melhor controle.

As renegociações históricas e atualmente vigentes são pouco relevantes e a política é a de analisar caso a caso para poder classificá-las segundo a existência de risco, determinando se cabe a sua reclassificação em contas de cobrança pré-judicial. No caso de reclassificação, é constituída a provisão das parcelas vencidas e a vencer.

A exposição máxima do risco de crédito na data de apresentação da informação é o valor justo de cada uma das categorias de contas a receber indicadas anteriormente.

	Em 31 de dezembro de 2015			Em 31 de dezembro de 2014		
	Exposição bruta segundo Balanço	Exposição bruta <i>impaired</i>	Exposição líquida concentrações de risco	Exposição bruta segundo Balanço	Exposição bruta <i>impaired</i>	Exposição líquida concentrações de risco
	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS
Contas a receber	2.677.650	(234.569)	2.443.081	3.371.868	(188.702)	3.183.166
Outras contas a receber	710.783	-	710.783	560.217	-	560.217

Para o risco de crédito existem garantias pouco relevantes que são valorizadas quando se tornam efetivas, não existindo garantias diretas materialmente importantes. As garantias existentes, quando necessárias, são constituídas através da IATA.

51

NOTA 9 – CONTAS A RECEBER E A PAGAR A PARTES RELACIONADAS

(a) Contas a receber

RUT parte relacionada	Nome parte relacionada	Natureza da relação	Pais de origem	Moeda	Em 31 de dezembro de 2015 MRS	Em 31 de dezembro de 2014 MRS
78.591.370-1	Bethia S.A. e Controladas	Director relacionada	Chile	CLP	652	754
87.752.000-5	Granja Marina Tornagaleones S.A.	Accionista comum	Chile	CLP	55	40
Estrangeira	TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.	Director relacionada	Brasil	BRL	-	-
Estrangeira	Prismah Fidelidade S.A.	<i>Joint Venture</i>	Brasil	BRL	-	24
Total ativos circulantes					715	818

(b) Contas a pagar

RUT parte relacionada	Nome parte relacionada	Natureza da relação	Pais de origem	Moeda	Em 31 de dezembro de 2015 MRS	Em 31 de dezembro de 2014 MRS
Estrangeira	Consultoria Administrativa Profesional S.A. de C.V.	Matriz comum	México	MXN	1.335	-
78.997.060-2	Viajes Falabella Ltda.	Director relacionada	Chile	CLP	266	56
Estrangeira	Inversora Aeronáutica Argentina	Director relacionada	Argentina	US\$	86	72
65.216.000-K	Comunidad Mujer	Director relacionada	Chile	CLP	39	5
78.591.370-1	Bethia S.A. e Controladas	Director relacionada	Chile	CLP	19	16
Total passivo circulante					1.745	149

As transações entre partes relacionadas foram realizadas em condições de transação livre entre partes interessadas e devidamente informadas. Os prazos de transação correspondem entre 30 e 45 dias, e a natureza de liquidação das transações monetárias.

52

NOTA 10 – ESTOQUES

	Em 31 de dezembro de 2015 MR\$	Em 31 de dezembro de 2014 MR\$
Estoques técnicos	753.353	609.101
Estoques não técnicos	124.868	97.552
Total de fornecimentos de produção	<u>878.221</u>	<u>706.653</u>

Os itens incluídos nesta rubrica correspondem a peças de reposição e materiais que serão utilizados, principalmente, em consumos de serviços de bordo e em serviços de manutenção própria e de terceiros; estes se encontram valorizados pelo seu custo de aquisição médio, líquido da sua provisão de obsolescência que em 31 de dezembro de 2015 totalizava MR\$ 62.055 (MR\$ 7.921 em 31 de dezembro de 2014). Os montantes resultantes, não excedem aos respectivos valores de realização.

Em 31 de dezembro de 2015, a Sociedade registrou MR\$ 536.474 (MR\$ 448.865 em 31 de dezembro de 2014) no resultado, principalmente referente ao consumo de serviços de bordo e manutenção, os quais formam parte de Custo das vendas.

53

NOTA 11 – OUTROS ATIVOS FINANCEIROS

A composição dos Outros ativos financeiros é a seguinte:

	Ativos circulante		Ativos não circulante		Total Ativos	
	Em 31 de dezembro de 2015 MR\$	Em 31 de dezembro de 2014 MR\$	Em 31 de dezembro de 2015 MR\$	Em 31 de dezembro de 2014 MR\$	Em 31 de dezembro de 2015 MR\$	Em 31 de dezembro de 2014 MR\$
(a) Outros ativos financeiros						
Fundos de investimentos privados	1.752.513	1.277.040	-	-	1.752.513	1.277.040
Depósitos em garantia (aeronaves)	64.554	22.466	228.364	186.346	292.918	208.812
Certificado de depósito (CDB)	-	48.590	-	-	-	48.590
Garantias de margens de derivativos	17.400	245.847	-	-	17.400	245.847
Outros investimentos	-	11.157	2.491	1.304	2.491	12.441
Bônus nacionais e estrangeiros	620.129	109.199	-	-	620.129	109.199
Outras garantias outorgadas	24.054	7.575	118.461	38.090	142.515	45.665
Subtotal outros ativos financeiros	<u>2.478.650</u>	<u>1.721.854</u>	<u>349.316</u>	<u>225.740</u>	<u>2.827.966</u>	<u>1.947.594</u>
(b) Ativos de hedge						
Juros auferidos desde a última data de pagamento						
Cross currency Swap de moedas	1.550	1.001	-	-	1.550	1.001
Valor justo de derivativos de taxa de juros	-	3	-	-	-	3
Valor justo de derivativos de moeda estrangeira (*)	38.611	-	-	-	38.611	-
Valor justo de derivativos de preço de combustível	24.573	4.737	-	-	24.573	4.737
Subtotal Ativos de hedge	<u>64.734</u>	<u>5.741</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>64.734</u>	<u>5.741</u>
Total Outros ativos financeiros	<u>2.543.384</u>	<u>1.727.595</u>	<u>349.316</u>	<u>225.740</u>	<u>2.892.700</u>	<u>1.953.335</u>

(*) Derivativos de moeda estrangeira correspondem a *forward* e uma combinação de opção.

Os tipos de derivativos dos contratos de *hedge* mantidos pela Sociedade ao fechamento de cada exercício são divulgados na Nota 18

54

NOTA 12 – OUTROS ATIVOS NÃO FINANCEIROS

A composição dos Outros ativos não financeiros é a seguinte:

	Ativos circulante		Ativos não circulante		Total Ativos	
	Em 31 de dezembro de 2015	Em 31 de dezembro de 2014	Em 31 de dezembro de 2015	Em 31 de dezembro de 2014	Em 31 de dezembro de 2015	Em 31 de dezembro de 2014
	MR\$	MR\$	MR\$	MR\$	MR\$	MR\$
(a) Pagamentos antecipados						
Arrendamento de aeronaves	130.049	69.165	88.127	69.595	218.176	138.760
Seguros de aviação e outros	48.451	32.299	-	-	48.451	32.299
Outros	63.476	47.732	131.908	96.818	195.384	144.550
Subtotal pagamentos antecipados	241.976	149.196	220.035	166.413	462.011	315.609
(b) Outros ativos						
Reserva de manutenção de aeronaves (*)	387.013	82.629	251.336	328.274	638.349	410.903
Impostos sobre venda	617.482	413.823	175.954	171.729	793.436	585.552
Outros impostos	16.771	9.331	-	-	16.771	9.331
Contribuições a Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas ("SITA")	1.972	1.591	2.136	1.203	4.108	2.794
Depósitos judiciais	-	-	265.448	240.253	265.448	240.253
Outros	23.431	1.824	4.527	2.709	27.958	4.533
Subtotal outros ativos	1.046.669	509.198	699.401	744.168	1.746.070	1.253.366
Total Outros ativos não financeiros	1.288.645	658.394	919.436	910.581	2.208.081	1.568.975

(*) As reservas de manutenção correspondem a depósitos que a Sociedade entrega ao arrendador, como forma de garantia de cumprimento de manutenção maior de um grupo de aeronaves com arrendamento operacional.

Estes depósitos são calculados em função da operação, medida em ciclos ou horas de voo, são pagos periodicamente, e está contratualmente estipulado que sejam devolvidos à Sociedade cada vez que se efetue uma manutenção maior. Ao final do contrato de arrendamento, as reservas de manutenção não utilizadas são devolvidas à Sociedade ou utilizadas para compensar ao arrendador por qualquer dívida relacionada com as condições de manutenção da aeronave.

Em alguns casos (5 contratos de arrendamento), se o custo de manutenção incorrido pela Sociedade é menor que as reservas de manutenção, o arrendador tem o direito de reter os depósitos em excesso. A Sociedade periodicamente revisa suas reservas de manutenção para garantir que serão recuperadas, e reconhece como uma despesa qualquer montante que é menos que provável de ser recuperado. Desde a fusão com a TAM S.A. e Controladas, em junho de 2012, o custo de manutenção foi maior que as reservas de manutenção respectivas de cada aeronave.

Em 31 de dezembro de 2015 as reservas de manutenção totalizaram MR\$ 638.349 (MR\$ 410.903 em 31 de dezembro de 2014), correspondendo a 9 aeronaves de uma frota total de 328 aeronaves (12 aeronaves de uma frota total de 327 aeronaves em 31 de dezembro de 2014). Todos os contratos de arrendamento operacional que estipulam pagamento de reservas de manutenção expiram até o ano 2023.

As reservas de manutenção são classificadas como circulantes ou não circulantes dependendo das datas em que se espera seja realizado a manutenção correspondente. (Nota 2.23).

NOTA 13 - INVESTIMENTOS EM SUBSIDIÁRIAS

(a) Investimentos em subsidiárias

55

A Sociedade possui investimentos em sociedades que foram reconhecidas como investimento em subsidiárias. Todas as sociedades definidas como subsidiárias foram consolidadas nas demonstrações financeiras da LATAM Airlines Group S.A. e Controladas. Também, foram incluídas na consolidação, sociedades de propósito específico.

A seguir é divulgado detalhe de subsidiárias significativas e informação financeira resumida:

Nome da subsidiaria significativa	País de incorporação	Moeda funcional	Participação	
			At 31 de dezembro de 2015 %	At 31 de diciembre de 2014 %
Lan Perú S.A.	Peru	US\$	69,97858	69,97858
Lan Cargo S.A.	Chile	US\$	99,89803	99,89803
Lan Argentina S.A.	Argentina	ARS	94,99055	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.	Colômbia	COP	99,01646	99,01646
TAM S.A.	Brasil	BRL	99,99938	99,99938

As subsidiárias consolidadas não tem restrições significativas para a transferência de fundos para a controladora.

56

Informações financeiras resumidas de subsidiárias significativas

Nome da subsidiária significativa	Balanço patrimonial 31 de dezembro de 2015						Resultado 31 de dezembro de 2015	
	Ativos		Passivos		Passivos		Recursos	
	Ativos	Ativos	Ativos	Passivos	Passivos	Passivos	Recursos	Lucro
	totais	circulantes	não circulantes	totais	circulantes	não circulantes	Continuados	líquido (prejuízo)
	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS
Lan Perú S.A.	998.423	908.050	90.373	940.815	935.282	5.533	3.594.619	17.989
Lan Cargo S.A.	1.886.147	622.011	1.264.136	847.486	575.657	271.829	927.419	(251.328)
Lan Argentina S.A.	764.388	705.043	59.345	665.315	656.498	8.817	1.480.027	29.048
Transporte Aéreo S.A.	1.292.946	163.049	1.129.897	478.986	173.744	305.242	1.070.560	16.347
Aerolineas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.	492.009	314.887	177.122	453.554	434.389	19.165	820.605	(9.664)
Aerovías de Integración Regional, AIRESSA.	507.776	245.756	262.020	292.871	253.144	39.727	970.882	(113.880)
TAM S.A. (*)	18.396.747	5.272.952	13.123.795	16.397.126	7.666.684	8.730.442	15.164.306	790.960

Nome da subsidiária significativa	Balanço patrimonial em 31 de dezembro de 2014						Resultado 31 de dezembro de 2014	
	Ativos		Passivos		Passivos		Recursos	
	Ativos	Ativos	Ativos	Passivos	Passivos	Passivos	Recursos	Lucro
	totais	circulantes	não circulantes	totais	circulantes	não circulantes	Continuados	líquido (prejuízo)
	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS
Lan Perú S.A.	636.080	569.078	67.002	606.663	602.384	4.279	2.672.730	2.294
Lan Cargo S.A.	1.529.915	664.512	865.403	623.601	316.383	307.218	627.983	(33.755)
Lan Argentina S.A.	619.272	548.513	70.759	534.343	527.503	6.840	1.040.422	(36.062)
Transporte Aéreo S.A.	976.339	212.735	763.604	391.200	158.854	232.346	860.651	(41.476)
Aerolineas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.	335.935	207.996	127.939	308.225	296.745	11.480	605.624	(47.088)
Aerovías de Integración Regional, AIRESSA.	348.822	102.930	245.892	163.983	131.686	32.297	920.126	(188.015)
TAM S.A. (*)	18.109.170	5.103.400	13.005.770	15.431.271	6.053.772	9.377.499	15.580.992	423.208

(*) Aplica-se a informações consolidadas de TAM S.A. e Controladas

57

(b) Participações não controladores

Patrimônio	RUT	País	Em 31 de	Em 31 de	Em 31 de	Em 31 de
			dezembro de	dezembro de	dezembro de	dezembro de
			2015	2014	2015	2014
			%	%	MRS	MRS
Lan Perú S.A.	0-E	Perú	30,00000	30,00000	17.283	8.827
Lan Cargo S.A. y Filiales	93.383.000-4	Chile	0,10605	0,10605	3.803	2.457
Inversiones Lan S.A. y Filiales	96.575.810-0	Chile	0,00000	0,29000	-	13
Promotora Aérea Latinoamericana S.A. y Filiales	0-E	México	51,00000	51,00000	12.042	4.395
Inversora Cordillera S.A. y Filiales	0-E	Argentina	4,22000	4,22000	(5.412)	518
Lan Argentina S.A.	0-E	Argentina	1,00000	1,00000	113	576
Americonsult de Guatemala S.A.	0-E	Guatemala	1,00000	1,00000	20	13
Americonsult Costa Rica S.A.	0-E	Costa Rica	1,00000	1,00000	47	16
Linea Aérea Carguera de Colombia S.A.	0-E	Colômbia	10,00000	10,00000	(3.167)	(2.194)
Aerolíneas Regionales de Integración Aires S.A.	0-E	Colômbia	0,98307	0,98307	2.109	1.817
Transportes Aéreos del Mercosur S.A.	0-E	Paraguay	5,02000	5,02000	4.905	2.192
Multiphas S.A.	0-E	Brasil	27,26000	27,26000	284.597	251.569
Total					316.340	270.399

Resultado	RUT	País	Em 31 de	Em 31 de	Para os exercícios findos em 31 de dezembro de	
			dezembro de	dezembro de	2015	2014
			2015	2014	MRS	MRS
			%	%		
Lan Perú S.A.	0-E	Perú	30,00000	30,00000	5.399	686
Lan Cargo S.A. y Filiales	93.383.000-4	Chile	0,10605	0,10605	(243)	(297)
Inversiones Lan S.A. y Filiales	96.575.810-0	Chile	0,00000	0,29000	-	(35)
Promotora Aérea Latinoamericana S.A. y Filiales	0-E	México	51,00000	51,00000	3.711	981
Aerolineas, Lineas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.	0-E	Ecuador	0,00000	0,00000	-	(12.895)
Inversora Cordillera S.A. y Filiales	0-E	Argentina	4,22000	4,22000	943	636
Lan Argentina S.A.	0-E	Argentina	1,00000	1,00000	204	136
Americonsult de Guatemala S.A.	0-E	Guatemala	1,00000	1,00000	3	10
Americonsult Costa Rica S.A.	0-E	Costa Rica	1,00000	1,00000	17	14
Linea Aérea Carguera de Colombiana S.A.	0-E	Colômbia	10,00000	10,00000	(234)	(1.051)
Aerolíneas Regionales de Integración Aires S.A.	0-E	Colômbia	0,98307	0,98307	(1.119)	(1.849)
Transportes Aéreos del Mercosur S.A.	0-E	Paraguay	5,02000	5,02000	1.746	(941)
Multiphas S.A.	0-E	Brasil	27,26000	27,26000	124.282	92.372
Total					134.709	77.767

58

NOTA 14 - ATIVOS INTANGÍVEIS, EXCETO *GOODWILL*

O detalhamento dos ativos intangíveis é o seguinte:

	Tipos de ativos intangíveis (líquido)		Tipos de ativos intangíveis (bruto)	
	Em 31 de dezembro de 2015	Em 31 de dezembro de 2014	Em 31 de dezembro de 2015	Em 31 de dezembro de 2014
	M R \$	M R \$	M R \$	M R \$
Slots aeroportuários	3.190.171	3.190.171	3.190.171	3.190.171
Loyalty program	1.063.324	1.063.322	1.063.324	1.063.322
Programas informáticos	407.107	336.798	1.265.323	823.013
Programas informáticos em desenvolvimento	292.419	196.692	292.419	196.692
Marcas	206.879	206.883	206.879	206.883
Outros ativos	-	-	3.155	2.146
Total	5.159.900	4.993.866	6.021.271	5.482.227

Movimentação de Intangíveis, exceto *goodwill*:

	Programas informáticos líquido	Programas informáticos em desenvolvimento	Slots aeroportuários (*)	Marcas e Loyalty Program (*)	Outros ativos líquido	Total
	M R \$	M R \$	M R \$	M R \$	M R \$	M R \$
Saldo inicial em 1 de janeiro de 2014	335.282	107.935	3.190.169	1.270.207	190	4.903.783
Adições	39.774	144.801	-	-	-	184.575
Baixas	(3.236)	(8.477)	-	-	-	(11.713)
Traspasso programas informáticos	52.330	(57.134)	-	-	-	(4.804)
Diferença de conversão filiais	(16.419)	(11.937)	(390.163)	(155.350)	-	(573.869)
Amortização	(111.241)	-	-	-	(186)	(111.427)
Variações cambial	40.308	21.504	390.165	155.348	(4)	607.321
Saldo final em 31 de dezembro de 2014	336.798	196.692	3.190.171	1.270.205	-	4.993.866
Saldo inicial em 1 de janeiro de 2015	336.798	196.692	3.190.171	1.270.205	-	4.993.866
Adições	16.692	168.734	-	-	-	185.426
Baixas	(16.015)	(623)	-	(4)	-	(16.642)
Traspasso programas informáticos	103.272	(109.747)	-	-	-	(6.475)
Diferença de conversão filiais	(46.983)	(54.514)	(1.232.202)	(490.615)	-	(1.824.314)
Amortização	(118.764)	-	-	-	-	(118.764)
Variações cambial	132.107	91.877	1.232.202	490.617	-	1.946.803
Saldo final em 31 de dezembro de 2015	407.107	292.419	3.190.171	1.270.203	-	5.159.900

A amortização de cada exercício é reconhecida na demonstração do resultado consolidado das despesas administrativas. A amortização acumulada dos programas de informática em 31 de dezembro de 2015 totalizava M R \$ 858.216 (M R \$ 486.215 em 31 de dezembro de 2014). A amortização acumulada de outros ativos intangíveis, identificáveis em 31 de dezembro de 2015 totalizava M R \$ 3.155 (M R \$ 2.146 em 31 de dezembro de 2014).-

(*) Ver Nota 2.5.

59

NOTA 15 – *GOODWILL*

O *Goodwill* em 31 de dezembro de 2015, totalizou M R \$ 8.905.189 (M R \$ 8.801.056 em 31 de dezembro de 2014). O movimento de *Goodwill*, separados por UGC, compreende o seguinte:

Movimento do *Goodwill*, separado por UGC:

	Transporte aéreo	Programa de coalizão e fidelização Multiplus	Total
	M R \$	M R \$	M R \$
Saldo inicial em 1 de janeiro de 2014	6.992.748	1.739.539	8.732.287
Aumento (diminuição) pela variação cambial	(876.827)	(212.748)	(1.089.575)
Outros	69.552	-	69.552
Variação cambial	876.043	212.749	1.088.792
Saldo final em 31 de dezembro de 2014	7.061.516	1.739.540	8.801.056
Saldo inicial em 1 de janeiro de 2015	7.061.516	1.739.540	8.801.056
Aumento (diminuição) pela variação cambial	(2.644.459)	(671.900)	(3.316.359)
Variação cambial	2.748.595	671.897	3.420.492
Saldo final em 31 de dezembro de 2015	7.165.652	1.739.537	8.905.189

A Sociedade possui duas unidades geradoras de caixa (UGC), “Transporte aéreo” e “Programa de coalizão e fidelização Multiplus”. A UGC de “Transporte aéreo” considera o transporte de passageiros e cargas, tanto nos mercados domésticos do Chile, Peru, Argentina, Colômbia, Equador e Brasil, através de várias rotas regionais e internacionais na América, Europa e Oceania, enquanto o UGC de “Programa de coalizão e fidelização Multiplus” trabalha com uma rede empresas associadas integradas no Brasil.

O valor recuperável de todas as UGC e segmentos operacionais foram determinados com base em cálculos do valor em uso. Esses cálculos usam projeções de fluxo de caixa antes de impostos com base em orçamentos financeiros aprovados pela Administração. Os fluxos de caixa para além do período orçado são extrapolados utilizando as taxas de crescimento e volumes médios estimados, que não excedam as taxas médias de crescimento de longo prazo.

Dadas as expectativas de crescimento e os longos ciclos de investimento característicos da indústria, são utilizadas projeções de dez anos.

A administração determina as taxas de volume anual de crescimento, desconto, inflação e da taxa de câmbio para cada unidade geradoras de caixa, assim como o preço de combustível com base em seus pressupostos fundamentais. A taxa de crescimento anual é calculada através do desempenho passado e as expectativas da administração para o desenvolvimento do mercado em cada país que atua. As taxas de desconto utilizadas são em dólares americanos para o UGC “transporte aéreo” e em Reais para a UGC “Programa de coalizão e fidelização Multiplus”, tanto antes de impostos, e refletem riscos específicos relacionados ao país de cada uma das operações. As taxas de inflação e taxas de câmbio são baseadas em dados nacionais disponíveis e as informações fornecidas pelo Banco Central dos vários países onde opera, e o preço do combustível é determinado com base nos níveis de produção estimados, ambiente competitivo de mercado em que operam e sua estratégia de negócios em si.

As principais premissas utilizadas nos cálculos, realizado em 31 de dezembro de 2015 e 2014 são apresentados a seguir.

60

		UGC Transporte aéreo	UGC Programa de coalizão e fidelização Multiplus: (2)
Taxa de crescimento no longo prazo anual (terminal)	%	1,5 e 2,5	4,7 e 6,4
Tipo de cambio entre: (1)	R\$/US\$	4,15 e 5,21	4,15 e 5,21
Taxa de desconto baseia-se no custo médio ponderado do capital (WACC - Weighted Average Cost of Capital)	%	10,5 e 11,5	-
Taxa de desconto: baseia-se no custo de capital próprio (CoE - Cost of Equity)	%	-	19,0 e 23,0
Preço do combustível a partir de curvas de preços dos mercados futuros de commodities	US\$/baril	60-70	-

(1) Em linha com as expectativas do Banco Central do Brasil.

(2) Os fluxos, à igual que as taxas de crescimento e desconto, são denominadas em reais.

O resultado do teste de *impairment*, que inclui uma análise de sensibilidade das principais variáveis, mostrou que os valores recuperáveis calculados excedem ao valor contábil dos ativos líquidos da unidade geradora de caixa respectiva, portanto, não foi detectado *impairment*.

As UGC são sensíveis a taxas de crescimento anual, descontos e taxas de cambio. A análise de sensibilidade inclui o impacto individual das variações das estimativas críticas na determinação dos montantes a recuperar, a saber:

	Aumento WACC máxima	Aumento CoE máxima	Diminuição o taxa de crescimento terminal mínima
	%	%	%
UGC Transporte aéreo	11,5	-	1,5
UGC Programa de coalizão e fidelidade Multiplus	-	23,0	4,4

Em nenhum dos casos anteriores foi apresentado um *impairment* das unidades geradoras de caixa.

61

NOTA 16 - IMOBILIZADO

A composição por categorias do Imobilizado é a seguinte:

	Custo original		Depreciação acumulada		Valor líquido	
	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de
	2015	2014	2015	2014	2015	2014
	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS
Construções em andamento (*)	4.462.452	2.489.600	-	-	4.462.452	2.489.600
Terrenos	176.938	154.028	-	-	176.938	154.028
Edifícios	514.715	662.353	(157.461)	(218.752)	357.254	443.601
Equipamentos de voo	37.813.162	23.003.627	(9.342.090)	(4.702.961)	28.471.072	18.300.666
Aeronaves próprias	35.605.513	20.005.239	(8.585.414)	(3.739.143)	27.020.099	16.266.096
Outros (**)	2.207.649	2.998.388	(756.676)	(963.818)	1.450.973	2.034.570
Maquinária	142.795	174.863	(82.860)	(111.823)	59.935	63.040
Equipamentos de tecnologias da informação	601.703	499.918	(430.325)	(364.428)	171.378	135.490
Instalações fixas e acessórios	699.061	257.890	(351.698)	(141.594)	347.363	116.296
Equipamentos de transporte	390.469	254.945	(250.091)	(141.979)	140.378	112.966
Beneficiárias em bens arrendados	485.394	383.104	(274.191)	(232.968)	211.203	150.136
Outros imobilizados	12.807.360	12.012.901	(4.492.065)	(5.363.280)	8.315.295	6.649.621
Aeronaves em leasing financeiro	12.305.605	11.594.969	(4.376.038)	(5.273.774)	7.929.567	6.321.195
Outros	501.755	417.932	(116.027)	(89.506)	385.728	328.426
Total	58.094.049	39.893.229	(15.380.781)	(11.277.785)	42.713.268	28.615.444

(*) Inclui os adiantamentos pagos aos fabricantes de aeronaves MRS\$ 3.688.404 (MRS\$ 2.168.320 em 31 de dezembro de 2014)

(**) Considerado principalmente rotável e ferramentas

62

(a) A movimentação nas distintas categorias de Imobilizado:

	Construções em andamento	Terrenos	Edifícios líquido	Equipamentos de voo líquido	Equipamentos de tecnologia da informação e acessórios	Instalações fixas e acessórios líquido	Veículos líquido	Beneficiárias em bens arrendados líquido	Outros imobilizados líquido	Imobilizado líquido
	MR\$	MR\$	MR\$	MR\$	MR\$	MR\$	MR\$	MR\$	MR\$	MR\$
Saldo inicial em 1 de janeiro de 2014	2.011.473	139.035	402.423	15.946.355	108.272	108.517	4.084	39.283	6.958.829	25.728.224
Adições	71.730	8.750	39.441	2.902.318	53.943	5.114	3.683	-	38.281	3.445.790
Desapropriações	-	-	-	(1.575.817) (*)	(134)	-	(0)	-	(746)	(1.576.707)
Baixas	(1.708)	-	(986)	(95.254)	(475)	(532)	(120)	647	(79.005)	(177.433)
Despesas por depreciação	-	-	(12.868)	(1.017.070)	(39.750)	(20.894)	(2.550)	(44.757)	(671.186)	(1.829.073)
Diferença de conversão filiais	2.312	(11.658)	(29.921)	(145.671)	(8.696)	(1.649)	864	-	(249.486)	(465.965)
Outros incrementos (diminuições)	115.981	-	(12.721)	239.666	7.650	3.320	(1.527)	139.384	(395.867)	(21.328)
Total variações	188.315	(2.908)	(11.685)	308.166	10.538	(16.641)	340	95.274	(1.053.479)	(482.000)
Ajuste por conversão	289.812	17.898	52.783	2.216.933	16.679	14.420	795	15.579	744.271	3.369.170
Saldo final em 31 de dezembro de 2014	2.489.600	154.028	443.601	18.471.454	135.489	116.296	5.219	150.136	6.649.621	28.615.444
Saldo inicial em 1 de janeiro de 2015	2.489.600	154.028	443.601	18.471.454	135.489	116.296	5.219	150.136	6.649.621	28.615.444
Adições	134.916	-	1.688	4.670.454	53.581	5.530	996	40.896	201.486	5.109.547
Desapropriações	-	-	(1.708)	(257.925) (*)	(87)	-	(26)	-	(199)	(259.846)
Baixas	(4.838)	-	(3.675)	(130.465)	(338)	(1.670)	(13)	-	(29.494)	(170.493)
Despesas por depreciação	-	-	(21.586)	(1.742.891)	(53.616)	(38.596)	(1.263)	(46.101)	(575.457)	(2.401.510)
Diferença de conversão filiais	(3.544)	(37.912)	(54.617)	(395.249)	(20.065)	(46.872)	(2.066)	(5.755)	(836.115)	(1.402.237)
Outros incrementos (diminuições)	479.788	(2.381)	(133.152)	(557.463)	994	205.136	1.086	2.450	(16.783)	(20.723)
Total variações	606.302	(40.293)	(215.111)	1.586.461	(20.131)	123.528	(1.288)	(8.330)	(1.256.400)	774.738
Ajuste por conversão	1.366.550	63.203	128.764	8.607.515	56.020	107.539	2.024	69.397	2.922.074	13.323.086
Saldo final em 31 de dezembro de 2015	4.462.452	176.938	357.254	28.665.430	171.378	347.363	5.955	211.203	8.315.295	42.713.268

(*) Durante o primeiro semestre de 2014 foi realizada a venda e posterior arrendamento de quatro aeronaves Boeing 777-300ER.

(**) Durante o primeiro semestre de 2015 foi realizada a venda de três aeronaves Airbus A340.

Durante o segundo semestre de 2015 foi realizada a venda de sete aeronaves Dash 200.

Durante o segundo semestre de 2015 foi realizada a venda de duas aeronaves Airbus A319.

63

(b) Composição da frota

Aeronave	Modelo	Aeronaves incluídas no imobilizado da Sociedade		Arrendamentos operacionais		Total frota	
		Em 31 de dezembro de 2015	Em 31 de dezembro de 2014	Em 31 de dezembro de 2015	Em 31 de dezembro de 2014	Em 31 de dezembro de 2015	Em 31 de dezembro de 2014
Boeing 767	300ER	34	34	4	4	38	38
Boeing 767	300F	8 (2)	8 (1)	3	3	11 (2)	11 (1)
Boeing 777	300ER	4	4	6	6	10	10
Boeing 777	Freighter	2 (3)	2	2	2	4 (3)	4
Boeing 787	800	6	6	4	4	10	10
Boeing 787	900	3	-	4	-	7	-
Airbus A319	100	38	40	12	12	50	52
Airbus A320	200	95	95	59	63	154	158
Airbus A321	200	26	18	10	3	36	21
Airbus A330	200	8	8	2	5	10	13
Airbus A340	300	-	3	-	-	-	3
Airbus A350	900	1	-	-	-	1	-
Bombardier	Dhc8-200	-	2	-	5	-	7
Total		225	220	106	107	331	327

(1) Duas aeronaves arrendadas para FEDEX

(2) Três aeronaves arrendadas para FEDEX

(3) Uma aeronave arrendada para DHL

(c) Método utilizado para a depreciação do Imobilizado:

	Método de depreciação	Vida útil	
		mínima	máxima
Edifícios	Linear sem valor residual	20	50
Equipamentos de voo	Linear, com valor residual de 20% na frota curto alcance e 36% na frota longo alcance (*)	5	20
Equipamentos de tecnologias da informação	Linear sem valor residual	5	10
Instalações fixas e acessórios	Linear sem valor residual	10	10
Veículos a motor	Linear sem valor residual	10	10
Beneficiárias em bens arrendados	Linear sem valor residual	5	5
Outros imobilizado	Linear com valor residual de 20% na frota curto alcance e 36% na frota longo alcance (*)	10	20

(*) Exceto no caso de certos componentes técnicos, os quais se depreciam com base nos ciclos e horas voadas.

As aeronaves com cláusula de *remarketing* (**) sob a forma de arrendamento financeiro, são depreciadas de acordo com a vigência de seus contratos, entre 12 e 18 anos. Os seus valores residuais são estimados de acordo com o valor de mercado que terão no final de tais contratos.

(**) Aeronaves com cláusula de *remarketing* são aquelas que têm obrigação de venda no final do contrato.

O débito no resultado por depreciação do exercício, que está incluído na demonstração do resultado consolidado, totalizava MR\$ 2.481.510 (MR\$ 1.829.073 em 31 de dezembro de 2014). Esta alocação é reconhecida nas rubricas custo das vendas e despesas com administração na demonstração do resultado consolidado.

(d) Informações adicionais Imobilizado:

i) Imobilizado entregue em garantia:

64

No exercício findo em 31 de dezembro de 2015, foram agregadas as garantias diretas de oito aeronaves Airbus A321-200 e três aeronaves Boeing 787-9 e uma Airbus A350. Adicionalmente, produto do plano de transferência de frota entre TAM Linhas Aéreas S.A. a LATAM Airlines Group S.A., foi acrescentada a garantia direta de uma aeronave Airbus A320-200.

Detalhamento do Imobilizado entregue em garantia:

Credor da garantia	Ativos comprometidos	Frota	Em 31 de dezembro de 2015		Em 31 de dezembro de 2014	
			Dívida vigente MRS	Valor contábil MRS	Dívida vigente MRS	Valor contábil MRS
Wilmington Trust Company	Aviões e motores	Airbus A321 / A350	1.462.812	1.869.099	-	-
		Boeing 767	3.543.044	4.765.968	2.659.682	3.392.916
		Boeing 777 / 787	2.780.448	3.258.817	1.202.255	1.378.005
Banco Santander S.A.	Aviões e motores	Airbus A319	228.536	372.467	176.154	266.908
		Airbus A320	2.048.778	2.925.445	1.553.898	2.094.961
		Airbus A321	141.877	177.200	105.555	119.957
BNP Paribas	Aviões e motores	Airbus A319	604.572	897.315	464.075	632.449
		Airbus A320	568.172	753.458	431.112	552.174
Credit Agricole	Aviões e motores	Airbus A319	147.426	328.507	148.208	321.501
		Airbus A320	450.376	838.462	418.389	582.930
		Airbus A321	197.548	379.769	160.137	169.835
JP Morgan	Aviões e motores	Boeing 777	840.567	1.028.392	630.749	738.872
Wells Fargo	Aviões e motores	Airbus A320	1.091.306	1.359.929	812.662	956.402
Bank Of Utah	Aviões e motores	Airbus A320	937.519	1.220.535	688.646	868.827
Natixis	Aviões e motores	Airbus A320	219.540	317.675	129.660	148.604
		Airbus A321	1.613.467	2.822.686	1.076.866	1.296.752
Citibank N.A.	Aviões e motores	Airbus A320	496.437	675.210	378.750	389.226
		Airbus A321	193.147	285.527	148.312	157.916
HSBC	Aviões e motores	Airbus A320	209.231	250.848	156.729	157.624
KfW IPEX-Bank	Aviões e motores	Airbus A320	53.078	65.749	42.733	46.526
PK AirFinance US, Inc.	Aviões e motores	Airbus A320	244.105	190.129	185.193	186.205
Total garantias diretas			18.071.986	24.783.187	11.569.765	14.458.590

Os montantes da dívida vigente são divulgados pelo seu valor nominal. O valor contábil corresponde aos bens outorgados como garantia.

Adicionalmente, existem garantias indiretas associadas a ativos registrados no Imobilizado cuja dívida total em 31 de dezembro de 2015 totalizava MRS\$ 5.119.536 (MRS\$ 4.319.664 em 31 de dezembro de 2014). O valor contábil dos ativos com garantias indiretas em 31 de dezembro de 2015 totalizava o montante de MRS\$ 7.815.867 (MRS\$ 6.202.586 em 31 de dezembro de 2014).

65

ii) Compromissos e outros

Os bens totalmente depreciados e compromissos de compras futuras são os seguintes:

	Em 31 de dezembro de 2015 MRS	Em 31 de dezembro de 2014 MRS
Valor original do imobilizado totalmente depreciado ainda em uso	506.710	369.106
Compromissos pela aquisição de aeronaves (*)	77.315.040	57.108.300

(*) De acordo com a lista de preços do fabricante.

Compromissos existentes pela aquisição de aeronaves:

Fabricante de aeronaves	ano de entrega						
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Total
Airbus S.A.S.	23	24	24	10	14	13	108
A320-NEO	2	18	16	8	8	-	52
A321	15	-	-	-	-	-	15
A321-NEO	-	-	6	-	4	5	15
A350	6	6	2	2	2	8	26
The Boeing Company	4	1	4	6	-	-	15
B777	-	-	-	2	-	-	2
B787-8	-	-	-	4	-	-	4
B787-9	4	1	4	-	-	-	9
Total	27	25	28	16	14	13	123

Em julho de 2014 foi assinado o cancelamento de 4 aeronaves Airbus A320 e a conversão de 12 aeronaves Airbus A320 por 12 aeronaves Airbus A320 NEO. Em dezembro de 2014 foi assinado a conversão de 4 aeronaves Airbus A320 por 4 Airbus A320 NEO e a conversão de 9 aeronaves Airbus A321 por 9 Airbus A321 NEO. Em setembro de 2015 foi assinado a conversão de 6 aeronaves Airbus A320-900 por 6 aeronaves Airbus A350-1000.

Em 31 de dezembro de 2015, fruto dos diferentes contratos de compra de aeronaves firmados com a Airbus S.A.S., resta a receber 82 aeronaves Airbus da família A320, com entrega entre 2016 e 2021, e 26 aeronaves Airbus da família A350 com datas de entrega desde 2016.

O montante aproximado, de acordo com a lista de preço do fabricante, é de MRS\$ 63.648.240. Além disso, a Sociedade mantém opções de compra vigentes para 5 aeronaves Airbus A350.

Em abril de 2015 foi assinado a conversão de 8 aeronaves Boeing 787-8 por 8 aeronaves Boeing 787-9.

Em 31 de dezembro de 2015, fruto dos diversos contratos de compra de aeronaves assinados com The Boeing Company, ainda resta receber 13 aeronaves 787 Dreamliner, cujas entregas serão entre os anos 2016 e 2019, e 2 aeronaves 777, cujas entregas foram prevista para o ano 2019.

O montante aproximado, de acordo com os preços de lista dos fabricantes, é de MRS\$ 13.666.800.

| DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

66

iii) Custos por juros capitalizados no Imobilizado.

		Para os exercícios findos em 31 de dezembro de	
		2015	2014
Taxa média de capitalização de juros capitalizados	%	2,79	2,84
Custos de juros capitalizados	MRS	74.812	43.155

iv) Arrendamento financeiro

O detalhamento dos principais arrendamentos financeiros é o seguinte:

Arrendador	Aeronave	Modelo	Em 31 de dezembro de 2015	Em 31 de dezembro de 2014
Agonandra Statutory Trust	Airbus A319	100	-	4
Agonandra Statutory Trust	Airbus A320	200	2	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	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	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	2
Linnet Leasing Limited	Airbus A320	200	-	4
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	-
Pochard Leasing LLC	Boeing 767	300ER	2	2
Quetro Leasing LLC	Boeing 767	300ER	3	3
SG Infrastructure Italia S.R.L.	Boeing 777	300ER	1	1
St. Alcyone LTD (Shova)	Airbus A320	200	1	1
TMF Interlease Aviation B.V.	Airbus A320	200	-	1
TMF Interlease Aviation B.V.	Airbus A330	200	1	1
TMF Interlease Aviation II B.V.	Airbus A319	100	5	5
TMF Interlease Aviation II B.V.	Airbus A320	200	2	2
Trichahue Leasing LLC	Boeing 767	300ER	3	3
Wacapou Leasing S.A	Airbus A320	200	1	1
Total			66	71

67

Os contratos de arrendamento financeiro, nos quais a sociedade matriz atua como arrendatária de aeronaves estabelecem um prazo entre 12 e 18 anos e pagamentos das obrigações semestrais, trimestrais e mensais.

Adicionalmente, o arrendatário terá como obrigações contratar e manter vigentes a cobertura de seguros das aeronaves, realizar a manutenção destas e arcar com os custos e atualizar os certificados de aero navegabilidade.

Os bens adquiridos sob a modalidade de leasing financeiro estão classificados na rubrica Outros imobilizados. Em 31 de dezembro de 2015, a Sociedade registra sob esta modalidade sessenta e seis aeronaves (setenta e uma aeronaves em 31 de dezembro de 2014).

Em 31 de dezembro de 2015, produto do plano de transferência de frota entre TAM Linhas Aéreas S.A. a LATAM Airlines Group S.A., a Sociedade diminuiu o número de aviões em leasing em quatro aeronaves Airbus A319-100 e uma aeronave Airbus A320-200.

O valor contábil dos ativos por arrendamento financeiro, em 31 de dezembro de 2015, totalizava o montante de MRS 7.929.567 (MRS 6.321.195 em 31 de dezembro de 2014).

Os pagamentos mínimos de arrendamentos financeiros são os seguintes:

	Em 31 de dezembro de 2015			Em 31 de dezembro de 2014		
	Valor bruto	Juros	Valor presente	Valor bruto	Juros	Valor presente
	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS
Até um ano	1.409.094	(185.447)	1.223.647	1.072.680	(128.021)	944.659
De um a cinco anos	3.917.441	(294.277)	3.623.164	2.978.105	(260.066)	2.718.039
Mais de cinco anos	371.151	(5.490)	365.661	695.597	(17.023)	678.574
Total	5.697.686	(485.214)	5.212.472	4.746.382	(405.110)	4.341.272

NOTA 17 - IMPOSTOS CORRENTES E DIFERIDOS

No exercício findo em 31 de dezembro de 2015, foi calculada e reconhecida a provisão do imposto da renda com uma taxa de 22,5% para o exercício de 2015, em base ao disposto pela Lei Nº 20.780, publicada no Diário Oficial da República de Chile com data 29 de setembro de 2014.

Entre as principais modificações, encontra-se o aumento progressivo do Imposto de Primeira Categoria, alcançando 27%, a partir do ano 2018, se o “Sistema de Tributação Parcialmente Integrado” (*) é escolhido. Alternativamente, se a Sociedade escolhe o “Sistema de Tributação de Renda Atribuída” (*), a taxa máxima poderia ir até 25% em 2017.

Sendo LATAM Airlines Group S.A. uma sociedade anônima aberta, aplica-se como regra geral o “Sistema de Tributação Parcialmente Integrado”, a menos que uma futura Assembleia Extraordinária de Acionistas da Sociedade determine por um mínimo de 2/3 pelo “Sistema de Tributação de Renda Atribuída”. Esta decisão deve ser tomada o mais tardar, no último trimestre de 2016.

68

Em 08 de fevereiro de 2016, a Lei Nº 20.899 simplificar o sistema de impostos de renda foi publicado, que, entre suas principais alterações, impostas como obrigatórias para a Companhia "Parcialmente Sistema Integrado Tributação" (*) revogando a opção de aderir ao "Sistema Atribuído Renda Tributação" (*), como descrito no parágrafo anterior.

Os efeitos da atualização dos ativos e passivos por impostos diferidos de acordo da mudança de taxas introduzida pela Lei Nº 20.780 em função de seu exercício de reverso, foram contabilizados no resultado do exercício. O efeito sobre o resultado foi de MRS 341.656, e este efeito é explicado por um aumento nos ativos por impostos diferidos por MRS 231, um aumento nos passivos por impostos diferidos por MRS 385.821 e um aumento no patrimônio líquido de impostos diferidos MRS 11.473. O efeito líquido no balanço foi um aumento passivo por impostos diferidos de MRS 385.590.

Os ativos e passivos por impostos diferidos são compensados se houver direito legal à compensação dos ativos e passivos fiscais relacionado a mesma entidade e autoridade fiscal.

(*) O Sistema de Tributação Parcialmente Integrado é um dos regimes tributários aprovados na Reforma Tributária antes indicada, que é baseado na tributação pela percepção dos lucros e Atribuído ao Sistema de Imposto de Renda, e baseado na tributação pelo lucro.

(a) Impostos correntes

(a.1) A composição dos ativos por impostos correntes é a seguinte:

	Ativos circulantes		Ativos não circulantes		Total ativos	
	Em 31 de dezembro de 2015	Em 31 de dezembro de 2014	Em 31 de dezembro de 2015	Em 31 de dezembro de 2014	Em 31 de dezembro de 2015	Em 31 de dezembro de 2014
	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS
Pagamentos provisórios mensais (adiantamentos)	171.557	182.619	-	-	171.557	182.619
Outros créditos a recuperar	78.409	84.882	100.076	46.916	178.485	131.798
Total ativos por impostos correntes	<u>249.966</u>	<u>267.501</u>	<u>100.076</u>	<u>46.916</u>	<u>350.042</u>	<u>314.417</u>

(a.2) A composição dos passivos por impostos correntes é a seguinte:

	Passivos circulantes		Passivos não circulantes		Total passivos	
	Em 31 de dezembro de 2015	Em 31 de dezembro de 2014	Em 31 de dezembro de 2015	Em 31 de dezembro de 2014	Em 31 de dezembro de 2015	Em 31 de dezembro de 2014
	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS
Provisão de imposto da renda	74.195	44.390	-	-	74.195	44.390
Provisão de imposto adicional	1.472	3.127	-	-	1.472	3.127
Total passivos por impostos correntes	<u>75.667</u>	<u>47.517</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>75.667</u>	<u>47.517</u>

69

(b) Impostos diferidos

Os saldos de impostos diferidos são os seguintes:

Origem	Ativos		Passivos	
	Em 31 de dezembro de 2015	Em 31 de dezembro de 2014	Em 31 de dezembro de 2015	Em 31 de dezembro de 2014
	MRS	MRS	MRS	MRS
Depreciações	(55.616)	(62.886)	4.307.061	2.252.365
Ativos em leasing	(98.788)	(272.146)	537.851	221.309
Amortizações	(22.445)	(84.334)	360.464	340.923
Provisões	823.882	1.105.386	(273.445)	172.855
Remensuração de instrumentos financeiros	2.769	717	(29.579)	(33.298)
Prejuízos fiscais	828.079	402.598	(3.114.918)	(1.517.168)
Reavaliação ativo fixo	-	-	(15.935)	(15.935)
Intangíveis	-	-	1.389.921	1.389.923
Outros	(7.353)	(7.404)	7.579	(16.933)
Total	<u>1.470.528</u>	<u>1.081.931</u>	<u>3.168.999</u>	<u>2.794.041</u>

O saldo de ativos e passivos por impostos diferidos compreende principalmente as diferenças temporárias que serão revertidas no longo prazo.

Movimentação dos ativos e passivos por impostos diferidos:

(a) De 1 de janeiro a 31 de dezembro de 2014

	Saldo inicial Ativo (passivo)	Reconhecimento em resultado consolidado	Reconhecimento em outros resultados abrangentes	Variação cambial	Efeito das mudanças nas taxas de		Ajuste por conversão	Saldo final Ativo (passivo)
	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS
Depreciações	(1.346.988)	(171.854)	-	8.675	(513.120)	-	(291.963)	(2.315.250)
Ativos em leasing	(453.907)	117.211	-	7.928	(97.870)	-	(66.818)	(493.456)
Amortizações	(291.319)	(51.587)	-	4.678	(36.506)	-	(50.524)	(425.258)
Provisões	1.230.430	(227.478)	-	(128.833)	(49.612)	-	108.024	932.531
Remensuração de instrumentos financeiro	37.646	(130.977)	117.706	(2.230)	8.559	-	-	34.015
Prejuízos fiscais (*)	1.292.009	322.189	-	(33.896)	372.102	(321.033)	288.395	1.919.766
Reavaliação ativo fixo	43.441	(13.103)	-	(14.951)	-	-	548	15.935
Intangíveis	(1.389.923)	-	-	169.990	-	-	(169.990)	(1.389.923)
Outros	25.281	26.564	-	(63.874)	(13.736)	31.320	3.975	9.530
Total	<u>(853.330)</u>	<u>(129.035)</u>	<u>117.706</u>	<u>(53.513)</u>	<u>(330.183)</u>	<u>(289.713)</u>	<u>(174.042)</u>	<u>(1.712.110)</u>

70

(b) De 1 de janeiro a 31 de dezembro de 2015

	Saldo inicial	Reconhecimento	Reconhecimento	Varição	Outros	Ajuste por	Saldo final
	Ativo	em resultado	em outros resultados	cambial		conversão	Ativo
	M R\$	consolidado	abrangentes	M R\$	M R\$	M R\$	M R\$
Depreciações	(2.315.250)	(850.561)	-	27.401	-	(1.224.266)	(4.362.676)
Ativos em leasing	(493.456)	66.503	-	25.036	-	(234.722)	(636.639)
Amortizações	(425.258)	201.228	-	14.778	-	(173.657)	(382.909)
Provisões	932.531	188.434	15.034	(406.882)	-	368.210	1.097.327
Remensuração de instrumentos financeiros	34.015	45.852	(51.250)	(10.200)	-	13.931	32.348
Prejuízos fiscais (*)	1.919.766	1.057.254	-	(107.049)	-	1.073.025	3.942.996
Revalorização ativo fixo	15.935	41.066	-	(47.221)	-	6.155	15.935
Intangíveis	(1.389.923)	-	-	536.859	-	(536.857)	(1.389.921)
Outros	9.529	186.336	-	(176.389)	(28.434)	(5.973)	(14.931)
Total	(1.712.111)	936.112	(36.216)	(143.667)	(28.434)	(714.154)	(1.698.470)

(*) Em relação ao Programa de Recuperação Fiscal (REFIS), criado na Lei nº 11.941/09 e à Medida Provisória nº 651/2014, aprovado pelo Congresso Nacional e convertida na Lei nº 13.043 / 14, inciso VIII, do artigo 33, e em relação ao Programa de Recuperação Fiscal (REFIS), a TAM Linhas Aéreas S.A. beneficiou-se da medida que estabelece que os contribuintes podem antecipar pagando seu passivo fiscal corrente com a utilização de créditos fiscais relativos a prejuízos fiscais em um máximo de 70% do total da dívida, e pagar os outros 30% em dinheiro. A sociedade aderiu ao programa e pagou sua dívida através deste mecanismo.

Considerando o acima exposto, durante o ano de 2014 a sociedade TAM Linhas Aéreas S.A. diminuiu seus passivos associados com o programa REFIS usando seus ativos por impostos diferidos relacionados com a sua perda fiscal de MR\$ 321.033, isto não gerou nenhum efeito sobre as Despesas com impostos sobre os lucros.

Impostos diferidos não reconhecidos	Em 31 de dezembro de 2015	Em 31 de dezembro de 2014
	M R\$	M R\$
Prejuízos fiscais	60.575	7.387
Total de impostos diferidos ativos não reconhecidos	60.575	7.387

Os ativos por impostos diferidos originários de prejuízos fiscais pendentes de compensação são reconhecidos na medida da perspectiva de realização do correspondente benefício fiscal através de benefícios fiscais futuros. Durante o ano de 2015, a Sociedade não reconheceu ativos por impostos diferidos por MR\$ 60.575 (MR\$ 7.387 em 31 de dezembro de 2014) correspondentes a prejuízos fiscais no montante de MR\$ 178.168 (MR\$30.865 em 31 de dezembro de 2014) para compensar em exercícios futuros contra benefícios fiscais.

71

As despesas (receitas) dos impostos diferidos e imposto de renda:

	Para os exercícios findos em 31 de dezembro de	
	2015	2014
	M R\$	M R\$
Despesa com impostos corrente		
Despesas com imposto corrente	310.506	231.411
Ajustes ao impostos corrente do exercício anterior	(1.677)	(5.025)
Despesa líquida total com imposto corrente	308.829	226.386
Despesa com impostos diferidos		
Despesa sobre impostos diferidos relativos à criação e reversão de diferenças temporárias	(936.115)	471.558
Reduções (aumentos) do valor de impostos diferidos ativos por avaliação de recuperação	-	(866)
Despesa líquida total com impostos diferidos	(936.115)	470.692
Despesa com impostos de renda	(627.286)	697.078

Composição da despesa (receita) com imposto de renda:

	Para os exercícios findos em 31 de dezembro de	
	2015	2014
	M R\$	M R\$
Despesa com impostos correntes, líquido, operações no exterior	298.491	217.997
Despesa com impostos correntes, líquido, operações no país (Chile)	10.338	8.389
Despesa com impostos correntes, líquido, total	308.829	226.386
Despesa com impostos diferidos, líquido, operações no exterior	(983.982)	408.116
Despesa com impostos diferidos, líquido, operações no país (Chile)	47.867	62.576
Despesa com impostos diferidos, líquido, total	(936.115)	470.692
Despesa com impostos de renda	(627.286)	697.078

72

Lucro antes de impostos pela alíquota de imposto no Chile (22,5% y 21% em 31 de dezembro de 2015 e 2014, respectivamente).

	Para os exercícios findos em 31 de dezembro de		Para os exercícios findos em 31 de dezembro de	
	2015	2014	2015	2014
	MRS	MRS	%	%
Despesas com impostos utilizando a alíquota legal (*)	(305.602) (*)	27.531	22,50 (*)	21,00
Efeito tributário por mudança de taxa legal	-	341.656	-	463,55
Efeito de diferentes alíquotas tributárias em outros países	(72.397)	287.931	5,48	347,37
Efeito tributário de receitas não tributáveis	(380.715)	(148.657)	26,75	(188,12)
Efeito tributário de despesas não dedutíveis	129.193	201.515	(9,73)	273,55
Outros incrementos (diminuições)				
em débito por impostos legais	2.235	(12.898)	(0,15)	(14,99)
Total de ajustes à despesa por impostos utilizando a alíquota legal	(321.684)	669.547	22,35	881,36
Despesa com impostos utilizando a taxa efetiva	(627.286)	697.078	44,85	902,36

(*) Com data 29 de setembro de 2014 foi publicada no Diário Oficial da República de Chile, a Lei. N° 20.780 que “Modifica o sistema de tributação da renda e introduz diversos ajustes no sistema tributário”. Entre as principais reformas tributárias que a lei contém, modifica-se em forma gradual desde o ano 2014 até o ano 2018 a Taxa de Imposto de Primeira Categoria a ser declarada e paga a partir do exercício fiscal de 2015.

Assim, em 31 de dezembro de 2015, a Sociedade apresenta a conciliação da despesa de imposto e taxa de imposto legal considerando o aumento de taxa.

Impostos diferidos relativos a transações impactando diretamente o patrimônio líquido:

	Para os exercícios findos em 31 de dezembro de	
	2015	2014
	MRS	MRS
Efeito por imposto diferido dos componentes de outros resultados abrangentes	(36.215)	100.076
Efeito tributário por mudança de taxa legal em outros resultados abrangentes (*)	-	17.632
Tributação diferida relativa a transações impactando diretamente o patrimônio líquido	(4.986)	(7.964)
Efeito tributário por mudança de taxa legal em patrimônio líquido	-	(6.160)

(*) Corresponde o imposto por aumento na mudança da taxa Lei N°20.780, por reforma tributária, publicada no Diário Oficial da República de Chile com data 29 de setembro de 2014.

73

NOTA 18 - OUTROS PASSIVOS FINANCEIROS

A composição de Outros passivos financeiros é a seguinte:

	Em 31 de dezembro de 2015	Em 31 de dezembro de 2014
	MRS	MRS
Circulante		
(a) Empréstimos provisionados a juros	5.896.818	3.711.726
(b) Instrumentos derivativos não designados como <i>hedge</i>	-	3.161
(c) Instrumentos derivativos designados como <i>hedge</i>	523.591	600.415
Total circulante	6.420.409	4.315.302
Não circulante		
(a) Empréstimos provisionados a juros	29.349.480	19.551.452
(c) Instrumentos derivativos designados como <i>hedge</i>	62.977	75.242
Total não circulante	29.412.457	19.626.694

(a) Empréstimos provisionados a juros

Obrigações com instituições financeiras e títulos de dívida:

	Em 31 de dezembro de 2015	Em 31 de dezembro de 2014
	MRS	MRS
Circulante		
Empréstimos a exportadores	1.512.755	869.315
Empréstimos bancários	313.118	262.196
Obrigações garantidas	2.308.315	1.335.904
Outras Obrigações garantidas	126.957	84.462
Subtotal empréstimos bancários	4.261.145	2.551.877
Obrigações com o público	42.949	56.327
Arrendamentos financeiros	1.268.509	968.222
Outros empréstimos	324.215	135.300
Total circulante	5.896.818	3.711.726

	Em 31 de dezembro de 2015 MRS	Em 31 de dezembro de 2014 MRS
Não circulante		
Empréstimos bancários	2.202.807	1.104.095
Obrigações garantidas	16.099.471	10.165.325
Outras Obrigações garantidas	-	86.306
Subtotal empréstimos bancários	18.302.278	11.355.726
Obrigações com o público (1)	5.056.255	2.952.316
Arrendamentos financeiros	3.966.414	3.571.314
Outros empréstimos	2.024.533	1.672.096
Total não circulante	29.349.480	19.551.452
Total obrigações com instituições financeiras	35.246.298	23.263.178

(1) Em 09 de junho de 2015, LATAM Airlines Group S.A., emitiu e colocou no mercado internacional, sob a Norma 144-A e a Regulação S das leis de valores dos Estados Unidos da América, bônus não garantido de longo prazo por um valor de R\$ 1.551.300.000, com vencimento em 2020, a uma taxa de juros de 7,25% anual.

Tal como se informou nos fatos essenciais de 20 de maio e 5 de junho de 2015, a emissão e colocação dos Bônus 144-A terá por objeto: (i) financiar a recompra, troca e resgate dos bônus garantidos de longo prazo emitidos pela sociedade TAM Capital 2 Inc., baixo a Norma 144-A e a Regulação S das leis de valores dos Estados Unidos da América, com vencimento no ano 2020; e (ii) no caso de haver qualquer remanescente, financiar outros fins corporativos gerais. Os bônus supracitado da TAM Capital 2 Inc. foram resgatados em sua totalidade (R\$ 930.780.000) por um processo de troca pelos novos bônus com data 9 de junho de 2015 e posteriormente os bônus restantes foram resgatados através da execução da opção de pré-pago com data 18 de junho de 2015.

Todos os passivos sobre os quais incidem juros são registrados de acordo com o método da taxa efetiva. De acordo com as normas IFRS, no caso de empréstimos com taxa de juros fixa, a taxa efetiva determinada não varia ao longo do empréstimo, enquanto que no caso de empréstimos com taxa de juros variável, a taxa efetiva muda na data de cada pagamento de juros da dívida.

Os saldos por moeda que compõem os empréstimos:

	Em 31 de dezembro de 2015	Em 31 de dezembro de 2014
Tipo de moeda	M R \$	M R \$
Peso argentino	-	103.733
Real brasileiro	13.226	141.868
Peso chileno (U.F.)	821.660	498.340
Euro	-	1.453
Dólar norte americano	34.411.413	22.517.784
Total	35.246.299	23.263.178

75

Empresas classificadas pelo grau de investimento no S.A. de Acreditados

Nome de empresa de referência: LATAM Airlines Group S.A. e Controladas, Prt 892.002-7, Chile.

Razão social	País de origem	Descrição da empresa	Moeda	Valores nominais						Valores contábeis						
				Mais de US\$ 90 dias	Mais de US\$ 90 dias a um mês	Mais de US\$ 90 dias a um mês	Mais de US\$ 90 dias a um mês	Total		Mais de US\$ 90 dias	Mais de US\$ 90 dias a um mês	Mais de US\$ 90 dias a um mês	Mais de US\$ 90 dias a um mês	Total		
				anos	anos	anos	anos	nominal		anos	anos	anos	anos	valor	tipo de ativo	
credora	credora	credora	credora	anos	anos	anos	anos	nominal		anos	anos	anos	anos	valor	tipo de ativo	
Empresas a se pagar																
Empresas a se pagar																
7.912.000-8 BRVA	Chile	US\$	390.480	-	-	-	-	390.480	391.195	-	-	-	-	391.195	Em Vencimento	1,00
97.034.000-7 CANTANDER	Chile	US\$	390.480	-	-	-	-	390.480	390.142	Em Vencimento	1,00	1,00	1,00	390.142	Em Vencimento	1,00
97.930.000-7 ESTADRO	Chile	US\$	214.764	-	-	-	-	214.764	215.108	-	-	-	-	215.108	Em Vencimento	1,05
97.004.000-3 CHILE	Chile	US\$	195.240	-	-	-	-	195.240	195.243	-	-	-	-	195.243	Em Vencimento	1,42
97.001.000-4 CHILE	Chile	US\$	273.336	-	-	-	-	273.336	273.535	-	-	-	-	273.535	Em Vencimento	1,18
97.951.000-4 HSBC	Chile	US\$	48.858	-	-	-	-	48.858	49.812	-	-	-	-	49.812	Em Vencimento	0,66
Empresas bancárias																
97.622.000-9 COBRANCA	Chile	UF	68.846	286.537	413.272	135.766	-	824.461	72.718	286.533	407.603	135.243	-	621.657	Trinacional	4,18
0-6 BLANCK	Chile	US\$	-	29.286	107.382	58.572	-	195.240	523	29.286	105.918	58.084	-	193.811	Setorial	4,58
0-6 BUNQ BANK SE	Chile	US\$	-	-	599.441	-	-	599.441	55	-	599.441	-	-	599.496	Trinacional	1,67
97.036.000-8 SANDTANDER	Chile	US\$	-	-	885.245	-	-	885.245	2.538	-	885.245	-	-	1.817.083	Trinacional	2,24
Obrigações com o público																
0-6 BANK OF YORK	Chile	US\$	-	-	-	1.952.400	-	1.952.400	9.315	-	-	1.901.489	-	880.764	Em Vencimento	7,77
Obrigações garantidas																
0-6 CREDIT AGRICOLE	Francia	Chile	151.971	444.537	799.596	211.489	48.279	1.539.973	118.809	544.360	799.741	211.448	48.439	1.519.647	Trinacional	1,83
0-6 BNP PARIBAS	Francia	Chile	11.878	1.767	276.401	292.968	54.273	1.247.811	36.992	97.247	274.994	292.516	54.261	1.246.001	Trinacional	2,29
0-6 WELLS FARGO	Estados Unidos	Chile	126.649	362.441	997.817	1.033.874	2.915.427	4.616.937	136.946	365.142	899.139	984.220	2.051.024	4.255.931	Trinacional	2,27
0-6 WELLS FARGO TRUST	Estados Unidos	Chile	66.566	-	188.461	332.823	354.142	1.763.232	2.222.52	188.461	339.875	347.147	1.749.413	2.415.931	Trinacional	4,25
0-6 CREDIT AGRICOLE	Francia	Chile	66.566	202.317	559.042	388.813	992.811	2.409.249	72.451	202.317	522.228	371.514	973.881	1.242.275	Trinacional	1,84
97.036.000-8 SANDTANDER	Chile	US\$	20.414	61.938	107.862	177.340	102.676	621.476	21.531	61.938	146.791	174.924	1.412	683.942	Trinacional	1,47
0-6 BTM	Chile	US\$	16.986	322	89.933	97.333	152.998	378.387	13.312	322.515	93.313	91.279	150.461	169.582	Trinacional	1,92
0-6 APLE BANK	Chile	US\$	5.265	13.834	41.177	46.186	76.793	187.065	5.771	15.838	48.914	76.352	103.783	186.081	Trinacional	1,72
0-6 US BANK	Estados Unidos	Chile	16.553	171.048	474.124	494.132	1.130.391	2.307.883	67.238	171.048	460.060	460.041	931.001	2.182.358	Trinacional	3,99
0-6 DEUTSCHE BANK	Estados Unidos	Chile	18.614	57.322	126.797	108.843	210.393	333.578	20.899	57.328	126.780	108.840	228.340	333.578	Trinacional	3,40
0-6 CITIBANK	Estados Unidos	Chile	35.575	148.237	380.275	380.275	841.802	1.835.062	42.837	148.237	380.260	380.260	841.400	1.835.552	Trinacional	3,40
0-6 HSBC	Estados Unidos	Chile	15.635	16.322	45.834	47.295	95.135	209.231	5.873	16.322	45.034	47.295	95.245	209.739	Trinacional	2,40
0-6 HSBC BRANCO	Estados Unidos	Chile	7.549	27.649	67.796	77.086	163.194	344.184	7.549	27.649	67.796	77.086	163.194	344.184	Trinacional	1,94
0-6 KFC BANK	Alcembah	US\$	2.550	7199	20.750	15.453	6.404	53.078	2.558	7.939	20.750	15.453	6.404	53.078	Trinacional	2,45
0-6 SWAP Aviação Têgidos	Brasil	US\$	1.960	5311	9.844	2.987	-	20.182	1.960	5.311	9.844	2.987	-	20.102	Trinacional	-
Outras obrigações garantidas																
0-6 BUNQ BANK SE	Chile	US\$	31.449	95.426	-	-	-	126.875	31.521	95.426	-	-	-	126.957	Trinacional	2,32
Atendimentos financeiros																
0-6 ING	Estados Unidos	Chile	31.660	90.556	143.962	104.770	-	370.948	32.749	90.556	140.831	104.188	-	370.304	Trinacional	5,13
0-6 CREDIT AGRICOLE	Francia	Chile	6.505	20.936	27.951	-	-	54.492	6.538	20.936	27.951	-	-	54.525	Trinacional	1,28
0-6 CITIBANK	Estados Unidos	Chile	18.302	56.413	162.902	142.261	-	380.262	21.512	56.413	158.883	141.861	-	378.649	Trinacional	6,40
0-6 PEFCO	Estados Unidos	Chile	13.875	182.971	421.292	87.495	-	753.291	14.570	182.971	416.865	87.171	-	753.577	Trinacional	5,37
0-6 BNP PARIBAS	Estados Unidos	Chile	38.876	119.791	317.743	121.409	-	597.851	39.077	119.791	312.318	120.883	-	593.971	Trinacional	4,08
0-6 WELLS FARGO	Estados Unidos	Chile	17.446	53.134	198.458	161.042	91.088	474.812	18.298	53.134	198.458	161.042	91.708	474.812	Trinacional	1,94
0-6 BUNQ BANK SE	Chile	US\$	17.833	17.833	54.771	55.163	-	127.887	18.000	17.833	55.163	-	-	129.974	Trinacional	2,06
0-6 BANK OF AMERICA	Estados Unidos	Chile	2.632	8.194	-	-	-	10.816	2.640	8.194	-	-	-	10.824	Manual	1,41
Outras empresas																
0-6 BOEING	Estados Unidos	US\$	-	-	591.038	-	-	591.038	8.958	-	591.042	-	-	600.000	Em Vencimento	1,80
0-6 CITIBANK (*)	Estados Unidos	US\$	75.601	235.268	680.130	766.161	-	1.757.160	79.990	235.268	680.130	753.361	-	1.748.749	Trinacional	6,00
Total			2.389.114	2.281.810	8.940.210	7.391.556	447.917	30.628.587	2.505.235	8.958	8.662.846	7.208.458	3.390.376	29.766.299		

Nome de empresa devedora: TAM S.A. e Controladas, Rua 02.012.862/0001-60, Brasil

Rat emprego das empresas credoras	País de origem da empresa credora	Descrição da empresa credora	Valores numéricos						Valores contribui						Tipo de amortização	Taxa efectiva anual	Taxa nominal	
			Mão de obra		Mão de obra		Mão de obra		Mão de obra		Mão de obra		Mão de obra					
			Até 90 dias	90 dias a mais	Até 90 dias	90 dias a mais	Até 90 dias	90 dias a mais	Até 90 dias	90 dias a mais	Até 90 dias	90 dias a mais	Até 90 dias	90 dias a mais				
			Mil\$	Mil\$	Mil\$	Mil\$	Mil\$	Mil\$	Mil\$	Mil\$	Mil\$	Mil\$	Mil\$	Mil\$				
			Valor contribui	Valor contribui	Valor contribui	Valor contribui	Valor contribui	Valor contribui	Valor contribui	Valor contribui	Valor contribui	Valor contribui	Valor contribui	Valor contribui				
Empresas bancárias																		
BANCO NEDERLANDS CREDIT VERKEERKING MAATSCHAPPIJ	Holanda	US\$	449	1.990	4.826	4.537	2.490	13.092	515	1.390	4.026	4.537	2.490	13.158	Monthly	6,01	8,01	
			US\$	-	-	1.170	440	1.932	400	3.34	1.178	104	2.012	1.956	410	Em Vencimento	8,17	8,00
Organismos com o público																		
BANCO THE BANK OF NEW YORK	EUA	US\$	-	-	-	1.170	440	1.932	400	3.34	1.178	104	2.012	1.956	410	Em Vencimento	8,17	8,00
			US\$	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Arrendamentos financeiros																		
BANCO AGENSIA INTERNACIONAL S.L.L.C.	EUA	US\$	7.700	23.761	64.040	69.907	-	169.878	29.497	32.761	68.040	69.907	-	170.875	Monthly	1,25	1,25	
			US\$	13.159	40.593	81.267	60.146	-	195.220	13.515	40.594	81.271	60.196	-	195.578	Monthly	1,43	1,43
BANCO CREDIT AGRICOLE C.A.	EUA	US\$	15.752	-	-	-	-	-	15.752	17.841	-	-	-	-	17.841	Trimestral	3,25	3,25
			US\$	661	1.386	-	-	-	661	1.386	-	-	-	-	1.386	Trimestral	3,96	3,96
BANCO GENERAL ELECTRIC CAPITAL CORPORATION INC.	EUA	US\$	14.288	41.343	35.826	-	-	92.762	14.288	40.488	35.826	-	-	92.590	Monthly	1,25	1,25	
			US\$	12.093	24.993	36.758	27.676	-	144.083	12.331	24.993	36.298	27.687	-	144.341	Monthly/Trimestral	1,72	1,72
BANCO KPM PETERSON & CO	França	US\$	9.782	21.033	70.574	74.554	-	449.130	11.373	21.033	67.767	76.854	-	452.829	Trimestral/Trimestral	3,61	3,61	
			US\$	4.933	9.803	30.454	-	-	79.878	11.370	18.004	-	-	-	90.143	Monthly	1,73	1,73
BANCO WACONIA LEASING S.A.	Lusitânia	US\$	1.496	4.259	30.239	33.710	-	81.752	1.492	4.259	30.239	33.710	-	81.280	Trimestral	2,00	2,00	
			US\$	1414	97.832	41.510	-	-	122.091	37.299	62.812	92.222	-	-	137.526	Trimestral	1,63	1,63
BANCO BMO S.A.	Brasil	BRL	847	2.142	3.158	-	-	6.747	847	2.542	3.158	-	-	6.747	Monthly	14,14	14,14	
			US\$	646	2.066	322	-	-	1.448	600	2.066	322	-	-	1.448	Monthly	10,62	10,62
BANCO SOCIETE GENERALE	França	US\$	1.312	1.000	1.605	-	-	332	1.362	1.000	1.605	-	-	332	Monthly	14,14	14,14	
			US\$	1.564	1.389	1.762	880	1.223	2.220	1.646	1.565	1.376	1.742	880	1.564	1.389	1.762	
Total consolidado			10.554	28.748	92.311	100.580	1.518.749	1.044.683	35.612.362	196.250	333.526	1.789.842	1.747.861	2.232.730	6.679.576			
Total consolidado			10.554	28.748	92.311	100.580	1.518.749	1.044.683	35.612.362	196.250	333.526	1.789.842	1.747.861	2.232.730	6.679.576			

Demonstrações Financeiras

Emprestimos classificados pelos prazos de vencimento em 31 de dezembro de 2014. Nome de empresa devedora: TAM S.A. e Controladas, Rat 02.012.862-0001-60, Brasil.

Emprestimos classificados pelos prazos de vencimento em 31 de dezembro de 2014. Nome de empresa devedora: LATAM Airlines Group S.A. e Controladas, Rat 09.862-200-2, Chile.

Valores nominais																	Valores contábeis																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
Rat empresa credora	Nome de empresa credora	País de empresa credora	Descrição da moeda	Ant 90 dias					Mais de 90 dias e até 1 ano					Mais de 1 ano e até 5 anos					Mais de 5 anos e até 10 anos					Total					Tipo de amortização	Taxa efetiva %	Taxa nominal %																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
				milhões	milhões	milhões	milhões	milhões	milhões	milhões	milhões	milhões	milhões	milhões	milhões	milhões	milhões	milhões	milhões	milhões	milhões	milhões	milhões	milhões	milhões	milhões																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
Empréstimos e expeditos																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
97.032.000-8	BRVA	Chile	US\$	265.620	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

(*) Bônus securitizado com os fluxos futuros das vendas com cartão de crédito em Estados Unidos e Canada.

Valores nominais										Valores contábeis									
Rat	Nome de empresa credora	País de empresa credora	Descrição da moeda	Valores nominais					Total	Rat	Nome de empresa credora	País de empresa credora	Descrição da moeda	Valores contábeis					
				Ant 90 dias	Mais de 90 dias e até 1 ano	Mais de 1 ano e até 5 anos	Mais de 5 anos e até 10 anos	Total						Ant 90 dias	Mais de 90 dias e até 1 ano	Mais de 1 ano e até 5 anos	Mais de 5 anos e até 10 anos	Total	
Milhões	Milhões	Milhões	Milhões	Milhões	Milhões	Milhões	Milhões	Milhões	Milhões	Milhões	Milhões	Milhões	Milhões	Milhões	Milhões	Milhões	Milhões	Milhões	
287	890	2.579	2.906	3.421	10.083				337	892	2.579	2.906	3.421	10.135					
-	-	-	796.860	-	2.124.960	2.921.820			32.347	23.989	808.486	12.173	2.131.656	3.008.642					
Arrendamentos financeiros																			
4.951	15.278	44.040	49.286	22.230	135.783				5.889	15.278	44.040	49.286	22.230	136.423					
8.471	26.126	71.903	40.539	20.357	167.396				7.773	26.126	71.903	40.539	20.357	167.698					
7.182	86.236	-	-	-	93.418				7.180	86.236	-	-	-	93.416					
1.934	11.953	11.953	-	-	27.800				4.180	11.953	11.953	-	-	28.066					
6.301	26.962	-	-	-	33.263				8.384	26.962	-	-	-	33.286					
523	1.434	2.805	-	-	3.962				529	1.434	2.805	-	-	3.968					
6.999	26.663	63.114	-	-	97.876				8.231	26.663	63.114	-	-	98.008					
8.622	27.999	47.910	35.952	14.152	134.635				8.869	27.999	47.910	35.952	14.152	134.882					
7.648	17.819	15.746	43.613	226.816	371.053				10.742	17.819	15.746	43.613	226.816	371.127					
3.289	9.894	54.080	-	-	67.183				3.336	9.894	54.080	-	-	67.310					
1.100	3.182	7.652	6.391	34.836	53.076				1.201	3.182	7.652	6.391	34.836	53.182					
20.615	63.374	180.530	198.639	450.837	914.015				22.774	63.374	180.530	198.639	450.837	916.174					
847	2.542	6.678	72	-	10.139				242	2.542	6.677	72	-	9.775					
591	1.678	3.445	-	-	5.921				380	1.678	3.445	-	-	5.921					
303	-	-	-	-	303				1.453	-	-	-	-	1.453					
333	1.081	2.669	339	-	4.364				218	1.081	2.773	339	-	4.351					
Outros empréstimos																			
80.432	41.373	-	-	-	121.805				80.432	41.373	-	-	-	121.805					
163.532	364.533	1.351.094	197.137	2.897.009	5.173.927				203.348	388.517	1.363.281	409.330	2.904.305	5.264.761					
Total																			
1.647.716	2.004.067	1.054.942	1.941.159	1.939.459	11.235.627				1.647.716	2.004.067	1.054.942	1.941.159	1.939.459	11.235.627					

78

(b) Instrumentos derivativos não designados como *hedge*

	Passivos circulantes		Passivos não circulantes		Total derivativos não designados como <i>hedge</i>	
	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de
	2015	2014	2015	2014	2015	2014
	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS
Derivativos de taxas de juros não registrados como <i>hedge</i>	-	3.161	-	-	-	3.161
Total derivativos não designados como <i>hedge</i>	-	3.161	-	-	-	3.161

(c) Instrumentos derivativos designados como *hedge*

	Passivos circulantes		Passivos não circulantes		Total derivativos designados como <i>hedge</i>	
	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de
	2015	2014	2015	2014	2015	2014
	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS
Juros incorridos desde a última data de pagamento de swap de taxas de juros	16.904	13.741	-	-	16.904	13.741
Valor justo de derivativos de taxa de juros	130.881	70.110	62.977	75.242	193.858	145.352
Valor justo de derivativos de combustível	220.325	417.642	-	-	220.325	417.642
Valor justo de derivativos de moeda estrangeira	155.481	98.922	-	-	155.481	98.922
Total derivativos designados como <i>hedge</i>	523.591	600.415	62.977	75.242	586.568	675.657

Os derivativos de moeda estrangeira correspondem a *FX forwards* e *cross currency swap*.

Operações de *hedge*

Os valores justos de ativos/ (passivos), por tipo de derivativo, dos contratos registrados sob a metodologia de *hedge*, são demonstrados a seguir:

	Em 31 de dezembro de 2015	Em 31 de dezembro de 2014
	MRS	MRS
Cross currency swap (CCS) (1)	(192.550)	(103.066)
Opções de taxas de juros (2)	-	3
Swaps de taxas de juros (3)	(172.143)	(156.073)
Collars de combustível (4)	24.573	(87.049)
Swap de combustível (5)	(220.324)	(325.857)
Forward de moeda US\$/GBP (6)	29.020	-
Opções de moeda US\$/EUR (6)	5.615	-
Opções de moeda R\$/US\$ (6)	3.643	-
Opções de moeda CLP\$/US\$ (6)	332	-

79

- (1) Cobrem as variações significativas nos fluxos de caixa associados ao risco de mercado implícito nos aumentos na taxa de juros LIBOR de 3 meses, e a taxa de câmbio dólar-UF de empréstimos bancários. Estes contratos são registrados como contratos de *hedge* de fluxo de caixa e valor justo.
- (2) Cobrem as variações significativas nos fluxos de caixa associadas ao risco de mercado implícito nos aumentos na taxa de juros LIBOR de 3 meses, para créditos de longo prazo originados pela aquisição de aeronaves. Estes contratos são registrados como contratos de *hedge* de fluxo de caixa.
- (3) Cobrem as variações significativas nos fluxos de caixa associadas ao risco de mercado implícito nos aumentos na taxa de juros LIBOR de 3 meses para créditos de longo prazo originados pela aquisição de aeronaves e créditos bancários. Estes contratos são registrados como contratos de *hedge* de fluxo de caixa.
- (4) Cobrem as variações significativas nos fluxos de caixa associadas ao risco de mercado implícito nas variações no preço do combustível de compras futuras. Estes contratos são registrados como contratos de *hedge* de fluxo de caixa.
- (5) Cobrem as variações significativas nos fluxos de caixa associadas ao risco de mercado implícito nos aumentos no preço do combustível de compras futuras. Estes contratos são registrados como contratos de *hedge* de fluxo de caixa.
- (6) Cobrem a exposição ao risco da taxa de câmbio dos fluxos de caixa operacionais, provocada principalmente, pela flutuação da taxa de câmbio US\$/GBP, US\$/EUR e R\$/US\$. Estes contratos são registrados como contratos de *hedge* de fluxo de caixa.

Durante os exercícios demonstrados, a Sociedade manteve somente *hedge* de fluxo de caixa e de valor justo (em caso dos CCS). No caso de *hedge* de combustível, os fluxos de caixa deste tipo de cobertura ocorrerão e impactarão no resultado nos próximos 12 meses a partir da data do balanço patrimonial consolidado, enquanto que no caso de *hedge* de taxa de juros, os mesmos ocorrerão e impactarão nos resultados ao longo da vida dos empréstimos respectivos, que têm vigência inicial de até 12 anos. Os *hedges* de investimentos impactarão no resultado continuamente durante a vigência do investimento, sendo que o fluxo ocorrerá no vencimento do investimento. No caso de *hedge* de moeda através de um CCS, são gerados dois tipos de *hedge* contábeis, uma de fluxo de caixa por o componente UF, e outra de valor justo por o componente de taxa flutuante US\$.

Durante os exercícios apresentados não ocorreram operações de *hedge* de transações futuras altamente prováveis que não se tenham realizado.

Dado que nenhum dos *hedges* resultou em reconhecimento de um ativo não financeiro, nenhuma parcela do resultado dos derivativos reconhecido no patrimônio líquido foi transferida ao valor inicial desse tipo de ativos.

Os montantes reconhecidos em resultados abrangentes e transferidos do patrimônio líquido para o resultado durante e exercícios, são os seguintes:

	Para os exercícios findos em 31 de dezembro de	
	2015	2014
	MRS	MRS
Crédito (débito) reconhecido em resultados abrangentes durante o exercício	196.825	(406.791)
Crédito (débito) transferido desde patrimônio líquido para resultados durante o exercício	(408.899)	(373.368)

80

NOTA 19 – CONTAS COMERCIAIS A PAGAR E OUTRAS CONTAS A PAGAR

A composição de Contas comerciais a pagar e outras contas a pagar é a seguinte:

	Em 31 de dezembro de 2015 MRS	Em 31 de dezembro de 2014 MRS
Circulante		
(a) Fornecedores e outras contas a pagar	4.004.661	3.177.081
(b) Passivos incorridos na data das demonstrações financeiras	1.789.894	778.992
Total contas comerciais a pagar e outras contas a pagar	<u>5.794.555</u>	<u>3.956.073</u>
(a) Fornecedores e outras contas a pagar:		
	Em 31 de dezembro de 2015 MRS	Em 31 de dezembro de 2014 MRS
Fornecedores	2.962.896	2.454.608
Passivos de arrendamento	73.348	99.135
Outras contas a pagar	968.417	623.338
Total	<u>4.004.661</u>	<u>3.177.081</u>

81

A seguir é demonstrada a composição dos valores correspondentes a Fornecedores e outras contas a pagar:

	Em 31 de dezembro de 2015 MRS	Em 31 de dezembro de 2014 MRS
Taxas de embarque	686.854	513.345
Combustível	580.300	770.587
Taxas aeroportuárias e de sobrevoo	367.594	271.227
Handling e ground handling	346.079	147.426
Serviços de terra	313.895	125.115
Outras despesas com pessoal	283.453	303.458
Assessorias e serviços profissionais	247.182	173.835
Fornecedores de compras técnicas	203.674	172.119
Publicidade	179.609	145.786
Serviços de bordo	128.831	65.454
Arrendamentos, manutenções e serviços IT	99.799	90.388
Tripulação	93.067	32.945
Arrendamentos de aviões e motores	74.761	99.135
Manutenção	72.524	39.198
Sistemas de distribuição	68.455	8.747
Cumprimento de metas	60.079	32.398
Seguros de aviação	29.891	12.614
Comunicações	26.283	17.125
Outros	142.331	156.179
Total de fornecedores e outras contas a pagar	<u>4.004.661</u>	<u>3.177.081</u>

(b) Passivos incorridos:

	Em 31 de dezembro de 2015 MRS	Em 31 de dezembro de 2014 MRS
Manutenção de aeronaves e motores	962.354	323.913
Despesas com pessoal provisionadas	421.945	346.321
Contas a pagar pessoal (*)	317.726	43.580
Outros passivos provisionados	87.869	65.178
Total passivos incorridos	<u>1.789.894</u>	<u>778.992</u>

(*) Participação nos lucros e bônus (Nota 22 letra b)

82

NOTA 20 - OUTRAS PROVISÕES

	Passivos circulantes		Passivos não circulantes		Total Passivos	
	Em 31 de dezembro de 2015	Em 31 de dezembro de 2014	Em 31 de dezembro de 2015	Em 31 de dezembro de 2014	Em 31 de dezembro de 2015	Em 31 de dezembro de 2014
	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS
Provisão por contingências (1)						
Contingências fiscais	5.065	850	1.368.312	1.613.299	1.373.377	1.614.149
Contingências cíveis	5.763	31.529	146.645	125.784	152.408	157.313
Contingências trabalhistas	582	587	61.102	61.263	61.684	61.850
Outros	-	-	46.507	40.775	46.507	40.775
Provisão investigação Comissão Europeia (2)	-	-	35.010	26.559	35.010	26.559
Total outras provisões (3)	11.410	32.966	1.657.576	1.867.680	1.668.986	1.900.646

(1) Provisões por contingências:

As contingências fiscais correspondem a litígios e critérios fiscais relacionados com o tratamento fiscal aplicável aos tributos diretos e indiretos, que encontram-se na fase administrativa como judicial.

As contingências cíveis correspondem a diferentes exigências de ordem cíveis movidas contra a sociedade.

As contingências trabalhistas correspondem a diferentes exigências de ordem trabalhista movidas contra a sociedade.

As dotações das provisões são reconhecidas nas demonstrações do resultado consolidado em despesas administrativas ou despesa com imposto sobre os lucros, conforme apropriado.

- (2) Provisão constituída para processos originados pela Comissão Europeia, devido a eventuais infrações à livre concorrência no mercado de carga aérea.
- (3) O total das Outras provisões em 31 de dezembro de 2015 e 31 de dezembro de 2014 inclui o valor justo correspondente a contingências provenientes da combinação de negócios com a TAM S.A. e Controladas, com probabilidade de perda inferior a 50% que não são contabilizadas no curso normal da aplicação da normativa IFRS e que somente no contexto de uma combinação de negócios, devem ser contabilizadas de acordo com a IFRS 3.

83

Movimento de provisões:

	Contingências	Investigação Comissão Europeia (*)	Total
	MRS	MRS	MRS
Saldos iniciais em 1 de janeiro de 2014	2.667.645	26.586	2.694.231
Aumento nas provisões	102.936	-	102.936
Provisão utilizada	(64.957)	-	(64.957)
Diferença de conversão filiais	(309.976)	-	(309.976)
Reversão de provisão	(800.153)	-	(800.153)
Variação cambial	(2.519)	(3.173)	(5.692)
Diferença de conversão	281.111	3.146	284.257
Saldos finais em 31 de dezembro de 2014	1.874.087	26.559	1.900.646
Saldos iniciais em 1 de janeiro de 2015	1.874.087	26.559	1.900.646
Aumento nas provisões	187.920	-	187.920
Provisão utilizada	(69.995)	-	(69.995)
Diferença de conversão filiais	(706.728)	-	(706.728)
Reversão de provisão	(367.306)	-	(367.306)
Variação cambial	(4.285)	(3.097)	(7.382)
Diferença de conversão	720.282	11.549	731.831
Saldos finais em 31 de dezembro de 2015	1.633.975	35.011	1.668.986

Os saldos acumulados incluem depósito judicial entregue em garantia, com respeito ao “Fundo Aeroviário” (FA), pelo valor de MMRS 238, que foi realizado com a finalidade de suspender a aplicação do crédito fiscal. A Companhia está discutindo no Tribunal a constitucionalidade do requerimento realizado pelo FA em uma demanda legal. Inicialmente foi coberto pelos efeitos de uma medida cautelar, isso significa que a Companhia não estaria obrigada a recolher o imposto, enquanto não exista uma decisão judicial a respeito. Contudo, a decisão tomada pelo juiz em primeira instância foi publicada de maneira desfavorável, revogando a medida cautelar. Como a demanda legal ainda está em andamento (TAM apelou em primeira instância), a Companhia necessitou fazer o depósito judicial, para a suspensão da exigibilidade do crédito fiscal; depósito que se classificou nesta rubrica descontando da provisão existente para esse efeito. Por último, se a decisão final é favorável à Companhia, o depósito realizado voltará para TAM. Por outro lado, se o tribunal confirmar a primeira decisão, tal depósito se converterá em pagamento definitivo em favor do Governo do Brasil. A etapa processual em 31 de dezembro de 2015 está divulgada na Nota 30 no N° Rol da causa 2001.51.01.012530-0.

84

- (*) Provisão por Investigação Comissão Europeia
- (a) Provisão constituída devido ao processo iniciado em dezembro de 2007 pela Direção Geral de Concorrência da Comissão Europeia contra mais de 25 empresas aéreas de carga, entre as quais está a Lan Cargo S.A., e que faz parte da investigação global iniciada em no ano 2006 por eventuais infrações à livre concorrência no mercado de carga aérea, que foi movida de maneira conjunta pelas autoridades Europeias e Norte americanas. O início deste processo foi informado como fato relevante de data 27 de dezembro de 2007. Ressalta-se que a investigação global feita pelas autoridades norte americanas a respeito da Lan Cargo S.A. e sua controlada Aerolinhas Brasileiras S.A. ("ABSA") foi concluída mediante a assinatura de um acordo, denominado "*Plea Agreement*", com o Departamento de Justiça norte americano, conforme informação de fato relevante de data 21 de janeiro de 2009.
- (b) Conforme Fato Relevante de data de 9 de novembro de 2010, a Direção Geral de Concorrência da Comissão Europeia informou que havia emitido sua decisão (a "Decisão") sobre este caso, mediante a qual impôs multas no valor total de € 799.445.000 (setecentos e noventa e nove milhões e quatrocentos quarenta e cinco mil Euros) por infrações das normas da União Europeia sobre livre concorrência contra onze (11) companhias aéreas, entre as quais se encontram a LATAM Airlines Group S.A. e sua controlada Lan Cargo S.A.; além de Air Canada, Air France, KLM, British Airways, Cargolux, CathayPacific, Japan Airlines, Qantas Airways, SAS e Singapore Airlines.
- (c) A LATAM Airlines Group S.A. e Lan Cargo S.A., de maneira solidária, foram multadas pelo valor de € 8.220.000 (oito milhões e duzentos e vinte mil Euros) pelas infrações citadas, valor já provisionado nas demonstrações financeiras da LAN. O valor da multa foi o menor entre aquelas aplicadas às demais companhias aéreas envolvidas, e decorreu de uma importante redução graças à cooperação da LAN durante a investigação.
- (d) Não obstante, em 24 de janeiro de 2011, LATAM Airlines Group S.A. e Lan Cargo S.A. apelaram da decisão ante o Tribunal de Justiça da União Europeia. Em 16 de dezembro de 2015, o Tribunal Europeu resolveu sobre apelação e anulou a decisão da Comissão. Esta decisão pode ser objeto de recurso pela Comissão Europeia. A etapa processual em 31 de dezembro de 2015 está divulgado na Nota 30 no ponto (ii) julgamentos recebido pela LATAM Airlines Group S.A. e Controladas no Tribunal Comissão Europeia.

85

NOTA 21 - OUTROS PASSIVOS NÃO FINANCEIROS

	Passivos circulantes		Passivos não circulantes		Total Passivos	
	Em 31 de dezembro de 2015	Em 31 de dezembro de 2014	Em 31 de dezembro de 2015	Em 31 de dezembro de 2014	Em 31 de dezembro de 2015	Em 31 de dezembro de 2014
	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS
Receitas diferidas (*)	9.464.075	6.814.192	1.062.613	943.889	10.526.688	7.758.081
Impostos sobre vendas	40.528	101.361	-	-	40.528	101.361
Retenção	129.347	139.628	-	-	129.347	139.628
Outros impostos	43.777	50.149	-	-	43.777	50.149
Outros passivos	45.354	27.592	-	127	45.354	27.719
Total outros passivos não financeiros	<u>9.723.081</u>	<u>7.132.922</u>	<u>1.062.613</u>	<u>944.016</u>	<u>10.785.694</u>	<u>8.076.938</u>

(*) Nota 2.20.

O saldo compreende, principalmente, a receitas diferidas por serviços não prestados aos programas como: LANPASS, TAM Fidelidade e Múltiplos:

LANPASS é o programa de passageiro frequente feito pela LAN para premiar a preferência e fidelização de seus clientes com múltiplos benefícios e privilégios, através da acumulação de quilômetros que podem ser trocados por passagens para voar grátis ou por uma ampla gama de produtos e serviços. Os clientes acumulam quilômetros LANPASS cada vez que voam pela LAN, TAM, nas companhias membros de **oneworld®** e em outras companhias aéreas associadas ao programa, bem como ao comprar nos comércios ou utilizem os serviços de uma vasta rede de empresas que têm acordo com o programa em todo o mundo.

Por sua vez, TAM, pensando nas pessoas que viajam constantemente, criou o programa TAM Fidelidade, a fim de melhorar o atendimento e dar reconhecimento para aqueles que escolhem a companhia. Através do programa, os clientes acumulam pontos em uma ampla variedade de programas de fidelização em uma única conta e podem trocá-los em todos os destinos da TAM e das companhias aéreas associadas, e mais ainda, participar da Rede Múltiplos Fidelidade.

Múltiplos é uma coalizão de programa de fidelização, com o objetivo de operar atividades de acumulação e troca dos pontos. Este programa tem uma rede integrada por empresas associadas, incluindo hotéis, instituições financeiras, empresas de *retail*, supermercados, arrendamento de veículos e revistas, entre muitos outros *partners* de diferentes segmentos.

86

NOTA 22 - PROVISÕES PARA BENEFÍCIOS A EMPREGADOS

	Em 31 de dezembro de 2015 MRS	Em 31 de dezembro de 2014 MRS
Provisão para plano de aposentadorias	164.458	97.012
Provisão para planos por demissões	34.589	14.758
Outras obrigações	55.823	85.060
Total provisões para benefícios a empregados	<u>254.870</u>	<u>196.830</u>

(a) Movimentação da provisão para planos de aposentadoria, demissões e outras prestações:

	Saldo inicial	Aumento (diminuição) provisão serviços correntes	Benefício pagos	Variações cambial	Mudança do modelo	(Ganho)/ perda atuariais	Saldo final
	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS
De 1 de janeiro a 31 de dezembro 2014	106.977	3.125	(6.057)	18.012	74.773	-	196.830
De 1 de janeiro a 31 de dezembro 2015	196.830	(59.411)	(13.353)	98.103	-	56.243	278.412

As principais premissas utilizadas nos cálculos, para a prestação no Chile são apresentados a seguir:

Premissas	Em 31 de dezembro de 2015	2014
Taxa de desconto	4,84%	4,49%
Taxa esperada de aumento de salário	4,50%	4,50%
Taxa de rotatividade	6,16%	6,16%
Taxa de mortalidade	RV-2009	RV-2009
Taxa de inflação	2,92%	2,92%
Mulheres da idade da reforma	60	60
Os homens da idade da reforma	65	65

A taxa de desconto correspondente à taxa das Obrigações do Banco Central do Chile BCP prazo de 20 anos. As tabelas de mortalidade RV-2009, correspondem à Superintendência de Valores e Seguros do Chile e a curva de desempenho da taxa de inflação do Banco Central do Chile, Instrumentos de longo prazo BCE e BCE.

O cálculo do valor presente da obrigação de benefício definido é sensível a mudanças em determinados pressupostos atuariais, tais como taxa de desconto, aumento de salário, rotatividade e da inflação. A seguinte análise de sensibilidade é apresentada para tais variáveis:

Alteração Obri. Adq. de fechamento aumento em 100 p.b.	(4.669)
Alteração Obri. Adq. de fechamento diminuição de 100 p.b.	5.345
Taxa de crescimento dos salários	
Alteração Obri. Adq. de fechamento aumento em 100 p.b.	5.309
Alteração Obri. Adq. de fechamento diminuição de 100 p.b.	(4.725)

(b) Provisão para benefícios, curto prazo:

	Em 31 de dezembro de 2015 MRS	Em 31 de dezembro de 2014 MRS
Participação nos lucros e bonificações (*)	<u>317.726</u>	<u>43.580</u>

(*) Contas a pagar a pessoal (Nota 19 letra b)

A participação nos lucros e bonificações corresponde a um plano anual de incentivos por atingimento de metas.

(c) As despesas com pessoal são demonstradas a seguir:

	Para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2015	2014
	MRS	MRS
Salários e remunerações	5.379.009	3.896.432
Benefícios de curto prazo a empregados	565.870	831.866
Benefícios por demissões	164.289	202.672
Outras despesas com pessoal	735.594	582.759
Total	<u>6.844.762</u>	<u>5.513.729</u>

88

NOTA 23 - CONTAS A PAGAR, NÃO CIRCULANTES

	Em 31 de dezembro de 2015 MRS	Em 31 de dezembro de 2014 MRS
Manutenção de aeronaves e motores	1.450.317	1.344.866
Financiamento frota (JOL)	136.832	157.109
Provisão para férias e gratificações	40.473	25.486
Outras contas a pagar	-	5.166
Outros passivos	875	1.206
Total contas a pagar, não circulantes	<u>1.628.497</u>	<u>1.533.833</u>

NOTA 24 - PATRIMÔNIO LÍQUIDO

(a) Capital

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

O capital da Sociedade é gerido e composto da seguinte maneira:

O capital da Sociedade em 31 de dezembro de 2015 é de MRS 5.304.885, dividido em 545.547.819 ações (MRS 5.304.885, dividido em 545.547.819 ações em 31 de dezembro de 2014) de uma mesma série, nominativas, de caráter ordinário, sem valor nominal. Não há séries especiais de ações e nem privilégios. O formato dos títulos das ações, sua emissão, trocas, inutilização, extravio, substituição e demais circunstâncias dos mesmos, bem como a transferência das ações, serão regidas pelo disposto na legislação chilena, em especial na Lei de Sociedades Anônimas e seu Regulamento.

(b) Ações autorizadas e pagas

A seguinte tabela mostra o movimento das ações autorizadas e totalmente pagas descritas anteriormente:

Movimento ações autorizadas	Nro. de ações
Ações autorizadas em 1 de janeiro de 2014	551.847.819
Não existem movimentos de ações autorizadas em 31 de dezembro de 2014	-
Ações autorizadas em 31 de dezembro de 2014	<u>551.847.819</u>
Ações autorizadas em 1 de janeiro de 2015	551.847.819
Não existem movimentos de ações autorizadas em 31 de dezembro de 2015	-
Ações autorizadas em 31 de dezembro de 2015	<u>551.847.819</u>

89

Movimento ações totalmente pagas	Nro. de ações	Valor movimento de ações (1) MRS	Custo emissão e colocação de ações (2) MRS	Capital Pago MRS
Ações pagas em 1 de janeiro de 2014	535.243.229	4.947.152	(11.999)	4.935.153
Remate ações aumento de capital aprovado pela Assembleia Extraordinária de Acionistas del 11 de junho de 2013	10.304.590	369.732	-	369.732
Ações pagas em 31 de dezembro de 2014	<u>545.547.819</u>	<u>5.316.884</u>	<u>(11.999)</u>	<u>5.304.885</u>
Ações pagas em 1 de janeiro de 2015	545.547.819	5.316.884	(11.999)	5.304.885
Não existem movimentos de ações pagas em 31 de dezembro de 2015	-	-	-	-
Ações pagas em 31 de dezembro de 2015	<u>545.547.819 (3)</u>	<u>5.316.884</u>	<u>(11.999)</u>	<u>5.304.885</u>

(1) Os valores apresentados correspondem apenas aos originados pelo pagamento das ações subscritas.

(2) Diminuição do capital pela capitalização das reservas por Custos emissão e colocação de ações de acordo com o estabelecido nas correspondentes Assembleias Extraordinárias de Acionistas, na que referidas diminuições foram autorizadas.

(3) Em 31 de dezembro de 2015 a diferença entre as ações autorizadas e as ações totalmente pagas correspondem a 6.300.000 ações destinadas para planos de compensação para os executivos da LATAM Airlines Group S.A. e suas Controladas (ver Nota 33 (a)).

(c) Ações em tesouraria

Em 31 de dezembro de 2015, a Sociedade não possui ações em tesouraria, o remanescente de MRS (307) corresponde à diferença entre o valor pago pelas ações e o valor contábil de estas, considerado no momento da diminuição o pleno direito das ações.

Segundo ata da Assembleia Extraordinária de Acionistas de 11 de junho de 2013, a Sociedade diminuiu o pleno direito 7.972 ações que mantinha em carteira, com que a esta data a Sociedade não possui ações em tesouraria.

(d) Reserva de pagamentos baseados em ações

Movimentação da Reserva de pagamentos baseados em ações:

Períodos	Saldo inicial MRS	Plano de opções de ações MRS	Imposto diferido MRS	Imposto diferido por efeito tributário por mudança de taxa legal (Reforma tributária) (*) MRS	Saldo final MRS
De 1 de janeiro a 31 de dezembro 2014	42.961	34.034	(7.964)	(6.160)	62.871
De 1 de janeiro a 31 de dezembro 2015	62.871	29.369	(9.758)	-	82.482

90

(*) Com data 29 de setembro de 2014 foi publicada no Diário Oficial da República de Chile, a Lei N° 20.780 que “Modifica o sistema de tributação da renda e introduz diversos ajustes no sistema tributário”. Entre as principais reformas tributárias que a lei contém, modifica-se em forma gradual desde o ano 2014 até o ano 2018 a Taxa de Imposto da Renda a ser declarada e paga a partir do exercício fiscal de 2015.

Estas reservas tem relação com os “Pagamentos baseados em ações”, descritos na Nota 33.

(e) Outras reservas várias

Movimentação das Outras reservas várias:

Periodos	Saldo inicial	Transações com não controladores	Reservas legais	Saldo final
	MRS	MRS	MRS	MRS
De 1 de janeiro a 31 de dezembro 2014	5.465.464	(49.136)	(2.001)	5.414.327
De 1 de janeiro a 31 de dezembro 2015	5.414.327	-	(6.547)	5.407.780

O saldo de Outras reservas várias é composto como se segue:

	Em 31 de dezembro de 2015	Em 31 de dezembro de 2014
	MRS	MRS
Maior valor intercâmbio ações da TAM S.A. (1)	5.483.231	5.483.231
Reserva pelo ajuste do valor do ativo fixo (2)	4.643	4.643
Transações com não controladores (3)	(59.617)	(59.617)
Custo de emissão e colocação de ações	(11.967)	(11.967)
Outras	(8.510)	(1.963)
Total	5.407.780	5.414.327

- (1) Corresponde à diferença entre o valor das ações da TAM S.A., adquiridas por Sister Holdco S.A. (Sob Assinaturas) e por Holdco II S.A. (Sob o Exchange Offer), como consta na ata de declaração de materialização da fusão por absorção, e do valor justo de ações negociadas de LATAM Airlines Group S.A. a 22 de junho de 2012.
- (2) Corresponde à reavaliação técnica do ativo fixo autorizada pela Superintendência de Valores e Seguros em 1979, mediante a circular Nro. 1.529. A reavaliação foi opcional e podia ser realizada uma única vez; a reserva originada não é distribuível e pode somente ser utilizada para aumentar o capital social.
- (3) O saldo em 31 de dezembro de 2015, corresponde à perda gerada por: Lan Pax Group S.A. na aquisição de ações de Aerovías de Integración Regional Aires S.A. por MRS (6.126), a aquisição de TAM S.A. da participação minoritária na Aerolíneas Brasileiras S.A. por MR \$ (2.013) e a aquisição de participação minoritária da Aeroline S.A. por Lan Pax Group S.A. por um montante de MRS (48.960) através da Holdco Ecuador S.A.

91

(f) Reservas com efeito no outros resultados abrangentes

Movimentação das Reservas com efeito no outros resultados abrangentes:

	Reservas por diferenças de câmbio na conversão	Reservas de hedge de fluxo de caixa	Reservas de ganho o perdas atuariais em planos de benefícios definidos	Total
	MRS	MRS	MRS	MRS
Saldo inicial em 1 de janeiro de 2014	570.986	(46.261)	-	524.725
Ganho(perda) com a valorização de derivativos	-	(409.580)	-	(409.580)
Imposto diferido	-	100.989	-	100.989
Imposto diferido por efeito tributário	-	-	-	-
mudança de taxa legal (Reforma tributária) (*)	-	17.632	-	17.632
Diferença de conversão filiais	(1.466.898)	-	-	(1.466.898)
Diferença de conversão	1.402.982	-	-	1.402.982
Saldo finais em 31 de dezembro de 2014	507.070	(337.220)	-	169.850
Saldo inicial em 1 de janeiro de 2015	507.070	(337.220)	-	169.850
Ganho(perda) com a valorização de derivativos	-	204.365	-	204.365
Imposto diferido	-	(53.819)	-	(53.819)
Reservas atuariais por planos de benefícios a los empleados	-	-	(56.227)	(56.227)
Imposto Diferido sobre benefícios a empregados.	-	-	15.030	15.030
Diferença de conversão filiais	(4.430.424)	-	-	(4.430.424)
Diferença de conversão	4.498.254	-	-	4.498.254
Saldo finais em 31 de dezembro de 2015	574.900	(186.674)	(41.197)	347.029

(*) Com data 29 de setembro de 2014 foi publicada no Diário Oficial da República de Chile, a Lei N° 20.780 que “Modifica o sistema de tributação sobre a renda e introduz diversos ajustes no sistema tributário”. Entre as principais reformas tributárias que a lei contém, modifica-se de forma gradual desde o ano 2014 até o ano 2018 a Taxa de Imposto de Primeira Categoria a ser declarada e paga a partir do exercício fiscal de 2015.

(f.1) Reservas por diferenças de câmbio na conversão

Originam-se pelas variações cambiais que surgem com a conversão de um investimento líquido em entidades estrangeiras (ou Chilenas com moeda funcional diferente da matriz) e por empréstimos e outros instrumentos com moeda estrangeira definida como *hedge* desses investimentos e que são levados ao patrimônio líquido. Quando se vende ou aliena o investimento (total ou parcial) e resulta na perda de controle, estas reservas são reconhecidas na demonstração do resultado consolidado como parte da perda o lucro na venda ou alienação. Se a venda não implica em perda de controle, estas reservas são transferidas às participações minoritárias.

92

(f.2) Reservas de *hedge* de fluxo de caixa

Originam-se pela valorização ao valor justo no fechamento de cada exercício dos contratos derivativos vigentes que foram designados como *hedge*. À medida que os contratos em questão vão vencendo, estas reservas devem ser ajustadas contra os resultados correspondentes.

(f.3) Reservas de ganhos ou perdas atuariais em planos de benefícios definidos

Esta reserva tem origem no cálculo atuarial que a sociedade tem desenvolvido a partir de 31 de dezembro de 2015, cujo efeito equivale a uma reserva negativa de MUS\$ 41.197 líquido de impostos diferidos.

g) Lucros acumulados

Movimentação dos Lucros Acumulados:

Períodos	Saldos iniciais	Lucro líquido do exercício	Outros aumentos (diminuições)	Saldos finais
	MRS	MRS	MRS	MRS
De 1 de janeiro a 31 de dezembro 2014	1.304.465	(565.981)	2.206	740.690
De 1 de janeiro a 31 de dezembro 2015	740.690	(730.959)	2.598	12.329

h) Dividendos por ação

Em 31 de dezembro de 2015 e 31 de dezembro de 2014, não foram pagos dividendos e não foram provisionados dividendos mínimos obrigatórios.

NOTA 25 - RECEITAS DE ATIVIDADES CONTINUADAS

As receitas de atividades continuadas são demonstradas a seguir:

	Para os exercícios findos em 31 de dezembro de	
	2015	2014
	MRS	MRS
Passageiros LAN	14.125.350	10.514.414
Passageiros TAM	13.751.630	13.905.730
Carga	4.416.520	4.036.813
Total	32.293.500	28.456.957

93

NOTA 26 – CUSTOS E DESPESAS POR NATUREZA

a) Custos e despesas da operação

Os principais custos e despesas da operação e administração são demonstrados a seguir:

	Para os exercícios findos em 31 de dezembro de	
	2015	2014
	MRS	MRS
Combustível	8.744.075	9.802.234
Outros alugueis e taxas aeronáuticas	3.693.299	3.122.871
Arrendamento de aviões	1.752.953	1.226.120
Manutenção	1.442.875	1.065.763
Comissões	1.003.296	852.767
Serviços a passageiros	984.553	706.013
Outros custos de operações	4.329.576	3.494.214
Total	21.950.627	20.269.982

b) Depreciação e amortização

A depreciação e amortização são demonstradas a seguir:

	Para os exercícios findos em 31 de dezembro de	
	2015	2014
	MRS	MRS
Depreciação (*)	2.989.215	2.220.869
Amortização	118.836	111.428
Total	3.108.051	2.332.297

(*) São incluídas neste montante, a depreciação do ativo Imobilizado e a manutenção de aviões alugados sob a modalidade de arrendamento operacional. O montante por custo de manutenção incluído na linha de depreciação em 31 de dezembro de 2015 é MRS 1.151.473 e de MRS 879.661 para o exercício de 2014.

c) Despesas com pessoal

As despesas deste item encontram-se reportadas na Nota 22 Provisões para benefícios a empregados.

94

d) Custos financeiros

Os custos financeiros são demonstrados a seguir:

	Para os exercícios findos em 31 de dezembro de	
	2015	2014
	MRS	MRS
Juros empréstimos bancários	1.101.305	777.322
Arrendamentos financeiros	141.370	169.822
Outros instrumentos financeiros	135.404	64.648
Total	<u>1.378.079</u>	<u>1.011.792</u>

A soma dos custos e despesas por natureza demonstrados nesta nota mais as despesas de pessoal divulgadas na Nota 22, são equivalente à soma dos custos de vendas, custos de distribuição, despesas com administração, outras despesas por função e custos financeiros, demonstrados na demonstração do resultado consolidado por função.

e) Custos de Reestruturação

Como parte do processo contínuo de revisão do seu plano de frota, a empresa decidiu implementar um plano de reestruturação com o objeto de reduzir a variedade de aeronaves atualmente em operação e retirar gradualmente aquelas menos eficientes. De acordo com este plano, durante o primeiro trimestre de 2014 foram formalizados contratos e compromissos que têm como consequência um impacto negativo nos resultados desse exercício por R\$ 265 milhões antes de impostos que estão associados aos custos de saída de sete A330, seis A340, cinco B737, três Q400, cinco A319 e três B767-33A. Estes custos de saída estão associados a penalidades relacionadas à devolução antecipada e despesas de manutenção para a devolução.

Adicionalmente, em dezembro de 2015 se reconhece um impacto negativo nos resultados desse exercício por R\$308 milhões antes de impostos que estão associados com a saída do resto da frota A330, incluindo motores e materiais técnicos. Estes custos são reconhecidos em “Outros Ganhos (perdas)” na Demonstração do Resultado Consolidado por Função.

NOTA 27 – OUTRAS RECEITAS, POR FUNÇÃO

As Outras receitas, por função é demonstrada a seguir:

	Para os exercícios findos em 31 de dezembro de	
	2015	2014
	MRS	MRS
Viagens Organizadas	378.644	259.470
Arrendamento de aviões	157.071	73.237
Alfândegas e armazéns	85.977	52.771
Duty free	54.437	42.468
Manutenção	38.417	35.917
Outras receitas	567.628	432.029
Total	<u>1.282.174</u>	<u>895.892</u>

NOTA 28 – MOEDAS ESTRANGEIRAS E VARIAÇÕES CAMBIAIS

95

A moeda funcional da LATAM Airlines Group S.A. é o dólar norte americano, porém existem controladas em que a moeda funcional é diferente do dólar norte americano, como o peso chileno, o peso argentino, o peso colombiano e o real brasileiro.

A moeda funcional é definida como a moeda do ambiente econômico principal em que opera uma entidade e em cada entidade todas as outras moedas são definidas como moeda estrangeira.

Com base no exposto acima, os saldos por moeda, indicados na presente nota, correspondem à somatória de conceitos de moeda estrangeira de cada uma das entidades que compõe a LATAM Airlines Group S.A. e Controladas.

a) Moeda estrangeira

O detalhe de saldos por moeda estrangeira das partidas monetárias nos ativos circulantes e não circulantes, é o seguinte:

Ativos circulantes	Em 31 de dezembro de 2015	Em 31 de dezembro de 2014
	MRS	MRS
Caixa e equivalentes de caixa	711.021	566.198
Peso argentino	45.339	58.758
Real brasileiro	34.401	6.282
Peso chileno	69.267	80.889
Peso colombiano	7.142	4.308
Euro	41.637	25.603
Dólar norte americano	438.985	134.542
Bolívar forte	11.660	167.967
Outras moedas	62.590	87.849
Outros ativos financeiros, circulantes	484.359	193.981
Peso argentino	424.030	108.742
Real brasileiro	4.932	-
Peso chileno	2.198	68.479
Peso colombiano	4.557	-
Euro	4	3
Dólar norte americano	47.357	15.958
Bolívar forte	86	114
Outras moedas	1.195	685

| DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

96

	Em 31 de dezembro de 2015	Em 31 de dezembro de 2014
	MRS	MRS
<u>Ativos circulantes</u>		
Outros ativos não financeiros, circulantes	492.513	158.577
Peso argentino	57.475	19.459
Real brasileiro	60.083	393
Peso chileno	40.083	48.006
Peso colombiano	1.898	3.759
Euro	7.743	6.702
Dólar norte americano	240.446	15.276
Bolívar forte	-	877
Outras moedas	84.785	64.105
Contas a receber e outros recebíveis, circulantes	965.379	1.442.999
Peso argentino	119.342	162.801
Real brasileiro	43.484	88.364
Peso chileno	215.424	342.065
Peso colombiano	4.666	11.671
Euro	207.735	102.965
Dólar norte americano	26.330	201.542
Bolívar forte	28.212	13.002
Outras moedas	320.186	520.589
Contas a receber de partes relacionadas, circulantes	715	794
Peso chileno	715	794
Impostos a recuperar, circulantes	88.706	57.386
Peso argentino	9.258	6.109
Real brasileiro	20	5
Peso chileno	14.116	15.334
Peso colombiano	4.979	5.299
Euro	55	56
Dólar norte americano	5.443	1.240
Outras moedas	54.835	29.343
Total ativos circulantes	2.742.693	2.419.935
Peso argentino	655.444	355.869
Real brasileiro	142.920	95.044
Peso chileno	341.803	555.567
Peso colombiano	23.242	25.037
Euro	257.174	135.329
Dólar norte americano	758.561	368.558
Bolívar forte	39.958	181.960
Outras moedas	523.591	702.571

97

<u>Ativos não circulantes</u>		
Outros ativos financeiros, não circulantes	81.092	97.522
Peso argentino	86	151
Real brasileiro	5.771	2.789
Peso chileno	301	2.922
Peso colombiano	633	539
Euro	2.398	11.270
Dólar norte americano	65.195	77.662
Outras moedas	6.708	2.189
Outros ativos financeiros, não circulantes	235.128	49.945
Peso argentino	660	120
Real brasileiro	17.392	-
Dólar norte americano	195.662	3
Outras moedas	21.414	49.822
Contas a receber, não circulantes	36.720	28.073
Peso chileno	16.599	14.378
Dólar norte americano	19.524	13.281
Outras moedas	597	414
Impostos diferidos	10.277	6.941
Peso colombiano	1.312	680
Dólar norte americano	-	8
Outras moedas	8.965	6.253
Total ativos não circulantes	363.217	182.481
Peso argentino	746	271
Real brasileiro	23.163	2.789
Peso chileno	16.900	17.300
Peso colombiano	1.945	1.219
Euro	2.398	11.270
Dólar norte americano	280.381	90.954
Outras moedas	37.684	58.678

98

Detalhe de saldos por moeda estrangeira das partidas monetárias nos passivos correntes e não correntes, é o seguinte:

	Até 90 dias		De 91 dias a 1 ano	
	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de
	2015	2014	2015	2014
	MRS	MRS	MRS	MRS
Passivos circulantes				
Outros passivos financeiros, circulantes	367.828	189.749	554.451	460.627
Peso chileno	213.417	41.283	206.533	113.486
Euro	-	1.453	-	-
Dólar norte americano	154.411	147.013	347.918	347.141
Contas comerciais a pagar e outras contas a pagar, circulantes	2.249.036	1.118.698	75.209	55.449
Peso argentino	81.111	102.901	8.091	-
Real brasileiro	146.711	38.063	62	35
Peso chileno	157.047	66.450	42.761	30.552
Peso colombiano	20.582	36.262	605	497
Euro	20.598	95.456	2.413	21.956
Dólar norte americano	1.212.694	465.627	3.276	2.197
Bolívar forte	10.258	13.974	-	-
Outras moedas	600.035	299.965	18.001	212
Contas a pagar de partes relacionadas, circulantes	1.745	149	-	-
Peso chileno	324	77	-	-
Dólar norte americano	86	72	-	-
Outras moedas	1.335	-	-	-
Outras provisões, circulantes	-	-	1.796	-
Peso chileno	-	-	94	-
Outras moedas	-	-	1.702	-
Impostos a pagar, circulantes	140	712	35.288	-
Peso argentino	-	-	35.284	-
Peso chileno	-	712	-	-
Dólar norte americano	105	-	-	-
Outras moedas	35	-	4	-

99

	Até 90 dias		De 91 dias a 1 ano	
	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de
	2015	2014	2015	2014
	MRS	MRS	MRS	MRS
Passivos circulantes				
Outros passivos não financeiros, circulantes	157.874	337.212	4	420
Peso argentino	(9.321)	15.135	-	-
Real brasileiro	16.759	2.547	20	122
Peso chileno	125.844	49.931	-	-
Peso colombiano	566	12.404	-	-
Euro	10.566	17.000	-	-
Dólar norte americano	(12.624)	118.807	(20)	295
Bolívar forte	9.723	603	-	-
Outras moedas	16.361	120.785	4	3
Total passivos circulantes	2.776.623	1.646.520	666.748	516.496
Peso argentino	71.790	118.036	43.375	-
Real brasileiro	163.470	40.610	82	157
Peso chileno	496.632	158.453	249.388	144.038
Peso colombiano	21.148	48.666	605	497
Euro	31.164	113.909	2.413	21.956
Dólar norte americano	1.354.672	731.519	351.174	349.633
Bolívar forte	19.981	14.577	-	-
Outras moedas	617.766	420.750	19.711	215

| DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

100

	Mais de 1 a 3 anos		Mais de 3 a 5 anos		Mais de 5 anos	
	Em 31 de dezembro de 2015	Em 31 de dezembro de 2014	Em 31 de dezembro de 2015	Em 31 de dezembro de 2014	Em 31 de dezembro de 2015	Em 31 de dezembro de 2014
	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS
Passivos não circulantes						
Outros passivos financeiros, não circulantes	2.191.441	1.661.203	1.282.649	454.975	2.232.780	2.890.525
Peso chileno	407.603	297.922	135.243	45.649	-	-
Dólar norte americano	1.783.838	1.363.281	1.147.406	409.326	2.232.780	2.890.525
Contas a pagar, não circulantes	933.361	1.261.575	656	6.152	31	-
Peso chileno	31.465	13.116	656	6.152	31	-
Dólar norte americano	894.219	1.243.590	-	-	-	-
Outras moedas	7.677	4.869	-	-	-	-
Outras provisões, não circulantes	108.209	44.253	-	-	266	-
Peso argentino	3.112	1.206	-	-	-	-
Real brasileiro	42.988	388	-	-	-	-
Peso chileno	-	96	-	-	-	-
Peso colombiano	773	-	-	-	-	-
Euro	35.010	26.559	-	-	-	-
Dólar norte americano	26.326	16.004	-	-	266	-
Provisões para benefícios a empregados, não circulantes	219.864	2.183	-	-	-	-
Peso chileno	219.864	-	-	-	-	-
Dólar norte americano	-	2.183	-	-	-	-
Total passivos não circulantes	3.452.875	2.969.214	1.283.305	461.127	2.233.077	2.890.525
Peso argentino	3.112	1.206	-	-	-	-
Real brasileiro	42.988	388	-	-	-	-
Peso chileno	658.932	311.134	135.899	51.801	31	-
Peso colombiano	773	-	-	-	-	-
Euro	35.010	26.559	-	-	-	-
Dólar norte americano	2.704.383	2.625.058	1.147.406	409.326	2.233.046	2.890.525
Outras moedas	7.677	4.869	-	-	-	-

101

	Em 31 de dezembro de 2015	Em 31 de dezembro de 2014
	MRS	MRS
Resumo geral de moeda estrangeira:		
Total ativos	3.105.910	2.602.417
Peso argentino	656.190	356.141
Real brasileiro	166.083	97.833
Peso chileno	358.703	572.868
Peso colombiano	25.186	26.257
Euro	259.572	146.598
Dólar norte americano	1.038.942	459.512
Bolívar forte	39.958	181.960
Outras moedas	561.276	761.248
Total passivos	10.412.629	8.483.887
Peso argentino	118.276	119.242
Real brasileiro	206.540	41.155
Peso chileno	1.540.881	665.431
Peso colombiano	22.527	49.164
Euro	68.588	162.424
Dólar norte americano	7.790.681	7.006.060
Bolívar forte	19.981	14.577
Outras moedas	645.155	425.834
Posição líquida		
Peso argentino	537.914	236.899
Real brasileiro	(40.457)	56.678
Peso chileno	(1.182.178)	(92.563)
Peso colombiano	2.659	(22.907)
Euro	190.984	(15.826)
Dólar norte americano	(6.751.739)	(6.546.548)
Bolívar forte	19.977	167.383
Outras moedas	(83.879)	335.414

102

b) Variações cambiais

As variações cambiais reconhecidas no resultado, com exceção de instrumentos financeiros mensurados ao valor justo por meio do resultado, para o exercício findo em 31 de dezembro de 2015 e 2014 resultaram num débito de R\$ 1.552.732 e de R\$ 317.395 respectivamente.

As variações cambiais reconhecidas no patrimônio como reservas por diferenças de câmbio por conversão, para o exercício findo em 31 de dezembro de 2015 e 2014, resultaram num crédito de R\$ 89.550 e um débito de R\$ 141.943, respectivamente.

A seguir são demonstradas as taxas de câmbio vigentes em relação ao dólar norte americano, nas datas indicadas:

	Em 31 de dezembro de 2015	Em 31 de dezembro de 2014
Peso argentino	12,97	8,55
Real brasileiro	3,98	2,66
Peso chileno	710,16	606,75
Peso colombiano	3.183,00	2.389,50
Euro	0,92	0,82
Bolivar forte	198,70	12,00
Dólar australiano	1,37	1,22
Boliviano	6,85	6,86
Peso mexicano	17,34	14,74
Dólar neozelandês	1,46	1,28
Nuevo sol peruano	3,41	2,99
Peso uruguayo	29,88	24,25

103

NOTA 29 – LUCRO / (PREJUÍZO) POR AÇÃO

	Para os exercícios findos em 31 de dezembro de	
	2015	2014
Lucro/(Prejuízo) básicos		
Lucro/(Prejuízo) atribuível aos acionistas da sociedade no patrimônio líquido da controladora (R\$)	(730.959)	(565.981)
Média ponderada do número de ações, básico	545.547.819	545.547.819
Lucros/(Prejuízos) por ação, básico (R\$)	(1,33986)	(1,03745)
Lucro/(Prejuízo) diluídos		
Lucro/(Prejuízo) atribuível aos acionistas da sociedade no patrimônio líquido da controladora (R\$)	(730.959)	(565.981)
Média ponderada do número de ações, básico	545.547.819	545.547.819
Média ponderada do número de ações, diluído	545.547.819	545.547.819
Lucros/(Prejuízos) por ação, diluído (R\$)	(1,33986)	(1,03745)

No cálculo do lucro diluído por ação não foram consideradas ações no âmbito do plano de compensação divulgado na Nota 33 (a.1), porque o preço médio de mercado é inferior ao preço de opções e estes têm um efeito antidilutivo.

104

NOTA 30 – CONTINGÊNCIAS

Judiciais

(i) Ações propostas pela LATAM Airlines Group S.A. e Controladas

<u>Sociedade</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol da causa</u>	<u>Origem</u>	<u>Etapas processual e instância</u>	<u>Montantes envolvidos</u> (*) MRS
Atlantic Aviation Investments LLC (AAI).	Supreme Court of the State of New York.	07-60229 20	Atlantic Aviation Investments LLC. (AAI), subsidiária indireta LATAM Airlines Group S.A., constituída sob as leis do Estado de Delaware, processou na data 29 de agosto de 2007 a Varig Logística SA (VarigLog) por falta de pagamento de quatro empréstimos documentados sob contratos de financiamento regidos pela lei de Nova York. Estes contratos preveem a aceleração dos empréstimos em caso de venda do devedor original, VRG Linhas Aéreas S.A.	Em fase de implementação na Suíça para a VarigLog condenação para o pagamento do principal, juros e custos em favor da AAI. Mantém os fundos da VarigLog na Suíça por embargos AAI. VarigLog se encontra em liquidação no Brasil e pediu o reconhecimento suíço da decisão que declarou o seu estado de recuperação judicial e posteriormente a falência. Tiveram início discussões para um acordo com os representantes do processo de liquidação da Variglog sobre os fundos na Suíça.	66.772
Lan Argentina S.A.	Tribunal Nacional Administrativo.	36337/13	Resolução Nº 123 ORSNA que ordena Lan Argentina a desocupar o hangar localizado no Aeroporto Aeroparque Metropolitano Jorge Newbery, Argentina.	A Divisão II da Câmara Contencioso Administrativo Federal confirmou uma nova prorrogação da medida cautelar outorgada com vencimento em 16 de março de 2016. A ORSNA não buscou recurso extraordinário, permanecendo a medida válida até esta data.	-0-

Ações propostas contra a LATAM Airlines Group S.A. e Controladas

<u>Sociedade</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol da causa</u>	<u>Origem</u>	<u>Etapas processual e instância</u>	<u>Montantes envolvidos</u> (*) MRS
------------------	-----------------	------------------------	---------------	--------------------------------------	---

105

LATAM Airlines Group S.A. y Lan Cargo S.A.

Comissão Europeia.

Investigação sobre as alegadas infrações à livre concorrência de companhias aéreas de carga, especialmente sobretaxa de combustível (Fuel Surcharge). Em 26 de dezembro de 2007, a Direção-Geral da Concorrência da Comissão Europeia notificou Lan Cargo S.A. e LATAM Airlines Group S.A. do início de um processo contra vinte e cinco destas linhas aéreas de carga, entre elas Lan cargo S.A por eventuais infrações a livre concorrência no mercado de carga aérea europeu, especialmente a alegada fixação de sobretaxas de combustível e fretes. Em 9 de novembro de 2010, a Direção-Geral da Concorrência da Comissão Europeia notificou a Lan Cargo S.A. e LATAM Airlines Group S.A. a imposição de uma multa no montante de MRS28.429. Esta multa está sendo apelada pela Lan Cargo S.A. e LATAM Airlines Group S.A. Em dezembro de 2015, o Tribunal Europeu julgou o recurso e anulou a Decisão da Comissão. A Comissão Europeia deve recorrer da sentença.

Em 14 de abril de 2008, a notificação da Comissão Europeia foi respondida. A apelação foi apresentada em 24 de Janeiro de 2011. No dia 11/05/2015, participamos de uma audiência em que solicitamos a anulação da Decisão, com base na existência de divergências na Decisão entre a parte operacional, que menciona a existência de 4 infrações (dependendo das rotas afetadas), sendo relacionadas à LAN em somente uma dessas quatro rotas, e a parte decisiva (que menciona a existência de uma única infração conjunta). Em 16 de dezembro de 2015, o Tribunal Europeu de Justiça anulou a Decisão da Comissão com base na existência de inconsistências. A decisão é passível de recurso por parte da Comissão Europeia. É preciso aguardar a confirmação da resposta da Comissão.

35.010

Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A.

In the High Court of Justice (Inglaterra) Ovre Romerike District Court (Noruega) y Directie Juridische Zaken Afdeling Ceveil Recht (Holanda). Cologne Regional Court (Landgericht) Köln (Alemanha).

Ações movidas contra as companhias aéreas europeias pelos usuários serviços de transporte de carga de em ações privadas, como resultado do inquérito sobre alegadas violações a livre concorrência pelas companhias aéreas de carga, especialmente sobretaxa de combustível (Fuel Surcharge). Lan Cargo S.A. e LATAM Airlines Group S.A., já foram processadas diretamente y em terceiro. E tais processos estão radicados na Inglaterra, Noruega, Holanda e Alemanha.

Os casos estão em etapa de exposição de provas.

-0-

<u>Sociedade</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol da causa</u>	<u>Origem</u>	<u>Etapas processual e instância</u>	<u>Montantes envolvidos</u> (*) MRS
------------------	-----------------	------------------------	---------------	--------------------------------------	---

| DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

106

Aerolinhas Brasileiras S.A.	J u s t i ç a Federal.	0008285-5 3.2015.40 3.6105	Ação Anulatória com pedido de tutela antecipada, visando extinguir a penalidade imposta pelo CADE na investigação por eventuais violações à concorrência das companhias aéreas de carga, especialmente sobretaxa de combustível (Fuel Surcharge).	Ação ajuizada com apresentação de garantia – apólice – a fim de suspender os efeitos da decisão proferida pelo CADE, tanto no que se refere ao pagamento das seguintes multas: (i) ABSA: R\$ 34.018; (ii) Norberto Jochmann: R\$ 654; (iii) Hernan Merino: R\$ 327; (iv) Felipe Meyer: R\$ 327. A ação versa, ainda, sobre a obrigação imposta pelo CADE que consiste no dever de publicar a condenação em jornal de grande circulação, obrigação esta que fora igualmente suspensa pelo juízo da justiça federal no presente processo. Aguardando manifestação do CADE.	34.018
Aerolinhas Brasileiras S.A.	J u s t i ç a Federal.	0001872-5 8.2014.4.0 3.6105	Ação anulatória com pedido liminar, protocolada aos 28/02/2014, visando extinguir débitos fiscais de PIS, COFINS, IPI e II, vinculadas ao processo administrativo 10831.005704/2006.43.	Aguardando manifestação do Serasa sobre a carta fiança da TAM e manifestação da União desde 21/08/2015	36.305
Tam Linhas Aéreas S.A.	R e c e i t a Federal Do Brasil.	19515.721 155/ 2014-15	Supostas irregularidades no pagamento de SAT nos períodos de 01/2009 a 12/2009, 01/2010 a 12/2010, 01/2011 a 12/2012.	Apresentamos recurso voluntário que aguarda julgamento desde 30/06/2015.	82.830

<u>Sociedade</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol da causa</u>	<u>Origem</u>	<u>Etapas processual e instância</u>	<u>Montantes envolvidos (*)</u> <u>MRS</u>
------------------	-----------------	------------------------	---------------	--------------------------------------	---

107

Tam Linhas Aéreas S.A.	T r i b u n a l R e g i o n a l Federal da 2ª R e g i ã o (Tribunal da S e g u n d a Região).	2001.51.01. 012530-0	Ação judicial ordinária com o fim de declarar a inexistência de relação jurídica a qual obrigue a empresa recolher o Fundo Aeroviário.	Sentença judicial desfavorável em primeira instância. Atualmente, se espera decisão do recurso interposto pela empresa. Com o fim de suspender a exigibilidade do Crédito Fiscal foi feito um depósito em garantia ao tribunal por MMRS 238 Os Embargos de Declaração opostos pelas partes contra o acórdão que anulou a sentença foram desprovidos. Os autos retornaram do MPF em 23/11/2015.	294.868
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da R e c e i t a Federal do Brasil.	16643.0000 87/2009-36	Trata-se de processo administrativo decorrente de auto de infração lavrado em 15.12.2009, mediante o qual a fiscalização pretende exigir a contribuição social sobre o lucro (CSL), relativa aos períodos-base de 2004 a 2007, em decorrência da dedução de despesas correspondentes a tributos com exigibilidade suspensa.	Em 2010 a impugnação apresentada pela empresa foi julgada improcedente. Em 2012 o recurso voluntário também foi julgado improcedente. Em vista disto, desde 2012 o recurso especial interposto pela empresa aguarda juízo de admissibilidade.	72.435
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da R e c e i t a Federal do Brasil.	10880.7259 50/2011-05	Créditos de compensação do Programa Integração Social (PIS) e da Contribuição para Financiamento da Seguridade Social (COFINS) declaradas em DCOMPS.	A manifestação de inconformidade apresentada pela empresa foi julgada improcedente, razão pela qual foi apresentado o Recurso Voluntário. Em 08/06/2015, distribuído/sorteado para a 1ª Turma Ordinária do CARF, aguardando julgamento.	141.253

<u>Sociedade</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol da causa</u>	<u>Origem</u>	<u>Etapas processual e instância</u>	<u>Montantes envolvidos (*)</u> <u>MRS</u>
------------------	-----------------	------------------------	---------------	--------------------------------------	---

108

Tam Linhas Aéreas S.A.	6ª Vara da Receita Pública de São Paulo.	0012938-14.2013.8.26.053	Trata-se de ação anulatória ajuizada em face do município de São Paulo visando anular o crédito tributário constituído pela falta de recolhimento do ISS devido pela INFRAERO pela prestação de serviços aeroportuários.	Os autos foram remetidos aos Tribunais Superiores para o julgamento do agravo interposto contra a decisão que não admitiu o recurso extraordinário da União, bem como para o julgamento do recurso especial relativo aos honorários. Aguardando julgamento desde 01/12/2015.	33.247
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Receita Federal do Brasil.	16643.000085/2009-47	Auto composto que demanda a recuperação do imposto de renda e Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSL) derivada de despesas de royalties e do uso da marca TAM.	Aguarda-se intimação quanto ao despacho do juízo de admissibilidade do recurso especial interposto pela Procuradoria Geral da Fazenda Nacional, bem como a intimação da decisão proferida pelo CARF.	32.057
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Receita Federal do Brasil.	10831.012344/2005-55	Auto infração apresentado para exigir imposto de importação (II), Programa Integração Social (PIS) da Contribuição para Financiamento da Seguridade Social (COFINS) decorrentes da perda de carga internacional não identificada.	Decisão administrativa desfavorável aos interesses da empresa. Autos em tramitação na Câmara de Recursos Fiscais (CARF) aguardando julgamento.	25.788
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo.	3.123.785-0	Auto de infração para exigir o pagamento do imposto sobre circulação de mercadorias e serviço (ICMS) que regem as importações de aeronaves.	Atualmente aguarda a decisão sobre o recurso apresentado pela empresa no STF.	26.776

Sociedade	Tribunal	Nº Rol da causa	Origem	Etapas processual e instância	Montantes envolvidos (*) MRS
-----------	----------	-----------------	--------	-------------------------------	------------------------------

109

Aerovías de Integración Regional, A I R E S S.A.	States Court of Appeals for the Eleventh Circuit, Florida, EE.UU.	2013-20319 CA01	Em 30 de julho de 2012 Aerovías de Integración Regional, Aires S.A. (LAN COLOMBIA AIRLINES) iniciou procedimentos legais na Colômbia contra Regional One INC y Volvo Aero Services LLC, com a finalidade que se declare que essas empresas são civilmente responsáveis pelos danos morais e materiais causados a LAN COLOMBIA AIRLINES, decorrente da violação obrigações contratuais da aeronave HK-4107. Em 20 de junho de 2013 LAN COLOMBIA AIRLINES foi notificada da ação movida nos Estados Unidos da América por Regional One INC y Dash 224 LLC por danos causados por pelo aeronaveo HK-4107 argumentando infração de LAN COLOMBIA AIRLINES na obrigação de obter declaração aduaneira de importação quando o avião em abril de 2010 entrou Colômbia para a manutenção solicitada por Regional One.	Mediante os Autos de 05 de junho de 2015, o 1º Tribunal Cível do Circuito de Descongestión tomou conhecimento do processo na Colômbia, com a notificação aos demandantes das exceções prévias apresentadas pela parte demandada. Em dezembro de 2015, a 1ª Vara Cível do Circuito Especial foi transformada em Vara permanente como 45ª Cível do Circuito e desde o dia 07 de dezembro de 2015 o despacho do juiz. A Justiça Federal se pronunciou em 26 de março de 2014 e determinou a aprovação do pedido de LAN COLOMBIA AIRLINES de suspender o processo nos Estados Unidos da América enquanto a demanda que está em curso na Colômbia não seja resolvida. Além disso, o juiz dos Estados Unidos da América arquivou o processo administrativo. No Tribunal Federal de Apelações, confirmou o fim do caso em os EUA em 01 de abril de 2015. Em 13 de outubro de 2015, Regional One solicitou ao Tribunal a reabertura do processo. A LAN COLOMBIA AIRLINES apresentou seus argumentos frente a esta solicitação e aguarda a manifestação do Tribunal.	48.587
--	---	-----------------	--	---	--------

Sociedade	Tribunal	Nº Rol da causa	Origem	Etapas processual e instância	Montantes envolvidos (*) MRS
-----------	----------	-----------------	--------	-------------------------------	------------------------------

| DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

110

Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Fazenda do Estado do Rio de Janeiro.	03.43129-0	O Estado do Rio de Janeiro requer crédito fiscal de IVA para a compra de querosene (combustível de aviação). De acordo com um relatório, o auditor observou que nenhuma das leis do Rio de Janeiro autoriza a apropriação desse crédito, de modo que o crédito foi recusado e se exigiu o tributo.	Em 11/11/2015, foi negado provimento ao recurso de ofício da Fazenda. Atualmente, aguarda-se a publicação da referida decisão.	227.651
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Receita Federal do Brasil.	10880.722.355/2014-52	Em 19 de agosto de 2014 a Secretaria da Receita Federal lavrou auto de infração por entender que os créditos compensados do Programa de integração sócia (PIS) e da Contribuição para financiamento da Seguridade Social COFINS pela TAM Linhas Aéreas não estão diretamente relacionados com a atividade de transporte aéreo.	A p r e s e n t a m o s impugnação no âmbito administrativo em 17 de setembro de 2014. Autos aguardando julgamento na Delegacia da Receita Federal de Julgamento de Curitiba/PR, desde 09/12/2015.	175.886
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo.	4.037.054	Em 20 de setembro de 2014 tomamos ciência que a Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo lavrou auto de infração por entender a falta de pagamento de Imposto sobre circulação de mercadorias e serviços ICMS relativo às prestações de serviços de telecomunicação.	Lavrado o Auto de Infração. Apresentada a Defesa. Proferida decisão de primeira instância que manteve o Auto de Infração em sua integralidade. Apresentamos Recurso Ordinário, que aguarda julgamento do TIT/SP.	25.898
T a m V i a g e n s S.A.	Secretaria de finanças do município de São Paulo.	67.168.795 / 67.168.833 / 67.168.884 / 67.168.906 / 67.168.914 / 67.168.965	Auto de infração e imposição de multa que alega insuficiência na base de cálculo do ISS, pelo fato de a empresa ter feito supostas deduções indevidas	Em 22/12/2015 recebemos o auto. Atualmente, aguarda-se protocolo de nossa impugnação.	174.000
Tam Linhas Aéreas S.A.	Tribunal do Trabalho de São Paulo.	0001734-78.2014.5-02.0045	Ação apresentada pelo Ministério Público do Trabalho, no qual requer o cumprimento da legislação sobre intervalos, horas extras e outras.	Fase inicial. Pode eventualmente afetar nas operações e controle de jornada dos empregados.	-0-

<u>Sociedade</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol da causa</u>	<u>Origem</u>	<u>Etapa processual e instância</u>	<u>Montantes envolvidos</u> (*) MRS
------------------	-----------------	------------------------	---------------	-------------------------------------	---

111

TAM S.A.	Conselho Administrativo de Recursos Fiscais.	13855.720077/2014-02	Auto de Infração lavrado pela Secretaria da Receita Federal do Brasil cobrando o IRPJ e CSLL sobre o suposto ganho de capital auferido pela TAM, em março de 2011, em razão de redução do capital social da empresa controlada, Múltiplos S.A.	Em 12 de janeiro de 2014 foi apresentada impugnação administrativa para reverter as alegações contidas no auto de infração. Diante da decisão desfavorável em 1ª instância foi apresentado recurso no Conselho Administrativo de Recursos Fiscais. Hoje, aguarda-se julgamento do recurso.	340.326
Tam Linhas Aéreas S.A.	1º Vara Cível de Comarca de Bauru/SP.	0049304-37.2009.8.26.0071/1	Aquela ação é movida pelos ora autores contra esta ré, TAM Linhas Aéreas S/A, visando o recebimento de indenização por danos materiais e morais em decorrência de acidente sofrido com uma das suas aeronaves que, ao aterrissar nas adjacências do aeroporto de Bauru, atingiu o veículo que trafegava a Sra. Gisele Marie Savi de Seixas Pinto e Guilherme Savi de Seixas Pinto, causando-lhes o óbito. A primeira era esposa e mãe dos autores e o segundo, filho e irmão, respectivamente.	Atualmente em fase de execução de sentença.	37.340
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Tribunal do Trabalho de Campinas.	0010498-37.2014.5.15.0095	Ação apresentada pelo Sindicato Nacional dos Aeronautas, que requer o pagamento do DSR, Escalas previstas, Deslocamento e Danos morais.	Processo em fase inicial y em processo de negociação com o Sindicato.	63.119
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Tribunal do Trabalho de Manaus.	0002037-67.2013.5.11.0016	Ação apresentada pelo Sindicato dos Aeroviários de Manaus solicitando a designação de periculosidade para os trabalhadores em terra (AEROVIÁRIOS).	Processo em fase inicial. O valor está sendo calculado por um contador externo.	-0-

<u>Sociedade</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol da causa</u>	<u>Origem</u>	<u>Etapa processual e instância</u>	<u>Montantes envolvidos</u> (*) MRS
------------------	-----------------	------------------------	---------------	-------------------------------------	---

112

Aerolane, Receita Federal. 17502-2012-0082	Ata de Determinação de Imposto de Renda 2006, glosas com CEDT desconhecido, solicitação de registros de gastos de sucursais, comissões ARC sem Retenção de Imposto de Renda na Fonte e etc., processos iniciados em 2012.	Foi recebida a Resolução do Recurso de Revisão e se procedeu ao pagamento visando evitar o acúmulo de juros. Adicionalmente, tal pagamento foi impugnado perante o Tribunal. Até o dia 18/10/2015, foi executada uma diligência contábil com o Tribunal e especialistas do SRI e da Companhia. Os relatórios dos peritos foram emitidos. Até esta data, aguarda-se o proferimento da sentença pelo Tribunal.	48.830
T A M Linhas Aéreas Nacionais do Equador S.A. Tribunal de Trabajo Aéreo. Recife. 0000070-2.2013.5.0.6.0017	Ação apresentada pelo Ministério Público do Trabalho para que a empresa deixe de praticar assédio moral, discriminação religiosa, social, sexual e etc.	O processo está em sua fase inicial.	-0-
T A M Linhas Aéreas Carlos. S.A. Tribunal de Trabajo São Carlos. 0010476-1.2015.5.1.5.0008	Ação proposta pelo sindicato para pleitear o pagamento de adicional por periculosidade aos funcionários da MRO (São Carlos).	O processo está em sua fase inicial. Os cálculos estão sendo realizados.	-0-

- **Investigações governamentais.** Continuam as investigações pelas autoridades do Chile e dos Estados Unidos referentes aos pagamentos feitos pela LATAM Airlines Group SA (anteriormente LAN Airlines SA) em 2006-2007 a um consultor que auxiliou na resolução de questões trabalhistas na Argentina. Sr. Ignacio Cueto chegou a um acordo com a Securities and Exchange Commission ("SEC"), que envolve o pagamento de uma multa de cerca de MRS 289.898 e a imputação de uma infração das regras de contabilização e controle interno a U.S Securities Exchange Act de 1934. A Companhia, por sua parte, continua colaborando com as respectivas autoridades em tais investigações. Até o momento, a Sociedade não pode prever o resultado desta investigação, nem estimar a existência ou a extensão de perdas ou riscos potenciais que podem, eventualmente, serem causados pela forma com que o problema seja resolvido de forma definitiva.
- A fim de lidar com quaisquer obrigações financeiras decorrentes de processos judiciais vigentes em 31 de dezembro de 2015, sejam de civis, trabalhista ou fiscal, LATAM Airlines Group S.A. e Filiais, constituiu provisões, que são incluídas na seção Outras provisões não comuns explicadas na Nota 20.
- A Companhia não revelou a probabilidade de sucesso para cada contingência individual a fim de não afetar negativamente o resultado destas.

(*) A Sociedade reportou valores contingenciais somente para aqueles processos cujos efeitos financeiros e possibilidade de reembolso podem ser estimados de maneira confiável, conforme estabelecido no parágrafo 86 da NIC 37 Provisões, passivos contingentes e ativos contingente.

113

NOTA 31 – COMPROMISSOS

(a.1) Compromissos pelos empréstimos obtidos

Com relação aos diversos contratos celebrados pela Sociedade para o financiamento de aeronaves Boeing 767, 767F, 777F e 787 que contam com a garantia do *Export – Import Bank* dos Estados Unidos da América foram estabelecidos limites a alguns indicadores financeiros da Sociedade matriz em base consolidada. Por outro lado, relacionados com estes mesmos contratos, foram estabelecidas restrições à gestão da Sociedade no que se refere a termos de composição acionária e disposição de ativos.

A Sociedade e suas controladas não mantêm contratos de crédito financeiro com bancos no Chile que indiquem limites a alguns indicadores financeiros da Sociedade ou as controladas.

Em 31 de dezembro de 2015, a Sociedade está em conformidade com todos indicadores acima mencionados.

(a.2) Compromissos pelo financiamento de frota a receber

Em 29 de maio de 2015, foi feita a emissão e colocação privada de títulos de dívida chamada *Enhanced Equipment Trust Certificates ("EETC")* por um valor agregado de R\$ 3.167.205.440 (os "Certificados") de acordo com o seguinte:

- Os Certificados foram emitidos e colocados, no mercado internacional, abaixo da Norma 144-A e a Regulação S das leis de valores dos Estados Unidos da América por fiduciárias o pass-through trust ("Trusts").
- Esta oferta é composta de Certificados classe A que terão uma taxa de juros de 4,2% anual, com uma data de distribuição estimada para 15 de novembro de 2027, enquanto que os Certificados classe B terão uma taxa de juros de 4,5% anual, com uma data de distribuição estimada para 15 de novembro de 2023.
- Os Trusts usarão os fundos resultantes da colocação, os quais se manterão em custódia ("escrow") com um banco de primeira categoria, para adquirir "Equipment Notes" emitido por quatro entidades de propósito especial separadas, cada uma das quais é inteiramente de propriedade de LATAM (cada uma, um "Emissor").
- Cada Emissor usará o produto da venda dos Equipment Notes e a renda inicial baixo cada Lease (este termo é definido mais adiante) para financiar a aquisição de onze novos Airbus A321-200, dois Airbus A350-900 y quatro Boeing 787-9, cujas entregas estão previstas entre julho de 2015 e março de 2016 (as "Aeronaves").
- Cada um dos Emissores arrendará as Aeronaves de que é proprietária a LATAM de acordo a um contrato de arrendo financeiro ("Lease"), que por sua vez pode subarrendar as Aeronaves baixo sub-lease operativos.
- Conforme o anteriormente exposto, LATAM tratará estes Equipment Notes como dívida contra a entrega de cada uma das Aeronaves.
- Os Certificados não foram registrado baixo a United States Securities Act de 1933 (a "Ley de Valores dos Estados Unidos") ou conforme as leis de valores aplicáveis em qualquer outra jurisdição. Consequentemente, os Certificados foram oferecidos e vendidos a pessoas que se qualificam razoavelmente como investidores institucionais de acordo a 144-A em

114

virtude da Lei de Valores dos Estados Unidos, e a outras pessoas não residentes nos Estados Unidos em transações fora dos Estados Unidos de acordo à Regulação S desse órgão normativo.

Em 31 de dezembro de 2015 o montante disponível do “escrow” “EETC” equivale a MR \$ 1.347.652, correspondendo a 6 aviões que ainda não receberam.

(b) Compromissos por arrendamentos operacionais como arrendatário

O detalhamento dos principais arrendamentos operacionais é o seguinte:

Arrendador	Aeronave	Em 31 de dezembro de 2015	Em 31 de dezembro de 2014
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
Avolon Aerospace AOE 63 Limited	Boeing 787	-	1
AWAS 4839 Trust	Airbus A320	-	1
AWAS 5125 Trust	Airbus A320	1	1
AWAS 5178 Limited	Airbus A320	1	1
AWAS 5234 Trust	Airbus A320	1	1
Baker & Spice Aviation Limited	Airbus A320	1	2
Bank Of America	Airbus A321	3	-
BOC Aviation Pte. Ltd.	Airbus A320	-	1
CTT Aerospace International	Airbus A320	2	2
Delaware Trust Company, National Association	Bombardier Dhc8-200	-	5
ECAF I 1215 DAC	Airbus A320	1	-
ECAF I 2838 DAC	Airbus A320	1	-
ECAF I 40589 DAC	Boeing 777	1	-
Eden Irish Airer Leasing MSN 1459	Airbus A320	1	1
GE/CAS Sverige Aircraft Leasing Worldwide AB	Airbus A320	3	6
GFL Aircraft Leasing Netherlands B.V.	Airbus A320	1	1
International Lease Finance Corporation	Boeing 767	1	1
JMA Aircraft 6670 LP	Airbus A321	-	-
JSA Aircraft 38484, LLC	Boeing 787	1	-
Magix Airlease Limited	Airbus A320	2	2

115

Arrendador	Aeronave	Em 31 de dezembro de 2015	Em 31 de dezembro de 2014
MASL Sweden (1) AB	Airbus A320	1	1
MASL Sweden (2) AB	Airbus A320	1	1
MASL Sweden (7) AB	Airbus A320	1	1
MASL Sweden (8) AB	Airbus A320	1	1
NBB Cuckoo Co., Ltd	Airbus A321	1	-
NBB Grosbeak Co., Ltd	Airbus A321	1	-
NBB-6658 Lease Partnership	Airbus A321	1	-
NBB-6670 Lease Partnership	Airbus A321	1	-
Orix Aviation Systems Limited	Airbus A320	2	2
RBS Aerospace Limited	Airbus A320	-	6
SASOF II (J) Aviation Ireland Limited	Airbus A319	1	1
Shenton Aircraft Leasing Limited	Airbus A320	1	-
SKY HIGH V LEASING COMPANY LIMITED	Airbus A320	1	1
Sky High XXIV Leasing Company Limited	Airbus A320	5	5
Sky High XXV Leasing Company Limited	Airbus A320	2	2
SMBC Aviation Capital Limited	Airbus A320	7	2
SMBC Aviation Capital Limited	Airbus A321	2	2
Sunflower Aircraft Leasing Limited	Airbus A320	2	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	6
Wells Fargo Bank Northwest National Association	Airbus A330	2	5
Wells Fargo Bank Northwest National Association	Boeing 767	3	3
Wells Fargo Bank Northwest National Association	Boeing 777	6	7
Wells Fargo Bank Northwest National Association	Boeing 787	7	3
Wilmington Trust Company	Airbus A319	1	1
Zipdell Limited	Airbus A320	-	1
Total		<u>106</u>	<u>107</u>

Os alugueis são refletidos no resultado à medida que são provisionados.

Os pagamentos mínimos dos arrendamentos não canceláveis são os seguintes:

	Em 31 de dezembro de 2015	Em 31 de dezembro de 2014
	MRS	MRS
Até um ano	2.006.083	1.358.976
Entre um a cinco anos	5.003.822	3.193.921
Mais de cinco anos	3.350.689	1.172.497
Total	<u>10.360.594</u>	<u>5.725.394</u>

Os pagamentos mínimos dos arrendamentos reconhecidos no resultado são os seguintes:

116

	Para os exercícios findos em 31 de dezembro de	
	2015	2014
	MRS	MRS
Pagamentos mínimos por arrendamentos operacionais	1.752.953	1.226.120
Total	<u>1.752.953</u>	<u>1.226.120</u>

No primeiro trimestre de 2014, adicionaram-se duas aeronaves Airbus A320-200 e duas aeronaves Airbus A321-200 arrendadas por um exercício de oito anos cada uma. Por outro lado, foram devolvidas duas aeronaves Boeing 737-700, um Boeing 767-300F, uma Airbus A340-300 e uma aeronave Bombardier Dhc8-400. Além disso, produto de sua venda e posterior arrendamento, durante março de 2014 adicionaram-se quatro aeronaves Boeing 777-300ER como leasing operacional, sendo arrendadas por exercícios entre quatro e seis anos. No segundo trimestre de 2014, adicionaram-se uma aeronave Airbus A320-200 arrendada por um exercício de oito anos e uma aeronave Boeing 787-800 arrendada por um exercício de doze anos. Por outro lado, foram devolvidas: uma aeronave Bombardier Dhc8-400, quatro aeronaves Airbus A320-200, sete aeronaves Airbus A330-200 y três aeronaves Boeing 737-700. No terceiro trimestre de 2014, adicionaram-se uma aeronave Airbus A320-200 arrendada por um exercício de oito anos e uma aeronave Boeing 787-800 arrendada por um exercício de doze anos. Por outro lado, foram devolvidas: uma aeronave Bombardier Dhc8-400, duas aeronaves Airbus A319-100 e uma aeronave Boeing 767-300ER. No quarto trimestre de 2014, foram devolvidas duas aeronaves Airbus A320-200 e uma aeronave Boeing 767-300ER. Por outro lado, foram compradas três aeronaves A340-300 e uma aeronave A319-100. Adicionalmente foi notificado que a opção de compra de duas aeronaves Bombardier Dhc8-200 será exercitado. Com base no exposto, as aeronaves foram reclassificadas ao Imobilizado.

No primeiro trimestre de 2015, adicionaram-se duas aeronaves Boeing 787-9 arrendadas por um exercício de doze anos cada uma. Por outro lado, foram devolvidas duas aeronaves Airbus A330-200.

No segundo trimestre de 2015 se adicionam duas aeronaves Airbus A321-200 e uma aeronave Boeing 787-9, cada uma arrendada por um exercício de doze anos. Por outro lado, devolve-se uma aeronave Airbus A320-200 e dois aeronaves Airbus A330-200.

No terceiro trimestre de 2015, adicionaram-se cinco aeronaves Airbus A321-200 e uma aeronave Boeing 787-9, cada uma arrendada por um exercício doze anos. Por outro lado, devolve-se uma aeronave Airbus A320-200.

No quarto trimestre de 2015, foi devolvida uma aeronave Airbus A320-200.

Os contratos de arrendamento operacionais celebrados pela Sociedade e suas controladas estabelecem que a manutenção das aeronaves deva ser realizada de acordo com as disposições técnicas do fabricante e nas margens acordadas nos contratos com o arrendador, sendo um custo assumido pelo arrendatário. Adicionalmente, para cada aeronave, o arrendatário deve contratar apólices que cubram o risco associado e o montante dos bens envolvidos. Com relação aos pagamentos de arrendamento, estes são irrestritos, não podendo ser abatidos de outras contas a receber ou a pagar que sejam mantidas pelo arrendador e arrendatário.

117

Em 31 de dezembro de 2015, a Sociedade mantém vigentes cartas de crédito relacionadas com leasing operacional, de acordo com o seguinte detalhamento:

Credor garantia	Nome devedor	Tipo	Valor MRS	Data de liberação
GE Capital Aviation Services Limited	Lan Cargo S.A.	Duas cartas de crédito	29.403	17-ago-16
GE Capital Aviation Services Limited	LATAM Airlines Group S.A.	Nove cartas de crédito	145.173	10-jan-16
International Lease Finance Corp	LATAM Airlines Group S.A.	Quatro cartas de crédito	6.638	04-fev-16
ORIX Aviation System Limited	LATAM Airlines Group S.A.	Uma carta de crédito	12.710	31-ago-16
SMBC Aviation Capital Ltd.	LATAM Airlines Group S.A.	Duas cartas de crédito	43.472	14-ago-16
Engine Lease Finance Corporation	LATAM Airlines Group S.A.	Uma carta de crédito	18.548	08-set-16
Banc Of America	LATAM Airlines Group S.A.	Três carta de crédito	4.077	06-set-16
Wells Fargo Bank	LATAM Airlines Group S.A.	Oito carta de crédito	51.387	09-fev-16
Wells Fargo Bank	Tam Linhas Aéreas S.A.	Uma carta de crédito	21.476	14-jul-16
CIT Aerospace International	Tam Linhas Aéreas S.A.	Três carta de crédito	48.322	06-oct-16
RBS Aerospace Limited	Tam Linhas Aéreas S.A.	Uma carta de crédito	48.252	02-oct-16
			<u>429.458</u>	

(c) Outros compromissos

Em 31 de dezembro de 2015, a Sociedade mantém vigentes cartas de crédito, termos de garantia e apólices de seguro de garantia, de acordo com o seguinte detalhamento:

Credor garantia	Nome devedor	Tipo	Valor MRS	Data de liberação
Aena Aeropuertos S.A.	LATAM Airlines Group S.A.	Quatro cartas de crédito	8.005	14-nov-16
American Alternative Insurance Corporation	LATAM Airlines Group S.A.	Quatro cartas de crédito	12.261	05-abr-16
Citibank N.A.	LATAM Airlines Group S.A.	Uma carta de crédito	64.039	31-jan-16
Comisión Europea	LATAM Airlines Group S.A.	Uma carta de crédito	34.604	11-fev-16
Deutsche Bank A.G.	LATAM Airlines Group S.A.	Três cartas de crédito	156.192	31-mar-16
Dirección General de Aeronáutica Civil	LATAM Airlines Group S.A.	Sessenta e seis cartas de crédito	61.255	31-jan-16
Empresa Pública de Hidrocarburos del Ecuador EP Petroecuador	LATAM Airlines Group S.A.	Uma carta de crédito	21.476	17-jun-16
Metropolitan Dade County	LATAM Airlines Group S.A.	Dez cartas de crédito	12.136	13-mar-16
The Royal Bank of Scotland plc	LATAM Airlines Group S.A.	Duas cartas de crédito	89.810	08-jan-16
Washington International Insurance	LATAM Airlines Group S.A.	Quatro cartas de crédito	10.972	05-abr-16
8ª Vara Federal da Subseção de Campinas SP	Tam Linhas Aéreas S.A.	Uma apólice de seguro de garantia	42.023	19-mai-20
Conselho Administrativo de Conselhos Federais	Tam Linhas Aéreas S.A.	Uma apólice de seguro de garantia	21.847	20-out-21
Fundação de Proteção e Defesa do Consumidor Procon	Tam Linhas Aéreas S.A.	Duas apólice de seguro de garantia	9.625	16-mai-16
Juízo da 6ª Vara de Execuções Fiscais Federal de Campo Grande/MS	Tam Linhas Aéreas S.A.	Duas apólice de seguro de garantia	75.761	04-jan-16
União Federal Vara Comarca de DF	Tam Linhas Aéreas S.A.	Duas apólice de seguro de garantia	8.786	09-nov-20
			<u>628.792</u>	

118

NOTA 32 – TRANSAÇÕES COM PARTES RELACIONADAS

(a) Transações com partes relacionadas no exercício findo em 31 de dezembro de 2015

RUT	Nombre	Naturaleza da relação	País de origem	Natureza das transações	Tipo de moeda ou unidade de reajuste	Valor da transação Para os exercícios findos em 31 de dezembro de	
						2015	2014
						MRS	MRS
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA.	Director relacionadas	Chile	Passagem vendas	CLP	56	73
96.847.880-K	Technical Training Latam S.A.	Coligada (*)	Chile	Locações de edifícios previsto	CLP	-	488
				Serviços formação recebida	CLP	-	(1.821)
				Serviços formação recebida	US\$	-	(1.732)
65.216.000-K	Comunidad Mujer	Director relacionadas	Chile	Passagem vendas	CLP	(39)	20
				Serviços publicidade recebida	CLP	17	(24)
78.591.370-1	Bethia S.A. y Filiales	Director relacionadas	Chile	Serviços recebidos de transporte de carga	CLP	(1.839)	(1.995)
				Outras receitas	CLP	107	-
				Serviço de Counter recebido nacionais e internacionais	CLP	154	(1.098)
				Outros serviços recebidos	CLP	(108)	(24)
79.773.440-3	Transportes San Felipe S.A.	Propriedade comum	Chile	Passagem vendas	CLP	28	62
				Serviços recebidos de transferência de passageiros	CLP	(452)	(155)
87.752.000-5	Granja Marina Tornagaleones S.A.	Accionista comum	Chile	Passagem vendas	CLP	400	360
78.997.060-2	Viajes Falsabella Ltda.	Director relacionadas	Chile	Comissões por venda incorridas	CLP	(195)	-
Estrangeira	Inversora Aeronautica Argentina	Director relacionadas	Argentina	Receitas por manutenção poster de propaganda	US\$	2	28
				Locações de edifícios recebido	ARS	(975)	(787)
Estrangeira	Made In Everywhere Repr. Com. Distr. Ltda.	Director relacionadas	Brasil	Serviços recebidos de transporte	BRL	-	(5)
Estrangeira	TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.	Director relacionadas	Brasil	Serviços recebidos	BRL	(219)	(26)
Estrangeira	Prismah Fidelidade S.A.	Joint Venture	Brasil	Serviços recebido de Assessorias profissionais	BRL	-	(267)
Estrangeira	Consultoria Administrativa Profesional S.A de C.V. Coligada		México	Serviços recebido de Assessorias profissionais	MXN	(4.651)	-

(*) Controlada de outubro 2014

119

Os saldos correspondentes às Contas a receber e a pagar a partes relacionadas estão divulgadas na Nota 9.

As transações entre partes relacionadas foram realizadas em condições de uma transação livre entre partes interessadas e devidamente informadas.

b) Remuneração do pessoal-chave da administração

Para este fim, a Sociedade considerou como pessoas chave os executivos que definem as políticas e as macro diretrizes que afetam diretamente os resultados do negócio, considerando os níveis de Vice-presidentes, Gerentes Gerais e Diretores.

	Para os exercícios findos em 31 de dezembro de	
	2015	2014
	MRS	MRS
Remunerações	57.194	45.863
Honorários de administradores	1.801	2.925
Benefícios não monetários	2.957	2.329
Benefícios de curto prazo	65.883	-
Pagamentos baseados em ações	36.142	37.597
Total	<u>163.977</u>	<u>88.714</u>

NOTA 33 - PAGAMENTOS BASEADOS EM AÇÕES

(a) Planos de compensação por aumentos do capital da LATAM Airlines Group S.A.

Os planos de compensação implementados mediante a outorga de opções para a subscrição e pagamento de ações, que foram outorgados pela LATAM Airlines Group S.A. para os funcionários da Sociedade e suas controladas, são reconhecidos nas demonstrações financeiras do acordo com o estabelecido na IFRS 2 “Pagamentos baseados em ações”, registrando o efeito do valor justo das opções outorgadas com remunerações de forma linear entre a data da outorga das referidas opções e a data em que as mesmas alcancem caráter irrevogável.

(a.1) Plano de compensação 2011

Na Assembleia Extraordinária de Acionistas realizada em 21 de dezembro de 2011, os acionistas da Sociedade aprovaram, entre outros assuntos, o aumento do capital social, do qual 4.800.000 ações, foram destinadas a planos de compensação para os funcionários da Sociedade e de suas controladas, em conformidade com as disposições no Artigo 24 da Lei das Sociedades Anônimas. Neste plano de compensação nenhum membro do grupo controlador seria beneficiado.

120

A outorga das opções para a subscrição e pagamento de ações foi formalizada através da celebração de contratos de opções para a subscrição de ações, do acordo com as proporções demonstradas no calendário de auferimento abaixo e que está relacionado à condição de permanência do executivo nessas datas para o exercício das opções:

Porcentagem	Exercício
30%	A partir do 21 de dezembro de 2014 até 21 de dezembro de 2016
30%	A partir do 21 de dezembro de 2015 até 21 de dezembro de 2016
40%	A partir do 21 de junho de 2016 até 21 de dezembro, 2016

	Número das opções sobre ações
Opções sobre ações em acordos de pagamentos baseados em ações, saldo em 1 de janeiro de 2014	4.497.000
Opções sobre ações concedidas	160.000
Opções sobre ações canceladas	(455.000)
Opções sobre ações em acordos de pagamentos baseados em ações, saldo em 31 de dezembro de 2014	4.202.000
Opções sobre ações em acordos de pagamentos baseados em ações, saldo em 1 de janeiro de 2015	4.202.000
Opções sobre ações concedidas	406.000
Opções sobre ações concedidas	(90.000)
Opções sobre ações em acordos de pagamentos baseados em ações, saldo em 31 de dezembro de 2015	4.518.000

Estas opções têm sido valorizadas e registradas de acordo com o valor justo na data a outorga, determinado através do método “Black-Scholes-Merton”. O efeito no resultado em dezembro de 2015 é de MRS 36.143 (MRS 37.155 em 31 de dezembro de 2014).

Os dados de entrada do modelo de valorização das opções utilizados sobre as ações concedidas:

	Preço médio ponderado das ações	Preço do exercício	Volatilidade esperada	Vida da opção	Dividendos esperados	Juros livres de risco
Em 31 de dezembro de 2014	US\$ 15,47	US\$ 18,29	34,74%	3,6 anos	0%	0,00696
Em 31 de dezembro de 2015	US\$ 15,47	US\$ 18,29	34,74%	3,6 anos	0%	0,00696

(a.2) Planos de compensação 2013

Na Assembleia Extraordinária de Acionistas realizada em data 11 de junho de 2013, os acionistas da Sociedade aprovaram, entre outras matérias, o aumento do seu capital social, do qual 1.500.000 ações, foram destinadas a planos de compensação para os funcionários da Sociedade e de suas controladas, em conformidade com as disposições no Artigo 24 da Lei das Sociedades Anônimas.

121

Neste plano de compensação, ainda não existe a data definida para sua implementação. A outorga das opções para a subscrição e pagamentos de ações foi formalizado através da celebração de contratos de opções para a subscrição de ações, do acordo com as proporções demonstradas no seguinte calendário de auferimento e que está relacionado à condição de permanência do executivo nessas datas, para o exercício das opções:

Porcentagem	Exercício
100%	A partir do 15 de novembro de 2017 até 11 de junho de 2018

(b) Planos de compensação controladas

(b.1) Pagamentos baseados em ações

TAM Linhas Aéreas S.A. e Múltiplus S.A., ambas controladas da TAM S.A., têm opções por ações vigentes em 31 de dezembro de 2015, que totalizaram 96.675 ações e 518.507 ações respectivamente. (Em 31 de dezembro de 2014, a distribuição de opções por ações vigentes totalizaram 637.400 ações para Múltiplus S.A. e 96.675 ações para TAM Linhas Aéreas S.A.).

TAM Linhas Aéreas S.A.

Descrição Data	4º Outorga 28-05-2010	Total
Numero de opções em aberto em 31 de dezembro de 2014	96.675	96.675
Numero de opções em aberto em 31 de dezembro de 2015	96.675	96.675

Múltiplus S.A.

Descrição Data	1º Outorga 04-10-2010	3º Outorga 16-04-2012	4º Outorga 04-10-2010	4º Outorga extraordinária 20-11-2013	Total
Numero de opções em aberto em 31 de dezembro de 2014	7.760	129.371	294.694	205.575	637.400
Numero de opções em aberto em 31 de dezembro de 2015	-	102.621	255.995	159.891	518.507

Opções da TAM Linhas Aéreas S.A., sob os termos do plano, são divididas em três partes iguais e empregados poderão exercer uma terça parte das suas opções em três, quatro e cinco anos, respectivamente, se ainda empregado pela Companhia naquela ocasião. A vida contratual das opções é de sete anos.

Para Múltiplus S.A., os termos do plano preveem que as opções designadas às outorgas regulares são divididas em três partes iguais e os empregados poderão exercer uma terça parte das suas opções em dois, três e quatro anos, respectivamente, se ainda empregado pela Companhia naquela ocasião. A vida contratual das opções é de sete anos após a outorga da opção. A primeira outorga extraordinária foi dividida em duas partes iguais que poderão ser exercidas metade das suas opções depois de três anos e outra metade após quatro anos. A segunda outorga extraordinária foi também dividida em duas partes iguais que poderão ser exercidas após um ano e dois anos, respectivamente.

122

Ambas as sociedades têm uma opção contém uma “condição de serviço”, na qual o exercício das opções depende exclusivamente da prestação de serviços pelo empregado por exercício predefinido. Os empregados demitidos têm a obrigação de atender a determinadas condições suspensivas para a manutenção do direito das opções.

A posição, em relação à aquisição de direitos das opções por ação de ambas as companhias é a seguinte:

Sociedade	Número de ações Opções adquiridas		Número de ações Opções não adquiridas	
	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de
	2015	2014	2015	2014
TAM Linhas Aéreas S.A.	-	-	96.675	96.675
Multiplus S.A.	-	-	518.507	637.400

De acordo com o IFRS 2 – Pagamento baseado em ações, o valor justo da opção deve ser recalculado em contrapartida ao passivo da Sociedade, uma vez que o pagamento será realizado em dinheiro (*cash-settled*). O valor justo destas opções foi recalculado utilizando o método “Black-Scholes-Merton”, onde as premissas foram atualizadas com informações da LATAM Airlines Group S.A. Não existe valor justo registrado no passivo e resultado em 31 de dezembro de 2015 (Em 31 de dezembro de 2014, não existe valor justo registrado no passivo e em resultado foi MR\$441).

(b.2) Plano de ações restritas

Em 21 de maio de 2014 o Conselho de Administração da Multiplus S.A. deliberou e aprovou o plano de outorga de Ações Restritas, no total de 91.103 ações ordinárias, nominativas, escriturais e sem valor nominal de emissão da Companhia outorgadas aos beneficiários.

A quantidade de Ações Restritas foi calculada com base na expectativa da remuneração ao Empregado dividido pela média simples do preço da ação da Companhia negociada na BM&F Bovespa no mês anterior ao da presente outorga, abril de 2014. Nesse plano os Beneficiários somente possuíram plenitude de direitos sobre as Ações Restritas quando atingidas, cumulativamente, as seguintes condições:

a. Atingimento da meta de desempenho definida por este Conselho como o retorno sobre o capital investido.

b. O Beneficiário deverá permanecer continuamente vinculado como administrador ou empregado da Companhia, pelo período compreendido entre a Data de Outorga e as datas a seguir descritas, para aquisição dos direitos relativos às seguintes frações: (i) 1/3 (um terço) após o 2º aniversário da Data de Outorga; (ii) 1/3 (um terço) após o 3º aniversário da Data de Outorga; e (iii) 1/3 (um terço) após o 4º aniversário da Data de Outorga.

123

	Número de opções em circulação
Em 01 de janeiro de 2014	-
Concedido	91.103
Em 31 de dezembro de 2014	91.103
Em 01 de janeiro de 2015	91.103
Concedido	119.731
Não adquiridos por incumprimento das condições de permanência	(34.924)
Em 31 de dezembro de 2015	175.910

NOTA 34 - MEIO AMBIENTE

LATAM Airlines Group S.A. administra os temas ambientais em nível corporativo, centralizado na Gerência de Meio Ambiente. Para a companhia o monitoramento e a minimização de seu impacto ao meio ambiente é um compromisso do mais alto nível; em que a melhoria contínua e a contribuição à solução do problema da mudança climática em nível mundial, criam valor agregado à companhia e a região, e são os pilares de sua gestão.

Uma das funções da Gerência de Meio Ambiente, em conjunto com as diversas áreas da companhia, é zelar pelo cumprimento legal ambiental, implantar um sistema de gestão e programas ambientais que cumpram com os requerimentos cada vez mais exigentes no âmbito mundial; além de programas de melhoria contínua em seus processos internos, que gerem benefícios ambientais e econômicos e que se unam aos que são realizados atualmente.

A estratégia de Meio Ambiente da LATAM Airlines Group S.A., é chamada Estratégia de Mudança Climática e baseado no objetivo de ser líder mundial em Mudança Climática e Eco-eficiência que é implementado nos seguintes tópicos:

- i. Impacto e Performance:
 - Sistema de Gestão Ambiental
 - Gestão de Riscos
 - Eco Eficiência
 - Energia Alternativa Sustentável
- ii. Compromisso e Reconhecimento:
 - Desenvolvimento de capacidade interna
 - Transparência
 - Cadeia de valor
 - Compensação de Carbono
 - Reconhecimento e Projetos de Comunicação.

Para o ano 2014, foram estabelecidas quatro áreas de trabalho prioritárias a serem desenvolvidas:

1. Progresso na implementação de um Sistema de Gestão Ambiental;
2. A Gestão da Pegada de Carbono, mediante a medição, verificação externa e compensação das emissões de nossas operações em terra;

124

3. Gestão de Riscos Corporativos;
4. Estabelecimento da estratégia corporativa para atingir a meta mundial de aviação para ter um crescimento neutro em carbono no ano 2020.

Sendo assim, durante o primeiro semestre, tem-se trabalhado nas seguintes iniciativas:

- Progresso na implementação de um Sistema de Gestão Ambiental para todas as principais operações, com especial ênfase na Santiago y Miami.
- Certificação do Stage 2, e más avançado do IATA *Environmental Assessment* (IEnvA).
- Elaboração do capítulo ambiental para o relatório de sustentabilidade da empresa, que permite medir o progresso em questões ambientais.
- Elaboração do segundo documento do suporte de gestão ambiental da companhia.
- Medição y verificação externa da Pegada de Carbono Corporativa.

Como feito importante no ano 2014, LATAM Airlines Group foi selecionado no Índice de Sustentabilidade Dow Jones, em classe mundial, destacando-se como líder na indústria de aviação mundial sua estratégia nas Alterações Climáticas e sua operação eficiente (Eco-Eficiência).

Em 31 de dezembro de 2015 da Gerência de Meio Ambiente gastou R\$ 503.997 (R\$ 888.492 em 31 de dezembro de 2014). O orçamento da Gerência de Meio Ambiente para 2015 foi de R\$ 1.247.250 (R\$ 1.322.745 para 2014).

NOTA 35 – EVENTOS SUBSEQUENTES À DATA DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

A Sociedade anunciou a 04 de fevereiro de 2016 – De acordo com o que foi informado pela *US Securities and Exchange Commission (SEC)* acerca de um fato ocorrido durante o período de 2006-2007, relacionado com a contratação de uma consultoria na Argentina sobre assuntos trabalhistas, que não foram devidamente registrados nos livros contábeis da companhia, o Grupo LATAM Airlines (LATAM) informa que:

- Em relação a este fato isolado – que ocorreu há aproximadamente uma década – e que se limita a uma contabilização que não foi devidamente registrada nos livros da companhia Ignacio Cueto Plaza, chegou a um acordo voluntário em um processo administrativo da SEC, que considera uma multa no valor de MR\$ 289.898, além de reforçar o cumprimento dos controles internos de contabilidade e a estrutura de Compliance do Grupo LATAM.
- Assim como foi divulgado nos relatórios corporativos, a Sociedade tem colaborado com as autoridades competentes e continuará colaborando em relação a tudo o que for solicitado durante a investigação.

A Sociedade e sua alta administração reafirmam, mais uma vez, seu forte compromisso com o cumprimento das normas de todos os países onde o Grupo opera. Além disso, desde a data em que este fato ocorreu, a companhia tem feito melhorias significativas em sua estrutura de Compliance e nos controles contábeis internos.

Após a data de encerramento das demonstrações financeiras, em 31 de dezembro de 2015, houve uma variação significativa na taxa de câmbio (Banco Central do Brasil) R\$/US\$, passando de R\$ 3,90 por US\$ para R\$3,62 por US\$ em 21 de março de 2016, o que representa uma valorização de 7,22% da moeda brasileira.

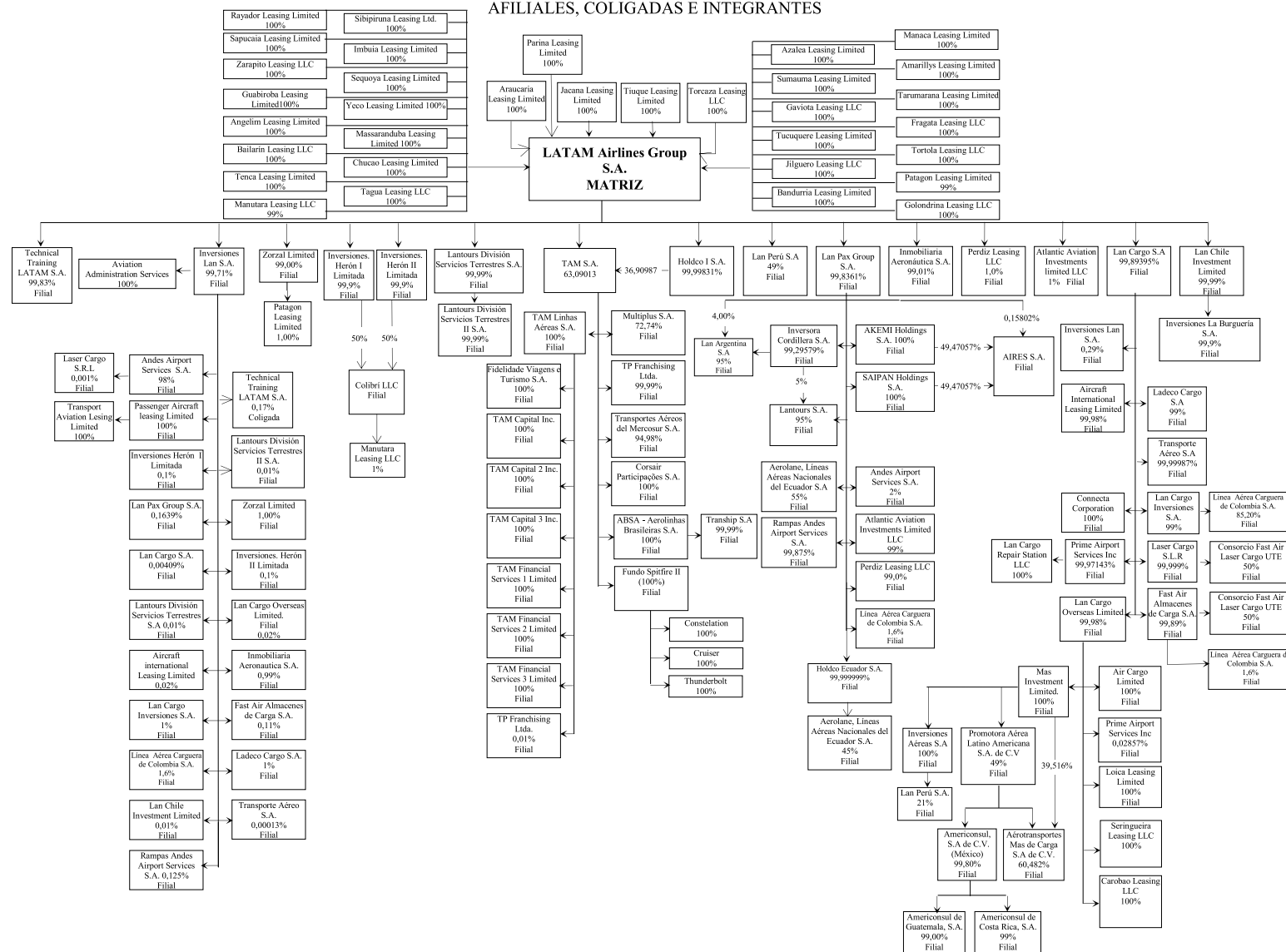
125

Na data de emissão destas demonstrações financeiras, dada a complexidade da questão, a administração ainda não concluiu a análise e determinação dos efeitos financeiros dessa situação.

As demonstrações financeiras consolidadas da LATAM Airlines Group S.A. e Controladas em 31 de dezembro de 2015, foram aprovadas em Sessão Extraordinária da Direção no dia 21 de março 2016.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. E SUAS EMPRESAS

AFILIALES, COLIGADAS E INTEGRANTES



Informações sobre Afiliadas e Coligadas

LATAM AIRLINES GROUP S.A
Razão Social: LATAM Airlines Group S.A., R.U.T. 89.862.200-2

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.”. Um resumo do registro da Ata de tal Assembleia foi

registrado no *Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces* na folha 25.128 número 18.764 relativo ao ano de 2004 e publicado no Diário Oficial de 21 de agosto de 2004. A data efetiva da alteração do nome foi 08 de setembro de 2004.

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.”. 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).

Observação: As Demonstrações Financeiras das afiliadas estão apresentadas de forma resumida neste relatório. As demonstrações completas estão à disposição do público em nossos escritórios e na *Superintendencia de Valores y Seguros*.

TAM S.A. Y FILIALES

Constituição: Sociedade Anônima constituída no Brasil em maio de 1997.

Objeto: Participar como acionista em outras sociedades, especialmente empresas que explorem os serviços de transporte aéreo nacional e internacional e atividades ligadas, relacionadas ou complementares ao transporte aéreo regular.

Capital Suscrito e Integralizado: MUS\$ 2.304.021

Resultado do Exercício: MUS\$ (146.198)

Participação 2015: 100,00%

Variação a/a: 0,00%

% dos Ativos da Controladora: 2,75%

Presidente da Conselho de Administração: Claudia Sender Ramirez

Conselheiros:

Ruy Antonio Mendes Ampa
 Federico Herman Germani

Afiladas da TAM S.A.- **TAM Linhas Aereas S.A. y filiales**

Forma jurídica: 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 Suscrito e Integralizado: MUS\$ 1.289.676

Participação 2015: 100,00%

Variação a/a: 0,00%

% dos Ativos da Controladora: 2,54497%

Presidente da Conselho de Administração: Cláudia Sender Ramirez

Conselheiros:

Ruy Antonio Mendes Amparo
Daniel Levy

- **ABSA: Aerolinhas Brasileiras S.A. y filial**

Forma jurídica: 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 Suscrito e Integralizado: MUS\$ 3.314

Participação 2015: 100,00%

Variação a/a: 0,00%

% dos Ativos da Controladora: 0,21801%

Presidente da Conselho de Administração:

Luis Quintiliano

Conselheiros:

Dario Matsugum
Daniel Levy

- **Multiplus S.A.**

Forma jurídica: 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 e junção; 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 Suscrito e Integralizado: MUS\$ 31.616

Participação 2015: 72,40%

Variação a/a: 0,00%

% dos Ativos da Controladora: 0,99075%

Presidente da Conselho de Administração:

Roberto José Maris DE Medeiros

Conselheiros:

Ronald Domingues

Ricardo Gazetta
Ricardo Birtel Mendes de Freitas

- **Transportes Aereos del Mercosur S.A.**

Forma jurídica: Sociedade anônima constituída no Paraguai

Objeto: Possui objeto social amplo, que inclui atividades aeronáuticas, comerciais, turísticas, de serviços, financeiras, de representação e de investimento, com ênfase nas atividades aeronáuticas de transporte regular e não regular, doméstico e internacional, de pessoas, carga e/ou correspondência, entre outros, comerciais e de prestação de serviços de manutenção e assistência técnica para aeronaves de qualquer natureza, equipamentos, acessórios e materiais para a aeronavegabilidade, entre outros.

Capital Suscrito e Integralizado: MUS\$ 17.219

Participação 2015: 94,98%

Variação a/a: 0,00%

% dos Ativos da Controladora: 0,11039%

Presidente da Conselho de Administração: Gustavo Lopegui

Conselheiros:

Enrique Alcaide Hidalgo
Dario Maciel Martínez
Hernán Pablo Morosuk (Suplente)

Principais executivos:

Enrique Alcaide Hidalgo
Esteban Burt Artaza
Hernan Pablo Morosuk
Gabriela Terrazas Domaniczky
Maria Emiliana Duarte León

CEO:

Rosario Altgelt

- **Corsair Participações Ltda**

Forma jurídica: 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 Suscrito e Integralizado: MUS\$49

Participação 2015: 100,00%

Variação a/a: 0,00%

% dos Ativos da Controladora: -0,00238%

Presidente da Conselho de Administração:

Ruy Antonio Mendes Amparo

Conselheiros:

Euzébio Angelotti Neto

- **TP Franchising Limited**

Forma jurídica: Empresa 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 Suscrito e Integralizado: MUS\$8

Participação 2015: 100,00%

Variação a/a: 0,00%

% dos Ativos da Controladora: 0,00447%

Principais executivos:

Cláudia Sender Ramirez
Marcelo Eduardo Guzzi Dezem
Daniel Levy

- **TAM Capital Inc**

Forma jurídica: Sociedade anônima constituída no Brasil.

Objeto: A sociedade pode exercer qualquer atividade permitida por lei.

Capital Suscrito e Integralizado: MUS\$ 111.123

Participação 2015: 100,00%

Variação a/a: 0,00%

% dos Ativos da Controladora: 0,08937%

Conselheiros:

José Zaidan Maluf,
Bruno Macarenco Aléssio
Euzébio Angelotti Neto

- **TAM Capital 2 Inc.**

Forma jurídica: Sociedade anônima constituída no Brasil.

Objeto: A sociedade pode exercer qualquer atividade permitida por lei.

Capital Suscrito e Integralizado: MUS\$ 78.969

Participação 2015: 100,00%

Variação a/a: 0,00%

% dos Ativos da Controladora: 0,10581%

Conselheiros:

José Zaidan Maluf,
Bruno Macarenco Aléssio
Euzébio Angelotti Neto

- **TAM Capital 3 Inc.**

Forma jurídica: Sociedade anônima constituída no Brasil.

Objeto: A sociedade pode exercer qualquer atividade permitida por lei.

Capital Suscrito e Integralizado: MUS\$ 178.391

Participação 2015: 100,00%

Variação a/a: 0,00%

% dos Ativos da Controladora: 1,02135%

Conselheiros:

José Zaidan Maluf,
Bruno Macarenco Aléssio
Euzébio Angelotti Neto

LAN CARGO S.A Y FILIALES

Constituição: Constituída como sociedade anônima de capital fechado mediante escritura pública datada de 22 de maio de 1970, outorgada pelo Cartório de Sergio Rodríguez Garcés, constituição que se materializou com o aporte dos ativos e passivos da companhia Línea Aérea del Cobre Limitada (Ladeco Limitada), constituída na data de 03 de setembro de 1958 no Cartório de Jaime García Palazuelos. A Companhia já passou por diversas formas de organização, sendo a última a que consta na escritura pública de 20 de novembro de 1998, e cujo extrato foi registrado na folha 30.091 número 24.117 do Registro de Comercio de Santiago e publicado no Diário Oficial na data de 03 de dezembro de 1998, através da qual a Ladeco S.A. se fundiu por incorporação à afiliada da Lan Chile S.A. denominada Fast Air Carrier S.A.

Por meio da escritura pública de 22 de outubro de 2001, referida na ata da Assembleia Geral Extraordinária da Ladeco S.A. da mesma data, a razão social foi alterada para “Lan Chile Cargo S.A.” Um resumo de tal escritura foi registrada no Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago na folha 27.746 número 22.624 relativo ao ano de 2001 e publicada no Diário Oficial de 5 de novembro de 2001. A alteração do nome passou a vigorar a partir de 10 de dezembro de 2001.

Por meio da escritura pública de 23 de agosto de 2004, referida na ata da Assembleia Geral Extraordinária da Lan Chile Cargo S.A. de 17

de agosto de 2004, a razão social foi alterada para “Lan Cargo S.A.” Um resumo de tal escritura foi registrado no Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago na folha 26.994 número 20.082 correspondendo ao ano de 2004 e publicado no Diário Oficial de 30 de agosto de 2004.

Objeto: Realizar e desenvolver, por conta própria ou de terceiros, o seguinte: o transporte em geral em quaisquer de suas formas e, em particular, o transporte aéreo de passageiros, carga e correspondência, dentro e fora do país; as atividades turísticas, de hotelaria e outras complementares a elas, em quaisquer 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, depósitos e equipamentos aeronáuticos, e a exploração de tais a qualquer título; a prestação de toda classe de serviços e assessorias relacionados ao transporte em geral e, em particular, com o transporte aéreo em quaisquer de suas formas, seja de apoio terrestre, de manutenção, de assessoria técnica ou de outra forma, dentro e fora do país, e toda a classe de atividades e serviços relacionados com o turismo, hotelaria e demais atividades e bens referidos anteriormente, dentro e fora do país. Em complemento aos objetivos anteriores, a Companhia poderá ainda realizar investimentos ou participar como sócia em outras sociedades, seja através da aquisição de ações ou direitos ou participação em qualquer outro tipo de sociedade, sejam já existentes ou que venham a se concretizar no futuro e, em geral, executar todos os atos e

celebrar todos os contratos necessários e pertinentes aos fins acima indicados.

Capital Suscrito e Integralizado: MUS\$ 83.226

Resultado do Exercício: MUS\$ (61.332)

Participação 2015: 99,898%

Variação a/a: 0,00%

% dos Ativos da Controladora: 2,05%

Presidente da Conselho de Administração:
José Cox Donoso

Conselheiros:

Juan José Cueto Plaza (Director LATAM)
Ramón Eblen Kadis (Director LATAM)
Ignacio Cueto Plaza (Executivo LATAM)
Enrique Cueto Plaza (Executivo LATAM)
Andrés Osorio Hermansen (Executivo LATAM)

CEO:

Alvaro Carril Muñoz

Sociedades filiais de Lan Cargo S.A

- **Laser Cargo S.R.L.**

Forma jurídica: Empresa de Responsabilidade Limitada constituída na Argentina.

Objeto: Por conta própria e/ou de terceiros, a prestação de serviços como agente de carga aérea e marítima, operação de contêineres aéreos e marítimos, controle de carga e descarga de aeronaves convencionais e de carga, embarcações convencionais e navios porta-contêineres, consolidação e

desconsolidação de carga, operações e contratos com companhias de transporte, distribuição e promoção de cargas aéreas, marítimas, fluviais e terrestres, e atividades e serviços relacionados, importação e exportação: tais operações serão realizadas conforme previsto na legislação do país e nas regulamentações aplicáveis a tais profissões e atividades, disposições legais alfandegárias e regulamentos da Prefeitura Naval Argentina, Força Aérea Argentina, bem como encarregar a terceiros a realização das tarefas previstas na legislação vigente para despachantes aduaneiros; ainda, o depósito e transporte por conta própria e/ou de terceiros de frutas, produtos, matérias-primas, mercadorias em geral e todo tipo de documentação: embalagem de mercadorias em geral, por conta própria e/ou de terceiros. No desempenho destas funções, a sociedade poderá inscrever-se como agente marítimo, aéreo, importador e exportador, contratante ou provedora marítima e aérea perante as autoridades competentes. Ao mesmo tempo, desenvolverá atividades postais destinadas à admissão, classificação, transporte, distribuição e entrega de correspondências, cartas, postais, encomendas de até 50 quilogramas dentro da República Argentina e de e para o exterior. Tais atividades incluem as funções dos chamados transportes expressos, ou empresas de transporte expresso e qualquer outra atividade similar conforme previsto no Artigo 4 do Decreto 1187/93. A sociedade poderá ainda desenvolver o processo logístico correspondente ao traslado, armazenamento, montagem, fracionamento, embalagem, acondicionamento de mercadorias em geral para o seu posterior transporte e distribuição ao cliente final em conjunto com a gestão da informação pertinente ao cumprimento deste objetivo, ou seja: o processo logístico da

obtenção da matéria-prima no fornecedor até a entrega do produto final para o cliente e a regulamentação das informações que garantam a eficiência de tal gestão.

Capital Suscrito e Integralizado: MUS\$68
Participação 2015: 99,99%
Variação a/a: 0,00%
% dos Ativos da Controladora: -0,00007%

Conselheiros:
 Esteban Bojanich

Principais executivos:
 Esteban Bojanich,
 Rosario Altgelt
 Maria Marta Forcada,
 Facundo Rocha
 Gonzalo Perez Corral
 Nicolás Obejero
 Norberto Díaz

- ***Aircraft Internacional Leasing Limited***

Individualización: Sociedad de Responsabilidad Limita constituida en Bahamas.

Objeto: Adquisición y financiamiento de aeronaves

Capital Suscrito e Integralizado: MUS\$5
Participação 2015: 99,98%
Variação a/a: 0,00%
% dos Ativos da Controladora: -0,00002%

Conselheiros:
 Richard Evans
 Carlton Mortimer
 Charlene Y. Wells
 Geoffrey D. Andrews

- ***Fast Air Almacenes de Carga S.A.***

Forma jurídica: Sociedade anônima constituída no Chile.

Objeto: Exploração ou administração de armazéns ou recintos alfandegados, nos quais seja possível armazenar qualquer bem ou mercadoria até a sua retirada, para sua importação, exportação ou outra destinação aduaneira, nos termos da *Ordenanza de Aduanas*, seu regulamento e outras normas aplicável.

Capital Suscrito e Integralizado: MUS\$6.741
Participação 2015: 99,89%
Variação a/a: 0,00%
% dos Ativos da Controladora: 0,02400%

Conselheiros:

Juan José Cueto Plaza (Director de LATAM)
 Alvaro Carril Muñoz (Executivo LATAM)
 Andrés Osorio Hermansen (Executivo LATAM)
 Andrés del Valle Eitel (Executivo LATAM)
 Enrique Elsaca Hirmas (Ejecutivos de LATAM)

CEO:
 Javier Cáceres Celia

- ***Prime Airport Services Inc. y filial***

Forma jurídica: Corporation constituída nos Estados Unidos

Objeto: Exploração ou administração de armazéns ou recintos alfandegados, nos quais seja possível armazenar qualquer bem ou mercadoria até a sua retirada, para sua importação, exportação ou outra destinação aduaneira, nos termos da *Ordenanza de Aduanas*, seu regulamento e outras normas aplicáveis.

Capital Suscrito e Integralizado: MUS\$2
Participação 2015: 100,00%
Variação a/a: 0,00%
% dos Ativos da Controladora: -0,02484%

Conselheiros:
 Carlos Larraín

CEO:
 Rene Pascua

- **Lan Cargo Overseas Limited y filiales**

Forma jurídica: Empresa de Responsabilidade Limitada constituída nas Bahamas.

Objeto: Participar de qualquer ato ou atividade permitida por qualquer lei em vigor nas Bahamas

Capital Suscrito e Integralizado: MUS \$1.183

Participação 2015: 100,00%

Variação a/a: 0,00%

% dos Ativos da Controladora: 0,08598%

Conselheiros:

Andres del Valle Eitel (Executivo LATAM)
Cristian Toro (Executivo LATAM)
Pilar Duarte

Principais executivos:

Andres del Valle Eitel (Executivo LATAM)
Cristian Toro (Executivo LATAM)

- **Transporte Aéreo S.A.**

Forma jurídica: Sociedade anônima constituída no Chile.

Objeto: Participar de qualquer ato ou atividade permitida por qualquer lei em vigor nas Bahamas.

Capital Suscrito e Integralizado: MUS \$11.800

Participação 2015: 99,99%

Variação a/a: 0,00%

% dos Ativos da Controladora: 1,15157%

Conselheiros:

Andrés Osorio Hermansen
Roberto Alvo Milosawlewitsch
Enrique Elsaca Hirmas

CEO:

Enrique Elsaca Hirmas

Principais executivos:

Andrés Osorio Hermansen
Roberto Alvo Milosawlewitsch
Enrique Elsaca Hirmas

- **Consorcio Fast Air Almacenes de Carga S.A. - Laser Cargo S.R.L.**

Forma jurídica: União transitória de empresas constituída na Argentina.

Objeto: Participação da Licitação Pública Nacional e Internacional Nº 11/2000 para a outorga de Permissão de Uso para a Instalação e Exploração de um Depósito Alfandegado no Aeroporto Internacional de Rosário.

Capital Suscrito e Integralizado: MUS\$132

Participação 2015: 100,00%

Variação a/a: 0,00%

% dos Ativos da Controladora: 0,00039%

Conselheiros:

Esteban Bojanich

Principais executivos:

Esteban Bojanich

- **Lan Cargo Inversiones S.A. y filial**

Forma jurídica: Sociedade anônima constituída no Chile

Objeto: a) A comercialização de transporte aéreo de qualquer natureza, seja de passageiros, correio e/ou carga, e tudo o que for relacionado direta ou indiretamente com tal atividade, dentro e fora do país, por conta própria ou de terceiros; b) A prestação de serviços relacionados à manutenção e reparo de aeronaves, próprias ou de terceiros; c) A comercialização e desenvolvimento de atividades relacionadas a viagens, turismo e hotelaria; d) O desenvolvimento e/ou participação em qualquer classe de investimento, tanto no Chile quanto no exterior, em itens relacionados direta ou indiretamente a assuntos aeronáuticos e/ou com os demais objetos sociais; e e) O desenvolvimento e a exploração de quaisquer outras atividades derivadas do objeto social e/ou vinculadas, correlatas, coadjuvantes ou complementares a ele.

Capital Suscrito e Integralizado: MUS\$125

Participação 2015: 100,00%

Variação a/a: 0,00%

% dos Ativos da Controladora: -0,07309%

Conselheiros:

Ignacio Cueto Plaza (Executivo LATAM)
Andrés Osorio Hermansen (Executivo LATAM)
Roberto Alvo Milosawlewitsch (Executivo LATAM)

- **Connecta Corporation**

Forma jurídica: Corporation constituída nos Estados Unidos.

Objeto: Propriedade, arrendamento operacional e sub-arrendamento de aeronaves.

Capital Suscrito e Integralizado: MUS\$1

Participação 2015: 100,00%

Variação a/a: 0,00%

% dos Ativos da Controladora: -0,00678%

CEO:

Ernesto Ramirez

- **Línea Aérea Carguera de Colombia (Subsidiaria de LAN Cargo Inversiones)**

Forma jurídica: Sociedade anônima constituída na Colômbia

Objeto: A prestação do serviço de transporte público aéreo comercial de carga e correio dentro do território da República da Colômbia, e de e para a Colômbia. Como objeto social secundário da sociedade, ela poderá prestar serviços de manutenção para si mesma e para terceiros; operar sua escola de operações e prestar serviços de instrução teórica e prática, e de treinamento a pessoal aeronáutico próprio ou de terceiros em suas diferentes modalidades e especialidades; importar para si mesmo ou para terceiros peças de reposição, partes e outras peças relacionadas à atividade aeronáutica; prestar serviços aeroportuários a terceiros;

representar ou agenciar companhias aéreas nacionais ou estrangeiras, de passageiros ou de carga e, de maneira geral, empresas que prestem serviços no setor aeronáutico.

Capital Suscrito e Integralizado: MUS\$774

Participação 2015: 90,00%

Variação a/a: 0,00%

% dos Ativos da Controladora: 0,03929%

Conselheiros:

Alberto Davila Suarez

Pablo Canales

Jaime Antonio Gongora Esguerra

Fernando Garcia Poitevin (Suplente)

Jorge Nicolas Cortazar Cardoso (Suplente)

Principais executivos:

Jaime Antonio Gongora Esguerra

Erika Zarante Bahamon (Suplemente)

- **Mas Investment Limited (Subsidiaria de LAN Overseas Limited)**

Forma jurídica: Empresa de Responsabilidade Limitada constituída nas Bahamas.

Objeto: Realizar quaisquer atividades não proibidas pelas leis das Bahamas e especificamente deter propriedade de outras afiliadas da LAN.

Capital Suscrito e Integralizado: MUS

\$1.446

Participação 2015: 100,00%

Variação a/a: 0,00%

% dos Ativos da Controladora: 0,03261%

Conselheiros:

J. Richard Evans

Carlton Mortimer

Charlene Y. Wels

Geoffrey D. Andrews.

- **Promotora Aérea Latinoamérica S.A y filiales (Subsidiaria de Mas Investmet Limited)**

Forma jurídica: Sociedade Anônima de Capital Variável constituída no México.

Objeto: Promover, constituir, organizar, explorar e deter participação no capital e patrimônio de todas as espécies de sociedades mercantis, civis, associações ou empresas industriais, comerciais, de serviço ou de qualquer outra natureza, nacionais ou estrangeiras, bem como participar da sua administração ou liquidação. *A aquisição, alienação e, de maneira geral, negociação de quaisquer espécies de ações, quotas sociais e qualquer título ou valor permitido por lei... *A prestação ou contratação de serviços técnicos, consultivos e de assessoria, bem como a celebração dos contratos ou convênios necessários para a realização destes objetos.

Capital Suscrito e Integralizado: MUS

\$2.216

Participação 2015: 49,00%

Variação a/a: 0,00%

% dos Ativos da Controladora: 0,02302%

Principais executivos:

Luis Ignacio Sierra Arriola

- *Inversiones Áreas S.A (Subsidiaria de Mas Investmet Limited)*

Forma jurídica: Sociedade anônima constituída no Peru.

Objeto: Promover, constituir, organizar, explorar e deter participação no capital e patrimônio de todas as espécies de sociedades mercantis, civis, associações ou empresas industriais, comerciais, de serviço ou de qualquer outra natureza, nacionais ou estrangeiras, bem como participar de sua administração ou liquidação. *A aquisição, alienação e, de maneira geral, negociação de quaisquer espécies de ações, quotas sociais e qualquer título ou valor permitido por lei...

*A prestação ou contratação de serviços técnicos, consultivos e de assessoria, bem como a celebração dos contratos ou convênios necessários para a realização destes objetos.

Capital Suscrito e Integralizado: MUS\$428
Participação 2015: 100,00%
Variação a/a: 0,00%
% dos Ativos da Controladora: 0,02444%

Conselheiros:

Andrés Enrique del Valle Eitel
Andrés Osorio Hermansen
Cristian Eduardo Toro Cañas

CEO:

Carlos Schacht Rotter

- *Americonsul S.A de C.V. (Subsidiaria de Promotora Aérea Latinoamérica S.A y filiales)*

Forma jurídica: Sociedade Anônima de Capital Variável constituída no México.

Objeto: Prestar e receber quaisquer espécies de serviços técnicos, de administração e de assessoramento a empresas industriais, comerciais e de serviços; promover, organizar, administrar, supervisionar, oferecer e administrar cursos de capacitação de pessoal; realizar estudos, planos, projetos e trabalhos de investigação de qualquer natureza; contratar pessoal profissional e técnico conforme necessário.

Capital Suscrito e Integralizado: MUS\$5
Participação 2015: 49,00%
Variação a/a: 0,00%
% dos Ativos da Controladora: 0,00000%

Principais executivos:

Luis Ignacio Sierra Arriola

- *Americonsul de Guatemala S.A. (Subsidiaria de Americonsul S.A de C.V)*

Forma jurídica: Sociedade anônima constituída na Guatemala.

Objeto: Autorizada a representar, intermediar, negociar e comercializar; desenvolver todo o tipo de atividade comercial e industrial; toda espécie de comércio em geral. Objeto amplo permite todas as classes de operações no país.

Capital Suscrito e Integralizado: MUS\$76
Participação 2015: 99,00%
Variação a/a: 0,00%
% dos Ativos da Controladora: 0,00238%

Presidente da Conselho de Administração:

Luis Ignacio Sierra Arriola

Conselheiros:

Carlos Fernando Pellecer Valenzuela

Principais executivos:

Carlos Fernando Pellecer Valenzuela

- *Americonsul de Costa Rica S.A. (Subsidiaria de Americonsul S.A de C.V)*

Constituição: Sociedade anônima constituída na Costa Rica.

Objeto: Comércio em geral, indústria, agricultura e pecuária.

Capital Suscrito e Integralizado: MUS\$ 20
Participação 2015: 99,00%
Variação a/a: 0,00%
% dos Ativos da Controladora: 0,00353%

Principais executivos:

Luis Ignacio Sierra Arriola
Tesorero: 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, carga e correspondência, nacional e internacionalmente, de acordo com a legislação de aviação civil.

Capital Suscrito e Integralizado: MUS \$4.341

Resultado do Exercício: MUS\$5.068

Participação 2015: 70,00%

Varição a/a: 0,00%

% dos Ativos da Controladora: 0,08%

Presidente da Conselho de Administração:
Emilio Rodríguez Larraín Salinas

Conselheiros:

César Emilio Rodríguez Larraín Salinas
Ignacio Cueto Plaza (Executivo LATAM)
Enrique Cueto Plaza (Executivo LATAM)
Jorge Harten Costa
Alejandro García Vargas
Emilio Rodríguez Larraín Miró Quesada
Armando Valdivieso Montes (Executivo LATAM)

CEO:

Félix Antelo

INVERSIONES LAN S.A Y FILIALES

Constituição: Constituída como sociedade anônima de capital fechado através da escritura pública de 23 de janeiro de 1990,

outorgada pelo Cartório de Humberto Quezada M., inscrita no Registro de Comercio de Santiago na folha 3.462 N °1.833 do ano de 1990, e publicada no Diário Oficial do dia 02 de fevereiro de 1990.

Objeto: Realizar investimentos em todas as classes de bens, sejam eles móveis ou imóveis, tangíveis ou intangíveis. Além disso, a sociedade poderá constituir outros tipos de empresas, de qualquer natureza; adquirir direitos em sociedades já constituídas, administrá-las, modifica-las e liquidá-las.

Capital Suscrito e Integralizado: MUS\$458

Resultado do Exercício: MUS\$2.798

Participação 2015: 100,00%

Varição a/a: 0,29%

% dos Ativos da Controladora: 0,01%

Presidente da Conselho de Administração:
Enrique Cueto Plaza (Executivo LATAM)
Ignacio Cueto Plaza (Executivo LATAM)
Andrés Osorio Hermansen (Executivo LATAM)
Roberto Alvo Milosawlewitsch (Executivo LATAM)
Enrique Elsaca Hirmas (Executivo LATAM)

CEO:

Juan Pablo Arias (Executivo LATAM)

Sociedades filiales de Inversiones Lan S.A. y participaciones

- Andes Airport Services S.A.

Forma jurídica: Sociedade anônima constituída no Chile.

Objeto: Assessoria integral de empresas e prestação de serviços a terceiros, tais como carga, *ground handling*, contratação de pessoal e qualquer outro que seja necessário. Para estes efeitos, a sociedade desempenhará suas funções através de pessoal especialmente contratado por conta própria ou de terceiros. De maneira geral, a sociedade poderá desenvolver toda atividade relacionada direta ou indiretamente com a sua finalidade específica de assessoria e prestação de serviços a terceiros.

Capital Suscrito e Integralizado: MUS\$2

Participação 2015: 98,00%

Varição a/a: 0,00%

% dos Ativos da Controladora: 0,00197%

Conselheiros::

Enrique Cueto Plaza (Executivo LATAM)
Ignacio Cueto Plaza (Executivo LATAM)
Andrés Osorio Hermansen (Executivo LATAM)
Roberto Alvo Milosawlewitsch (Executivo LATAM)
Enrique Elsaca Hirmas (Executivo LATAM)

INMOBILIARIA AERONAUTICA S.A

Constituição: Constituída como sociedade anônima de capital fechado através da escritura pública de 01 de agosto de 1995, outorgada pelo Cartório de Gonzalo de la Cuadra Fabres e inscrita no Registro de Comercio de Santiago na folha 21.690 N °17.549 do ano de 1995, e publicada no Diário Oficial do dia 14 de setembro de 1995.

Objeto: Realizar aquisições e alienação de imóveis e direitos sobre os mesmos; desenvolvimento, planejamento, alienação e construção de imóveis e projetos imobiliários; arrendamento, administração e qualquer outra forma de exploração imobiliária, por conta própria ou de terceiros.

Capital Suscrito e Integralizado: MUS \$1.147

Resultado do Exercício: MUS\$1.404

Participação 2015: 100,00%

Variação a/a: 0,0%

% dos Ativos da Controladora: 0,14%

Presidente da Conselho de Administração:

Presidente: Enrique Cueto Plaza (Executivo LATAM)

Conselheiros:

Andrés Osorio Hermansen (Executivo LATAM)

Armando Valdivieso Montes (Executivo LATAM)

LANTOURS DIVISION SERVICIOS TERRESTRES S.A

Constituição: Constituída como sociedade anônima de capital fechado através da escritura pública de 22 de junho de 1987, outorgada pelo Cartório de Santiago de don Raúl Undurraga Laso, inscrita no Registro de Comercio de Santiago na folha 13.139 N °8495 do ano de 1987, e publicada no Diário Oficial do dia 02 de julho de 1987. A companhia já passou por diversas formas de organização, sendo a última a que consta na escritura pública de 24 de agosto de 1999, outorgada pelo Cartório de Santiago de don Eduardo Pinto Peralta, inscrita no Registro de Comercio de Santiago na folha 21.042 N °16.759 do ano de 1999, e publicada no Diário Oficial do dia 08 de setembro de 1999.

Objeto: Exploração, administração e representação de empresas ou negócios nacionais ou estrangeiros dedicados a atividades hoteleiras, navieiras, aéreas e turismo; exploração por conta própria ou de terceiros, arrendamento de automóveis; importação, exportação, produção, comercialização e distribuição por conta própria ou de terceiros, em mercados nacionais e internacionais de qualquer classe de mercadoria, sejam matérias-primas, insumos ou produtos acabados.

Capital Suscrito e Integralizado: MUS\$235

Resultado do Exercício: MUS\$2.341

Participação 2015: 100,00%

Variação a/a: 0,0%

% dos Ativos da Controladora: 0,00%

Conselheiros:

Andrés del Valle Eitel (Executivo LATAM)

Armando Valdivieso Montes (Executivo LATAM)

Andrés Osorio Hermansen (Executivo LATAM)

CEO:

Sandra Espinoza Gerard

Sociedad filial de Lantours División**Servicios Terrestres S.A. y participación**

- *Lantours División Servicios Terrestres II S.A.*

Forma jurídica: Sociedade Anônima constituída no Chile.

Objeto: Exploração, administração e representação de empresas ou negócios nacionais ou estrangeiros dedicados a atividades hoteleiras, navieiras, aéreas e de turismo em geral; intermediação de serviços turísticos, tais como: (a) reserva de espaço e venda de passagens em meios de transporte nacionais de qualquer natureza; (b) reserva, aquisição e venda de acomodação e serviços turísticos, passagens ou entradas para qualquer tipo de espetáculo, museu, monumento e áreas protegidas no país; (c) organização, promoção e venda dos denominados pacotes turísticos, ou seja o conjunto de serviços turísticos (manutenção, transporte, acomodação e etc.), customizado ou criado conforme a solicitação do cliente, a um preço pré-estabelecido, para ser operado dentro do território nacional; (d) transporte 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) qualquer outra atividade direta ou indiretamente relacionada à prestação dos serviços descritos anteriormente.

Capital Suscrito e Integralizado: MUS\$235
Participação 2015: 99,99%
Variação a/a: 0,00%
% dos Ativos da Controladora: 0,00050%

Conselheiros:

Armando Valdivieso Montes (Executivo LATAM)
 Andrés del Valle Eitel (Executivo LATAM)
 Damián Scokin (Executivo LATAM)

CEO:

Sandra Espinoza Gerard

LAN PAX GROUP S.A

Constituição: Constituída como sociedade anônima de capital fechado através da escritura pública de 27 de setembro de 2001, outorgada pelo Cartório de Santiago de don Patricio Zaldivar Mackenna, inscrita no Registro de Comercio de Santiago na folha 25.636 N°20.794 de 04 de outubro de 2001, e publicada no Diário Oficial do dia 06 de outubro de 2011.

Objeto: Realizar investimentos em todas as classes de bens, sejam eles móveis ou imóveis, tangíveis ou intangíveis. Além disso, a sociedade poderá constituir outros tipos de empresas, de qualquer natureza; adquirir direitos em sociedades já constituídas,

administrá-las, modifica-las e liquidá-las. Em geral, poderá adquirir e alienar todos os tipos de bens e explorá-los, seja por conta própria ou de terceiros, bem como realizar todos os tipos de atos e celebrar todos os contratos necessários para a condução de seus objetos. Desenvolver e explorar todas as atividades derivadas do objeto social e/ou vinculadas, relativas, coadjuvantes ou complementares ao mesmo.

Capital Suscrito e Integralizado: MUS\$424
Resultado do Exercício: MUS\$(35.181)
Participação 2015: 100,00%
Variação a/a: 0,00%
% dos Ativos da Controladora: 0,00%

Presidente da Conselho de Administração:

Ignacio Cueto Plaza (Executivo LATAM)

Conselheiros:

Andrés del Valle (Executivo LATAM)
 Enrique Elsaca Hirmas (Executivo LATAM)

CEO:

Andrés del Valle Eitel (Executivo LATAM)

Sociedades filiais de Lan Pax Group S.A. y participaciones

- *Inversora Cordillera S.A. y filiales*

Forma jurídica: Sociedade anônima constituída na Argentina

Objeto: Realizar investimentos por conta própria ou de terceiros ou ainda associada a terceiros, em outras sociedades por ações, de qualquer objeto social, constituídas ou a serem constituídas, dentro ou fora do

território da República Argentina, através da aquisição, constituição ou alienação de participações, ações, quotas, bônus de investimento que sejam permitidas, de acordo com as normas vigentes à época, seja com a finalidade de mantê-las em carteira ou aliená-las total ou parcialmente, conforme o caso. Para isso, a sociedade poderá realizar quaisquer operações que não sejam proibidas por lei para os fins de cumprimento do seu objeto social e conta com plena capacidade jurídica para adquirir tais direitos, contrair obrigações e exercer os atos que não sejam proibidos pelas leis ou pelo estatuto.

Capital Suscrito e Integralizado: MUS\$78.066

Participação 2015: 95,78%

Variação a/a: 0,00%

% dos Ativos da Controladora: 0,13504%

Conselheiros:

Manuel Maria Benites
 Jorge Luis Perez Alati
 Ignacio Cueto Plaza

Principais executivos:

Manuel María Benites
 Jorge Luis Perez Alati
 Rosario Altgelt
 María Marta Forcada
 Facundo Rocha Gonzalo Perez Corral
 Nicolás Obejero
 Norberto Díaz

- **Lantours S.A.**

Forma jurídica: Sociedade anônima constituída na Argentina

Objeto: Realizar por conta própria ou de terceiros e/ou associada a terceiros, no país e/ou no exterior, as seguintes atividades e operações: A) COMERCIAIS: Realizar, intervir, desenvolver ou projetar quaisquer tipos de operações e atividades que envolvam a venda de passagens aéreas, terrestres, fluviais e marítimas, no mercado doméstico e internacional, ou qualquer outro serviço relacionado ao setor de turismo em geral. Os serviços mencionados anteriormente poderão ser executados por conta e ordem de terceiros, por mandato, comissão, através do emprego dos sistemas e métodos considerados convenientes para tal finalidade, sejam eles manuais, mecânicos, eletrônicos, telefônicos, através da Internet, ou de qualquer outra espécie ou tecnologia necessária para o seu cumprimento. A sociedade poderá realizar atividades concorrentes ou relacionadas ao objeto descrito, tais como a compra, importação, exportação e reexportação, licenciamento e representação de bens, serviços, "know-how" e tecnologia de qualquer espécie, vinculados direta ou indiretamente ao objeto descrito; comercializar por qualquer via ou título tecnologia criada por si ou cuja licença ou patente venha a adquirir ou administrar; desenvolver, distribuir, promover e comercializar toda espécie de conteúdo para meios de comunicação de qualquer natureza. B) TURÍSTICAS: Através da realização de todas as espécies de atividades relacionadas ao setor turístico e hoteleiro, como operador

responsável ou operador de serviços de terceiros ou como agente de viagens. Através da elaboração de programas de intercâmbio, turismo, excursões e passeios; intermediação, reserva e aluguel de serviços em qualquer meio de transporte no país ou no exterior e venda de passagens; intermediação na contratação de serviços hoteleiros no país ou no exterior; reserva de hotéis, motéis, apartamentos turísticos e outras instalações turísticas; organização de viagens e turismo individual ou coletivo, excursões ou atividades similares no país ou no exterior, recepção e assistência de turistas durante suas viagens e permanência no país, prestação a eles dos serviços de guia turístico e despacho de bagagens; representação de outras agências de viagens e turismo, companhias, empresas ou instituições turísticas nacionais e estrangeiras a fim de prestar em seu nome quaisquer destes serviços. C) MANDATÁRIA: Através do aceite, desempenho e outorga de representações, concessões, comissões, agências e mandatos em geral. D) CONSULTORIA: Realização de serviços de consultoria, assessoramento e administração de qualquer atividade relacionada à organização, instalação, atendimento, desenvolvimento, suporte e promoção de empresas relacionadas à atividade comercial aérea, porém não limitado a tal atividade, nos campos da administração, industrial, comercial, técnico, publicitário, a serem prestados, quando a matéria assim o exigir, por profissionais habilitados conforme as respectivas regulamentações, e o fornecimento de sistemas organizacionais e administrativos, cuidado, manutenção e vigilância e do pessoal idôneo e especialmente preparado,

conforme necessário para a realização de tais tarefas. E) FINANCEIRAS: Através da participação em outras sociedades criadas ou a serem criadas, seja através da aquisições de ações em sociedades constituídas ou através da constituição de sociedades, através da outorga e obtenção de créditos, empréstimos, adiantamentos em dinheiro com o sem garantia real ou fidejussória, a outorga de garantias e fianças a favor de terceiros a título gratuito ou oneroso; a alocação dos seus fundos em moeda estrangeira, ouro ou divisas, ou em depósitos bancários de qualquer natureza. Para tais fins, a sociedade possui plena capacidade jurídica para exercer todos os atos que sejam permitidos por lei e pelo estatuto, inclusive contrair empréstimos de natureza pública ou privada através da emissão de debêntures e obrigações negociáveis e a realização de qualquer tipo de operação financeira, exceto aquelas previstas na Lei 21.526 e qualquer outra que exija concurso público.

Capital Suscrito e Integralizado: MUS
\$2.042

Participação 2015: 100,00%

Variação a/a: 0,00%

% dos Ativos da Controladora: -0,00519%

Conselheiros:

Nicolas Obejero

Diego Alejandro Martínez

Principais executivos:

Rosario Altgelt

Maria Marta Forcada

Facundo Rocha

Gonzalo Perez Corral

Nicolás Obejero

Norberto Díaz

- *Atlantic Aviation Investments LLC*

Forma jurídica: Empresa de Responsabilidade Limitada constituída nos Estados Unidos.

Objeto: Qualquer negócio lícito que a empresa possa empreender.

Capital Suscrito e Integralizado: MUS\$1

Participação 2015: 99,00%

Variação a/a: 0,00%

% dos Ativos da Controladora: 0,00362%

Conselheiros:

Andrés del Valle Eitel

Andrés Osorio Hermansen

Principais executivos:

Andrés del Valle (Executivo LATAM)

Andrés Osorio (Executivo LATAM)

Pilar Duarte

- *Akemi Holdings S.A.*

Forma jurídica: Sociedade anonima constituída no Panamá.

Objeto: O objeto social para o qual foi criada a sociedade é: estabelecer, tramitar e realizar os negócios de uma empresa de investimento em qualquer parte do mundo, comprar, vender e negociar todas as formas de bens de consumo, ações de capital, bônus e valores de todas as classes; comprar, vender, arrendar ou ainda adquirir ou dispor de bens móveis ou imóveis, investir em qualquer negócio industrial, comercial, seja na qualidade de outorgante ou acionista, receber e oferecer dinheiro na forma de empréstimo, com ou

sem garantia, pactuar, celebrar, cumprir e desempenhar contratos de qualquer natureza, constituir-se como fiador ou garantir o cumprimento e observância de todo e qualquer contrato, dedicar-se a qualquer negócio lícito não vedado a uma sociedade anônima, e executar qualquer uma das atividades acima na qualidade de outorgante, agente ou qualquer outra forma de representação.

Capital Suscrito e Integralizado: MUS\$0

Participação 2015: 100,00%

Variação a/a: 0,00%

% dos Ativos da Controladora: 0,00000%

Conselheiros:

Edith O. de Bocanegra

Barbara de Rodriguez

Luis Alberto Rodriguez

Principais executivos:

Luis Alberto Rodriguez

Barbara de Rodriguez

- *Saipan Holdings S.A.*

Forma jurídica: Sociedade anônima constituída no Panamá.

Objeto: O objeto social para o qual foi criada a sociedade é: estabelecer, tramitar e realizar os negócios de uma empresa de investimento em qualquer parte do mundo, comprar, vender e negociar todas as formas de bens de consumo, ações de capital, bônus e valores de todas as classes; comprar, vender, arrendar ou ainda adquirir ou dispor de bens móveis ou imóveis, investir em qualquer negócio

industrial, comercial, seja na qualidade de outorgante ou acionista, receber e oferecer dinheiro na forma de empréstimo, com ou sem garantia, pactuar, celebrar, cumprir e desempenhar contratos de qualquer natureza, constituir-se como fiador ou garantir o cumprimento e observância de todo e qualquer contrato, dedicar-se a qualquer negócio lícito não vedado a uma sociedade anônima, e executar qualquer uma das atividades acima na qualidade de outorgante, agente ou qualquer outra forma de representação.

Capital Suscrito e Integralizado: MUS\$0

Participação 2015: 100,00%

Variação a/a: 0,00%

% dos Ativos da Controladora: 0,00000%

Conselheiros:

Edith O. de Bocanegra

Barbara de Rodriguez

Luis Alberto Rodriguez

Principais executivos:

Luis Alberto Rodriguez

Barbara de Rodriguez

- *Aerolane, Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.*

Forma jurídica: Sociedade anônima constituída no Equador.

Objeto: Transporte aéreo de passageiros, carga e correio de forma combinada.

Capital Suscrito e Integralizado: MUS \$1.000

Participação 2015: 55,00%

Variação a/a: 0,00%

% dos Ativos da Controladora: 0,05440%

Conselheiros:

Antonio Stagg
Manuel Van Oordt
Mariana Villagómez

CEO:

Maximiliano Naranjo

Principais executivos:

Maximiliano Naranjo
Javier Macías

- *Rampas Andes Airport Services S.A. y filiales*

Forma jurídica: Sociedade anônima constituída no Equador.

Objeto: Transporte aéreo de passageiros, carga e correio de forma combinada.

Capital Suscrito e Integralizado: MUS \$6.001

Participação 2015: 99,875%

Variação a/a: 0,00%

% dos Ativos da Controladora: 0,04270%

Principais executivos:

Ricardo Cadena

- *Hodco Ecuador S.A*

Forma jurídica: Sociedade anônima constituída no Chile.

Objeto: Realizar investimentos de qualquer natureza para fins de renda, em bens corpóreos e incorpóreos, móveis ou imóveis, no Chile ou no exterior.

Capital Suscrito e Integralizado: MUS\$507

Participação 2015: 99,999%

Variação a/a: 0,0%

% dos Ativos da Controladora: 0,00000%

Conselheiros:

Antonio Stagg
Manuel Van Oordt
Mariana Villagómez

CEO:

Cristián Toro Cañas (Executivo LATAM)

- *Aerovias de Integración Regional, Aires S.A.*

Forma jurídica: Sociedade anônima constituída na Colômbia.

Objeto: O objeto social da companhia será a exploração de serviços de transporte aéreo comercial, doméstico ou internacional, de qualquer forma e, para tanto, a celebração e execução de contratos de transporte de passageiros, bens e bagagens, correio e carga de maneira geral, conforme as permissões

operacionais que, para tais efeitos, venha a emitir a Unidade Administrativa Especial da Aeronáutica Civil, ou a entidade que venha a substituí-la no futuro, em estrita observância às disposições do Código de Comércio, dos Regulamentos Aeronáuticos da Colômbia e qualquer outra normativa que regule a matéria. Igualmente, a prestação de serviços de manutenção e adequação dos equipamentos relacionados à exploração de serviços de transporte aéreo, dentro e fora do país. Na consecução deste objeto, a sociedade está autorizada a investir em outras companhias, nacionais ou estrangeiras, de objeto social igual, similar ou complementar ao da sociedade. Na consecução do seu objeto social, a companhia poderá, entre outros: (a) realizar a revisão, inspeção, manutenção e/ou reparo de aeronaves próprias e de terceiros, bem como das suas peças de reposição e acessórios, através das Oficinas de Manutenção Aeronáutica da Companhia, realizando para isso as capacitações necessárias para tal finalidade; (b) organizar, constituir e investir em empresas de transporte comercial na Colômbia ou no exterior, para explorar industrial ou comercialmente a atividade econômica que constitui o seu objeto; como consequência, a empresa poderá adquirir a qualquer título as aeronaves, peças de reposição, peças e acessórios de qualquer natureza necessários para o transporte público e aéreo e aliená-los, e montar e explorar oficinas para conserto e manutenção das aeronaves; (c) celebrar contratos de arrendamento, fretamento, código compartilhado, locação ou de qualquer outro tipo sobre as aeronaves durante a consecução do seu objeto social; (d) explorar linhas

regulares de transporte aéreo de passageiros, carga e correios e valores, bem como o veículo que permita coordenar o desenvolvimento da gestão social; (e) juntar-se a empresas iguais, similares ou complementares para explorar sua atividade; (f) aceitar representações nacionais ou estrangeiras de serviços do mesmo ramo ou de ramos complementares; (g) adquirir bens móveis e imóveis para a consecução da sua finalidade social, construir tais instalações ou realizar obras tais como armazéns de depósito, escritórios e etc., aliená-los ou constituir gravame sobre eles; (h) realizar importações e exportações, bem como quaisquer operações necessárias de comércio exterior; (i) tomar empréstimos a juros e oferecer garantias reais, fidejussórias e bancárias, por si ou por terceiros; (j) celebrar qualquer espécie de operação com títulos e valores, bem como a compra e venda de obrigações adquiridas por terceiros que tenham como efeito o benefício econômico ou patrimonial da companhia, e obter empréstimos através de bônus ou títulos representativos de obrigações; (k) contratar com terceiros a administração e exploração dos negócios organizados na consecução das suas finalidades sociais; (l) celebrar contratos de sociedades e adquirir ações ou participações em sociedades já constituídas, no país ou no exterior; realizar aportes umas nas outras; (m) fundir-se com outras sociedades e associar-se com entidades iguais em busca de desenvolver o transporte aéreo ou com outros fins profissionais; (n) promover, assistir tecnicamente, financiar ou

administrar empresas ou sociedades relacionadas ao objeto social; (ñ) celebrar ou executar contratos de qualquer espécie, civis ou comerciais, industriais ou financeiros, conforme necessário ou adequado para cumprir suas finalidades; (o) celebrar negócios e realizar atividades que procurem clientela, e obter das autoridades competentes as autorizações e licenças necessárias para a prestação dos seus serviços; (p) o desenvolvimento e exploração de outras atividades derivadas do objeto social e/ou vinculadas, correlatas, coadjuvantes ou complementares ao mesmo, incluindo a prestação de serviços turísticos de qualquer natureza permitida por lei, tal como através de agências de viagem; (q) realizar qualquer negócio ou atividade lícita, comercial ou não, sempre e quando estes estiverem relacionados ao seu objeto social ou que permitam a exploração mais racional do serviço público a ser prestado; e (r) realizar investimentos de qualquer espécie para empregar os fundos e reservas constituídas de acordo com a lei ou os estatutos em vigor.

Capital Suscrito e Integralizado: MUS
\$3.388

Participação 2015: 99,017%

Variação a/a: 0,00%

% dos Ativos da Controladora: 0,33637%

Conselheiros:

Jorge Nicolas Cortazar Cardoso
Jaime Antonio Gongora Esguerra
Fernando García Poitevin. Suplente
Jorgue Enrique Cortazar Garcia
Alberto Davila Suarez

Pablo Canales

Principais executivos:

Jorge Nicolas Cortazar
Erika Zarante Bahamon
Jaime Antonio Gongora Esguer

- *Lan Argentina S.A (Subsidiaria de Inversora Cordillera S.A)*

Forma jurídica: Sociedade anônima constituída na Argentina.

Objeto: Realizar investimentos de qualquer natureza para fins de renda, em bens corpóreos e incorpóreos, móveis ou imóveis, no Chile ou no exterior.

Capital Suscrito e Integralizado: MUS
\$74.339

Participação 2015: 99,00%

Variação a/a: 0,00%

% dos Ativos da Controladora: 0,15685%

Conselheiros:

Manuel Maria Benites
Jorge Luis Perez Alati
Ignacio Cueto Plaza (Executivo LATAM)

Principais executivos:

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 através da escritura pública de 23 de dezembro de 1997 em Santiago do Chile, inscrita no Registro de Comercio de Santiago na folha 878 N° 675 de 1998.

Objeto: Seu objeto social prevê a prestação de serviços de treinamento técnico e outros tipos de diversos correlatos.

.

Capital Suscrito e Integralizado: MUS\$753

Resultado do Exercício: MUS\$(72)

Participación: 100,00%

Variação a/a: 0,00%

% dos Ativos da Controladora: 0,01%

Presidente da Conselho de Administração:

Enrique Elsaca (Executivo LATAM)

Conselheiros:

Sebastián Acuto

Fernando Andrade

CEO:

Alejandra Jara Hernández

Demonstrações Financeiras

TAM S.A.

Demonstrações Financeiras Consolidadas	Exercícios findos Em 31 de dezembro de	
	2015 MUS\$	2014 MUS\$
ATIVOS		
Total do ativo circulante que não ativos ou grupo de ativos à disposição classificados como mantidos para venda ou mantidos para distribuição aos proprietários	1.335.337	1.920.909
Ativo não-circulante ou grupo de ativos à disposição classificados como mantidos para venda ou mantidos para distribuição aos proprietários	<u>277</u>	<u>407</u>
Total ativo circulante	1.335.614	1.921.316
Total ativo não-circulante	<u>3.360.939</u>	<u>4.896.382</u>
TOTAL ATIVOS	<u>4.696.553</u>	<u>6.817.698</u>
PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
PASSIVO		
Total passivo circulante	1.963.400	2.279.110
Total passivo não-circulante	<u>2.235.823</u>	<u>3.530.419</u>
TOTAL PASSIVO	<u>4.199.223</u>	<u>5.809.529</u>
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Patrimônio líquido atribuível aos Proprietários da controladora	423.190	912.639
Participação minoritária	<u>74.140</u>	<u>95.530</u>
Total patrimônio líquido	<u>497.330</u>	<u>1.008.169</u>
TOTAL PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO	<u>4.696.553</u>	<u>6.817.698</u>

	Exercícios findos Em 31 de dezembro de	
	2015	2014
	MUS\$	MUS\$
Demonstração do Resultado Consolidado por Participação		
Receitas ordinárias	4.597.612	6.588.741
Lucro bruto	599.784	1.238.846
Lucro (prejuízo) antes de impostos	(272.206)	356.613
Impostos sobre o lucro	<u>126.008</u>	<u>(146.092)</u>
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	<u>(146.198)</u>	<u>210.521</u>
Lucro (prejuízo) do exercício atribuível a:		
Proprietários da controladora	(183.912)	171.655
Participação minoritária	<u>37.714</u>	<u>38.866</u>
Lucro (prejuízo) do exercício	<u>(146.198)</u>	<u>210.521</u>
I	Exercícios findos Em 31 de dezembro de	
	2015	2014
	MUS\$	MUS\$
Estado de Resultados Integrales Consolidado		
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	(146.198)	210.521
Outros resultados abrangentes	<u>(347.490)</u>	<u>(208.953)</u>
Total resultado abrangente	<u>(493.688)</u>	<u>1.568</u>
Resultado integral atribuível a:		
Proprietários da controladora	(472.217)	2.060
Participação minoritária	<u>(21.471)</u>	<u>(492)</u>
TOTAL RESULTADO ABRANGENTE	<u>(493.688)</u>	<u>1.568</u>

Demonstração das Mutações do Patrimônio Líquido	Patr. Líq. atribuível aos proprietários da controladora MUS\$	Participação minoritária MUS\$	Patr. Líq. Total MUS\$
Patr. Líq. 1 de janeiro de 2014	617.039	94.748	711.787
Total resultado abrangente	5.764	38.374	44.138
Emissão de patrimônio líquido	250.000	-	250.000
Dividendos	-	(34.962)	(34.962)
Outros acréscimos (reduções) do patrimônio líquido	<u>39.836</u>	<u>(2.630)</u>	<u>37.206</u>
Saldo final do exercício anterior 31 de dezembro de 2014	<u>912.639</u>	<u>95.530</u>	<u>1.008.169</u>
Patr. Líq. 1 de janeiro de 2015	912.639	95.530	1.008.169
Total resultado abrangente	(528.218)	16.243	(511.975)
Dividendos	-	(34.623)	(34.623)
Outros acréscimos (reduções) do patrimônio líquido	<u>38.769</u>	<u>(3.010)</u>	<u>35.759</u>
Saldo final do exercício anterior 31 de dezembro de 2015	<u>423.190</u>	<u>74.140</u>	<u>497.330</u>

Demonstrações de Fluxo de Caixa Consolidado - Método Direto	Exercícios findos	
	Em 31 de dezembro de 2015 MUS\$	2014 MUS\$
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades operacionais	713.435	339.699
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades de investimento	(244.750)	65.690
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades de financiamento	<u>(335.088)</u>	<u>(575.519)</u>
Aumento (redução) líquido no caixa e equivalente de caixa, antes do efeito da variação cambial	133.597	(170.130)
Efeitos da variação cambial sobre o caixa e equivalentes de caixa	(49.381)	(62.433)
Caixa e equivalentes de caixa ao final do exercício	220.021	135.805

LAN CARGO S.A.
(Sociedade anônima de capital fechado)

Demonstrações Financeiras Consolidadas	Exercícios findos	
	Em 31 de dezembro de 2015	2014
	MUS\$	MUS\$
ATIVOS		
Total do ativo circulante que não ativos ou grupo de ativos à disposição classificados como mantidos para venda ou mantidos para distribuição aos proprietários	164.412	311.741
Ativo não-circulante ou grupo de ativos à disposição classificados como mantidos para venda ou mantidos para distribuição aos proprietários	<u>85</u>	<u>85</u>
Total ativo circulante	164.497	311.826
Total ativo não-circulante	<u>546.687</u>	<u>550.576</u>
TOTAL ATIVOS	<u>711.184</u>	<u>862.402</u>
PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
PASSIVO		
Total passivo circulante	185.162	186.789
Total passivo não-circulante	<u>152.958</u>	<u>219.470</u>
TOTAL PASSIVO	<u>338.120</u>	<u>406.259</u>
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Patrimônio líquido atribuível aos Proprietários da controladora	371.236	455.700
Participação minoritária	<u>1.828</u>	<u>443</u>
Total patrimônio líquido	<u>373.064</u>	<u>456.143</u>
TOTAL PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO	<u>711.184</u>	<u>862.402</u>

	Exercícios findos		
	Em 31 de dezembro de		
	2015	2014	
	MUS\$	MUS\$	
Demonstração do Resultado Consolidado por ParYcipação			
Receitas ordinárias	788.019	912.792	
Lucro bruto	(90.201)	(141.480)	
Lucro (prejuízo) antes de impostos	(88.244)	(106.717)	
Impostos sobre o lucro	<u>26.912</u>	<u>3.130</u>	
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	<u>(61.332)</u>	<u>(103.587)</u>	
Lucro (prejuízo) do exercício atribuível a:			
Proprietários da controladora	(62.701)	(103.285)	
Parócipação minoritária	<u>1.369</u>	<u>(302)</u>	
Lucro (prejuízo) do exercício	<u>(61.332)</u>	<u>(103.587)</u>	
	Exercícios findos		
	Em 31 de dezembro de		
	2015	2014	
	MUS\$	MUS\$	
Demonstração do Resultado Abrangente Consolidado			
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	(61.332)	(103.587)	
Outros resultados abrangentes	<u>(2.936)</u>	<u>(1.732)</u>	
Total resultado abrangente	<u>(64.268)</u>	<u>(105.319)</u>	
Resultado abrangente atribuível a:			
Proprietários da controladora	(65.634)	(105.017)	
Parócipação minoritária	<u>1.366</u>	<u>(302)</u>	
TOTAL RESULTADO ABRANGENTE	<u>(64.268)</u>	<u>(105.319)</u>	
	Patr. Líq.		
	atribuível aos proprietários da	Participação	Patr. Líq.
	controladora	minoritária	total
Demonstração das Mutações do Patrimônio Líquido	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Patr. Líq. 1 de janeiro de 2014	577.948	1.892	579.840
Total resultado abrangente	(105.017)	(302)	(105.319)
Outros acréscimos (reduções) do patrimônio líquido	<u>(17.231)</u>	<u>(1.147)</u>	<u>(18.378)</u>
Saldo final do exercício anterior 31 de dezembro de 2014	<u>455.700</u>	<u>443</u>	<u>456.143</u>
Patr. Líq. 1 de janeiro de 2015	455.700	443	456.143
Total resultado abrangente	(65.634)	1.366	(64.268)
Outros acréscimos (reduções) do patrimônio líquido	<u>(18.830)</u>	<u>19</u>	<u>(18.811)</u>
Saldo final do exercício anterior 31 de dezembro de 2015	<u>371.236</u>	<u>1.828</u>	<u>373.064</u>

Demonstrações de Fluxo de Caixa Consolidado – Método Direto	Exercícios findos	
	Em 31 de dezembro de 2015 MUS\$	2014 MUS\$
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades operacionais	99.073	40.582
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades de investimento	(50.264)	526.442
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades de financiamento	<u>(51.021)</u>	<u>(567.398)</u>
Aumento (redução) líquido no caixa e equivalente de caixa, antes do efeito da variação cambial	(2.212)	(374)
Efeitos da variação cambial sobre o caixa e equivalentes de caixa	(4)	(2)
Caixa e equivalentes de caixa ao final do exercício	17.646	19.862

LAN PERU S.A.

(Sociedade anônima de capital fechado)

	Em 31 de dezembro de 2015 MUS\$	Em 31 de dezembro de 2014 MUS\$
Balço Patrimonial		
ATIVOS		
Total ativo circulante	232.547	214.245
Total ativo não-circulante	<u>23.144</u>	<u>25.225</u>
TOTAL ATIVOS	<u>255.691</u>	<u>239.470</u>
PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
PASSIVO		
Total passivo circulante	239.521	226.784
Total passivo não-circulante	<u>1.417</u>	<u>1.611</u>
Total PASSIVO	<u>240.938</u>	<u>228.395</u>
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Patrimônio líquido atribuível aos proprietários da controladora	14.753	11.075
Participação minoritária	<u>-</u>	<u>-</u>
Total patrimônio líquido	<u>14.753</u>	<u>11.075</u>
TOTAL PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO	<u>255.691</u>	<u>239.470</u>
Demonstração do Resultado Consolidado por Participação		
	Exercícios findos Em 31 de dezembro de 2015 MUS\$	2014 MUS\$
Receitas ordinárias	1.078.992	1.134.289
Lucro bruto	180.829	142.420
Lucro (prejuízo) antes de impostos	7.237	4.636
Impostos sobre o lucro	<u>(2.169)</u>	<u>(3.578)</u>
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	<u>5.068</u>	<u>1.058</u>

Demonstração das Mutações do Patrimônio Líquido	Capital emitido MUS\$	Reserva legal MUS\$	Lucro acumulado MUS\$	Patr. Líq. total MUS\$
Patr. Líq. 1 de janeiro de 2014	4.341	868	6.198	11.407
Total resultado abrangente	-	-	1.058	1.058
Outros acréscimos (reduções) do patrimônio líquido	-	-	(1.390)	(1.390)
Saldo final do exercício anterior 31 de dezembro de 2014	<u>4.341</u>	<u>868</u>	<u>5.866</u>	<u>11.075</u>
Patr. Líq. 1 de janeiro de 2015	4.341	868	5.866	11.075
Total resultado abrangente	-	-	5.068	5.068
Outros acréscimos (reduções) do patrimônio líquido	-	-	(1.390)	(1.390)
Saldo final do exercício anterior 31 de dezembro de 2015	<u>4.341</u>	<u>868</u>	<u>9.544</u>	<u>14.753</u>

Demonstrações de Fluxo de Caixa Consolidado – Método Direto	Exercícios findos	
	Em 31 de dezembro de 2015	2014
	MUS\$	MUS\$
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades operacionais	(7.044)	(76.147)
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades de investimento	(1.164)	(1.323)
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades de financiamento	9.099	24.132
Aumento (redução) líquido no caixa e equivalente de caixa	891	(53.338)
Caixa e equivalentes de caixa ao final do exercício	118.377	117.486

INVERSIONES LAN S.A.

(Sociedade anônima de capital fechado)

	Em 31 de dezembro de 2015 MUS\$	Em 31 de dezembro de 2014 MUS\$
Demonstrações Financeiras Consolidadas		
ATIVOS		
Total do ativo circulante que não ativos ou grupo de ativos à disposição classificados como mantidos para venda ou mantidos para distribuição aos proprietários	6.292	4.969
Ativo não-circulante ou grupo de ativos à disposição classificados como mantidos para venda ou mantidos para distribuição aos proprietários	<u>572</u>	<u>572</u>
Total ativo circulante	6.864	5.541
Total ativo não-circulante	<u>9.648</u>	<u>10.494</u>
TOTAL ATIVOS	<u>16.512</u>	<u>16.035</u>
PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
PASSIVO		
Total passivo circulante	13.380	13.560
Total passivo não-circulante	<u>1.296</u>	<u>1.186</u>
TOTAL PASSIVO	<u>14.676</u>	<u>14.746</u>
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Patrimônio líquido atribuível aos Proprietários da controladora	1.828	1.272
Participação minoritária	<u>8</u>	<u>17</u>
Total patrimônio líquido	<u>1.836</u>	<u>1.289</u>
TOTAL PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO	<u>16.512</u>	<u>16.035</u>

	Exercícios findos	
	Em 31 de dezembro de	
	2015	2014
	MUS\$	MUS\$
Demonstração do Resultado Consolidado por Participação		
Receitas ordinárias	32.366	32.821
Lucro bruto	5.371	5.846
Lucro (prejuízo) antes de impostos	3.200	(3.986)
Impostos sobre o lucro	<u>(402)</u>	<u>(551)</u>
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	<u>2.798</u>	<u>(4.537)</u>
Lucro (prejuízo) do exercício atribuível a:		
Proprietários da controladora	2.772	(4.546)
Participação minoritária	<u>26</u>	<u>9</u>
Lucro (prejuízo) do exercício	<u>2.798</u>	<u>(4.537)</u>

Demonstração do Resultado Abrangente Consolidado	Exercícios findos Em 31 de dezembro de	
	2015 MUS\$	2014 MUS\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	2.798	(4.537)
Outros resultados abrangentes	<u>(201)</u>	<u>(47)</u>
Total resultados integral	<u>2.597</u>	<u>(4.584)</u>
Resultado abrangente atribuível a:		
Proprietários da controladora	2.598	(4.592)
Participação minoritária	<u>(1)</u>	<u>8</u>
TOTAL RESULTADO ABRANGENTE	<u>2.597</u>	<u>(4.584)</u>

Demonstração das Mutações do Patrimônio Líquido	Patr. Líq. atribuível aos proprietários da controladora MUS\$	Participação minoritária MUS\$	Patr. Líq. total MUS\$
Patr. Líq. 1 de janeiro de 2014	6.421	8	6.429
Total resultado abrangente	(4.592)	8	(4.584)
Dividendos	(627)	-	(627)
Outros acréscimos (reduções) do patrimônio líquido	<u>70</u>	<u>1</u>	<u>71</u>
Saldo final do exercício anterior 31 de dezembro de 2014	<u>1.272</u>	<u>17</u>	<u>1.289</u>
Patr. Líq. 1 de janeiro de 2015	1.272	17	1.289
Total resultado abrangente	2.598	(1)	2.597
Dividendos	(450)	-	(450)
Outros acréscimos (reduções) do patrimônio líquido	<u>(1.592)</u>	<u>(8)</u>	<u>(1.600)</u>
Saldo final do exercício atual em 31 de dezembro de 2015	<u>1.828</u>	<u>8</u>	<u>1.836</u>

Demonstrações de Fluxo de Caixa Consolidado – Método Direto	Exercícios findos Em 31 de dezembro de	
	2014 MUS\$	2013 MUS\$
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades operacionais	608	327
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades de investimento	(41)	(4)
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades de financiamento	<u>444</u>	<u>-</u>
Aumento (redução) líquido no caixa e equivalente de caixa	1.011	323
Efeitos da variação cambial sobre o caixa e equivalentes de caixa	64	(4)
Efectivo y equivalentes al efecto al final del ejercicio	1.601	526

IMMOBILIARIA AERONAUTICA S.A.
(Sociedade anônima de capital fechado)

Demonstração Financeira Classificada	Em 31 de dezembro de 2015 MUS\$	Em 31 de dezembro de 2013 MUS\$
ATIVOS		
Total ativo circulante	1.978	1.475
Total ativo não-circulante	<u>37.324</u>	<u>38.445</u>
TOTAL ATIVOS	<u>39.302</u>	<u>39.920</u>
PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
PASSIVO		
Total passivo circulante	5.003	6.642
Total passivo não-circulante	<u>9.829</u>	<u>10.212</u>
TOTAL PASSIVO	<u>14.832</u>	<u>16.854</u>
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Total patrimônio líquido	<u>24.470</u>	<u>23.066</u>
TOTAL PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO	<u>39.302</u>	<u>39.920</u>
Demonstração dos Resultados por Participação		
	Exercícios findos Em 31 de dezembro de 2015 MUS\$	2014 MUS\$
Receitas ordinárias	3.961	4.352
Lucro bruto	2.071	2.686
Lucro (prejuízo) antes de impostos	1.146	2.527
Impostos sobre o lucro	<u>258</u>	<u>(621)</u>
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	<u>1.404</u>	<u>1.906</u>

	Exercícios findos	
	Em 31 de dezembro de 2015	2014
Demonstração dos Resultados Abrangentes	MUS\$	MUS\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	<u>1.404</u>	<u>1.906</u>
Total resultado abrangente	<u>1.404</u>	<u>1.906</u>

Demonstração das Mutações do Patrimônio Líquido	Patr. Líq. atribuível aos proprietários da controladora MUS\$	Participação minoritária MUS\$	Patr. Líq. total MUS\$
Patr. Líq. 1 de janeiro de 2014	1.147	25.282	26.429
Total resultado abrangente	-	(740)	(740)
Outros acréscimos (reduções) do patrimônio líquido	-	<u>(2.623)</u>	<u>(2.623)</u>
Saldo final do exercício anterior 31 de dezembro de 2014	<u>1.147</u>	<u>21.919</u>	<u>23.066</u>
Patr. Líq. 1 de janeiro de 2015	1.147	21.919	23.066
Total resultado abrangente	-	<u>1.404</u>	<u>1.404</u>
Saldo final do exercício atual em 31 de dezembro de 2015	<u>1.147</u>	<u>23.323</u>	<u>24.470</u>

Demonstrações de Fluxo de Caixa Consolidado – Método Direto	Para o exercício entre 1 de janeiro e 31 de dezembro de 2015 MUS\$	Para o exercício entre 1 de janeiro e 31 de dezembro de 2014 MUS\$
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades operacionais	3.596	(2.086)
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades de investimento	(41)	(2.098)

Demonstrações de Fluxo de Caixa Consolidado – Método Direto	Para o exercício entre 1 de janeiro e 31 de dezembro de 2015	Para o exercício entre 1 de janeiro e 31 de dezembro de 2014
	MUS\$	MUS\$
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas)		
atividades operacionais	3.596	(2.086)
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas)		
atividades de investimento	(41)	(2.098)
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas)		
atividades de financiamento	<u>(2.586)</u>	<u>-</u>
Aumento (redução) líquido no caixa e equivalente de caixa, antes do efeito da variação cambial	969	(12)
Efeitos da variação cambial sobre o caixa e equivalentes de caixa	(20)	(17)
Caixa e equivalentes de caixa ao final do exercício	949	-

LANTOURS DIVISION SERVICIOS TERRESTRES S.A.

(Sociedade anônima de capital fechado)

	Em 31 de dezembro de 2015 MUS\$	Em 31 de dezembro de 2014 MUS\$
Demonstrações Financeiras Consolidadas		
ATIVOS		
Total ativo circulante	5.489	3.056
Total ativo não-circulante	<u>124</u>	<u>173</u>
TOTAL ATIVOS	<u>5.613</u>	<u>3.229</u>
PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
PASSIVO		
Total passivo circulante	5.516	2.283
Total passivo não-circulante	<u>6</u>	<u>6</u>
TOTAL PASSIVO	<u>5.522</u>	<u>2.289</u>
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Total patrimônio líquido	<u>91</u>	<u>940</u>
TOTAL PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO	<u>5.613</u>	<u>3.229</u>

Demonstração do Resultado Consolidado por Participação	Exercícios findos	
	Em 31 de dezembro de	
	2015 MUS\$	2015 MUS\$
Receitas ordinárias	12.399	10.710
Lucro bruto	7.714	6.813
Ganancia (perdida), antes de impuesto	3.345	2.509
Impostos sobre o lucro	(1.004)	(435)
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	<u>2.341</u>	<u>2.074</u>

Demonstração do Resultado Abrangente Consolidado	Exercícios findos	
	Em 31 de dezembro de	
	2015 MUS\$	2014 MUS\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	<u>2.341</u>	<u>2.074</u>
Total resultado abrangente	<u>2.341</u>	<u>2.074</u>

Estado de Cambios en el Patrimonio líquido	Capital emitido MUS\$	Lucro acumulado MUS\$	Patr. Líq. total MUS\$
Patr. Líq. 1 de janeiro de 2014	225	287	512
Total resultado abrangente	-	2.078	2.078
Dividendos	-	(1.650)	(1.650)
Saldo final do exercício anterior 31 de dezembro de 2014	<u>225</u>	<u>715</u>	<u>940</u>
Patr. Líq. 1 de janeiro de 2015	225	715	940
Total resultado abrangente	10	3.056	2.351
Dividendos	-	(3.200)	(3.200)
Saldo final do exercício anterior 31 de dezembro de 2015	<u>225</u>	<u>(144)</u>	<u>91</u>

	Exercícios findos	
	Em 31 de dezembro de 2015	Em 31 de dezembro de 2014
	MUS\$	MUS\$
Demonstração de Fluxo de Caixa – Método Direto		
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades operacionais	3.207	2.027
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades de investimento	3.190	(17)
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades de financiamento	<u>(3.190)</u>	<u>(1.646)</u>
Aumento (redução) líquido no caixa e equivalente de caixa	3.207	364
Caixa e equivalentes de caixa ao final do exercício	3.579	372
	Em 31 de dezembro de 2014	Em 31 de dezembro de 2014
	MUS\$	MUS\$
Demonstrações Financeiras Consolidadas		
ATIVOS		
Total ativo circulante	302.304	343.304
Total ativo não-circulante	<u>217.359</u>	<u>296.716</u>
TOTAL ATIVOS	<u>519.663</u>	<u>640.020</u>
PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
PASSIVO		
Total passivo circulante	352.056	390.914
Total passivo não-circulante	<u>697.176</u>	<u>674.243</u>
TOTAL PASSIVO	<u>1.049.232</u>	<u>1.065.157</u>
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Patrimônio líquido atribuível aos Proprietários da controladora	(528.769)	(426.016)
Participação minoritária	<u>(800)</u>	<u>879</u>
Total patrimônio líquido	<u>(529.569)</u>	<u>(425.137)</u>
TOTAL PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO	<u>519.663</u>	<u>640.020</u>

Demonstração do Resultado Consolidado por Participação	Exercícios findos Em 31 de dezembro de	
	2015 MUS\$	2014 MUS\$
Receitas ordinárias	988.081	1.095.242
Lucro bruto	168.193	166.660
Lucro (prejuízo) antes de impostos	(45.960)	(113.085)
Impostos sobre o lucro	<u>10.779</u>	<u>(7.654)</u>
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	<u>(35.181)</u>	<u>(120.739)</u>
Demonstração do Resultado Abrangente Consolidado	Exercícios findos Em 31 de dezembro de	
	2015 MUS\$	2014 MUS\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	(35.181)	(120.739)
Outros resultados abrangentes	<u>(71.840)</u>	<u>(43.298)</u>
Total resultado abrangente	<u>(107.021)</u>	<u>(164.037)</u>
Resultados integrais atribuíveis a:		
Proprietários da controladora	(104.941)	(157.315)
Participação minoritária	<u>(2.080)</u>	<u>(6.722)</u>
TOTAL RESULTADO ABRANGENTE	<u>(107.021)</u>	<u>(164.037)</u>

Demonstração das Mutações do Patrimônio Líquido	Patr. Líq. atribuível aos proprietários da controladora MUS\$	Participação minoritária MUS\$	Patr. Líq. total MUS\$
Patr. Líq. 1 de janeiro de 2014	(246.521)	(13.741)	(260.262)
Total resultado abrangente	(157.315)	(6.722)	(164.037)
Outros acréscimos (reduções) do patrimônio líquido	<u>(22.180)</u>	<u>21.342</u>	<u>(838)</u>
Saldo final do exercício anterior 31 de dezembro de 2014	<u>(426.016)</u>	<u>879</u>	<u>(425.137)</u>
Patr. Líq. 1 de janeiro de 2015	(426.016)	879	(425.137)
Total resultado abrangente	(104.941)	(2.080)	(107.021)
Outros acréscimos (reduções) do patrimônio líquido	<u>2.188</u>	<u>401</u>	<u>2.589</u>
Saldo final do exercício atual em 31 de dezembro de 2015	<u>(528.769)</u>	<u>(800)</u>	<u>(529.569)</u>

Demonstrações de Fluxo de Caixa Consolidado – Método Direto	Exercícios findos	
	Em 31 de dezembro de 2014 MUS\$	2013 MUS\$
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades operacionais	26.664	(12.710)
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades de investimento	(108.757)	(53.535)
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades de financiamento	<u>81.527</u>	<u>96.340</u>
Aumento (redução) líquido no caixa e equivalente de caixa	(566)	30.095
Efeitos da variação cambial sobre o caixa e equivalentes de caixa	3.774	(77)
Caixa e equivalentes de caixa ao final do exercício	89.736	86.528

TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.
(Companhia Limitada)

Demonstrações Financeiras Consolidadas	Em 31 de dezembro de 2015 MUS\$	Em 31 de dezembro de 2014 MUS\$
ATIVOS		
Total ativo circulante	1.347	1.387
Total ativo não-circulante	<u>180</u>	<u>273</u>
TOTAL ATIVOS	<u>1.527</u>	<u>1.660</u>
PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
PASSIVO		
Total passivo circulante	266	263
Total passivo não-circulante	<u>-</u>	<u>-</u>
TOTAL PASSIVO	<u>266</u>	<u>263</u>
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Patrimônio líquido atribuível aos Proprietários da controladora	<u>1.261</u>	<u>1.397</u>
Total patrimônio líquido	<u>1.261</u>	<u>1.397</u>
TOTAL PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO	<u>1.527</u>	<u>1.660</u>
	Para o período entre 26 de novembro – 31 dezembro de 2015 MUS\$	Exercício findo 31 dezembro de 2014 MUS\$
Demonstração do Resultado Consolidado por Participação		
Receitas ordinárias	1.626	171
Lucro bruto	1.866	3
Lucro (prejuízo) antes de impostos	(22)	(26)
Impostos sobre o lucro	<u>50</u>	<u>(23)</u>
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	<u>(72)</u>	<u>(49)</u>
Lucro (prejuízo) do exercício atribuível a:		
Proprietários da controladora	(72)	(49)
Participação minoritária	<u>-</u>	<u>-</u>
Lucro (prejuízo) do exercício	<u>(72)</u>	<u>49</u>

Estado de Cambios en el Patrimonio líquido	Capital emitido MUS\$	Lucro acumulado MUS\$	Patr. Líq. total MUS\$
Patr. Líq. 1 de janeiro de 2014	881	564	1.445
Total resultado abrangente	-	(68)	(68)
Saldo final do exercício atual em 31 de dezembro de 2014	<u>881</u>	<u>496</u>	<u>1.377</u>
Patr. Líq. 1 de janeiro de 2015	881	496	1.377
Total resultado abrangente	-	(72)	(72)
Saldo final do exercício atual em 31 de dezembro de 2015	<u>881</u>	<u>424</u>	<u>1.305</u>

	Para o período entre 26 de novembro – 31 decembro de 2015 MUS\$	Exercício findo 31 dezembro de 2014 MUS\$
Demonstrações de Fluxo de Caixa Consolidado – Método Direto		
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades operacionais	89	281
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades de investimento	-	-
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades de financiamento	-	-
Aumento (redução) líquido no caixa e equivalente de caixa, antes do efeito da variação cambial	89	281
Efeitos da variação cambial sobre o caixa e equivalentes de caixa	6	1
Caixa e equivalentes de caixa ao início do exercício	384	168
Caixa e equivalentes de caixa ao final do exercício	479	450

RELATÓRIOS FINANCEIROS

ANÁLISE DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Análise comparativa e explicação das principais tendências:

1. Balanço Patrimonial Consolidado

Em 31 de dezembro de 2015, o total de ativos da Companhia atingiu US\$ 18.101.418 mil, uma redução de US\$ 2.383.010 mil, ou 11,6%, em relação ao valor registrado em 31 de dezembro de 2014.

O Ativo circulante da Companhia registrou redução de US\$ 811.721 mil (22,3%) em comparação ao final do exercício de 2014. As principais variações ocorreram nas seguintes linhas do balanço: Caixa e equivalentes de caixa apresentou redução de US\$ 235.899 mil (23,8%); Clientes e outros créditos e receber registrou redução de US\$ 581.861 mil (42,2%); Estoque circulante apresentou queda de US\$ 41.131 mil (15,5%) e Ativos fiscais circulantes diminuiu US\$ 36.693 mil (36,4%). As contas detalhadas anteriormente foram levemente compensadas pelo aumento em Outros ativos não financeiros, no ativo circulante, de US\$ 82.145 (33,1%).

O índice de liquidez da Companhia apresentou queda, passando de 0,62x no final de 2014 para 0,50x em dezembro de 2015. O Ativo circulante diminuiu 22,3%, e o Passivo circulante diminuiu 3,2%. Houve ainda diminuição do índice de liquidez seca, que passou de 0,17x no final do exercício de 2014 para 0,13x ao final do atual exercício.

O Ativo não circulante da Companhia diminuiu US\$ 1.571.289 mil (9,3%) em comparação ao final do exercício de 2014. As principais variações ocorreram nas seguintes linhas: Agio, em US\$ 1.032.826 mil (31,2%), Ativos intangíveis ex-Agio, em US\$ 558.654 mil (29,7%), refletindo principalmente a conversão monetária do real para o dólar; Outros ativos financeiros, em US\$ 107.350 mil (31,3%); Ativo fiscal diferido, em US\$ 30.728 mil (7,5%). Tais variações foram levemente compensadas pela linha: Ativos fiscais circulantes, não circulantes, com aumento de US\$ 7.966 mil (45,1%), Imobilizado, aumento de US\$ 165.581 mil (1,5%), refletindo as seguintes operações: aquisição de 8 aeronaves Airbus A321, 3 aeronaves Boeing 787 e 1 aeronave Airbus A350, além de adiantamentos para aquisição de aeronaves, entre outros aumentos no ano. O efeito positivo de tais variações foi compensado pela venda de 3 aeronaves Airbus A340, 7 Bombardier, 2 Airbus A319 e o ajuste de conversão das sociedades que possuem moedas funcionais diferentes do dólar em US\$ (435.300) mil, que em sua maior parte corresponde a TAM S.A. e Afiliadas e à despesa com depreciação no valor de US\$ (745.519) mil em 31 de dezembro de 2015.

Em 31 de dezembro de 2015, o passivo total da Companhia era de US\$ 15.163.870 mil, uma redução de US\$ 816.863 mil, ou 5,1%, em relação ao valor registrado em 31 de dezembro de 2014.

O Passivo circulante da Companhia registrou redução de US\$ 188.758 mil (3,2%) em comparação ao final do exercício de 2014. As principais variações ocorreram nas seguintes linhas do balanço: Outros passivos não financeiros, em US\$ 195.353 mil (7,3%), Outras provisões circulantes em US\$ 9.489 mil (76,5%) e Fornecedores e outras contas a pagar, em US\$ 5.416 mil (0,4%). As variações acima foram compensadas pelo aumento em Outros passivos financeiros de US\$ 19.620 mil (1,2%), que corresponde ao efeito líquido entre a redução das posições passivas dos derivativos de hedge, a diminuição de outras obrigações garantidas e o aumento das obrigações garantidas associadas à aquisição de aeronaves; e o aumento do Passivo fiscal circulante em US\$ 1.489 mil (8,3%).

O índice de endividamento do Passivo circulante da Companhia apresentou aumento de 49,1%, passando de 1,32x no final de 2014 para 1,97x em 31 de dezembro de 2015. O indicador de Passivo circulante sobre a dívida aumentou 0,7 pontos percentuais, passando de 36,48% no término de 2014 para 37,20% no término do exercício atual.

O Passivo não circulante da Companhia registrou queda de US\$ 628.105 mil (6,2%), comparado ao saldo em 31 de dezembro de 2014. As principais variações ocorreram nas linhas: Outras provisões não circulantes, redução de US\$ 278.643 mil (39,6%), Impostos diferidos, redução de US\$ 240.329 mil (22,8%), as duas linhas impactadas principalmente pela conversão monetária do real para o dólar, que explica a maior parte da diminuição dos balanços ao final do exercício de 2015. Outras linhas que também registraram redução foram Fornecedores e outras contas a pagar, em US\$ 160.404 mil (27,8%), Provisões para benefícios a empregados, em US\$ 8.831 mil (11,9%), compensada parcialmente pelo aumento na linha Outros passivos financeiros, em US\$ 143.373 mil (1,9%).

O índice de endividamento do Passivo não circulante da Companhia registrou aumento de 44,6%, passando de 2,31x em 31 de dezembro de 2014 para 3,33x em 31 de dezembro de 2015. O índice de Passivo não circulante sobre a dívida total diminuiu 0,7 ponto percentual, passando de 63,52% no término de 2014 para 62,80% em dezembro de 2015.

O índice de endividamento total sobre o Patrimônio Líquido da Companhia registrou aumento de 46,2%, passando de 3,63x ao final de 2014 para 5,31x ao final do exercício atual.

Em 31 de dezembro de 2015, aproximadamente 71% da dívida contava com instrumentos de hedge de taxas. Desta forma, considerando a dívida e os instrumentos já mencionados, a taxa média é de 3,91%.

O Patrimônio Líquido atribuível aos proprietários da controladora diminuiu US\$ 1.545.361 mil, passando de US\$ 4.401.896 mil em 31 de dezembro de 2014 para US\$ 2.856.535 mil em 31 de dezembro de 2015. A principal redução ocorreu na linha de Outras reservas (100,5%), devido principalmente ao efeito negativo da variação das Reservas de variação cambial na conversão dos balanços em US\$ 1.382.170 mil, explicada principalmente pelo ajuste de conversão originado pelo Agio reconhecido com a combinação de negócios com a TAM e Afiliadas, em reais, as Reservas de lucros ou prejuízos atuariais acumulados com planos de benefício definido em US\$ 10.717 mil e Outras reservas diversas em US\$ 1.069 mil. As variações negativas foram parcialmente compensadas pela variação positiva das reservas correspondentes a coberturas de fluxo de caixa em US\$ 60.830 mil e remuneração baseada em ações em US\$ 6.005 mil. O resultado foi impactado ainda pela variação negativa dos resultados acumulados, principalmente pelo prejuízo registrado em 31 de dezembro de 2015 atribuível aos proprietários da controladora, em US\$ 219.274 mil.

2. Demonstração do Resultado Consolidado

Em 31 de dezembro de 2015, a controladora registrou um prejuízo de US\$ 219.274 mil, o que representa uma queda de 99,7% se comparada ao prejuízo de US\$ 109.790 mil no exercício anterior. A margem líquida passou de -0,9% para -2,2% em 2015.

O resultado operacional em 31 de dezembro de 2015 totalizou US\$ 513.919 mil, registrando um aumento de US\$ 553 mil, ou 0,1%, se comparado ao resultado em 2014. Já a margem operacional registrou aumento de 1,0 ponto percentual, atingindo 5,1%.

As receitas operacionais em 31 de dezembro de 2015 totalizaram US\$ 10.125.826 mil, uma redução de 18,8% em relação a 2014. A redução é explicada pela queda de 19,0% nas receitas de passageiros e de 22,4% nas receitas de carga, parcialmente compensadas por um aumento de 2,2% em outras receitas. A desvalorização do real impactou negativamente as receitas ordinárias em aproximadamente US\$ 1.473 milhões.

As receitas de passageiros atingiram US\$ 8.410.614 mil, uma queda de 19,0% em relação a US\$ 10.380.122 mil em 2014. A variação é explicada principalmente por uma queda de 21,4% no RASK, refletindo a diminuição de 21,1% nos *yields*, que por sua vez foram impactados pela contínua desaceleração macroeconômica na América do Sul, a depreciação das moedas locais (especialmente o real, o peso chileno e o peso argentino) e a diminuição da demanda pelo segmento corporativo no Brasil. Isso foi parcialmente compensado pelo aumento de 3,0% na capacidade medida em ASK. Além disso, a taxa de ocupação atingiu 83,1%, uma redução de 0,3 ponto percentual em relação ao ano anterior.

Em dezembro de 2015, as Receitas de carga atingiram US\$ 1.329.431 mil, uma redução de 22,4% em relação ao exercício de 2014. A queda reflete uma diminuição de 11,8% nos *yields* e de 12,0% no volume transportado medido em RTK. A queda nos *yields* é explicada pelo fraco cenário mundial de carga, maior concorrência de aviões de carga na América Latina e o impacto negativo da depreciação do real sobre as receitas no mercado doméstico brasileiro. Soma-se a isso a redução de 1,9% na capacidade medida em ATK.

Por sua vez, o item Outras receitas registrou aumento de US\$ 8.136 mil, explicado principalmente pelo aumento da receita com arrendamento de aeronaves a terceiros e com serviços terrestres.

Em dezembro de 2015, os Custos operacionais foram US\$ 9.611.907 mil, representando uma redução de US\$ 2.345.783 mil, ou 19,6%, em relação ao ano anterior, enquanto o custo unitário por ASK-equivalente registrou queda de 20,7%. Além disso, a desvalorização do real levou a uma redução destes custos em aproximadamente US\$ 1.198 milhões. As variações por item são explicadas da seguinte forma:

a) A linha Remuneração e benefícios diminuiu US\$ 277.297 mil, devido, principalmente, à depreciação do real e do peso chileno de 41,6% e 14,6%, respectivamente. Adicionalmente, o custo médio com pessoal (folha) no exercício diminuiu 1,1%, em linha com a redução da oferta no Brasil e as iniciativas de controle de custo promovidas pela Companhia. Isso foi parcialmente compensado por maiores custos reconhecidos com incentivos por desempenho.

b) O custo com Combustível diminuiu 36,4%, o equivalente a uma redução de US\$ 1.515.963 mil. A diminuição deve-se a uma queda de 40,2% nos preços não cobertos, compensada parcialmente pelo aumento de 0,1% no consumo médio de combustível. A Companhia reconheceu em 2015 uma despesa líquida de US\$ 239.430 mil com hedge de combustível, comparada a uma despesa líquida de US\$ 108.771 mil no exercício anterior.

c) A linha Comissões apresentou diminuição de US\$ 62.734 mil, devido principalmente à queda nas receitas com venda de passagens aéreas.

b) A linha Depreciação e amortização diminuiu US\$ 56.868 mil, devido principalmente à desvalorização do real, além da saída de 6 aeronaves Airbus A320, 3 Airbus A330, 3 Airbus A340 e 7 Bombardier Dhc8-200. Isso foi compensado pela incorporação à frota de 15 aeronaves Airbus A320, 1 Airbus A350 e 7 Boeing 787. e) Outros arrendamentos e taxas de aterragem diminuíram US\$ 217.412 mil, devido principalmente aos menores custos com taxas aeronáuticas e arrendamento de aeronaves, como resultado da menor operação de carga e desvalorização das moedas locais.

f) A linha Serviços aos passageiros registrou queda de US\$ 4.886 mil, ou 1,6%, explicada principalmente pelos maiores níveis de recuperação de seguros de bagagem e depreciação das moedas locais. Isso foi parcialmente compensado pelos maiores custos associados ao conteúdo do sistema de entretenimento de bordo.

g) A linha Arrendamento de aeronaves cresceu US\$ 3.750 mil, devido essencialmente à incorporação de 7 aeronaves Airbus A320 e 4 Boeing 787. Isso foi parcialmente compensado pela devolução de 4 aeronaves Airbus A320, 3 Airbus A330 e 5 Bombardier Dhc8-200.

h) A linha Manutenção registrou queda de US\$ 15.496 mil, ou 3,4%, devido principalmente a ganhos de eficiência com a renovação da frota.

i) Outros custos operacionais diminuíram US\$ 198.977 mil, devido principalmente à prescrição de contingências tributárias no Brasil. Além disso, houve redução dos custos com a rede de vendas e marketing.

A Receita financeira foi de US\$ 75.080 mil, comparada a US\$ 90.500 mil no exercício de 2014, refletindo a redução de US\$ 15.420 mil nas receitas, devido principalmente à variação do valor dos investimentos da Companhia em bônus na Argentina.

Já as Despesas financeiras diminuíram 3,9%, totalizando US\$ 413.357 mil em dezembro de 2015, devido principalmente ao reconhecimento do custo associado à operação de venda de 4 aeronaves B777 no primeiro trimestre de 2014.

O resultado em Outras receitas/despesas foi uma despesa líquida de US\$ 532.757 mil, explicada principalmente por despesas reconhecidas em sua maior parte pela TAM como resultado da desvalorização do real no exercício de 2015.

As principais linhas do Balanço Patrimonial consolidado da TAM S.A. e Afiliadas, que geraram uma perda de US\$ 395.446 mil devido à variação cambial no quarto trimestre de 2015, foram: Outros passivos financeiros, perda de US\$ 499.092 mil com empréstimos e arrendamentos financeiros por aquisição de frota denominados em dólares e outras linhas de ativos e passivos líquidos, perda de US\$ 190.717 mil, compensada pela variação cambial de contas a receber de empresas relacionadas, lucro de US\$ 294.363 mil.

Resultados Multiplus S.A.

O Resultado líquido da Multiplus em dezembro de 2015 foi um lucro líquido de US\$ 136.765 mil, apresentando queda de 5,3% em relação aos US\$ 144.361 mil registrados em 2014.

As Receitas registraram queda de 11,4%, devido principalmente ao efeito da desvalorização do real de 41,6%, compensada parcialmente por um aumento de 7,1% no resgate de pontos.

Os custos operacionais diminuíram 11,4%, devido principalmente à desvalorização do real, compensada parcialmente por um aumento de 3,9% no resgate de pontos por passagens de avião e de 25,0% no resgate de pontos com estabelecimentos comerciais associados.

As Receitas/despesas financeiras registraram variação negativa de 73,2%, devido principalmente à desvalorização do real, compensado parcialmente pela proteção de parte do caixa da Companhia em coberturas de moedas ligadas ao dólar.

3. Análise e explicação do Fluxo de Caixa Líquido Consolidado das Atividades Operacionais, de Investimento e Financiamento.

O Fluxo de Caixa das atividades operacionais registrou variação positiva de US\$ 384.036 mil em relação ao ano anterior, influenciado pela redução dos seguintes itens: Pagamento a fornecedores pelo fornecimento de bens e serviços US\$ 1.793.425 mil; efeito líquido de Outras obrigações e pagamentos por atividades operacionais US\$ 168.343 mil; Pessoal e encargos US\$ 268.468 mil; aumento de Impostos recuperáveis sobre o lucro US\$50.426 mil; ao aumento em juros recebidos US\$ 31.785 mil e Outras entradas (saídas) de caixa de US\$ 67.030 mil devido ao aumento das entradas de caixa com a movimentação de derivativos de combustíveis contratados pela Companhia, como constituição de garantias por margens de derivativos e pagamentos ao compensar as posições ativas e passivas nas datas de vencimento destes contratos, e ao aumento na constituição de garantias por depósitos judiciais realizados principalmente na TAM S.A. e Afiliadas.

O total da variação positiva dos itens mencionados foi compensado, em sua maior parte, pela diminuição de Obrigações com a venda de bens e serviços US\$ 1.995.441 mil.

O Fluxo de Caixa das atividades de investimento apresentou variação negativa de US\$ 839.964 mil em relação ao ano anterior, explicada principalmente por: redução nos Valores com a venda de ativo imobilizado em US\$ 507.149 mil (principalmente pela venda de quatro aeronaves Boeing 777 em US\$ 510.482 mil em 2014, sendo que em 2015 foi realizada a venda de três aeronaves Airbus A340, 7 Bombardier e dois Airbus A319 em US\$ 39.804 mil); Aquisição de ativo imobilizado em US\$ 129.304 mil e Outras obrigações e pagamentos pela venda de patrimônio ou instrumento de dívida de outras entidades de US\$ 234.369 mil, que inclui o reconhecimento da variação dos investimentos realizados pela TAM S.A. e Afiliadas em Fundos de investimento privado e investimentos realizados em bônus das afiliadas na Argentina. A variação negativa dos itens descritos anteriormente foi compensada pelo aumento líquido dos seguintes itens: diminuição de Outras entradas (saídas) de caixa de US\$ 27.975 mil (refletindo US\$ 20.896 mil de investimentos em CDB pela TAM S.A. e Afiliadas, comparado ao resgate de US\$ 20.000 mil em 2014 associado ao resgate de empréstimo conversível em ações na Atlantic LLP e US\$ (12.921) mil originados na TAM S.A. e Afiliadas por impostos sobre operações financeiras, principalmente investimentos no exterior) e redução na aquisição de Ativos intangíveis em US\$ 3.310 mil.

O Fluxo de Caixa das atividades de financiamento registrou variação positiva de US\$ 1.191.866 mil em relação ao ano anterior, devido principalmente à redução em Pagamentos de empréstimos em US\$ 1.051.327 mil (relacionado à dívida associada às 4 aeronaves Boeing 777 vendidas no 1T14) e ao aumento de Ganhos com empréstimos de curto e longo prazo de US\$ 350.513 mil.

Os fluxos de caixa das atividades de empréstimos explicados anteriormente foram afetados principalmente no mês de junho pela emissão de um bônus de longo prazo sem garantia através da Controladora no valor de US\$ 500.000 mil. Os recursos foram utilizados na quitação dos bônus com garantia emitidos pela TAM Capital 2 Inc. (Afiliada da TAM S.A.) no valor de US\$ 300.000 mil.

Houve ainda redução de US\$ 51.517 mil nos pagamentos de passivos por arrendamento financeiro. As linhas que registraram variação negativa no fluxo de caixa das atividades de financiamento que compensaram as variações positivas nos itens mencionados anteriormente foram: Outras entradas (saídas) de caixa de US\$ 85.980 mil, explicadas pelo menor volume de financiamento de pré-pagamento de aeronaves e Valores com a emissão de ações de US\$ 156.321 mil, principalmente na

Controladora, uma vez que não houve aumento de capital em 2015 em relação a 2014; Juros a pagar de US\$ 14.859 mil e Obrigações por aquisição ou resgate de ações da entidade de US\$ 4.661 mil.

Finalmente, o fluxo de caixa líquido da Companhia em 31 de dezembro de 2015 apresentou uma variação positiva de US\$ 759.608 mil em relação ao ano anterior.

4. Análise do risco financeiro

O programa de gestão do risco global da Companhia tem por objetivo minimizar os efeitos adversos dos riscos financeiros que afetam a companhia.

(a) Risco de mercado

Devido à natureza das suas operações, a Companhia está exposta a riscos de mercado, tais como: (i) risco do preço de combustível, (ii) risco das taxas de juros e (iii) risco cambial.

(i) Risco do preço do combustível

Para a consecução das suas atividades, a Companhia adquire um combustível chamado Jet Fuel grau 54 USGC, que está sujeito às flutuações dos preços internacionais de combustíveis.

Para cobrir a exposição ao risco de combustível, a Companhia opera com instrumentos derivativos (swaps e opções), cujos ativos subjacentes podem ser diferentes do Jet Fuel, sendo possível realizar coberturas em crude West Texas Intermediate ("WTI"), crude Brent ("Brent") e óleo de aquecimento destilado Heating Oil ("HO"), que têm uma alta correlação com Jet Fuel e são mais líquidos.

Em 31 de dezembro de 2015, a Companhia reconheceu perdas de US\$ 239.410 mil com a cobertura de combustível líquida de prêmios. Uma parte das diferenças pelo menor ou maior valor de mercado destes contratos foi reconhecida como reserva de cobertura no patrimônio líquido da Companhia. Em 31 de dezembro de 2015, o valor de mercado dos contratos vigentes era de US\$ 56.423 mil negativos.

(ii) Risco cambial

A moeda funcional e de apresentação das Demonstrações Financeiras da Controladora é o dólar norte-americano, de modo que o risco de taxa de câmbio transacional e de conversão decorre, principalmente, das atividades operacionais, estratégicas e contábeis dos negócios da Companhia que são denominados em uma moeda diferente da moeda funcional.

Além disso, a TAM S.A. e as Afiliadas da LATAM estão ainda expostas a riscos cambiais que impactam os resultados consolidados da Companhia.

A maior parte da exposição cambial da LATAM vem da concentração dos seus negócios no Brasil, que são em sua maioria denominados em reais (BRL), sendo administrado ativamente pela empresa.

Além disso, a empresa administra a exposição das suas receitas operacionais em Euros (EUR) e em Libras esterlinas (GBP).

A Companhia mitiga exposições ao risco cambial através da contratação de instrumentos derivativos ou através de coberturas naturais ou execução de operações internas.

Em 31 de dezembro de 2015, o valor de mercado das posições de câmbio era positivo em US\$ 7.972 mil.

A Companhia é parte de contratos de *cross currency swaps* que têm por objetivo dolarizar o fluxo de caixa de obrigações contratadas em Unidades de Fomento do Chile que possuam taxa fixa de juros. Através deste instrumento financeiro, é possível pagar uma taxa variável de juros, vinculada à LIBOR mais um spread fixo. Em 31 de dezembro de 2015, o valor de mercado das posições de CCS era negativo em US\$ 50.230 mil.

(iii) Risco das taxas de juros

A Companhia está exposta a flutuações nas taxas de juros dos mercados que afetam os fluxos de caixa futuros dos ativos e passivos financeiros atuais e futuros.

A Companhia está exposta principalmente à taxa London Inter Bank Offer Rate ("LIBOR").

Para reduzir o risco de um eventual aumento nas taxas de juros, a Companhia contrata instrumentos de swap e de opções de taxas de juros. Com relação a tais contratos, a Companhia paga, recebe, ou somente recebe, dependendo do caso, a diferença entre a taxa fixa acordada e a taxa variável calculada sobre o valor em aberto de cada contrato. Com relação a estes contratos, a Companhia reconheceu no resultado do período um prejuízo de US\$ 34.957 mil. As perdas ou ganhos com swap de taxa de juros juntamente com os ganhos com Call de taxa de juros são reconhecidos como um componente da despesa financeira sobre a base de amortização do empréstimo coberto. Em 31 de dezembro de 2015, o valor de mercado dos contratos de swap e Call de taxas de juros vigentes era de US\$ 39.753 mil negativos.

Em 31 de dezembro de 2015, aproximadamente 71% da dívida possuía taxa fixa ou fixada por algum dos instrumentos mencionados anteriormente. A taxa média de juros da dívida é de 3,91%.

(b) Concentração de risco creditício

As contas a receber da Companhia provêm em grande parte das vendas de passagens aéreas e serviços de carga a pessoas e diversas empresas comerciais que estão econômica e geograficamente dispersas, sendo geralmente de curto prazo. Assim, a Companhia não está exposta a uma concentração significativa de risco creditício.

5. Ambiente econômico

Com o objetivo de analisar o ambiente econômico no qual está inserida a Companhia, a seguir explicamos brevemente a situação e evolução das principais economias que a afetam na esfera nacional, regional e mundial.

A economia mundial seguiu crescendo a níveis baixos, refletindo expectativas diversas para as economias emergentes e em desenvolvimento. Fatores como a desaceleração da China, queda nos preços das commodities e o aperto da política monetária dos EUA contribuíram para a situação. Para 2015, o crescimento global é projetado em torno de 3,1% (contra 3,4% em 2014).

As economias na Europa seguem crescendo a níveis baixos, porém estáveis. Fatores como a desvalorização cambial e o aumento da demanda interna potencializaram a estabilidade. Contudo, os riscos negativos seguem relacionados à situação da Grécia e Portugal e à crise dos refugiados no centro e leste do continente. Para 2015, o crescimento é projetado em torno de 1,5% (contra 0,8% em 2014).

Os Estados Unidos mantiveram crescimento moderado, principalmente pelo menor crescimento mundial, queda no preço das commodities e risco gerado pela situação na China. Por outro lado, o crescimento é sustentado pelo aumento do consumo interno, que se deve a fatores como a estabilização da relação dívida-renda das famílias e melhora do mercado de trabalho. Para 2015, o crescimento é projetado em torno de 2,5% (contra 2,4% em 2014).

Na América Latina, a situação não mostra sinais de recuperação, principalmente pela queda dos preços das commodities de exportação, enfraquecimento dos indicadores de confiança na região, aumento da inflação e desaceleração da China. Para 2015, o crescimento é projetado em torno de -0,3% (contra 1,3% em 2014).

A economia brasileira segue em contração, devido principalmente à queda nos níveis de confiança dos investidores, uma recessão mais prolongada e profunda do que se esperava inicialmente, aumento da inflação e desvalorização cambial do real frente ao dólar. Para 2015, o crescimento é projetado em torno de -3,8% (contra 0,1% em 2014).

No Chile, a desaceleração do crescimento é esperada principalmente pela diminuição do ritmo da economia global e queda nas exportações. Contudo, o cenário é marcado por pequenos sinais de melhora na criação de emprego, níveis mais estáveis de inflação e estabilização dos níveis de confiança empresarial. Para 2015, o crescimento é projetado em torno de 2,1% (contra 1,9% em 2014).

Nesse ambiente econômico, a flexibilidade do modelo de negócios implantado pela Companhia é essencial para enfrentar da melhor forma as flutuações econômicas.

a) A seguir, apresentamos os principais índices financeiros do Balanço Patrimonial Consolidado:

Alienações

587.153

1.071.237

	31-12-2015	31-12-2014
ÍNDICES DE LIQUIDEZ		
Liquidez corrente (vezes) (Ativo circulante em operação / Passivo circulante)	0,50	0,62
Índice de liquidez seca (vezes) (Disponibilidades / Passivo circulante)	0,13	0,17
ÍNDICES DE ENDIVIDAMENTO		
Endividamento (vezes) (Passivo circulante + passivo não circulante/ Patrimônio líquido)	5,31	3,63
Dívida de curto prazo / Dívida total (%)	37,20	36,48
Dívida de longo prazo / Dívida total (%)	62,80	63,52
Cobertura de despesas financeiras (LAIR / despesa financeira)	0,06	1,19
ÍNDICES DE ATIVIDADE		
Ativo total	18.101.418	20.484.428
Investimentos	1.533.637	1.389.373

ÍNDICES DE RENTABILIDADE

Os índices de rentabilidade foram calculados sobre o patrimônio e resultados atribuíveis aos Acionistas controladores.

	31-12-2015	31-12-2014
Rentabilidade do patrimônio (Resultado líquido / patrimônio líquido médio)	-0,06	-0,02
Rentabilidade do ativo (Resultado líquido / ativo médio)	-0,01	-0,01
Rendimento de ativos operacionais (Resultado líquido / ativos operacionais **)	-0,01	-0,01

(**) Total de ativos menos impostos diferidos, contas correntes de pessoal, investimentos permanentes e temporários e ágio.

	31-12-2015	31-12-2014
Lucro (prejuízo) por ação (Resultado líquido / nº de ações subscritas e integralizadas)	-0,40	-0,20
Retorno de dividendos (Dividendos pagos / valor de mercado)	0,00	0,00

RESULTADOS

b) A seguir, apresentamos os principais índices financeiros da Demonstração do Resultado Consolidado:

	Exercícios findos em 31 de dezembro de	
	<u>2015</u>	<u>2014</u>
	mil US\$	mil US\$
Receitas operacionais	10.125.826	12.471.146
Passageiro	8.410.614	10.380.122
Carga	1.329.431	1.713.379
Outros	385.781	377.645
Custos operacionais	(9.611.907)	(11.957.780)
Pessoal	(2.072.805)	(2.350.102)
Combustível	(2.651.067)	(4.167.030)
Comissões	(302.774)	(365.508)
Depreciação e amortização	(934.406)	(991.264)
Outros arrendamentos e taxas de aterrisagem	(1.109.826)	(1.327.238)
Serviços a passageiros	(295.439)	(300.325)
Arrendamento de aeronaves	(525.134)	(521.384)
Manutenção	(437.235)	(452.731)
Outros custos operacionais	(1.283.221)	(1.482.198)
Resultado operacional	513.919	513.366
Margem operacional	5,1%	4,1%
Receita financeira	75.080	90.500
Despesa financeira	(413.357)	(430.034)
Outras receitas / despesas	(532.757)	(108.599)

Resultado antes de impostos e juros	(357.115)	65.233
Impostos	178.383	(142.194)
Lucro/prejuízo antes de participação de acionistas não controladores	(178.732)	(76.961)
Atribuível a:		
Acionistas da Controladora	(219.274)	(109.790)
Acionistas não controladores	40.542	32.829
Lucro/prejuízo líquido	(219.274)	(109.790)
Margem líquida	-2,2%	-0,9%
Alíquota efetiva de imposto	44,9%	438,8%
Nº total de ações	545.547.819	545.547.819
Lucro/prejuízo líquido por ação (US\$)	-0,40193	-0,20125
EBITDA	875.026	1.363.202

DECLARAÇÃO JURAMENTADA

Na nossa qualidade de diretores e vicepresidente de finanças do LATAM Airlines Group, declarar declaramos sob juramento nossa responsabilidade pela veracidade das informações contidas em Relatório Anual 2015.



Mauricio Rollin Amaro
Presidente



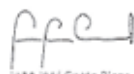
Ricardo Caballero
Director



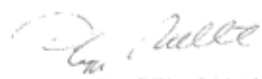
Rainer Eblen Kadis
Director



Carlos Heller Solari
Director



Juan José Cueto Plaza
Director



Henry Philippe Reichstul
Director



Gerardo Jofre Miranda
Director



Georges De Boer
Director



Francisco Luján López
Director



Andrija Djomo Hermenegist
Vicepresidenta Senior Finanzas

